

капіталом. Тобто, це авіаперевізники, в яких увесь або більш як половина капіталу походить із України.

Тому, підсумовуючи, можна зробити висновок про те, що ринок авіаційних перевезень в Україні потребує вдосконалення існуючого механізму надання, анулювання і обмеження обсягу прав на експлуатацію повітряних ліній, а також внесення змін до існуючого права на експлуатацію повітряної лінії, з метою забезпечення рівного доступу всіх авіаперевізників до ринку повітряних перевезень та уникнення виникнення корупційних ризиків.

Забезпечення ефективного процесу імплементації норм міжнародного права у внутрішньому законодавстві України є запорукою ефективності співробітництва із зарубіжними державами взагалі, а також досвід щодо цього регулювання в інших країнах, що дасть перспективи для удосконалення українського повітряного законодавства.

Література

1. Порядок надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній: наказ про затвердження Авіаційних правил України від 29 жовт. 2014 р. № 1440/26217. Державна авіаційна служба. 2014. № 686.

2. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 48-49. Ст. 536.

3. Експлуатація повітряних ліній: дискусії тривають. Юридична газета. 29 берез. 2017 р. URL: <http://yur-gazeta.com/golovna/ekspluataciya-povitryanih-liniy-diskusiyi-trivayut.html> (дата звернення: 05.10.2019).

УДК 341.226 (043.2)

Кравчук Т.В., студентка,
Вінницький державний педагогічний університет
ім. М. Коцюбинського, м. Вінниця
Науковий керівник: Толкачова І.А., к.ю.н.

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Значна частина населення обирає для переміщення по світу саме авіатранспорт, а українські виробники мають змогу вийти на міжнародну арену ринку. Розвиток суспільних відносин в Україні здійснюється в умовах зростання інтересу суспільства до авіаційних перевезень. Український уряд приділяє чималу увагу тому, щоб національне законодавство у сфері авіаперевезень відповідало міжнародним стандартам. Здійснення авіаперевезень, окрім

правового регулювання на рівні національного законодавства, відбувається і на рівні міжнародних угод.

Доволі значна кількість досліджень у цій сфері, свідчить про чималу кількість невирішених проблем. Питання міжнародно-правового регулювання авіаційних перевезень досліджували такі науковці, як О. Радчук, Г. Цірат, В. Будкін, Н. Корчак, Л. Кінащук, С. Білоцький та інші.

З-поміж існуючих міжнародно-правових актів у сфері регулювання повітряних перевезень, на наш погляд, доцільно виділити Монреальську конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. [2], яка прийшла на зміну існуючій аналогічній Варшавській конвенції 1929 р. [3] та Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 р.) [1].

Варшавською конвенцією про уніфікацію деяких правил перевезень (1929 р.) закріплено однакові правила перевезення вантажів та пасажирів. Конвенція неодноразово змінювалась та доповнювалась. Найбільш ґрунтовними були доповнення 1999 р. Монреальською конвенцією, що по суті замінила Варшавську. Але Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних перевезень так і не змогла повністю замінити Варшавську конвенцію далекого 1929 р., так як деякі країни і сьогодні дотримуються останньої. Основною відмінністю двох конвенцій є питання про договір перевезення. Монреальська конвенція дозволяє розраховувати на більші компенсації за завдану шкоду під час перевезення. Прийнято вважати, що країни, які здійснюють авіаперевезення відповідно до Монреальської конвенції є привабливішими та більш конкурентоспроможними, так як компенсації пасажиром є більшими. Наприклад, Монреальська конвенція передбачає виплату компенсацій за затримку рейсів, а саме перевізник несе відповідальність за затримку рейсу, в той час як у Варшавській конвенції цього пункту взагалі не передбачено.

Принципи міжнародно-правового регулювання аеронавігації та міжнародних повітряних перевезень включає в себе Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 р.). Сьогодні існує потреба у внесенні змін та уточнень до існуючих у конвенції норм через те, що деякі положення є застарілими та потребують змін. Але це аж ніяк не повинно змінити основного принципу повітряного права конвенції: «Держава володіє повним і винятковим суверенітетом над повітряним простором над своєю територією» (ст. 1 Конвенції) [1]. Після прийняття конвенції була заснована Міжнародна організації цивільної авіації (ІКАО), а також прийняті

конвенції, які доповнили раніше прийняті документи, а саме з питань відповідальності сторін договору перевезення, заборони незаконного втручання у питання цивільної авіації та інші.

Перевезення як іноземними, так і українськими авіаперевізниками на сьогоднішній день користуються великим попитом, що у свою чергу сприяє удосконаленню та високій вимогливості щодо регулювання міжнародно-правової відповідальності авіаційних перевезень.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: Міжнародний документ від 07 груд. 1944 р. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (дата звернення: 16.10.2019).

2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Міжнародний документ від 28 трав. 1999 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_594 (дата звернення: 16.10.2019).

3. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень: Міжнародний документ від 12 жовт. 1929 р. Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_181 (дата звернення: 16.10.2019).

УДК 629.73 (043.2)

Осадченко І.В., студентка,
Юридичний факультет,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Толкачова І. А., к.ю.н.

ШЛЯХИ ІНТЕГРАЦІЇ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ ДО ЄВРОПЕЙСЬКОЇ АВІАТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

Для сучасної світової економіки характерні такі процеси, як інтеграція, консолідація, глобалізація, що є основою формування світової економічної системи та міжнародної економіки. Ці процеси діють в напрямку формування єдиного економічного простору в багатьох галузях економіки, включаючи авіатранспортну галузь.

На шляху інтеграції до європейського повітряного простору важливим моментом є офіційне членство України з 2004 року в Європейській організації з безпеки аеронавігації (Євроконтролі), до цілей якої належать: підвищення безпеки повітряного руху, збільшення пропускної спроможності повітряного простору, зменшення затримок повітряного руху, підвищення економічної