

keçirilməsinin tənzimlənməsi haqqında AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ KONSTITUSIYA QANUNU. URL: <http://www.e-qanun.az/framework/1881>.

3. İnsan hüquqlarının və əsas azadlıqların müdafiəsi haqqında Konvensiyanın və onun 1, 4, 6 və 7 sayılı Protokollarının təsdiq edilməsi barədə AZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ QANUNU. URL: [http://huquqiaktlar.gov.az/Statement Details.aspx? statementId=6852](http://huquqiaktlar.gov.az/StatementDetails.aspx?statementId=6852))

4. İnsan hüquqları haqqında ümumi bəyannamə.AZ Respublikası Ədliyyə Nazirliyi. URL: <http://justice.gov.az/prints.php?view=humanrights&id=1>.

5. İnsan hüquqlarının və əsas azadlıqların müdafiəsi haqqında Konvensiyanın və onun 1, 4, 6 və 7 sayılı Protokollarının təsdiq edilməsi barədəAZƏRBAYCAN RESPUBLİKASININ QANUNU. URL: <http://www.e-qanun.az/framework/1405>.

6. MÜLKİ VƏ SIYASI HÜQUQLAR HAQQINDA BEYNƏLXALQ PAKT URL: <https://www.migration.gov.az/content/pdf/>.

УДК 341.226 (043.2)

Stach Agnieszka,
Private lawyer, Szczecin, Poland

FEATURES OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION

In today's advanced market economy, the role of civil aviation in the global transportation system is increasing. By its purpose, civil aviation transports passengers, cargo and mail. The main advantage of air transportation is the speed of transportation, which is crucial in the case of long distances. Some of them are performed on domestic air lines within the country and do not go beyond its borders. Others originate in one state and end in another. Such carriage shall be international and shall be governed by the international air transportation agreements and conventions, the conditions and requirements of which are to be observed in the performance of any international carriage by air.

By participating in international air services, States open up their sovereign airspace for international air transportation of passengers and cargo. It is international transportation that makes international flights economically viable and appropriate [4, p. 390]. They provide a need for long-term and ongoing relations in this area with other countries.

The legal form of such relations is agreements on international air services, the most important purpose of which is the creation of legal frameworks that ensure the interaction of international flights and international air transport institutes. According to the preamble of the 1944 Chicago Convention [1], they should create a common legal space in which international air services should be established on an equal footing with the parties and operated rationally and economically.

In order to eliminate national diversity in the regulation of international air

cargo, states have jointly developed uniform rules that establish common approaches to addressing some of the legal liability of the carrier in the operation of international air services. Pursuant to the Warsaw Convention of 1929 [2], States to protect and safeguard their civil interests on the basis of an international public treaty have harmonized various national rules on carrier liability for international air services and adopted the same rules common to air carriers from all countries. They were unified by the Warsaw Convention of 1929 and modernized by the Montreal Convention on the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air in 1999 [3]. However, the said Convention also needs to be revised and modernized. Many researchers point to the need for changes and additions to the said act, because some of its provisions are outdated and require clarification. In practice, many forms and varieties of contracts for the provision of aircraft or parts thereof have emerged: charter for one or more flights, charter for an indefinite period (time charter) and aircraft lease. Particularly noteworthy is the specific institution that regulates the mutual exchange of aircraft as interchange. This "exchange" is not available during international transport, although it allows to improve the economic component for many airlines.

The major conflict in international air travel is to determine the nationality of the aircraft. The Convention establishes the law of the state in which it is registered [3, Article 17]. Many suggestions have been made to change this provision. The changes relate to the rules that determine the nationality, not of the aircraft itself, but of the airline or other undertaking owned or operated by that aircraft.

The issue of air transportation is additionally settled by bilateral agreements between individual countries. At the same time, the intensity of air transportation, the liberalization of the processes of such transportation, leads to a gradual departure from the bilateral treaties. Such an approach can lead to increased competition in the air transportation market, implementation of higher standards of safety and development of regional and international air transportation [5, p. 120].

Therefore, the development of new standards for the implementation of international air services in the context of aggravation of competition between international carriers requires urgent review of the legal regulation of such services and the unmistakable use of modern interstate mechanisms for their regulation, development of cooperation between states, international aviation organizations and individual carriers.

Literature

1. Про міжнародну цивільну авіацію: Конвенція ІКАО від 07.12.1944 р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_038.

2. Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Конвенція ІКАО від 28.05.1999 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594.

3. Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Конвенція ІКАО від 28.05.1999 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594.

4. Маркуш Д.Ю. Особливості сучасного міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень вантажів. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 5. С. 389-391.

5. Радчук О.П. Окремі питання правового регулювання міжнародних повітряних перевезень. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2018. Вип. 53. С. 116-120.

УДК 341.824: 355.469(043.2)

Банчук-Петросова О.В., к.н.держ.упр., доцент,
Київський національний університет культури, м. Київ, Україна

ПОВІТРЯНО-КОСМІЧНІ СИЛИ ЯК НОВИЙ ВИД ЗБРОЙНИХ СИЛ У СУЧАСНОМУ СВІТІ

Грунтовне вивчення світового досвіду щодо війн та збройних конфліктів кінця ХХ та початку ХХІ століття дає підстави стверджувати про підвищення ролі збройного протистояння у повітряно-космічній сфері. Пріоритет у досягненні мети з використанням воєнної сили суттєво змінився від наземної зброї до повітряно-космічних засобів [4, с. 96]. У недалекому майбутньому морські, наземні і традиційні повітряні засоби ведення війни будуть у зростаючій мірі залежати від повітряно-космічного потенціалу та систем бойового управління, зв'язку, розвідки [2, с. 13]. З огляду на вказане, цілком логічною видається поява у сучасному світі нового виду збройних сил – повітряно-космічних сил. Так, зокрема, станом на сьогодні низка як європейських, так і азіатських країн стурбовані питаннями створення власних систем повітряно-космічної оборони [2, с. 13].

Не виняток тому й Російська Федерація. У Росії ідея створення Повітряно-космічних сил набула розвитку ще у 2015 році. Указом Президента Російської Федерації «О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации «О знаменах видов Вооруженных Сил Российской Федерации» від 07.12.2015 р. [2] було замінено поняття «військово-повітряні сили» на «повітряно-космічні сили»

Повітряно-космічні сили Російської Федерації складаються з трьох видів військ, серед яких: Військово-повітряні сили, Протиповітряна Протиракетна оборона і Космічні війська. Концепцією повітряно-космічної оборони Російської Федерації повітряно-космічний простір визначено як область, яка об'єднує земну атмосферу і навколоземний космічний простір, яку розглядають як єдину сферу збройної боротьби [1]. Певні кроки у цьому напрямку зробили також США. Так, зокрема, у