

2014 р.); за заг. ред. К. Ю. Мельника / МВС України; Харк. нац. ун-т внутр. справ. – Харків: ХНУВС, 2014. – С. 82-84.

2. Синенко С. В. Вимоги до працівників авіаційного транспорту при укладенні трудового договору / С. В. Синенко // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: зб. наук. пр. – К.: НАУ, 2015. – С. 27-33.

УДК 347:656.7(100)(043.2)

**Волошина В. В.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Омельченко Г. В., асистент

### **МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ НА ПРИКЛАДІ ТУРЕЧЧИНИ**

В умовах, коли формування ринкових засад економіки сприяє пришвидшенню розвитку суспільства, стабілізації торгово-економічних відносин України з розвиненими країнами та міжнародними організаціями, перед державою постає важливе завдання щодо вдосконалення юридичного забезпечення діяльності вітчизняної транспортної системи та підприємств транспорту, через які здійснюються комунікативні зв'язки суб'єктів цих відносин.

Безперечно, держави зацікавлені в ефективному регулюванні не тільки внутрішніх транспортних перевезень, а й міжнародних. Характерною рисою правового регулювання у сфері міжнародних перевезень є те, що основні питання перевезень вирішуються у міжнародних угодах (транспортних конвенціях), що містять уніфіковані норми, які однозначно визначають умови міжнародних перевезень вантажів і пасажирів. Вони є основним джерелом правового регулювання міжнародних перевезень вантажів, пасажирів та їхнього багажу [3, с. 3].

За відсутності однакових матеріально-правових норм суб'єкти транспортних відносин звертаються до норм національного права — колізійних норм транспортних конвенцій чи національного законодавства.

Як приклад міжнародного досвіду розвитку перевезень пасажирів та вантажів можна навести приклад Туреччини. Регулювання повітряних перевезень в Туреччині здійснює Головне управління цивільної авіації (DGCA). Даний орган відповідає за розробку і контроль сектора цивільної авіації країни відповідно до

міжнародних вимог авіаційної безпеки і безпеки польотів, а також забезпечує рівні можливостей для надання послуг в галузі цивільної авіації.

В рамках цих обов'язків DGCA розробляє правила цивільної авіації, здійснює контроль за виконанням міжнародних угод, а також забезпечує льотну придатність, здійснення польотів, ліцензування та ефективне управління повітряним рухом. Головне управління державної адміністрації аеропортів (DHMI) відповідає за діяльність аеропортів, надання ними послуг, управління повітряним рухом, а також налагодження та роботу навігаційних систем і пов'язаних з ними об'єктів. Основними законодавчими актами Туреччини, що регулюють сектор повітряного транспорту складають Закон № 2920 від жовтня 1983 року «Про турецьку цивільну авіацію» і Закон № 5431 від листопада 2005 року «Про обов'язки і організацію Головного управління цивільної авіації».

Авіаперевізники мають право виконувати міжнародні регулярні рейси до Туреччини на основі (в рамках) двосторонніх угод, які Туреччина, станом на 2014 рік, підписала зі 162 країнами світу.

В даний час турецькі перевізники обслуговують 236 пунктів призначення в 107 країнах світу. Чартерні послуги визначаються на основі взаємодії відповідно до правил Європейської конференції цивільної авіації.

Вантажний транспорт регулюється відповідно до положень Закону № 2920 і відповідних статей Положення «Про комерційні повітряні перевезення», що визначає процедури і принципи для фізичних та юридичних осіб щодо виконання комерційних повітряних перевезень авіакомпаніями, вантажних авіаперевезень, операцій повітряного таксі і видачі дозволів та ліцензій на експлуатацію літаків в Туреччині, а також застосовуваних положень двосторонніх угод про повітряний транспорт.

Лібералізація повітряних перевезень Туреччини охоплює не тільки перевезення повітрям пасажирів і вантажів з однієї точки в іншу, але і забезпечення щоразу лібералізації, коли це можливо, додаткових послуг, таких як управління повітряним рухом, послуги аеропортів, автоматизовані системи бронювання, наземне обслуговування, ремонт повітряних суден і їх технічне обслуговування, дотримання умов авіаційної безпеки, безпеки польотів та уважності до екології [1, с. 300].

На основі проведеного дослідження, доречно зазначити, що лібералізація міжнародних повітряних перевезень повинна стати основним напрямком правового регулювання повітряних сполучень з Україною. В першу чергу, це призведе до відповідних змін в

національному законодавстві (будуть прийняті законодавчі акти, створені відповідні органи, що регулюють сектор повітряних перевезень). Гармонізація українського законодавства у сфері авіації з ЄС має принести значні взаємні вигоди на авіаційному ринку ЄС-Україна.

#### *Література*

1. Дімчев В. О. Основні напрямки лібералізації міжнародних повітряних перевезень в Туреччині / В. О. Дімчев // Молодий вчений. – 2017. – № 4 (44). – С. 299-301.

2. Стратегічний план розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/>.

3. Юлдашев О. Х. Навчальна програма дисципліни «Правове регулювання міжнародних транспортних перевезень» / О. Х. Юлдашев, О. М. Кісілевич-Чорнойван, Г. В. Кириченко // («Транспортне право») (для спеціалістів). – К.: ДП «Вид. дім «Персонал», 2013. – 30 с.

УДК 347.823.4:656.7.073.48(043.2)

**Гаврилюк В. Ю.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Омельченко Г. В., асистент

### **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАКОМПАНІЇ ЗА ВТРАТУ БАГАЖУ ПАСАЖИРА**

Залишений, забутий або загублений багаж, перевезення якого оплачувалася за відповідним тарифом на багаж, досилається в пункт призначення, зупинки або трансферу без додаткової оплати.

Авіаперевізник відповідає за:

— забезпечення збереження багажу з моменту прийняття його до авіаперевезення і до моменту видачі його одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій організації;

— втрату або недостачу багажу, прийнятого до авіаперевезення з оголошеною цінністю. У такому випадку авіаперевізник несе відповідальність у розмірі оголошеної цінності, якщо перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, він несе відповідальність у розмірі дійсної вартості;

— втрату або за недостачу багажу, прийнятого до перевезення без оголошеної цінності. У цьому випадку перевізник несе відповідальність у розмірі дійсної вартості. Межі відповідальності,