

### *Література*

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 759.
2. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18. – Ст. 144.
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Голос України. – 2011. – № 110.
4. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 25.05.1999 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_594).
5. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним законодавством України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / І. О. Безлюдько. – К., 2005. – 13 с.

УДК 341.241:656.025:341.9(043.2)

**Суворова М. В.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Вишновецька С. В., д.ю.н., доцент

### **ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА І БАГАЖУ В МІЖНАРОДНОМУ ПРИВАТНОМУ ПРАВІ**

На сьогодні перевезення пасажирів і багажу займає значне місце в діяльності транспортних організацій. Розширення і інтенсивність різноманітних міжнародних зв'язків закономірно викликають постійне збільшення кількості договорів міжнародного перевезення пасажирів і багажу, що укладаються на різних видах транспорту, а також розвиток практики правозастосування.

Під міжнародним перевезенням пасажирів розуміють таке перевезення, при якому пасажир перетинає кордон держави і переміщується через територію більш ніж однієї держави. У зв'язку з цим слушним є зауваження А. С. Касаткіної про те, що важко погодитись із визначенням міжнародного перевезення в науці міжнародного приватного права, згідно з яким міжнародне перевезення – це перевезення між двома і більше державами, що виконується на умовах, встановлених укладеними цими державами міжнародними угодами. Таке визначення буде справедливим лише для частини міжнародних перевезень. У ряді випадків міжнародне перевезення не підпорядковується міжнародним угодам держав, через територію яких таке перевезення здійснюється, проте при цьому воно не перестає бути міжнародним, оскільки пасажир переміщується через територію декількох держав. За відсутності міжнародних угод, учасниками яких є ці держави, перевезення

підпорядковується національному законодавству згідно з колізійними нормами, що підлягають застосуванню [1, с. 10].

На відміну від угод у сфері міжнародної купівлі-продажу сфера застосування міжнародних транспортних конвенцій пов'язується, як правило, з тим фактом, що в різних державах знаходяться місце відправлення і місце доставки вантажу. Отже, перевезення буде вважатись міжнародним, якщо воно здійснюється за кордон. Таким чином, визначальним для кваліфікації договору міжнародного перевезення є не знаходження комерційних підприємств сторін – перевізника і відправника – на території різних держав, а знаходження місць відправлення і призначення вантажу в різних країнах.

У міжнародних перевезеннях іноземний елемент «притаманний процесу переміщення» і не пов'язується ні з національністю перевізника і відправника, ні з місцем знаходження їх комерційних підприємств.

З цієї ж причини в Регламенті МКАС поряд із положенням про те, що арбітраж розглядає спори між сторонами, комерційні підприємства яких знаходяться на території різних держав, прямо обумовлюється, що МКАС також розглядає спори з перевезень вантажів і пасажирів. Адже при міжнародному перевезенні відправником і перевізником можуть виступати (і, як правило, виступають) особи, комерційні підприємства яких знаходяться на території однієї держави.

Отже, договір перевезення, укладений між відправником і перевізником – українськими особами, є зовнішньоекономічною угодою, оскільки змістом такої угоди є надання зовнішньоекономічної послуги з перевезення вантажу за кордон, і цьому змісту повинно бути надано визначальне значення. Якщо до договору перевезення застосовуються норми транспортних конвенцій, то вимоги до форми договору перевезення повинні визначатись перш за все нормами відповідної конвенції.

Таким чином, визначальним для кваліфікації договору міжнародного перевезення є не знаходження комерційних підприємств сторін – перевізника і відправника – на території різних держав, а знаходження місць відправлення і призначення вантажу в різних країнах.

Специфіка міжнародних перевезень породжує складнощі у визначенні застосовного права і встановленні юрисдикції. В основному ці питання регулюються шляхом уніфікації матеріальних норм міжнародних конвенцій. Проте виникає й ряд колізійних питань. Закон України «Про міжнародне приватне право» [2] не містить спеціальних колізійних прив'язок у сфері міжнародних пасажирських перевезень. Так, згідно з ч. 1 ст. 44 цього Закону у разі відсутності згоди сторін договору про вибір права, що підлягає застосуванню до цього договору, застосовується право відповідно до частин другої і третьої ст. 32 цього Закону. Тобто, у разі відсутності вибору права до змісту правочину застосовується право, яке має найбільш тісний зв'язок із правочином. Якщо інше не передбачено

або не впливає з умов, суті правочину або сукупності обставин справи, то правочин більш тісно пов'язаний з правом держави, у якій сторона, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту правочину, має своє місце проживання або місцезнаходження. За договором перевезення стороною, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору, є перевізник. Також застосовуються загальні колізійні прив'язки: закон держави, у якій мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди, закон суду, закон держави відправлення, закон юридичної особи (перевізника), закон прапору.

Відносини з перевезення стикаються з численними правовими системами в силу того, що таке перевезення може здійснюватися територією кількох держав. З огляду на зазначене, цілком доцільно підпорядковувати договірні відносини даного виду не праву країни пасажирів, а праву країни перевізника (закон прапору), як це відображено у п. 9 ч. 1 ст. 44 Закону України «Про міжнародне приватне право».

Варто зазначити, що колізійне регулювання ускладнюється в тих ситуаціях, за яких під час здійснення перевезень завдається шкода здоров'ю пасажирів або його майну і виникають деліктні зобов'язання. У таких випадках колізійне регулювання може бути диференційованим, а саме: до міжнародних перевезень будуть застосовуватись одні колізійні норми, до деліктних правовідносин – інші.

#### *Література*

1. Касаткина А. С. Договор перевозки пассажира и багажа в международном частном праве: эволюция, современные тенденции и перспективы развития: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук / А. С. Касаткина. – М., 2013. – 22 с.

2. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23.06.2005 № 2709-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 32. – Ст. 422.

УДК 34.08(043.2)

**Такаджі Л. Г.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Троцюк Н. В., старший викладач

### **ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРУДОВИХ ВІДНОСИН АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Важливість дослідження правового регулювання трудових відносин авіаційного персоналу цивільної авіації пояснюється тим, що особливе місце серед працівників цивільної авіації займає саме авіаційний