

4. Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України: Наказ Міністерства транспорту України від 02.04.2002 № 219 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0390-02>

5. Дараганова Н. В. Особливості правового регулювання робочого часу екіпажу повітряного судна України / Н. В. Дараганова // Юридична наука. – 2011. – № 2. – С. 119-125.

УДК 347:656.7 (043.2)

**Нечипорук М. Ю.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ.  
Науковий керівник: Оніщенко О. В., к.ю.н., доцент.

### **ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Використання цивільного повітряного флоту для здійснення міжнародних перевезень вантажів і пасажирів потребує відповідного правового регулювання відносин, що складаються при цьому. Водночас виникає необхідність створення міжнародних організацій у цій галузі. Однією з перших таких організацій була Міжнародна авіатранспортна асоціація, створена у 1919 р. На початок 40-х років до неї вже входили найбільші авіакомпанії Європи, США. У 1945 р. було проведено реорганізацію цієї асоціації, прийнято її Статут. До складу асоціації ввійшли великі авіакомпанії Європи, США, Азії, Австралії.

Відповідно до положень Статуту асоціація покликана сприяти: розвитку безпечного, регулярного й економічного сполучення; посиленню ролі авіації у торговельних (комерційних) перевезеннях і вирішенню пов'язаних з ними проблем; пошуку засобів для досягнення співробітництва між автотранспортними підприємствами, які беруть участь в експлуатації міжнародних повітряних ліній; співробітництву з Міжнародною організацією цивільної авіації та іншими міжнародними організаціями.

З метою регулювання відносин між своїми членами асоціація розробила і прийняла ряд важливих документів: єдині умови перевезення (1927 р.), форми білетів, багажних квитанцій і накладних (1929 р.), умови перевезення пасажирів і багажу (1954 р.) та ін.

Згідно з нормами Варшавської конвенції, договір перевезення оформляється складанням проїзного квитка – для пасажирів, багажної квитанції — для багажу, авіанакладної — для вантажу.

Авіанакладна складається у трьох оригінальних екземплярах. Перший екземпляр, призначений для перевізника, та другий – для

вантажоодержувача (супроводжує вантаж), підписує вантажовідправник. Третій екземпляр підписує перевізник. Його вручають вантажовідправнику після прийняття вантажу до перевезення. Вантажовідправник повинен подати в разі вимоги й інші документи чи інформацію. Якщо ці вимоги не виконані, відправник відповідає перед перевізником за будь-яку шкоду, що виникла внаслідок неподання ним документів чи інформації. Якщо перевізник готує документ на прохання вантажовідправника, він зобов'язаний це зробити як його агент. Таким чином накладна і вказані у неї відомості є достатнім доказом укладення договору.

У 1944 р. була заснована міжурядова спеціалізована установа (організація) — Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), яка почала функціонувати у 1947 р. До її складу входить понад 160 країн світу. Ця організація вивчає проблеми міжнародних повітряних сполучень, розробляє рекомендації та стандарти щодо правил польотів, експлуатації літаків, сприяє безпеці польотів на міжнародних авіалініях. Так, зокрема, вона прийняла (як додаток до Чиказької конвенції) Міжнародні стандарти і рекомендувала практичні заходи щодо забезпечення безпеки, регулярності та ефективності повітряної навігації і забезпечення повітряних перевезень. Ці стандарти і рекомендації визначають дії пілотів автотранспортних компаній, екіпажів літаків, операторів служби повітряного руху і наземних екіпажів, а також конструкцію і характеристику літака та його устаткування. Нею розроблені правила польотів — як візуальних, так і за приладами, а також аеронавігаційні карти, які використовуються в усьому світі.

Ці та інші документи створюють відповідну правову базу для міжнародних перевезень.

Країни - учасниці Міжнародної організації цивільної авіації відповідно до її Статуту повинні передавати їй копії всіх укладених ними угод, договорів, конвенцій з питань цивільної авіації. Вони мають враховувати рекомендації цієї організації.

З метою організації повітряних польотів цивільних літаків однієї держави над територією іншої укладаються спеціальні двосторонні й багатосторонні угоди (договори). У них підтверджується право на експлуатацію відповідної повітряної лінії, встановлюється розклад і визначаються тарифи, закріплюються положення про забезпечення безпеки польотів, дії законодавства і різних правил, порядок ведення переговорів у разі виникнення спорів щодо тлумачення і застосування угоди тощо.

Отже, зазначені конвенції та договори створюють відповідну правову базу для міжнародних перевезень. Країни - учасниці Міжнародної організації цивільної авіації відповідно до її Статуту повинні передавати їй

копії всіх укладених ними угод, договорів, конвенцій з питань цивільної авіації. Вони мають враховувати рекомендації цієї організації.

З метою організації повітряних польотів цивільних літаків однієї держави над територією іншої укладаються спеціальні двосторонні й багатосторонні угоди (договори). У них підтверджується право на експлуатацію відповідної повітряної лінії, встановлюється розклад і визначаються тарифи, закріплюються положення про забезпечення безпеки польотів, дії законодавства і різних правил, порядок ведення переговорів у разі виникнення спорів щодо тлумачення і застосування угоди.

Таким чином, під міжнародним транспортним правом слід розуміти систему міжнародно-правових принципів і норм, які регулюють відносини, що виникають у процесі використання різних видів транспорту у сфері міжнародного економічного співробітництва.

#### *Література*

1. Опришко В. Ф. Міжнародне економічне право: підручн. / В. Ф. Опришко. – 2-ге вид., перероб. і допов. – К.: КНЕУ, 2003. – 311 с.

2. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / І. О. Безлюдько; Київський нац. ун-т імені Тараса Шевченка. – К., 2005. – 20 с.

УДК 347.44:347.441.142 (043.2)

**Осовська О. І.**, студентка,  
Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

### **ВІДМІННІСТЬ КОЛЕКТИВНОГО ДОГОВОРУ ВІД КОЛЕКТИВНОЇ УГОДИ**

Соціальне партнерство на державному, галузевому та виробничому рівнях є єдиною цивілізованою альтернативою руйнівним страйкам, які ще більше погіршують економічну ситуацію, посилюють розлад у суспільстві.

Основою цивілізованих відносин профспілок з державою є укладення колективних угод. Поняття «колективна угода» законодавчо закріплено в Законі України «Про колективні договори і угоди» [1]. До цього існували тарифні угоди, які уклалися на міжгалузевому, галузевому, територіальному та виробничому рівнях. Тарифна угода визначалась як договір між представниками сторін переговорів з питань оплати праці та соціальних гарантій.