

### *Література*

1. Договір про принципи діяльності держав по дослідженню і використанні космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла 1967 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_480](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_480)
2. Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами 1972 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_126](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_126)
3. Жуков Г. П., Волинська О. А.// Московский журнал международного права. – 2013. – С. 92-103.

УДК 341.226 (043.2)

**Волкогонова Д. Ю.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ**

Особливістю правового регулювання авіатранспорту в Євросоюзі є те, що він є природно міжнародним видом транспорту та поєднується з повітряним простором інших держав. Правовий режим повітряних перевезень, як і правовий режим морських перевезень, визначається переважно міжнародним правом. Так розмежування морського та повітряного транспорту у праві Євросоюзу відображено у ст. 100 ДФЄС.

Стосунки авіаперевізника, пасажирів і вантажовласників, що складаються в міжнародних повітряних перевезеннях, засновані на договорі перевезення і здійснюються в рамках цього договору. Основу договорів міжнародного повітряного перевезення пасажирів і вантажів, як це витікає з міжнародних конвенцій, угод і національного законодавства, складає зобов'язання авіаперевізника доставити пасажирів (груз) в обумовлений пункт призначення, за що пасажир (вантажовідправник) зобов'язався сплатити встановлену перевізником плату за відповідним тарифом. Інші права і обов'язки сторін конкретизують і доповнюють цей основний зміст договору повітряного перевезення.

Умови повітряних перевезень пасажирів і вантажів між державами для уніфікації деяких правил регулюються конвенціями, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшава, 1929), Гаагський протокол 1955 р. про зміни окремих положень

Варшавській конвенції 1929 р., Гватемалський протокол 1971 р., що передбачають внесення ряду принципових змін до Варшавської конвенції), Монреальська конвенція 1999 року, яка сьогодні принципово змінила регулювання повітряних перевезень повітряним транспортом. Ці положення увійшли до умов пасажирських перевезень Міжнародної асоціації повітряного транспорту (ІАТА). Основна увага в цих умовах приділяється проїзному квитку, порядку провезення багажу, адміністративним формальностям, правам перевізника, розрахункам з пасажиром і відповідальності авіакомпаній. У міжнародних повітряних сполученнях всіма авіаперевізниками застосовується єдина транспортна документація, що відповідає типовим формам ІАТА.

Особливістю правого регулювання Євросоюзу у сфері авіаперевезень є те, що значною мірою воно базується на регламентах, які забезпечують уніфікацію законодавств держав-членів. Авіаційний транспорт характерний також тим, що він структурований відповідно до поставлених завдань. Основною його метою є створення належних ринкових умов та конкурентних засад для авіакомпаній, а також регламентація вимог до літаків, умов перевезення пасажирів та вантажів, забезпечення безпеки в аеропортах та під час польоту на літаках тощо.

Політика Євросоюзу щодо лібералізації повітряного транспорту охоплює чотири основні сфери: доступ на ринок, контроль обсягів, тарифи та питання ліцензій на роботу компаній. Політику було визначено ще у 1980 р. та запроваджено у три етапи. Результатом повної лібералізації повітряних перевезень у межах Євросоюзу стало підвищення рівня прав пасажирів повітряного транспорту. З огляду на це було прийнято Регламент № 261/2004, який запроваджує спільні правила стосовно компенсації та допомоги пасажирам у разі відмови у посадці та затримання рейсу. Регламент стосується як регулярних, так і нерегулярних рейсів; він діє не лише щодо пасажирів, які вилітають з аеропорту, розташованого в державі-члені Євросоюзу, а й у тому випадку, коли авіакомпанія, яка здійснює рейс, є перевізником Євросоюзу, а також є чинним щодо пасажирів, які летять із третьої країни до держави-члена Євросоюзу, якщо тільки ця третя країна не забезпечила їм аналогічні права. Регламент установлює розміри компенсації для пасажирів, яка залежить від відстані рейсу. Аналогічну схему захисту прав пасажирів прийнято також у рамках залізничного транспорту Євросоюзу.

Початком реалізації Євросоюзом спільної зовнішньої політики щодо повітряного транспорту стали судові рішення 2002 р. (так звані «рішення відкритого неба» – «open skies» judgments). Ці судові справи чітко регламентували компетенцію Євросоюзу у сфері міжнародних послуг

повітряним транспортом. Традиційно міжнародні повітряні послуги регулювалися двосторонніми міжнародними угодами між державами, однак з 2002 р. Євросоюз одержав виключну компетенцію укладати двосторонні угоди з третіми країнами щодо повітряного сполучення. З юридичної точки зору судові рішення 2002 р. означають, що держави-члени не мають права одноосібно вести двосторонні переговори з третіми країнами стосовно повітряного транспорту, натомість міжнародне повітряне сполучення є виключною компетенцією Євросоюзу. Це означає, що укладені двосторонні угоди держав-членів з третіми країнами мають бути адаптовані під право Євросоюзу. Певні положення двосторонніх угод про повітряне сполучення між державами-членами і третіми країнами, які суперечать нормам права Євросоюзу, повинні бути приведені у відповідність до них з метою створення міцної правової бази для повітряного сполучення та збереження безперервності таких повітряних перевезень. Таким чином, двосторонні переговори з третіми країнами мають проводитись згідно з Регламентом 847/2004, який передбачає стандартні статті, що впливає з компетенції Євросоюзу та його законодавства.

#### *Література*

1. Мороз Б. А. Особливості публічно-правового регулювання міжнародних туристичних відносин / Б. Мороз // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Зб. наук. пр. – К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Інститут міжнародних відносин. – 2011. – Випуск 22 (Частина II). – С. 123-136.

2. Навальна П. Ю. Характерні риси сучасної системи правового регулювання міжнародних повітряних перевезень / П. Навальна // Актуальні проблеми міжнародних відносин: Зб. наук. пр. – К.: Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Інститут міжнародних відносин. – 2012. – Випуск 28 (Частина II). – С. 135-153.

УДК 341.226(043.2)

**Грибчук Л. М.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

### **МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ УКРАЇНИ**

Одним із головних напрямків реалізації транспортної політики в світі останнім часом є організація функціонування і розвитку міжнародних транспортних коридорів та залучення їх до міжнародної транспортної мережі. Це обумовлено факторами глобалізації, нової науково-технічної революції, світовими інтеграційними процесами. Міжнародні транспортні