**Тема 10. «Міжнародне транспортне право»**

**План**

1. Поняття та джерела міжнародного транспортного права

2. Правове регулювання міжнародних морських та річкових перевезень

3. Правове регулювання міжнародних залізничних, автомобільних та повітряних перевезень.

4. Правове регулювання міжнародних автомобільних перевезень.

5. Правове регулювання міжнародних поштових перевезень та транзиту.

**1. Поняття та джерела міжнародного транспортного права**

Економічні відносини між державами та їх юридичними й фізичними особами без засто-сування транспорту неможливі. Конвенції та інші міжнародно-правові акти у сфері транс-порту створюють уніфіковане право і зменшують застосування до перевезень колізійних норм.

**Міжнародне транспортне право** (МТП) - система міжнародно-правових принципів і норм, які регулюють відносини, що виникають у процесі використання різних видів транс-порту у сфері міжнародного економічного співробітництва.

**Основними джерелами МТП є:**

- міжнародні договорита угоди з питань транспорту;

- акти міжнародних організацій (асоціацій, конференцій, палат, комісій тощо).

Найбільш поширеними є **міжнародні договори з питань транспорту** (транспортні дого-во-ри). Вони укладаються від імені і за дорученням уряду центральними органами управ-ління транспортом - міністерствами та іншими установами, які здійснюють керівництво за-лізничним, морським, річковим, повітряним транспортом.

За кількістю країн, які беруть участь у подібного роду міжнародних договорах, їх можна поділити на **багатосторонні і двосторонні**.

До **багатосторонніх договорів** слід віднести, наприклад: Конвенцію про відкрите море, підписану у 1958 р. 13 державами; Угоду про Міжнародну спілку залізниць (1922 р.), Чи-казьку конвенцію з питань цивільної авіації (1944 р.). До цього виду угод слід віднести й угоди, укладені між окремими країнами Співдружності незалежних держав; Угоду про координаційні органи залізничного транспорту СНД, підписану у Мінську 14 лютого 1992 р. (Україною вона не підписана), Угоду про використання повітряного транспорту, яка була підписана у Ташкенті 15 травня 1992 р. (не підписана Молдовою), та деякі інші.

Міжнародні транспортні договори можуть бути різного змісту, в них обов’язково врахову- ється специфіка виду транспортних засобів. Так, у договорі про торговельне судноплавст-во визначається, як правило,:

- територія, на яку поширюється договір;

- питання сприяння сторін свободі торговельного судноплавства;

- підтримання і розвиток ділових відносин між органами управління транспортом;

-дотримання у міжнародному судноплавстві принципу вільної і справедливої конкуренції;

- визнання національної належності судна;

- надання допомоги у разі корабельних катастроф і аварій та інші питання.

**2. Правове регулювання міжнародних морських та річкових перевезень.**

Морський транспорт використовується в міжнародному сполученні з давніх часів, але ли-ше у XX ст. з’явились універсальні конвенції економічного характеру. Поступово в міжна-родному судноплавстві склалися дві форми організації перевезень - **лінійна (регулярна)** та **трампова (нерегулярна).** Міжнародне лінійне перевезення почало оформлюватись ко-носаментом, який видавався морським перевізником вантажовідправнику в момент пере-давання вантажу перевізнику.

1924 р. у Брюсселі було укладено дві Конвенції:

- про уніфікацію принципів, що стосуються коносаментів;

- про уніфікацію принципів, що стосуються обмеження відповідальності власників морсь-ких суден.

Перша Конвенція відома ще як Гаазькі правила (діє з 2 червня 1931 р.). Конвенцію було доповнено Брюссельськими протоколами від 23.02.68 і 21.02.79, відомими як **Правила Візбі.** У доповненому варіанті розглядувану конвенцію називають **Гаазько-Візбзькими правилами.**

Новий варіант другої Конвенції 1924 р. було прийнято в 1957 р. Потім Конвенцію було доповнено Брюссельським протоколом від 23.02.79.

СРСР не був учасником Брюссельської конвенції про коносамент, але її основні норми ви-користовував, зокрема, у Кодексі торговельного мореплавства СРСР (1968 р.).

У березні 1978 р. на конференції в Гамбурзі було прийнято Конвенцію ООН проморське перевезення вантажів. Вона замінила першу Брюссельську конвенцію 1924 р. Конвенція ООН 1978 р. (її ще називають **Гамбурзькі правила**) має ширшу сферу дії (поширюється на перевезення тварин і палубних вантажів), передбачає низку нововведень. Наприклад, у ній відсутнє правило про звільнення морського перевізника від відповідальності через на-вігаційну помилку; підвищено умови відповідальності за збереження вантажу; детально регламентовано порядок пред’явлення претензій заявнику тощо. Гамбурзькі правила на відміну від Гаазьких містять норми і про юрисдикцію, і про арбітраж.

Конвенція ООН про морське перевезення вантажів набрала чинності 11 листопада 1992 р. після ратифікації її 20 державами. Використовують її також окремі держави, які формаль-но не є учасницями Конвенції.

Важливе значення для регулювання морських перевезень має міжнародне морське право як система правових норм і принципів, що регулюють відносини, які виникають у процесі використання Світового океану для торговельного і військового мореплавства, риболове-цького і морського промислу, добування біологічних і мінеральних ресурсів, проведення наукових досліджень тощо. В основі таких відносин лежить принцип свободи відкритого моря, відповідно до якого всі держави і народи мають рівні права на користування Світо-вим океаном.

Поки що більшість морських держав світу користуються Брюссельськими конвенціями 1924 р. з відповідними змінами та доповненнями. Ці конвенції більшою мірою вигідні судновласникам і перевізникам й меншою - контрагентам та іншим заінтересованим осо-бам.

Більшість морських ліній експлуатується великими судновласницькими компаніями, які утворюють групи, що мають назву «лінійні конференції».

З ініціативи країн, що розвиваються, під егідою ООН було укладено Конвенцію про Ко-декс поведінки лінійних конференцій. Ця Конвенція спрямована на викорінення дискри-мінаційних елементів у діяльності зазначених конференцій і досягнення балансу інтересів перевізників і вантажовласників. У СРСР ця Конвенція діє з жовтня 1983 р.

Міжнародного економічного права стосуються також два акти:

- Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів і їх багажу від 13.12.74.

- Лондонська конвенція про обмеження відповідальності за претензіями на певні ділянки моря від 19.11.76.

**Джерелами міжнародного морського права є:**

- Статут ООН,

- Женевські конвенції 1958 р. (Про територіальне море і зону, яка прилягає до нього; Про відкрите море; Про континентальний шельф; Про рибальство і охорону живих ресурсів);

- Брюссельська конвенція 1910р.,

- Лондонська конвенція 1954 р. (з поправками 1962, 1969, 1972, 1973 ррц,

- Конвенція охорони людського життя на морі 1960 р.

- Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка була підписана 159 державами. Вона охо-плює питання, пов’язані з мореплавством і перельотами, розвідкою і розробленням ресур-сів, рибальством і судноплавством та ін. Конвенція визнане морські зони, правила прове-дення морських кордонів, права, обов'язки та відповідальність держав, механізм урегулю-вання спорів тощо.

Правове регулювання міжнародних морських перевезень передбачає також з’ясування пи-тань, пов’язаних із визначенням, **по-перше**, режиму торговельних суден у відкритому мо-рі та в територіальних водах і, **по-друге,** режиму торговельних суден у міжнародних про-токах і каналах, а також у портах.

«Відкрите море» вільне для доступу всіх держав, і жодна з них не має права претендувати на підпорядкування якої-небудь його частини своєму суверенітету. Усі держави користу-ються у ньому свободою судноплавства, рибальства, прокладання підводних кабелів і тру-бопроводів, а також свободою польотів. Відповідно до ст. 1 Конвенції з цього питання (Женева, 1958 р.) під «відкритим морем» слід розуміти всі частини моря, які не входять як до територіальних, так і до внутрішніх вод якої-небудь держави і якими можуть користу-ватися різні держави.

Велику роль у питаннях правового регулювання морських перевезень відіграє Міжнарод-на морська організація — міжурядова спеціалізована установа ООН, що функціонує з 1959 р. До неї входять понад 130 держав світу. Вона створена з метою організації співро-бітництва та обміну інформацією між урядами з технічних питань, які стосуються судно-плавства, пов’язаного з міжнародною торгівлею; сприяння безпеці на морі; скасування дискримінаційних дій і обмежень щодо судноплавства, пов’язаного з міжнародною торгів-лею, тощо. Саме з ініціативи цієї організації було розроблено і підписано ряд конвенцій, значна кількість рекомендацій, які є важливими джерелами міжнародного морського пра-ва.

**Джерелами міжнародного річкового права є:**

Цей вид транспорту називають ще річковим. Таке поняття є звуженим, оскільки для між-народного сполучення використовуються не лише річки, а й озера та канали. Такі транспо-ртні засоби людство використовує давно. Згадаймо, що Дніпром пролягав шлях «з варяг у греки».

Ріки використовуються для перевезень різних вантажів із однієї країни в іншу, що викли-кає необхідність вступати у відповідні відносини, пов’язані з використанням річкових шляхів. Велике значення при цьому має питання про державну належність рік (озер, кана-лів). Якщо вони повністю розташовані в межах однієї країни, то є складовими її націона-льного багатства, а в деяких країнах визначаються як виключна власність народу. Як пра-вило, в національних ріках держави забороняють судноплавство, різний промисел з боку інших держав.

Міжнародними вважаються річки, що протікають територією двох або більше держав та використання яких є предметом міжнародно-правових взаємовідносин відповідних дер-жав. Річки використовують не лише для судноплавства, а й для рибальства, зрошення то-що. Міжнародними річками є Дунай, Рейн, Амазонка, Нігер, Конго та ін. Відповідно до умов міжнародних договорів міжнародні річки відкриті для вільного судноплавства. Для міжнародного судноплавства використовують, наприклад, окремі озера в Африці та Вели-кі озера в Північній Америці. Щодо міжнародних рік (Дунаю, Рейну, Амазонки та інших), то вони відповідно до умов міжнародних договорів відкриті для вільного судноплавства. Правовий режим використання міжнародних рік для судноплавства закріплюється у від-повідних міжнародно-правових актах. Міжнародно-правовий режим міжнародних річок визначають відповідні узбережні держави. Вони укладають угоди про судноплавство та інше ненавігаційне використання. В угодах часто беруть участь і неузбережні держави. Серед міжнародних річок є й така категорія, як прикордонні. Вони поділяють території кількох держав і не завжди відкриті для міжнародного судноплавства.

Більшість країн світу мають свої судноплавні ріки, а деякі країни мають спільні ріки з ін-шими країнами світу. Так, ріка Дунай, як відомо, протікає через територію Австрії, Болга-рії, Молдови, Федеративної Республіки Німеччини, Румунії, Словаччини, Угорщини, Ук-раїни, Югославії. Так, режим однієї з найдовших у Європі ріки Дунаю (загальна довжина дорівнює 2850 км, довжина судноплавної її частини - 2588 км) визначений Белградською конвенцією 1948 р. про режим судноплавства на Дунаї. Відповідно до ст. 1 цієї Конвенції навігація по цій річці має бути вільною і відкритою для громадян, торговельних суден і товарів усіх держав на основі рівності щодо портових і навігаційних зборів і умов торго-вельного судноплавства.

Усі судна, які плавають по Дунаю, повинні дотримуватися митних, санітарних та інших правил, що встановлюються відповідними придунайськими державами. Але водночас ці правила не повинні перешкоджати вільному судноплавству. Судна мають право користу-ватися портами, здійснювати вантажно-розвантажувальні роботи, посадку і висадку паса-жирів, у разі необхідності поповнювати запаси пального тощо. Портові збори з суден стя-гуються придунайськими державами без будь-якої дискримінації.

Для контролю за дотриманням умов Конвенції 1948 р. про режим судноплавства по Ду-наю, планування спільних заходів, проведення консультацій і вироблення відповідних ре-комендацій та здійснення інших функцій створена спеціальна Дунайська комісія. До її складу включено по одному представнику від усіх придунайських країн.

У межах міжнародного співробітництва щодо використання ріки Дунай укладені різного роду угоди, які визначають загальні умови перевезення вантажів, буксирування суден, єдні тарифи тощо (наприклад, Братиславська угода 1955 р., Бухарестська угода 1961 р.). Так, відповідно до загальних умов перевезення вантажів їх транспортування здійснюється на підставі заявок вантажовідправників (фрахтувальників). Пароплавство, яке прийняло вантаж, видає коноосамент - документ, який містить умови перевезення вантажу і є дока-зом наявності відповідного договору і прийняття вантажу до перевезення. У ньому вказу-ється назва судна, найменування перевізника, відправника, одержувача, місце завантаже-ння, призначення вантажу та ін.

Загальні умови перевезення вантажів передбачають вирішення питань, пов'язаних з поряд-ком і оплатою вантажно-розвантажувальних робіт, майновою відповідальністю тощо.

У Женеві 15 березня 1960 р. було укладено Конвенцію про уніфікацію окремих принципів щодо відповідальності при зіткненні річкових суден. Цей акт можна вважати єдиною уні-версальною конвенцією, бо інші визначають правовий режим конкретного водного об’єк-та. Відомо, що розробляється конвенція про міжнародні перевезення річковими суднами.

**3. Правове регулювання міжнародних залізничних, автомобільних та повітряних пе-ревезень.**

**Правове регулювання залізничних перевезень.**

Залізничний транспорт. Першу залізницю було введено в дію в Європі (Англія) в 1825 р. Коли залізничні національні мережі з’єднались і потяги розпочали перетинати державні кордони, постала потреба в міжнародно-правовому регулюванні залізничних перевезень.

1890 р. у Берні дев’ять європейських держав (у тому числі й Росія) уклали дві конвенції - про залізничні перевезення вантажів (КІМ) і про залізничні перевезення пасажирів (КІВ).

Конвенцію про статус і міжнародне облаштування залізниць було укладено в Женеві 9 грудня 1923 р. Вона містить уніфіковані норми стосовно організаційних питань міжна-родного залізничного сполучення.

Міжнародні залізничні перевезення регулюються спеціальною багатосторонньою конвен-цією, яка була підписана в Берні 1924 р. Колишній СРСР не був учасником цієї конвенції, а міжнародні залізничні перевезення здійснював на основі окремих двосторонніх конвент-цій, укладених з деякими сусідніми державами 1927 р. Крім того, 1951 р. у Будапешті пра-ктично всі країни - члени РЕВ на конференції представників залізниць підписали Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення.

1966 р. як додаток до Бернської було укладено Угоду про відповідальність залізниць при перевезенні пасажирів. На конференції з перегляду Бернських конвенцій, що відбулась у 1980 р., було прийнято Угоду про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) та додатки до неї — А і В. Додаток А стосувався умов перевезення пасажирів і був відомий як Єдині правила Міжнародної пасажирської конвенції (КІВ), додаток В - Єдині правила Міжна-родної вантажної конвенції (КІМ). Бернські конвенції 1890 р. зберігали чинність до 1980 р. Нині правову основу міжнародних залізничних перевезень становить КОТІФ і зазначені додатки. Зауважимо, що КОТІФ є об’єднаним текстом зазначених двох Бернських конве-нцій. У КОТІФ беруть участь майже 40 країн Європи, Азії та Північної Африки. Штаб-квартира Організації міжнародних залізничних перевезень розташована в Берні (Швейца-рія).

Для перевезень вантажів у міждержавному сполученні між суб’єктами колишнього СРСР застосовується Статут Залізниць СРСР і Правила перевезення вантажів. Рішення про це було прийняте 19-20 жовтня 1992 р. на нараді керівників центральних органів залізниць. Усі суб’єкти колишнього СРСР уклали Угоду про розподіл інвентарних парків вантажних вагонів і контейнерів колишнього Міністерства шляхів сполучень СРСР та їх подальше спільне використання. Перевезення пасажирів і вантажу відбувається відповідно до Тим-часової угоди країн СНД Угоду про спільне використання вантажних вагонів і контейнер-рів (від 12.03.93). Дванадцять країн СНД 9 вересня 1994 р. уклали Угоду про співробітниц тво у сфері технічного переоснащення та поновлення залізничного рухомого складу.

 Країни світу укладають двосторонні угоди про пасажирське і вантажне сполучення зі своїми сусідами. Ці угоди втілюють загальноприйняту практику перевезень і спираються на правила Бернських конвенцій. Перевезення вантажів у прямому залізничному сполуче-нні між Україною та державами, які не є учасниками Угоди про міжнародне вантажне спо-лучення, здійснюється на основі дво- та багатосторонніх договорів.

5 червня 2003 р. Верховна Рада України прийняла Закон України № 943-IV «Про приєдна-ння України до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)».

Угода КОТІФ і додатки А та В регулюють загальні принципи міжнародних залізничних перевезень. Якщо виникає непередбачувана цими угодою і додатками ситуація, то засто-совується право держав-учасниць конвенцій. Додаток В застосовується лише до переве-зень залізницями, перелік яких визначений учасниками Угоди про міжнародний залізни-чний транспорт. Плата за перевезення визначається міжнародними і національними тари-фами. Передбачені також максимально сприйнятні терміни доставки вантажів.

Перевезення вважається можливим за наявності звичайних засобів перевезень і якщо їм не перешкоджають обставини, яких залізниця не може уникнути чи усунути. Компетентні органи мають право припинити рух, заборонити чи обмежити приймання окремих вантажів до перевезень, якщо цього потребують суспільні інтереси чи умови виробничої діяльності. Угода КОТІФ

Важливе значення для організації залізничних перевезень у межах держав СНД має угода про координаційні органи залізничного транспорту, якою було створено спеціальний ор-ган - Раду з залізничного транспорту, яка складається з глав адміністрацій і органів управ-ління залізничним транспортом. Основним її завданням є координація роботи залізнично-го транспорту.

Під час укладання двосторонніх і багатосторонніх угод на перевезення вантажів і пасажи-рів, як правило, дотримуються певних загальних, стандартних умов. Приймаючи вантаж для міжнародних перевезень, застосовують правила залізниці країни-відправника, але з урхуванням правил, які діють у країні, до якої надсилається вантаж. Усе це дістає своє за-кріплення у відповідних двосторонніх або багатосторонніх міжнародних угодах.

В угодах обумовлюється, що до перевезення забороняється приймати вибухонебезпечні, легкозаймисті предмети, горючі гази, самозаймисті і радіоактивні речовини, всілякі боє-припаси. Що стосується негабаритних, важковагових, довгомірних вантажів, а також ван-тажів, які перевозяться у спеціальних цистернах (наприклад, кислоти), то вони можуть бути прийняті до перевезення лише за попередньою згодою країни призначення (транзи-ту).

У міжнародних угодах обумовлюються також вимоги до тари й упаковки, які мають забе-зпечити збереження вантажів під час транспортування. При оголошенні цінності вантажу необхідно враховувати його фактичну вартість, а якщо він не призначений для продажу, то ринкову. За оголошення цінності стягується на користь перевізника відповідна плата. Усі спірні питання, які виникають на основі міжнародного договору перевезень, розгляда-ються у претензійному і судовому порядку. До суду звертаються лише у тому разі, якщо у встановлений строк не надійшла відповідь на претензію або якщо вона відхилена.

Вантажовідправники подають претензії до залізниці через станцію відправлення вантажу, а вантажоотримувач - до залізничної дороги станції призначення.

Свої особливості має і міжнародне перевезення пасажирів. Наприклад, вартість проїзду пасажирів і перевезення багажу визначається ставками або внутрішнім тарифом країн, що беруть участь у цих перевезеннях, або спеціальними ставками міжнародних тарифів, що встановлюються у межах міжнародних угод відповідними державами.

**Правове регулювання автомобільних перевезень**.

Автомобільний транспорт. Автомобільний транспорт з’явився наприкінці XIX ст. Міжна-родне перевезення автомобільними транспортними засобами використовується у тих ви-падках, коли це лише одна із можливостей переміщення вантажів і пасажирів або коли та-кий вид перевезення у даних умовах є більш рентабельним й ефективним порівняно з ви-користанням інших (залізничних, морських, річкових, повітряних) засобів транспорту.

Міжнародні автомобільні перевезення здійснюються на основі укладених конвенцій і угод. Однією з перших багатосторонніх конвенцій була Конвенція про урегулювання ав-торуху між країнами, встановлення технічних умов автомашин у міжнародному сполуче-нні, прав управління автомобілем, уніфікації сигналів на автодорогах (Париж, 1926 р.). А 1949 р. у Женеві була підписана нова багатостороння Конвенція про урегулювання авто-руху між країнами.

З метою розвитку автомобільного транспорту, представлення інтересів автотранспортних об'єднань у міжнародних організаціях, сприяння дослідним роботам з технічного розвит-ку, експлуатації і економіки автомобільних перевезень 1947 р. була створена Міжнародна спілка автомобільного транспорту.

Для координації діяльності автотранспортних підприємств та об’єднань, що функціону-ють при залізничних дорогах, 1950 р. у Берні була створена Спілка автодорожніх служб залізниць.

Женевська конвенція Про договір міжнародного перевезення вантажів (КМР) вважається основною у сфері автомобільного транспорту. Її було укладено 19 травня 1956 р. Водно-час у Берні відбулась конференція з Конвенції з міжнародного перевезення вантажів залі-зничним транспортом (КІМ). До зазначеної Женевської конвенції першими увійшли краї-ни Західної та Центральної Європи. СРСР приєднався до Женевської конвенції у 1983 р., і від 1 серпня 1986 р. міжнародні перевезення вантажів радянським автомобільним транспо- ртом регулювалися цією конвенцією.

Женевська конвенція 1956 р. є чинною і для України. Ця Конвенція поширюється на пере-везення вантажів автомобільним транспортом між двома державами, якщо принаймні од-на з них є учасницею Конвенції. Такий прийом сприяє поширенню сфери застосування уніфікованого режиму перевезень, встановленого Женевською конвенцією. Норми остан-ньої мають імперативний характер.

Досі відсутня глобальна міжнародна конвенція, яка б регламентувала міжнародні переве-зення людей; тому вони здійснюються на основі двосторонніх угод. Щоправда, країни СНД 9 жовтня 1997 р. уклали Конвенцію про міжнародні автомобільні перевезення паса-жирів і багажу.

Перелічимо основні джерела міжнародного автотранспортного права:

- Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки міжна-родного дорожнього перевезення. Укладено в 1959 р. Діє в редакції 1975 р.

-Конвенція про дорожній рух (1968 р.) і Протокол про дорожні знаки та сигнали від 19.09.49 (у редакції 1968 р.). Встановили правила дорожнього руху.

-Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів. Укладено в 1959 р. Діє в редакції 1978 р.

-Європейська угода про роботу екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення, від 01.07.70.

-Конвенція про договір з міжнародного перевезення пасажирів і вантажів від 01.03.73 та Протокол до неї від 05.07.78.

-Митна конвенція про тимчасове вивезення дорожніх засобів перевезення, що використо-вуються з комерційною метою, від 18.05.56.

-Міжнародна конвенція про узгодження умов здійснення контролю вантажів на кордоні від 21.10.82.

- Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів від 30.09.75.

Зростання автомобільних перевезень вантажів і пасажирів обумовило необхідність актив-ного укладення угод між багатьма країнами. Практично всі країни уклали такі угоди з су-сідніми країнами. У них містяться положення про регулярні і нерегулярні перевезення ва-нтажів і пасажирів автотранспортними засобами, визначається порядок розрахунків і пла-тежів за міжнародні транспортні та пов’язані з ними послуги, визначаються перевізники тощо.

На регулювання відносин, які виникають у галузі використання автомобільного транспор-ту для міжнародних перевезень, спрямоване і національне законодавство. Наприклад, Мі-ністерство транспорту України своїм наказом № 178 від 19 липня 1993 р. затвердило інст-рукцію «Про порядок видачі суб’єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом».

**Міжнародний союз автомобільного транспорту (ІРУ**) є недержавною організацією. Він відіграє велику роль у створенні міжнародно-правової бази, що регламентує автомобіль-ний транспорт.

**Правове регулювання авіаційних перевезень.**

Авіаційний транспорт. Літак американських братів Райт здійнявся в небо в 1903 р. І авіа-ція розпочала настільки нестримно розвиватися, що вже через чверть століття після цієї події постала потреба укласти перший багатосторонній міждержавний договір.

Використання цивільного повітряного флоту для здійснення міжнародних перевезень ван-тажів і пасажирів потребує відповідного правового регулювання відносин, що складають-ся при цьому. Водночас виникає необхідність створення міжнародних організацій у цій га-лузі. Однією з перших таких організацій була **Міжнародна авіатранспортна асоціація,** створена 1919 р.

У Варшаві 12 жовтня 1929 р. було підписано Конвенцію з уніфікації окремих правил між-народних повітряних перевезень. На початок 40-х рр. до неї вже входили найбільші авіа-компанії Європи, США. 1945 р. було проведено реорганізацію цієї асоціації, прийнято її Статут. До складу асоціації ввійшли великі авіакомпанії Європи, США, Азії, Австралії.

Варшавську конвенцію було доповнено Гаазьким протоколом 1955 р., а потім конвенцією, укладеною у Гвадалахарі в 1961 р. Ця конвенція стосувалася уніфікації окремих правил міжнародних перевезень повітряним транспортом, що здійснюються особами, які не є перевізниками згідно з договором. Варшавську конвенцію суттєво змінили Гватемальсь-кий протокол 1971 р. і Монреальські протоколи 1975 р. Понад 100 держав світу є учасни-ками Варшавської конвенції. Більшість з них ратифікували також Гаазький протокол. Радянський Союз був учасником Варшавської конвенції з 1934 р., а Гаазького протоколу — з 1957 р. Для України є чинним Гаазький протокол.

1944 р. була заснована міжурядова спеціалізована установа (організація) - **Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО),** яка почала функціонувати 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 літа-ків, 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 забезпе-чення повітряних перевезень. Ці стандарти і рекомендації визначають дії пілотів авіатра-нспортних компаній, екіпажів літаків, операторів служби повітряного руху і наземних екіпажів, а також конструкцію і характеристику літака та його устаткування. Нею розроб-лені правила польотів - як візуальних, так і за приладами, а також аеронавігаційні карти, які використвуються в усьому світі.

Адміністративні питання повітряного транспорту регламентуються Чиказькою конвенці-єю про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. Ця конвенція належить до ком-петенції Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО).

З метою організації повітряних польотів цивільних літаків однієї держави над територією іншої укладаються спеціальні двосторонні й багатосторонні угоди (договори). У них під-тверджується 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 що-до тлумачення і застосування угоди тощо.

Варшавська та Чиказька конвенції найбільшою мірою стосуються міжнародного економі-чного права, хоча міжнародного авіатранспорту стосуються й інші, зокрема Гаазька конве-нція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (1970 р.) і Монреальська конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації (1971 р.).

Відповідно до положень Статуту асоціація покликана сприяти: розвитку безпечного, регу-лярного 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 ІКАО та іншими міжнародними органі-заціями.

Ці та інші документи створюють відповідну правову базу для міжнародних перевезень. Країни - учасниці Міжнародної організації цивільної авіації відповідно до її Статуту пови-нні передавати їй копії всіх укладених ними угод, договорів, конвенцій з питань цивільної авіації. Вони мають враховувати рекомендації цієї організації.

Авіакомпанії, які об’єднані в Міжнародну асоціацію повітряного транспорту (ІАТА), ке-руються Умовами перевезення, складеними ІАТА. Ці умови друкуються на зворотних сто-рінках міжнародного авіаквитка. З метою регулювання відносин між своїми членами асо-ціація 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.

**5. Правове регулювання міжнародних поштових перевезень та транзиту.**

**Поштові перевезення та транзит**. Всесвітня поштова конвенція та додатки до неї регу-люють питання щодо перевезення поштових вантажів у міжнародному сполученні. Конве-нцію було затверджено у Вашингтоні в 1989 р. на XIX Конгресі Всесвітнього поштового союзу.

Перевезення вантажів територією двох чи більше держав є транзитом, що регулюється **Барселонською конвенцією про свободу транзиту (1921 р.).** Положення Барселонської конвенції мають загальний характер і стосуються всіх видів транспорту. Насправді Конве-нція стосується лише річкового транспорту, оскільки в цій сфері не застосовуються інші міжнародно-правові акти з питань перевезення. Щодо інших видів транспорту міжнародні конвенції торкаються й питань транзиту.