

низькі орбіти штучних супутників, на яких можливі використання та експлуатація цих супутників у вільному польоті (100+/- 10 км над рівнем океану) [6, с. 74].

Отже, правове регулювання повітряного кордону України складається з міжнародно-правових норм і власне норм національного законодавства України. Так як Україна є суб'єктом міжнародного права, вона може самостійно контролювати власний повітряний кордон через центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, відповідні органи авіаційного транспорту. Переліт державного кордону України поза повітряними коридорами допускається тільки з дозволу уповноважених на те державних органів України, а переліт Державного кордону України повітряними суднами здійснюється за спеціально виділеними коридорами.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 груд. 1944 р. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038.
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text.
3. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 48-49. Ст. 536.
4. Про державний кордон України: Закон України від 4 лист. 1991 р. № 1777-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. Ст. 5.
5. Про затвердження положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 груд. 2017 р. № 954 / Офіційний сайт Верховної Ради України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/954-2017-п#Text>.
6. Даниленко Г.Д. Граница между воздушным и космическим пространством в современном международном праве. *Советское государство и право: научный журнал*. Москва: Наука, 1984. № 9. С. 71-79.

УДК 656.7.072/073 (043.2)

Ткаченко Є.М., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Толкачова І.А., к.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Постійна потреба людей в спілкуванні та стрімкий розвиток економічних відносин між державами обумовили появу та використання найшвидшого та найбезпечнішого виду транспорту –

повітряного. З моменту конструювання та подальшого удосконалення перших літальних апаратів необхідність у повітряних перевезеннях значно збільшилась, що не могло залишитись поза увагою регулятивного впливу держави.

Міжнародно-правове регулювання відносин у сфері перевезень повітряним транспортом починається з Конвенції про повітряну навігацію, яка була прийнята у Парижі в 1919 році. У ній затверджено принцип суверенітету держави на повітряний простір над її сухопутною і водною територією та встановлено право «мирного прольоту» іноземних повітряних суден у повітряному просторі інших держав [1, с. 145].

У 1929 році Конвенція, прийнята в Варшаві, закріпила однакові правила перевезень вантажів і пасажирів для об'єднання деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які багато разів змінювались та доповнювались. Пізніше, у 1999 році була прийнята Монреальська редакція Конвенції, яка зазнала найбільших змін. Монреальська конвенція за своїми положеннями була майже ідентична до Варшавської, але не замінювала її через те, що деякі держави і зараз використовують Конвенцію 1929 року, тому що не мають можливості змінити регулювання відносин у авіаційній сфері нормами Конвенції 1999 року. Але, слід взяти до уваги, що у Монреальській конвенції пасажиру надана можливість розраховувати на істотні матеріальні компенсації за збитки завдані його здоров'ю або багажу за простішою процедурою [2].

Авіаційні перевезення пов'язані з чітким виконанням встановлених положень та правил. Основою міжнародно-правового регулювання міжнародних повітряних перевезень та аеронавігації є Чиказька конвенція 1944 р. Основоположним та непорушним принципом міжнародного повітряного права є принцип, що міститься у статті 1 Чиказької конвенції – «держава володіє повним і винятковим суверенітетом над повітряним простором над своєю територією». Також Конвенція заснувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), цілі та завдання якої є відображеними у ст. 44 Конвенції. Для України Чиказька конвенція набрала чинності 9 вересня 1992 р. [3].

Щодо перевезень пасажирів та його багажу застосовуються, крім зазначених Конвенцій, й інші документи: Загальні умови перевезень пасажирів і багажу, встановлені Міжнародною асоціацією повітряного транспорту («General Conditions of Carriage (passenger and baggage)»), резолюції і рекомендована практика Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА); нормативні акти окремих держав, серед яких в Україні діють Правила повітряних перевезень

пасажирів та багажу та Правила повітряних перевезень вантажів, затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України від 30 листопада 2012 р.

На підставі вищеназваних актів кожен авіаперевізник / авіакомпанія приймає ще свої Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу, наприклад, Правила «МАУ» (Міжнародних авіаліній України), Правила ТОВ «Авіаційної компанії «Роза вітрів» [4, с. 118].

Питання повітряних перевезень додатково вирішуються двосторонніми угодами між конкретними країнами. В той же час інтенсивність повітряних перевезень, лібералізація процесів таких перевезень веде до поетапного відходу від двосторонніх договорів до регіональних угод. Прикладом може слугувати Угода про спільний авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом, що активізувало розвиток авіаційного сполучення між державами ЄС та Україною [5, с. 106].

Повітряні перевезення в Україні здійснюються також у відповідності до норм Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України. Зокрема, Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. розширено регулює питання авіаційних перевезень та встановлює те, що Україна має повний і виключний суверенітет над повітряним простором своєї території. Водночас Україна несе відповідальність за невиконання міжнародних зобов'язань, що взяла на себе в наслідок підписання низки міжнародних конвенцій [6].

Отже, підводячи підсумки, слід зазначити, що, станом на сьогодні, існує чимало документів, які регламентують правила авіаційних перевезень людей та вантажу, але авіаційна галузь не стоїть на місці та безперервно розвивається. Саме тому законодавство, яке регулює відносини в сфері авіації, також повинно постійно доповнюватись та вдосконалюватись, адже розвиток національного та міжнародного регулювання авіаційних перевезень сприятиме збільшенню кількості та підвищенню якості таких перевезень.

Література

1. Радчук О.П. Міжнародно-правове регулювання авіаційних перевезень. *Фінансове право*. 2015. № 2. С. 144-151.
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 трав. 1999 р. № 685-VI (685-17). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594 (дата звернення: 20.09.2020).
3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 07 груд. 1944 р. № 995-886. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038 (дата

звернення: 20.09.2020).

4. Радчук О.П. Окремі питання правового регулювання міжнародних повітряних перевезень. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. № 53. С. 116-120.

5. Шелудяков Р.С. Правове регулювання повітряних перевезень в Україні: сучасний стан та адаптація до світових стандартів. *Правова держава*. 2017. № 27. С. 103-109.

6. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17> (дата звернення: 20.09.2020).

UDC 35:629.73:540 (043.2)

Uryadko M.I., student,
National Aviation University, Kyiv, Ukraine
Scientific Advisor: Dei M.O., Ph.D. in Law

COVID-19 AS A FORCE MAJEURE CIRCUMSTANCE IN AIR LAW CONTRACTUAL RELATIONS

Transport legal relations, inter alia, relations in the field of the Air Law are characterized by daily interaction of various economic entities which is further expressed in different types of agreements, such as: charter agreement, forwarding agreement, rental agreement, aircraft leasing agreement, etc.

The raging pandemic and its impact on the aviation industry as well as on the overall world economy have necessitated the identification of prospective remedies in case of impossibility to perform the contractual obligations. The insertion of force majeure clause is one of the possible ways to safeguard the rights of business sector representatives and their counterparties, as it aims to ensure liability exemption of a party to a contract, which is unable to fulfill it due to external circumstances beyond the parties' control.

It is worth nothing, that the Civil Code of Ukraine avoids this concept at all, defining in Art. 617 contingency or insuperable forces, as grounds for releasing from responsibility for the breach of obligation [1]. The Commercial Code of Ukraine also does not provide any definition but in Art. 218 it is stated that insuperable force is an extraordinary and unavoidable circumstance under these conditions of economic activity [2].

The term "force majeure" appears in the Law of Ukraine "On Chambers of Commerce and Industry in Ukraine". According to the second part of Art. 14¹ of the mentioned Law, force majeure situations