

## ОКРЕМІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

### SOME ISSUES OF LEGAL REGULATION OF INTERNATIONAL AIR TRANSPORTATION

Радчук О.П.,

*кандидат юридичних наук,*

*доцент кафедри міжнародного права*

*Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого*

Стаття присвячена аналізу окремих положень чинного законодавства України та низки міжнародних конвенцій, що регулюють міжнародні авіаційні перевезення. Автор деталізує положення про порядок укладення та зміст договору міжнародного авіаційного перевезення, розглядає документи, що є підтвердженням факту укладення такого договору. Названо основні права пасажира та їх правове закріплення. Стаття містить аналіз угоди з ЄС про спільний авіаційний простір.

**Ключові слова:** міжнародні авіаційні перевезення, договір міжнародного авіаційного перевезення, авіатранспортна накладна, квиток пасажира, угода про спільний авіаційний простір.

Статья посвящена анализу отдельных положений действующего законодательства Украины и ряда международных конвенций, регулирующих международные авиационные перевозки. Автор детализирует положения о порядке заключения и содержание договора международной авиационной перевозки, рассматривает документы, которые подтверждают факт заключения такого договора. Указаны основные права пассажира и их правовое закрепление. В статье содержится анализ соглашения с ЕС о совместном авиационном пространстве.

**Ключевые слова:** международные авиационные перевозки, договор международной авиационной перевозки, авиатранспортная накладная, билет пассажира, соглашение о совместном авиационном пространстве.

The article deals with the analysis of some provisions of the current legislation of Ukraine and a number of international conventions that regulate international air transportation. The author specifies the provisions on the order of concluding a treaty on international air transportation and its content, and considers the documents that confirm the fact of concluding that kind of treaty. The main rights of a passenger and their legal consolidation are defined. The article also contains some analysis of the treaty with EU about mutual aviation space.

**Key words:** international air transportation, treaty on international air transportation, air waybill, passenger's ticket, treaty on mutual aviation space.

У сучасних умовах важливим засобом міжнародного обміну між державами є авіація. Швидкість, комфорт, можливість перевезення пасажирів та вантажів практично у будь-яку державу привели до такого розвитку цивільної авіації, що вона стала однією із головних транспортних галузей світу. Дослідники зазначають головну перевагу повітряних перевезень – швидкість перевезення, що має переважне значення за умови великої відстані перевезень, коли залізничний та автомобільний транспорт втрачають свою конкурентоспроможність.

Здійснення повітряних перевезень пасажирів та їхніх багажу і вантажів регулюється як національним законодавством окремих країн, так і міжнародними угодами. До внутрішніх нормативних актів, насамперед, варто вважати належними норми Цивільного кодексу України, Повітряного кодексу України, Правила повітряних перевезень вантажів, Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу та ін. З-поміж міжнародно-правових актів варто назвати Монреальську Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р., що практично замінила аналогічну Варшавську конвенцію 1929 р. та Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.

Питання авіаційних перевезень незначною мірою досліджені, що вказує на чималу кількість невирішених проблем у сфері авіаційних перевезень. Розробкою

цієї проблематики займалися такі вчені сучасності: С. Білоцький, В. Будкін, Л. Кінашук, К. Марінцева, Н. Корчак, Г. Цірат та інші.

**Метою статті** є з'ясування особливостей правового регулювання авіаційних перевезень як на внутрішньому, так і на міжнародно-правовому рівні та визначення напрямів подальшого вдосконалення законодавства, що регулює авіаційні перевезення.

Авіаційні перевезення так само, як і транспортні взагалі, пов'язані з чітким виконанням встановлених правил та положень, а тому норми вказаних нормативних актів мають переважно імперативний характер. Аналізуючи внутрішнє законодавство окремих країн, з'ясуємо, що воно містить мало спеціальних колізійних норм для регулювання міжнародних повітряних перевезень. Крім того, загальна доктрина договірних відносин уможливує під час вирішення правових питань застосування принципу автономії волі, що дає змогу сторонам договору повітряного перевезення за визначених умов обирати правопорядок.

Основні принципи міжнародного повітряного права, основи міжнародно-правового регулювання аеронавігації та міжнародних повітряних перевезень містить Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 р.) [1]. Багато дослідників вказують на необхідність внесення змін та доповнень до вказаного акта в зв'язку з тим, що деякі положення застаріли та потребують уточнення. Зміни жодним

чином не мають впливати на основоположний принцип міжнародного повітряного права: «Держава володіє повним і винятковим суверенітетом над повітряним простором над своєю територією» (ст. 1 Конвенції). Резолюція Генеральної Асамблеї ООН 1979 р. містила рекомендації про укладення міжнародного договору, що визначив би делімітацію повітряного та космічного простору. Пропонувалось встановити нижню межу космічного простору на рівні 100–110 км над рівнем моря, водночас вона стала би верхньою межею повітряного простору.

Названа Конвенція встановила принципи здійснення регулярних, нерегулярних та каботажних польотів. Для польотів визначені повітряні полоси завширшки приблизно 30 км, їх ще називають повітряними трасами, а їх проекції на землю – наземною трасою повітряної лінії.

Нормативно встановлені основні вимоги до допуску на територію держави та випуску із неї пасажирів, екіпажів та повітряних суден. Повітряне судно, що здійснює міжнародне перевезення, повинно мати на борту судна визначені документи: свідоцтво про реєстрацію; свідоцтво про придатність судна до польотів; свідоцтво про придатність кожного члена екіпажу; бортовий журнал; дозвіл на бортову радіостанцію; список пасажирів та відповідні документи на вантаж.

Організація перевезень здійснюється на регулярній або нерегулярній основі. Регулярні повітряні лінії – це встановлені авіакомпаніями постійні маршрути польотів між населеними пунктами (аеропортами), що забезпечені наземним обладнанням для обслуговування польоту. Сукупність всіх повітряних ліній авіакомпанії або аеропорта та засобів, що призначені для забезпечення регулярних польотів цивільної авіації, створюють мережу повітряних шляхів сполучення. Залежно від країни місцезнаходження аеропортів призначення авіалінії є внутрішніми та міжнародними. За таких умов складається розклад польотів, який попередньо узгоджується зі всіма зацікавленими учасниками організації авіаїруху. Авіаційні підприємства можуть на договірних засадах спільно експлуатувати ту чи іншу авіалінію.

Перевезення нерегулярні, за замовленням (чартерні), виконуються за укладеними договорами з підприємствами, організаціями та туристичними фірмами та не підпадають під визначення терміна «регулярне повітряне перевезення». Такі договори називаються договорами фрахту (чартеру), або договору про продаж авіаперевезень, відповідно до якого перевізник надає третій особі за плату всю місткість або її частину в повітряному судні задля виконання перевезення пасажирів та багажу та/або вантажу на рейсі, який виконується за маршрутом, розкладом, із застосуванням тарифів та на умовах, що визначені вказаним договором.

Стандартні умови деяких авіакомпаній вказують те, що повітряне судно передається в розпорядження фрахтувальнику. Повноваження фрахтувальника обмежені тим, що повітряне судно залишається у володінні та під контролем фрахтівника та його екіпажу, тим самим він здійснює навігаційний та комерційний контроль за судном. Правильніше говорити про те, що фрахтувальник здійснює розпорядження місткістю повітряного лайнера, яка обмежується умовами чартеру. За умовами, фрахтівник за наявності вільних місць або ємностей

у літаку може перевозити будь-яких інших пасажирів, інші вантажі. Водночас не допускається перевезення пасажирів та вантажів у більшій кількості, ніж це визначено умовами договору.

Найбільш поширені випадки укладення договору чартеру у відносинах туристичних операторів, які не мають повітряного транспорту, але потребують організації повітряних перевезень великих груп туристів, партій вантажів, та авіаційних компаній із метою забезпечення перевезення. У такому разі укладаються чартери (договори фрахтування). Перевезення на зафрахтованих повітряних суднах (чартерні перевезення), як правило, більш ефективні, підвищується коефіцієнт завантаження суден, що є обов'язком фрахтувальника, здешевлюється обслуговування пасажирів і, як наслідок, більш ефективно та раціонально використовується парк літаків.

Чартерні перевезення можуть здійснюватись між аеропортами, які не мають регулярного сполучення. Вони додатково забезпечують перевезення у тих випадках, коли виникає потреба перевезень, яка не може бути забезпечена регулярними перевезеннями. Отже, фрахтування сприяє оперативному вирішенню потреб у перевезенні пасажирів під час спортивних та культурних заходів тощо.

У практиці виникло чимало форм та різновидів договорів про надання повітряних суден або їх частини, але необхідно вказати три основних таких договора: фрахтування на один або кілька рейсів (чартер), фрахтування на визначений час (тайм-чартер) та договір оренди повітряного судна.

Окремо визначається специфічний інститут, що регулює взаємний обмін повітряними суднами (interchange). За угодою авіакомпаній, повітряне судно однієї з компаній, що виконує рейс, після прибуття у визначений аеропорт буде виконувати далі політ уже від імені іншого авіаперевізника, який, своєю чергою, за умовами договору може виконувати рейс від першого авіаперевізника на будь-якому іншому маршруті. Такого «обміну» немає під час міжнародних перевезень, він дає змогу покращити економічну складову частину авіакомпаній.

Для авіації характерні каботажні перевезення. Термін «каботаж» прийшов із морських перевезень, де він визначав судноплавство між морськими портами однієї держави, а саме поняття походить від іспанського слова «сабо», що означає «мис». Ст. 7 Конвенції дає право державам відмовляти повітряним суднам інших держав у видачі дозволів про приймання на території цієї держави на борт пасажирів, пошту і вантаж та перевозити в інший пункт цієї ж держави за винагороду або за займом. Такий протекціонізм правильно критикують дослідники [2, с. 106], вказують і на інші недоліки цього міжнародно-правового документу.

За Конвенцією 1944 р., держава, в особі уповноважених органів, може давати змогу виконувати внутрішні повітряні перевезення не тільки пасажирів, а й вантажів та пошти. Такий дозвіл може видаватися не тільки українським, але і іноземним авіакомпаніям.

Основної колізійною прив'язкою для визначення національності повітряного судна Конвенцією встановлено правотієї держави, в якій воно зареєстровано (ст. 17). Багато внесено пропозицій щодо зміни цього положення. Зміни стосуються правила, що треба визначати

національність не самого судна, а тої авіакомпанії або іншого авіаційного підприємства, у власності чи віданні якого це повітряне судно перебуває, звичайно, ніхто не говорить про відхід від реєстрації повітряних суден та запису до Державного реєстру цивільних повітряних суден України.

Відносини авіатранспортних організацій, пасажирів та вантажовласників регулюються договором міжнародних повітряних перевезень, який має чимало особливостей. За змістом цей договір, відповідно до положень національного законодавства та норм міжнародних конвенцій, передбачає те, що перевізник (авіатранспортна компанія) бере на себе зобов'язання доставити пасажирів (вантаж) у визначений договором пункт призначення, а пасажир (вантажовласник) зобов'язується сплатити встановлену плату за перевезення. Інші обов'язки сторін доповнюють зміст договору перевезення.

Міжнародними авіаційні перевезення стають тоді, коли місце призначення та місце відправлення пасажирів та вантажів знаходяться на території різних держав або навіть тоді, коли місце відправки та призначення знаходяться на території однієї держави, але в процесі польоту є зупинка на території іншої держави (каботажні перевезення). Визнання перевезення міжнародним не буде залежати від того факту, що пасажир або вантаж фактично перебувають за кордоном, достатньо укласти договір, де вказано на міжнародний характер перевезень.

Відповідно до ст. 98 Повітряного кодексу України, договір укладається між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником та засвідчується такими документами: квиток (паперовий або електронний) за умови перевезення пасажирів; багажна квитанція (паперова або електронна) за умови перевезення багажу пасажирів; транспортна накладна у паперовому або електронному вигляді за умови перевезення вантажу. Такі документи видають авіаційний перевізник або уповноважені ним організації (агенти). Додатково авіаперевізник може вимагати від пасажирів пред'явити документи, які необхідні для в'їзду, транзитного проїзду або виїзду територією держав, що знаходяться на маршруті руху літака.

Перевізником є та особа, що укладає договір перевезення з пасажиром або вантажовідправником про перевезення пасажирів або вантажу. Функції повітряного перевезення закріплені за спеціалізованими підприємствами цивільної авіації, які засновані на базі приватної або державної власності. Такими перевізниками в Україні можуть бути суб'єкти господарювання, що отримали ліцензію на провадження діяльності з перевезення пасажирів та/або вантажу повітряним транспортом та мають у своєму розпорядженні хоча б одне повітряне судно у власності або за лізингом.

Іншою стороною договірних відносин є пасажир. Монреальська конвенція не дає визначення поняття «пасажир», а Повітряним кодексом України визначено пасажиром такою фізичною особою, що перевозиться за згодою перевізника на підставі договору перевезення. Пасажир, який продовжує політ із проміжного аеропорту тим же рейсом, яким він прибув, є транзитним. Якщо пасажир відповідно до квитка прибув до проміжного аеропорту одним рейсом та продовжує політ іншим рейсом того чи іншого перевізника, він є транс-

ферним. Наявність або відсутність проїздного квитка не впливає на визнання особи пасажиром. Визначальною є дозвіл на перевезення особи перевізником.

Вантажовідправник та вантажоотримувач беруть участь у договорі міжнародного повітряного перевезення. Відправник безпосередньо укладає договір із перевізником, а вантажоотримувач на визначеній стадії виконання договору набуває конкретних прав та обов'язків. Вказаними особами можуть бути фізичні або юридичні особи, що зазначаються у вантажній авіаційній накладній як сторони договору.

Монреальська Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (далі – Монреальська конвенція) [3] встановила оформлення для пасажирів індивідуального чи групового перевізного документа, в якому зазначені пункти відправлення та пункти призначення, передбачені зупинки на території іншої держави. Замість вказаного вище документа можуть бути використані інші засоби, де міститься письмова інформація про політ. Багаж пасажирів підтверджується ідентифікаційною биркою, що видає авіакомпанія. Хоча перевезення багажу виділяється окремо, але водночас воно тісно пов'язане з перевезенням пасажирів, необхідно врахувати наявність та умов перевізного документа (який багаж і в якій кількості може особа перевезти, що вона може перевезти додатково за окрему плату).

На авіаційні перевезення поширюються особливості правового регулювання міжнародних перевезень загалом, а договір міжнародних авіаційних перевезень має такі особливості: регулювання договору здійснюється міжнародними угодами, за їх відсутності – нормами внутрішнього законодавства; встановлений порядок укладення договору перевезення та видачі транспортних документів; міжнародні угоди закріпили умови відповідальності перевізника, межі такої відповідальності та порядок врегулювання суперечностей за договором.

Перевезення вантажу підтверджується авіавантажною накладною або іншими засобами, якими підтверджується транспортування. За умов застосування інших засобів перевізник додатково видає вантажовідправнику квитанцію на багаж, що дає змогу ідентифікувати такий вантаж. Авіавантажна накладна або квитанція на вантаж мають містити назву пунктів відправлення та призначення, передбачені зупинки на території третіх держав, вагу відправленого вантажу.

Авіавантажна накладна оформляється вантажовідправником у трьох примірниках, які підписують перевізником та вантажовідправником (підписи можуть бути надруковані або проставлені штампом). У разі перевезення двох або більше місць вантажовідправник може вимагати оформлення окремих накладних або квитанцій на кожне місце.

Недотримання вимог до документації, що встановлені Монреальською конвенцією, не зачіпає існування або чинності договору перевезення. А тому момент складання накладної або квитанції є моментом укладення договору, що є підставою майнової відповідальності сторін за невиконання або неналежне виконання ними зобов'язань щодо перевезень.

Укладенню договору міжнародного повітряного перевезення зазвичай передують звернення пасажирів та вантажовідправників до відповідної авіакомпанії.

нії з проханням про надання місця на визначений рейс. Таке попереднє прохання вважається умовним до видачі відповідного документа, що підтверджує договір.

Під час приймання товару виписується авіатранспортна накладна, в якій зазначається вага відправленого товару, додатково до процедур, що встановлені митними, правоохоронними та іншими органами, додається документ із зазначенням властивостей вантажу. Вантажовідправник та особа, що діє від його імені, несуть відповідальність за правильність відомостей, що внесені до авіатранспортної накладної.

Щодо перевезень пасажирів та його багажу застосовуються, крім зазначеної Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, й інші: Загальні умови перевезень пасажирів і багажу, встановлені Міжнародною асоціацією повітряного транспорту ("General Conditions of Carriage (passenger and baggage)", IATA), резолюції і рекомендована практика Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA); нормативні акти окремих держав, зокрема в Україні діють Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу [4] та Правила повітряних перевезень вантажів [5], затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України 30 листопада 2012 р.

На підставі вищезазначених актів кожен авіаперевізник/авіакомпанія приймає ще свої Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу, наприклад, Правила МАУ (Міжнародних авіаліній України) [6], Правила ТОВ Авіаційної компанії «Роза вітрів».

Правила авіаперевезень пасажирів та багажу застосовуються до міжнародних перевезень, які здійснюються повітряним судном за плату або за наймом на підставі квитка. За умов перевезення за чартерним договором, до такого договору мають бути включені положення щодо прав пасажирів у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки рейсу. Встановлені підстави для визнання перевізником або уповноваженою ним особи квитка недійсним: квиток придбано за фальшивою/краденою платіжною картою, пред'явлено квиток, до якого були внесені зміни не перевізником або його уповноваженим агентом із продажу тощо.

Квиток може бути використаний для перевезення лише того пасажирів, особисті дані якого зазначено в квитку, а тому пасажир підлягає ідентифікації. Строк чинності квитка залежить від типу застосованого тарифу, а тому може бути чинним тільки на ту дату, що зазначено в квитку, або продовження чинності квитка буде визначатись відповідно до правил застосування тарифів авіаперевізника.

Перевізник надає пасажирові обслуговування згідно з оплаченим класом обслуговування, про що попередньо повідомляє під час бронювання та/або оформлення квитка. Пасажир повідомляє свої персональні дані та особливі умови перевезення, додатково вказує номер телефону та адресу, авіаперевізник бере на себе зобов'язання дотримуватись конфіденційності отриманих даних. Здійснюючи бронювання, пасажир може отримати закріплене місце або таке місце отримає під час реєстрації на рейс безпосередньо в аеропорту.

Пасажир має право на обслуговування в аеропорту та під час польоту. В аеропорту перевізник або агент з обслуговування надають інформацію про час від-

правлення та прибуття повітряного судна, реєстрацію на рейс, затримку або скасування рейсу, способів та маршрутів руху в аеропорту та між аеропортами та містом, правила та порядок передпльотного та післяпльотного огляду пасажирів, правила проходження різних видів контролю та іншу необхідну інформацію.

Час початку та закінчення реєстрації на рейс визначається авіаперевізником, що зазначається у квитку чи в іншому документі, що видається пасажирові під час продажу, аеропорт додатково дублює цю інформацію на своєму сайті та інформаційних табло.

На борту повітряного судна комплекс послуг залежить від типу повітряного судна, тривалості польоту, класу обслуговування та визначається самостійно авіаперевізником. У літаку мають бути забезпечені безпека пасажирів, відповідний температурний режим, засоби індивідуального користування, належний санітарно-гігієнічний стан тощо.

Правила авіаційних перевезень в Україні передбачають таку обов'язкову безплатну послугу як надання прохолодних напоїв (вода), але іноземні авіакомпанії не завжди зважають на це. Перевізник може надавати пасажирові додаткові послуги за плату, їхній перелік та вартість визначається ним же, а пасажир має бути ознайомлений із такими послугами.

Перед польотом перевізник або агент з обслуговування забезпечує реєстрацію пасажирів та оформлення багажу із застосуванням автоматизованих систем контролю відправлень. Реєстрація, як правило, починається за дві години та закінчується засором хвилин до вильоту. Для реєстрації необхідні документ, що посвідчує особу пасажирів, та квиток. Тривалий час перебування пасажирів в аеропорту необхідний для посадки в повітряне судно, проходження необхідних перед польотом адміністративних формальностей та вимог, що пов'язані з прикордонним, митним, санітарно-карантинним, ветеринарним, фітосанітарним та іншими видами контролю. Відсутність документів є підставою для анулювання перевізником бронювання.

У процесі реєстрації пасажир отримує посадковий талон, в якому зазначені його прізвище та ім'я, дані перевізника, номер рейсу, час відправлення та посадки у літак і номер посадкового місця. Прийнятий багаж зазначається у багажній квитанції (кількість та вага), а пасажир отримує відривний талон ідентифікаційної багажної бирки. Після цього перевізник відповідає за цілісність прийнятого багажу. Авіакомпанії попередньо визначають умови перевезення багажу як того, що є ручною поклажею, так і того, що підлягає реєстрації. Сучасна практика авіаперевезень свідчить, що багаж перевозиться платно або визначена вага багажу, що перевозиться безплатно за визначеної попередньої вартості квитка пасажирів. За перевезення багажу, що перевищує встановлену норму, стягується додаткова плата.

З метою забезпечення безпеки польоту пасажирів має пройти відповідний контроль, який здійснюється службами безпеки перевізника та аеропорту. У процесі такого контролю буде встановлено наявність чи відсутність заборонених речей, їхній перелік попередньо доводиться до відома пасажирів як авіаперевізником, так і аеропортами.

Авіаперевізник має широкі повноваження щодо відмови в перевезенні пасажирів, якщо це необхідно:

на вимогу державних органів України; для виконання чинних законів країни відправлення, прибуття або транзиту; якщо пасажир своїми діями та поведінкою веде до неможливості забезпечення безпеки польоту як його самого, так і інших пасажирів; якщо у пасажирів відсутні документи для подорожі та для в'їзду до іноземної держави тощо.

Монреальська конвенція 1999 р. у ст. 17 вказує на те, що авіаперевізник несе відповідальність за причинену пасажиру матеріальну шкоду тільки за умови, що подія, що стала причиною такої шкоди, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів. Отже, періодом міжнародного повітряного перевезення пасажирів є час від початку посадки та до кінця висадки пасажирів.

Питання повітряних перевезень додатково вирішуються двосторонніми угодами між окремими країнами. Водночас інтенсивність повітряних перевезень, лібералізація процесів таких перевезень веде до поетапного відходу від двосторонніх договорів про повітряне сполучення до прийняття регіональних угод. Прикладом таких угод є угода в рамках Європейського Союзу та Андська угода (регіональна угода соціально-економічної співдружності країн Латинської Америки).

Під час саміту «Східного партнерства» у 2013 р. Україна та Європейський Союз парафували угоду про спільний авіаційний простір. Підписання вказаної Угоди може відбутися в 2019 р., що стане чинником активізації розвитку авіаційного сполучення між Україною та державами ЄС, розв'язання складної проблеми, а саме інкорпорування в українське законодавство 64 регламентів та директив ЄС, що дасть українським авіаперевізникам необмежені права на перевезення з України до ЄС і між державами-членами ЄС за умови зупинки в Україні. Своєю чергою, авіаперевізники ЄС матимуть такі самі комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. Окремі автори напругу зв'язують підписання угоди про спільний авіаційний простір зі здешевленням вартості авіаквитків, але ціна перевезення, як правило, визначається економічними чинниками [7, с. 133].

Кабінет Міністрів України у 2017 р. затвердив План заходів до підготовки до запровадження цієї Угоди, але він охоплює реалізацію лише частини директив

та норм. Додатково ведеться активна робота укладання двохсторонніх угод щодо лібералізації повітряного простору з окремими країнами ЄС (Греція, Естонія, Іспанія, Литва, Люксембург, Польща, Румунія, Словаччина, Італія). Аеропорти Львова та Одеси оголосили про «відкриття неба», що дало змогу суттєво збільшити пасажиропотік у цих аеропортах.

Підписання та реалізація цієї Угоди приведуть до підвищення конкуренції на ринку авіаперевезень, реалізації вищих стандартів безпеки та розвитку регіональних перевезень в Україні.

У 2015 р. парламент ухвалив Закон України «Про ратифікацію Угоди між урядом США та урядом Сполучених Штатів Америки про повітряні перевезення». Ця угода спрямована на створення двостороннього правового механізму з метою реалізації та активізації двохсторонніх зв'язків між Україною та США. Передбачено те, що знімаються обмеження щодо пунктів відправлення/призначення на територіях обох держав; авіакомпаніям обох сторін надається змога виконувати польоти з правом і такої свободи, як право приймати на іноземній території пасажирів, що прямують до будь-якої третьої держави, а також адресовані туди ж вантаж і пошту; встановлюється дозвільна частота та ємність повітряних перевезень; дозволене самостійне наземне обслуговування в аеропортах. За угодою, кожна сторона визнає дійсними сертифікати льотної придатності, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними в Україні та США.

Окремі дослідники ставлять питання про виникнення окремої галузі міжнародного транспортного права, складовою частиною якого є міжнародне повітряне право, інші стверджують існування міжнародного приватного повітряного права як складової частини міжнародного приватного права [8, с. 115].

Розвиток нових умов здійснення міжнародних повітряних перевезень свідчить про загострення конкурентної боротьби між міжнародними авіаперевізниками. Свою нішу мають зайняти авіакомпанії України, які, крім економічних, фінансових, технічних та інших ресурсів, мають отримати достатню інформованість із правового регулювання таких перевезень та безпомилкового використання сучасного міждержавного механізму регулювання повітряних перевезень.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 р.). URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038).
2. Товмасян М.Д. Чикагская конвенция 1944 года о международной гражданской авиации: изменения назрели. Право и политика. 2001. № 11. С. 104–109.
3. Монреальська Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594).
4. Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>.
5. Правила повітряних перевезень вантажів. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06>.
6. Правила МАУ. URL: <http://flyuia.com/ua/ua/information/rules-and-regulations/carriage-rules>.
7. Білоцький С.Д. Міжнародно-правові аспекти укладання угод про спільний авіаційний простір з ЄС. Актуальні проблеми міжнародних відносин / Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка, Ін-т міжнар. відносин. Київ: Ін-т міжнар. відносин, 2013. Вип. 116, Ч. 1. С. 125–135.
8. Цірат Г. Міжнародне приватне повітряне право. Право України. 2013. № 7. С. 113–127.