

забезпечення авіаційної безпеки здійснюється у сучасних умовах за допомогою різних за формою законодавчих та підзаконних актів. Але у законодавстві відсутні конкретні і ефективні важелі та механізми досягнення авіаційної безпеки. Тим часом реальна ситуація вимагає дієвих процедур та специфічних функцій щодо забезпечення авіаційної безпеки на рівні різних органів управління у цій сфері з позиції реалізації та захисту права громадян на безпечне середовище, регулювання транспортної безпеки у системі національної безпеки, гарантування безпечності пасажирських та вантажних перевезень авіаційним транспортом, виконання вимог міжнародно-правових принципів і норм. Тому, логічно, щоб ці та інші питання були конкретизовані у спеціальному законодавчому акті – Законі України «Про авіаційну безпеку».

#### *Література*

1. Жмур Н.В., Єряшов Є.К. Адміністративно-правове регулювання безпеки цивільної авіації. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2016. № 4. С. 11-15.
2. Собакарь А.О. Безпека польотів на авіаційному транспорті: категоріально-правовий аналіз. *Форум права*. 2011. № 1. С. 932-938.
3. Бичков А.С. Проблемні питання визначення безпеки польотів. *Вісник Кримськ. юрид. ін-ту*. 2008. Вип. 2. С. 222-225.

УДК 342.95(043.2)

**Майдачевська А.В.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

### **ЩОДО ПИТАННЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Одним із досить важливих етапів розвитку економіки будь-якої держави та виходу на міжнародні ринки є процес становлення її як авіаційної держави. Постійна закономірність збільшення обсягів авіаційних перевезень є головною тенденцією, що прослідковується на світовому ринку авіатранспортних послуг. Аналізуючи статистичні дані Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), можна цю закономірність чітко визначити: так у 2016 році кількість пасажирів, що була перевезена авіатранспортом складає 3 794 000, у 2017 році – 4 062 000, у 2018 році – 4 322 000 [1]. В цілому, щороку кількість пасажирів збільшується на 6,5-7%. Проте, дана закономірність прослідковується не лише у світовому масштабі, а й

у національному. За підсумками 9 місяців 2019 року обсяги пасажирських перевезень українських авіакомпаній зросли не тільки порівняно з аналогічним періодом 2018 року (на 10,2%, а також перевищили рівень попереднього 2017 року в цілому (на 1%), та становили 10664,5 тис [2]. Вказані дані демонструють нам, що в сучасних умовах розвитку, авіатранспорт як один із найбезпечніших та найшвидших засобів транспорту, користується все більшим та більшим попитом. Тому постає питання, щодо якісного та всебічного правового регулювання сфери авіаційних перевезень.

Фундаментальним базисом міжнародно-правової регламентації повітряних перевезень є загальні принципи міжнародного повітряного права, найважливішими з яких є: принцип повного суверенітету держави над її повітряним простором, принцип свободи польотів у відкритому повітряному просторі, принцип забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації, принцип національної юрисдикції над повітряними суднами та інші [3, с. 29]. Дана регламентація посприяла та започаткувала існування міжнародного публічного повітряного права. Слідом за ним, правові наслідки даних польотів, такі як цивільно-правова відповідальність перевізника та експлуатанта повітряних суден перед пасажирами, вантажовласниками та третіми особами на землі, зумовили створення міжнародного приватного повітряного права. Дана галузь є досить важкою, щодо правового регулювання, адже зачіпає кордон та територію іншої держави. Національне законодавство країн з питань авіаперевезень не могло якісно регламентувати дану сферу, внаслідок того, що містило чимало колізій, що спричинило їх вирішення на міжнародній арені. Досить важливим нормативно правовим актом, що регламентує дане питання є Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, що підписана у Чикаго у 1944 році, відповідно до якої було створено Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), одну з найбільш вагомих організацій у даній сфері, внаслідок прийняття нею загальних стандартів, практик і процедур. Дані регламенти мають досить імперативний характер, адже держави лише на мінімум можуть відхилитися від них.

Також досить важливим міжнародно-правовим документом в даній галузі є Варшавська Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень прийнята у 1929 р. Головне досягнення цієї конвенції – це встановлення однакових правил перевезень для вантажів та пасажирів. Дана конвенція зазнала досить багатьох змін, найбільша з них відбулась у 1999 р., коли була прийнята Монреальська редакція Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень.

Монреальська конвенція дає можливість пасажиру розраховувати за суттєві матеріальні компенсації за шкоду завдану його здоров'ю або багажу за більш простою процедурою. Проте деякі держави використовують Конвенцію 1929 року, адже не здійснили перехід на нову редакцію, що зумовлює значні колізії при правовому регулюванні. Авіаперевезення за Монреальською конвенцією, є більш конкурентоспроможними, так як умови перевезень та відшкодування пасажиром є більш привабливими з наступних причин. Перевізник відповідно до ст. 21 та 22 несе відповідальність за шкоду, що є наслідком затримки під час повітряного перевезення пасажирів або вантажів. Тобто дані зміни, значно підвищили відповідальність авіаперевізників, зробивши умови для пасажирів вигіднішими та більш комфортними.

Однією з проблем міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень в нинішній час є нестача інституційного компоненту. Тому доречним є створення постійно діючої комісії з представників міжнародних зобов'язань в досліджуваній сфері: участь в розробці нових нормативних положень; збір і поширення інформації про особливості міжнародно – правового режиму окремих видів польотів; аналіз причин інцидентів з військовими повітряними суднами; виконання функцій секретаріату та ін. Ефективність міжнародно-правового регулювання польотів повітряних суден залежить не тільки від наявності або відсутності конкретних міжнародно–правових актів, а й від реалізації міжнародно-правових норм в рамках міжнародних і національних правових систем [4, с. 505].

Підсумовуючи, можна стверджувати, що заради оптимального функціонування та розвитку авіаційної галузі, міжнародно-правові норми, що регламентують регулювання авіаційних перевезень повинні бути уніфіковані з метою зменшення колізій, а самі норми національного законодавства країн приведені у відповідність до норм міжнародного повітряного права.

#### *Література*

1. ICAO (2018) Annual Reports of the Council. URL: [https://www.icao.int/annual-report-2018/Documents/Annual.Report.2018\\_Air%0Transport%20Statistics.pdf](https://www.icao.int/annual-report-2018/Documents/Annual.Report.2018_Air%0Transport%20Statistics.pdf) (дата звернення: 17.10.2020).
2. Статистичні дані в галузі авіатранспорту. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2019 р. URL: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-v-galuzi-aviatransportu> (дата звернення: 17.10.2020).
3. Садиков О.Н. Правове регулювання міжнародних перевезок. Москва, 1981. 288 с.

4. Тарасова Н.С. Фарафонтова Е.Л. До питання регулювання міжнародних повітряних перевезень. *Актуальні проблеми авіації і космонавтики*. 2015. № 11. С. 503-505.

УДК 347.85:341.229(043.2)

**Піддубний Є.П.**, студент,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

## **ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕЖИМУ НЕБЕСНИХ ТІЛ**

Правовий режим небесних тіл встановлено серією резолюцій Генеральної Асамблеї ООН і Договором про принципи діяльності держав. Небесні тіла – узагальнена назва природних, космічних об'єктів – Місяця, планет тощо.

Термін «небесні тіла» утвердився у міжнародному космічному праві й використовується в міжнародних правових документах. Місяць та інші небесні тіла є об'єктом співробітництва всіх держав, у тому числі шляхом надання інформації про космічну діяльність Генеральному секретарю ООН і всьому міжнародному товариству, а також на підставі взаємності шляхом відкриття доступу до установок, обладнання й космічних кораблів [1].

Згідно з відповідними принципами міжнародного космічного права, космічний простір та небесні тіла є відкритими для дослідження та використання усіма державами на засадах рівності, без будь-якої дискримінації.

Активне освоєння людством космічного простору, польоти на Місяць, посилення космічних апаратів до інших небесних тіл зумовили появу ідей і намірів, що публікуються в засобах масової інформації, про можливе право фізичних і юридичних осіб на присвоєння ділянок космічного простору. Тож слід додати до правового статусу космічного простору та небесних тіл, що вони не підлягають національному привласненню ні шляхом проголошення на них суверенітету, ні шляхом використання або окупації, ні будь-яким іншим чином. Правовий режим Місяця та інших небесних тіл, а також загальним елементам правового режиму космосу включає їх повну нейтралізацію – вони можуть використовуватися виключно в мирних цілях (забороняється створення на небесних тілах військових баз, споруд і укріплень, випробування будь-яких типів зброї і проведення військових маневрів) [2]. Це означає, що небесні