

Нинішня позиція США з цього питання є більш складною. З одного боку, всі дії спрямовані на відновлення американського космічного лідерства шляхом проведення більш миролюбної космічної політики, прагнучи ввести повну заборону на зброю, здатну вражати військові та цивільні супутники. З іншого ж боку, прийняття нової Доктрини космічних операцій означає, що збройні сили США готові вживати будь-яких активних наступальних заходів з дезінформації, дезорганізації, стримування і руйнування космічної інфраструктури противника, якщо вона становить загрозу безпеці США.

Таким чином, можна зробити висновок, що найпріоритетнішою державною програмою розвитку космічної діяльності є Космічна доктрина Буша-мол, на основі якої США намагаються юридично закріпити власну перевагу щодо космічного простору.

#### *Література*

1. Joint Vision 2020. US Government Printing Office. Washington D.C. 2000.
2. Шемшученко Ю. С. Космічне право: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / Ю. С. Шемшученко; Нац. акад. наук України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького, Київ. ун-т права. – К.: Юридична думка, 2012. – 278 с.
3. Крутских А. Космос в политическом измерении / А. Крутских // Международные процессы. – 2007. – № 2 (14). – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.intertrends.ru/fourteen/002.htm>
4. Лукшин Б. С. Анализ космической стратегии США и ее соответствие тенденции регионального развития / Б. С. Лукшин // Россия и Америка в XXI веке: электронный научный журнал. – [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.rusus.ru/?act=read&id=165>
5. T. Hitchens. Developments in Military Space: Movement toward space weapons? // [www.cdi.org](http://www.cdi.org) October, 2003. – P. 9. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rusus.ru/print.php?id=165>

УДК 347.82:656.7(043.2)

**Воленюк О. О., Лащонов В. О.,** студенти,  
Факультет літальних апаратів,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Шуст Н. Б., д.соц.н, професор

#### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Особливість повітряного транспорту, що відрізняє його від інших транспортних засобів, – швидкість перевезення. На коротких відстанях (до

500 км) залізничний і автомобільний транспорт явно переважає повітряний за рахунок значно меншого часу на наземне обслуговування. Однак за зростання відстані перевезень пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту.

Авіаційні перевезення поділяються на внутрішні перевезення та міжнародні перевезення. Внутрішні перевезення – це перевезення, при яких пункт відправлення і пункт призначення розташовані на території однієї держави і перевезення не передбачає зупинки на території іншої держави. Міжнародні перевезення – це перевезення, здійснюване відповідно до договору міжнародного повітряного перевезення, при якому пункт відправлення і пункт призначення незалежно від наявності перевантаження або перерви в перевезенні розташовані: 1) на території двох держав, 2) на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави.

Окремо визначається так зване змішане перевезення – перевезення пасажирів, багажу або вантажу, здійснюване перевізниками різних видів транспорту. Повітряні перевезення виконуються на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Документами на перевезення є: квиток – при перевезенні пасажирів; багажна квитанція – при перевезенні речей пасажирів як багажу; відповідні документи – при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів. Форми документів на перевезення в Україні та правила їх застосування встановлюються Укравіатрансом [1].

Особливий вид перевезення – чартерне повітряне перевезення – виконується на підставі договору чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України [2].

Договір перевезення пасажирів та багажу посвідчується квитком встановленого зразку, який підтверджує укладення договору перевезення і містить істотні умови перевезення. Договір перевезення вантажу посвідчується вантажною авіаційною накладною, яка підтверджує укладення договору повітряного перевезення вантажу між перевізником і відправником, умови перевезення і прийняття вантажу перевізником. Умови договору, що містяться у вантажній накладній, являють собою короткий виклад основних положень щодо перевезення. Вантажна накладна

складається і підписується відправником і вручається перевізнику разом із вантажем.

Міжнародним вважають перевезення, згідно з яким (незалежно від того, чи була перерва у перевезенні пасажирів) пункти відправлення та призначення розташовані або на території двох держав, або на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави. Характер такого перевезення визначає низка особливостей. Так, договір міжнародного перевезення не залежить від форми перевізного документа. Договір міжнародного повітряного перевезення не змінює свого характеру, якщо він буде виконаний декількома авіатранспортними підприємствами, навіть якщо одне з них виконало свою частину перевезення повністю у межах однієї і тієї самої держави.

У міжнародних перевезеннях правилами висуваються додаткові вимоги, зокрема ввезення, вивіз або транзит вантажу повинні бути дозволені законами і правилами країни, на територію, із території або через територію якої здійснюється перевезення. Питання міжнародних перевезень регулюється Конвенцією для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), Наказом Мінтрансу від 14.10.2003 № 793 «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів», Наказом Мінтрансу від 25.07.2003 № 568 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» та іншими нормативними актами [3].

При будь-яких видах перевезень авіаційний перевізник завжди має право: встановити свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади; відмовити пасажиру в перевезенні у випадках, передбачених правилами перевезення на повітряних лініях. У свою чергу, за пасажиром завжди залишається право відмовитися від повітряного перевезення і одержати назад суму грошей у порядку, встановленому законодавством України [1].

### *Література*

1. Григоров О. Правовий статус «національного повітряного перевізника»: законодавча та договірна практика України / О. Григоров // Вісн. Київ. ун-ту. – 2002. – Вип. 21-24 (Сер. «Міжнар. відносини»).
2. Діковська І. А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / І. А. Діковська; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – К., 2002. – 19 с.

3. Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594)

УДК 656.7.08+614.8(043.2)

**Джавадова І. І., Мамедов Р. Е.**, студенти,  
Аерокосмічний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

## **ВИМОГИ НОРМ ДО АВАРІЙНОГО ОБЛАДНАННЯ ЛІТАКА**

Незважаючи на високий розвиток науки і техніки, авіаційні катастрофи мають місце у сучасному житті. Це ставить перед інженерами-конструкторами важливе завдання вжити усіх можливих конструктивних заходів, сумісних із загальними характеристиками літака, для зведення до мінімуму імовірності травмування людей в аварійних ситуаціях. Дотримання норм аварійного обладнання є одним з основних завдань при побудові літака, що забезпечує безпеку на борту. Вони є загальноприйнятими для літаків відповідних категорій.

Норми льотної придатності транспортних літаків визначаються у Авіаційних Правилах Частини 25 (АП-25) [1]. В них зазначено, що кожна зона розміщення екіпажу і пасажирів має бути оснащена аварійними засобами, які забезпечують швидку евакуацію при аварійній посадці як з випущеними, так і з прибраними шасі з урахуванням можливості пожежі на літаку. Встановлено, що евакуація пасажирів і персоналу, з літака на землю має відбуватися за 90 секунд [1]. Цікаво, що кожен літак перед вводом в експлуатацію обов'язково тестується на цей параметр.

Розділ, що наводить норми відносно відповідності аварійного обладнання згідно авіаційних правил, включає в себе норми для аварійних виходів, будови аварійних виходів, маркування аварійних виходів, аварійного освітлення, підходу до аварійних виходів, ширини поздовжнього проходу.

У нормах аварійних виходів розглядаються типи аварійних виходів на борту фюзеляжу. Їх класифікація обумовлюється максимальною кількістю пасажирських місць. Підрозділ аварійні виходи для пасажирів при вимушеній посадці на воду описує додаткові вимоги, зокрема кількість виходів, що знаходяться вище ватерлінії. Аварійні виходи для льотного екіпажу є обов'язковими, якщо максимальна кількість пасажирських місць перевищує 20, вони мають бути розташовані в зоні розміщення льотного екіпажу.