

**Юсупов Р. Ш.**, здобувач,  
Запорізький національний університет, м. Запоріжжя  
Науковий керівник: Самойленко Г. В., к.ю.н., доцент

## **СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ НОРМАТИВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ В УКРАЇНІ В КОНТЕКСТІ ПРИВАТНОГО ПРАВА**

Питаннями, які виражають тенденцію до загальності, правового спілкування, єднання, взаємного впливу, є міжнародно-правове співробітництво і міжнародна інтеграція, міжнародні угоди і зобов'язання, гармонізація національних правових систем і уніфікація права, загальнолюдські цінності і т.п. [1, с. 598].

Наразі у світі проявляється тенденція до глобального регулювання суспільних відносин, яке має прояв в підписанні Конвенцій та міждержавних договорів, які забезпечують інтереси світового співтовариства в цілому, прагнення закріпити права людини, механізми їх охорони, реалізації та захисту.

В Україні наразі проявляється фрагментарна глобалізаційна трансформація правової системи, що має прояв в окремих інститутах цивільного права, яке спрямоване на регулювання цивільних правовідносин.

Так, приміром, правове регулювання перевезень пасажирів повітряним транспортом має найбільший прояв у порівнянні з правовим регулюванням перевезень пасажирів іншими видами транспорту.

Тема цивільно-правового регулювання перевезень авіаційним транспортом є досить динамічною, зумовленою швидким розвитком науки й техніки, їх практичним застосуванням у повсякденному житті України. За сто років з моменту виникнення авіації як транспорту вона сягнула через континенти та швидкість перевезень перевищила швидкість звуку.

Гносеологічно перевезення пасажирів авіаційним транспортом з'являються тоді, коли людством було усвідомлено переваги авіаційного транспорту по швидкості проходження відстані. Зокрема гелікоптерів для прибуття в місця які є важкодоступними, або неможливими дістатись до місць призначення для інших видів транспорту.

В умовах глобалізації економіки та широкого використання можливостей різних країн для світової економіки швидке переміщення людей між різними країнами та континентами має дуже важливе значення.

Перевезення пасажирів авіаційним транспортом, як субінститут перевезення пасажирів є наймолодшим з усіх інших перевезень пасажирів.

Це зумовлено тим що авіаційний транспорт як вид транспорту є наймолодшим з усіх видів транспорту.

Цивільно-правове регулювання перевезень пасажирів повітряним транспортом базується на джерелах: ЦК України, Повітряний кодекс України, Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу.

Та, окрім національного законодавства значний регуляторний вплив мають міжнародні акти.

13 жовтня 1919 року на Версальській світовій конференції в Парижі було прийнято Міжнародну конвенцію про повітряне пересування, яка містила в собі правила пересування, заборонені вантажі.

В Міжнародній конвенції про повітряне пересування було закріплена норма, що держави зобов'язались надавати право мирного польоту над своїми територіями в мирний час. Це співвідноситься з терміном «свобода повітря» який використовувався на початку ХХ століття не в розумінні так званих комерційних прав, щодо яких сучасна теорія і практика міжнародного права застосовує цей термін, а для визначення теорії «свободи повітря» як протилежної теорії «державного суверенітету над повітряним простором». В сучасних умовах Європейського Союзу термін «свобода повітря» знов може використовуватися в оновленому вигляді в зв'язку з тим, що ЄС складається з різних суверенних держав, але пересування авіацією в межах Європейського Союзу майже необмежене (проект єдиного європейського неба та створення Єдиної системи управління повітряним рухом).

Важливим кроком уніфікації правил повітряних перевезень стало прийняття 28 травня 1999 року Дипломатичною конференцією з міжнародного права нової Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних перевезень – Монреальської конвенції 1999 року.

В нормативно-правових актах ставляться вимоги щодо забезпечення безпеки авіаційних перевезень. Звичайно, що це можливо при дотриманні ряду чинників, в тому числі таких, які стосуються спеціальної правосуб'єктності авіаперевізника, який має здійснювати діяльність згідно вимог чинного законодавства та міжнародних договорів, ратифікованих Верховною Радою України.

Тому, на нашу думку, варто переосмислити визначення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом, розширивши його вимогами щодо спеціальної правосуб'єктності авіаперевізника та необхідності вжиття заходів для здійснення безпечного перевезення (доставки) пасажирів до місця призначення у відповідності до нормативів безпеки авіаперевезення, закріплених як в актах національного, так і міжнародного законодавства.

Сучасна цивілістика покликана не лише за допомогою універсального цивілістичного інструментарію (договору) регулювати правовідносини з надання послуг по доставці пасажирів, але й за допомогою актів цивільного законодавства встановлювати умови, за яких особи (учасники договірних правовідносин) реалізовуватимуть свою правосуб'єктність в конкретних правовідносинах.

### *Література*

1. Скакун О. Ф. Теорія держави і права (Енциклопедичний курс): Підручник / О. Ф. Скакун. – Харків: Еспада, 2006. – 656 с.
2. Малеев Ю. Н. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок / Ю. Н. Малеев // Московский Журнал международного права. – 2001. – № 1. – С. 311-313.
3. Барабаш Т. М. Погляди на повітряне право на прикладі Росії та України / Т. М. Барабаш // Людина, суспільство, держава: правовий вимір в сучасному світі: [Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, Національний авіаційний університет, 27 лютого 2014 р.]. – НАУ, 2014. – 708 с.

УДК 347.82 (043.2)

**Васко А. Р.**, студентка,  
Юридичний факультет,  
Національний університет ДПС України, м. Ірпінь  
Науковий керівник: Гаврилiшин А. П., к.ю.н., доцент

### **ПОБЛЕМА ПОНЯТТЯ КОРПОРАТИВНИХ ПРАВОВІДНОСИН**

Досліджуючи питання сутності корпоративних відносин, а також спори, які виникають в даній сфері, можна стверджувати, що це питання є актуальним, оскільки існує проблема щодо законодавчої урегульованості корпоративних правовідносин, відсутності тлумачення на законодавчому рівні спеціальної термінології, застарілості окремих нормативно-правових актів. Внаслідок цього правова доктрина переповнена спірними позиціями, а узагальнення судової практики та рекомендації Президії Вищого господарського суду, які повинні базуватись на спеціальному законодавстві, дедалі частіше виконують роль єдиного регулятора відносин у сфері корпоративного права.

Проблему корпоративних правовідносин щодо визначення поняття корпоративних відносин, їх сутності та змісту, кола учасників, критеріїв визначення підвідомчості (підсудності) корпоративних спорів господарським судам розглядали такі вчені, як Васильєва В. А., Дзера О. В.,