

обмеження, метою яких стало зменшення можливості зловживань, які могли б спостерігатися в умовах воєнного стану при відсутності належного контролю.

Тому на сьогоднішній день, правові аспекти земельних відносин під час воєнного стану, є складними і динамічними. Вони визначаються конкретною ситуацією, потребами національної безпеки та економічного відновлення, а також принципами міжнародного права, тому важливо, щоб будь-які зміни в цій області були здійснені з урахуванням прав людини, правової впевненості та демократичних цінностей.

Література

1. Вергелес О.А. Законодавчі зміни щодо відносин користування земельними ділянками в період дії воєнного стану. Європейський вибір України, розвиток науки та національна безпека в реаліях масштабної військової агресії та глобальних викликів ХХІ століття. Матеріали міжнар. наук.практ. конф. Одеса. 2022. С. 918-921.

2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо створення умов для забезпечення продовольчої безпеки в умовах воєнного стану. Закон України від 24.03.2022 № 2145-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2145-20#Text> (дата звернення: 24.04.2024)

3. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо особливостей регулювання земельних відносин в умовах воєнного стану. Закон України 12 трав. 2022 року № 2247-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2247-20#Text> (дата звернення: 24.04.2024).

4. Настіна О. Підстави примусового припинення права власності на землю в умовах правового режиму воєнного стану в Україні. *Право України*. 2022. С. 101-115.

УДК 347.763 (043.2)

Денисюк А.С., здобувачка вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

Поняттям морського перевезення є перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке пов'язане з використанням та здійснюється за допомогою морських суден різного типу. Загальні засади правового регулювання морських перевезень пасажирів закріплені та встановлені Кодексом торговельного мореплавства України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України та іншими нормативними

актами.

Відповідно до ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства України за договором морського перевезення пасажиром перевізник зобов'язується перевезти пасажиром і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу - також доставити багажу в пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу - і плату за провезення багажу. Перевезення охоплює час перебування пасажиром та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажиром водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником [1]. Аналогічне визначення зазначене в Цивільному кодексі України в ч. 1 ст. 910, на підставі чого можна зробити висновок, що договір морського перевезення пасажиром є цивільно-правовим правочином і тому на нього поширюються норми Цивільного кодексу України. Правила, встановлені Кодексом торговельного мореплавства України, застосовуються до перевезень пасажиром лише при визначених умовах, а саме: судно плаває під Державним прапором України; договір перевезення укладено в Україні; відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться на території України. Слід зазначити, що будь-які угоди сторін, що обмежують права пасажиром, є недійсними.

Доказом укладення договору морського перевезення пасажиром і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією [1]. Пасажир має право відмовитися від договору в будь-який час до відправлення судна і після початку подорожі. Це означає, що договір морського перевезення може бути розірваний у порту, де судно приймає та висаджує пасажиром. Пасажири, які повідомили перевізника про відмову в перевезенні, мають право на повернення вартості проїзду та провезення багажу. За наявності обставин, передбачених частинами 1-4 ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства України, перевізник має право відмовити пасажиром в укладенні договору морського перевезення. Договір морського перевезення пасажиром припиняється без заперечень сторін у разі виникнення будь-якої з обставин, зазначених у пунктах 1 і 2 ч. 1 ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства України. Якщо договір морського перевезення пасажиром закінчується до того, як судно відпливе, буде відшкодовано повну суму вартості поїздки та транспортування багажу, або якщо договір закінчується після початку рейсу компенсація повертається пропорційно непроїханій відстані.

Особливим видом договору морського перевезення пасажиром є договір морського круїзу. Він є одним із видів туристських договорів відповідно

до Міжнародної конвенції щодо контракту на подорожування. За договором морського круїзу учасникам морського круїзу надаються послуги, що підпадають під визначення туристської послуги. Такі послуги задовольняють потребу учасника морського круїзу у подорожі, відпочинку або екскурсії [2]. Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу [1]. Організатор круїзу так само як і перевізник зобов'язаний до початку круїзу забезпечити приведення судна в належний стан відповідно до умов ст. 192 Кодексу торговельного мореплавства України та утримувати судно в такому стані протягом усього часу круїзу. У разі продовження круїзу через непередбачені обставини всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникам круїзу, несе організатор круїзу.

Стосовно індивідуальних прав у цих договорах, наприклад, стаття 911 Цивільного кодексу України встановлює мінімальний рівень прав пасажирів, який повинен гарантувати перевізник. Відповідно до вказаної статті пасажир має право:

1) одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком;

2) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років, якщо вона не займає окремого місця;

3) купувати для дітей віком від 6 до 14 років дитячі квитки зі сплатою в пільговому порядку;

4) перевозити з собою безоплатно ручну поклажу в межах норм, встановлених транспортними статутами (кодексами);

5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів не більше ніж на 10 діб, а в разі хвороби - на весь час хвороби;

6) відмовитися від поїздки з поверненням вартості або частини вартості квитка - залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами);

7) отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у квитку маршрутом;

8) на інші права, встановлені транспортними статутами (кодексами).

Отже, аналізуючи законодавство України, яке регулює відносини за договорами морського перевезення пасажирів, можна дійти висновку, що такі договори належать до групи договорів із надання послуг, вони є двосторонніми, оплатними, консенсуальними та строковими.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 24.04.2024).

2. Пальченко А.А. Аналіз, сутність та правова характеристика договору

морського круїзу. URL: <http://www.spilnota.net.ua/ua/article/id-3814/> (дата звернення: 24.04.2024).

UDC 347.82 (045)(043.2)

Dolzhnikova D.M., applicant for higher education
of the third (bachelor`s) level,
National aviation university, Kyiv, Ukraine
Scientific advisor: Khotsianovska N.F., Senior Lecturer

LEGAL REGULATION OF THE USE OF DRONES UNDER THE CONDITIONS OF MARTIAL LAW

In the context of martial law, the use of drones has great potential for providing intelligence, combat support, medical delivery, and more. However, this also requires clear legal regulation. One of the main challenges is the development of international standards for the use of drones in wartime, including rules to protect the civilian population from possible abuse.

To effectively legally regulate the use of drones in wartime it is important to take into account the principles of international law, the protection of human rights and privacy, as well as to ensure compliance with the requirements for the safety and effectiveness of the use of these technologies.

According to the Rules for the use of airspace, flights of unmanned aircraft weighing up to 20 kg inclusive are carried out without submitting applications for the use of airspace, without obtaining permits for the use of airspace, without informing the management bodies of the Air Force of the Armed Forces of Ukraine and the bodies of the joint civil-military air traffic organization system of Ukraine, bodies of the State Border Service of Ukraine, air traffic service bodies and departmental air traffic control bodies [1].

However, these rules only apply if you meet several requirements: the drone does not cross the state border of Ukraine; flights do not fly over crowds of people in open spaces, densely built-up areas or objects under state protection; the flight speed of an unmanned aircraft is no more than 160 km/h [2].

The Law of Ukraine "On State Secrets" of 1994 defines the list of military objects, in relation to which restrictions on photo and video recording are established (location of units of the Armed Forces, their personnel, etc.).

In addition, there is a ban on the use of drones over nuclear power plants, hydroelectric power plants, dams, important state facilities, nature reserves, facilities or industrial enterprises of increased ecological danger.

A ban or restriction on the use of the airspace of Ukraine may be established by the State Aviation Service and the bodies of the joint civil-military system of air traffic organization (Ukrairorukh) in the following cases: