

Отже, право на відпочинок є одним з основоположних прав людини, визнаним Європейським співтовариством та законодавством України. В умовах воєнного стану, воно зазнало значних обмежень, попри його відсутність в переліку статей з обмеженням конституційних прав і свобод людини і громадянина. Незважаючи на помилку в порядку обмежень прав і свобод людини й громадянина в умовах воєнного стану, реформування права на відпочинок є необхідністю зважаючи на реалії воєнного конфлікту.

Література

1. Конституція України від 28 чер. 1996 р. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/constitution>

2. Про організацію трудових відносин в умовах воєнного стану: Закон України від 15 бер. 2022 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2136-20#Text>

3. Про введення воєнного стану в Україні: Указ Президента України № 64/2022 від 24 лют. 2022 р. URL: <https://www.president.gov.ua/documents/642022-41397>

4. Черноус С.М. Конституційне право працівників на відпочинок: проблеми обмеження в умовах воєнного стану в Україні. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2022. № 4. С. 71-78.

5. Про ратифікацію Конвенції Міжнародної організації праці № 132 (переглянутої) 1970 року про оплачувані відпустки: Закон України від 9 трав. 2001 р. № 31 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2481-14#Text> (дата звернення: 24.04.2023).

УДК 347.824 (043.2)

Макеєв А.О., здобувач вищої освіти
другого (магістерського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Макеєва О.М., к.ю.н., доцент

ДОГОВІР ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ: ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ

Договір перевезення повітряним транспортом або договір повітряного перевезення займає важливе місце, оскільки є основним у системі засобів правового регулювання відносин перевезення, однак має деякі специфічні ознаки, пов'язані насамперед із видом транспорту, яким здійснюється безпосередньо перевезення.

Актуальність теми дослідження обумовлена особливим значенням повітряних перевезень для національної економіки, недостатністю та недосконалістю правового регулювання відносин, які регулюють повітряні

перевезення. Хоч нині і припинені повітряні перевезення в умовах повномасштабного вторгнення російської федерації в Україну, проте після перемоги України потреба у повітряних перевезеннях для відбудови України зросте та буде необхідною. Питання дослідження перевезення повітряним транспортом вивчали такі вчені як: І. Безлюдько, В. Вітрянський, О. Дзера, І. Діковська, Н. Кузнецова, В. Луць, О. Оніщенко.

Правове регулювання повітряних перевезень забезпечується низкою норм міжнародного та національного законодавства і полягає у наданні послуг з метою переміщення товару або особи у просторі. Серед норм міжнародного права важливою є Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, де визначено правила перевезення пасажирів, багажу або вантажу, яке здійснюється повітряним судном за винагороду. Вона застосовується також до перевезень повітряним судном, що здійснюються авіатранспортним підприємством безоплатно [1].

Повітряне перевезення – це перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном. Повітряні перевезення виконуються на підставі договору між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником. Кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами) [2].

Відповідно до ч. 1 ст. 908 Цивільного кодексу України, перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Договір перевезення повітряним транспортом є цивільно-правовим договором. За договором перевезення пасажиром одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажиром) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення (ч. 1 ст. 910 Цивільного кодексу України) Укладення договору перевезення пасажиром та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів) (ч. 2 ст. 910 Цивільного кодексу України) [3].

Авіаційний перевізник зобов'язаний відмовити пасажиром в міжнародному перевезенні у разі відсутності в нього документів, необхідних для в'їзду в Україну чи для в'їзду або транзиту на/через територію іноземної держави з України. За здійснення міжнародного перевезення пасажиром без документів, необхідних для в'їзду на територію України чи для в'їзду або транзиту на/через територію іноземної держави з України, авіаційний перевізник несе відповідальність у порядку та розмірах, установлених законом

Повітряним кодексом України визначено документи на повітряне перевезення, серед яких квиток (паперовий або електронний) - при перевезенні пасажира; багажна квитанція (паперова або електронна) - при перевезенні речей як багажу пасажира та транспортна накладна (авіаційна вантажна накладна) у паперовому або електронному вигляді - при перевезенні вантажу.

Відповідно до частини 6 статті 98 Повітряного кодексу України автоматизовані системи бронювання, які функціонують на території України для надання інформації про розклад польотів, наявність вільних місць, плату за перевезення, послуги авіаперевізників, пов'язані з перевезенням, а також для бронювання та оформлення квитків, повинні забезпечувати: 1) прозорість, рівність та справедливість конкуренції між операторами таких систем; 2) вибір послуг з повітряних перевезень, що пропонуються користувачам [1].

Розробник чи користувач систем, передбачених частиною сьомою цієї статті, який має доступ до систем, зобов'язаний забезпечити конфіденційність персональних даних осіб і не може обробляти або передавати їх без згоди заінтересованої особи, крім випадків, передбачених законом. Частина сьома статті 98 визначає, що до автоматизованих систем належать: 1) системи управління відправленнями пасажирів та багажу в аеропортах; 2) системи, які використовуються для проведення розрахунків між авіаційними перевізниками та суб'єктами, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень; 3) системи бронювання, які використовуються суб'єктами для здійснення бронювання та продажу повітряних перевезень; 4) системи управління технологічними процесами в аеропортах.

Отже, правове регулювання договору перевезення повітряним транспортом потребує вдосконалення відповідно до норм міжнародного та європейського права. Щодо шляху вирішення такого питання, то ним є комплексний підхід подальшого приєднання України до багатосторонніх та двосторонніх угод щодо розвитку договірного повітряного права через виконання зобов'язань, які випливають із членства в міжнародних організаціях, а також у ході підготовки відповідних нормативних актів. Договір перевезення повітряним транспортом можна вважати двостороннім договором про надання послуг, однією зі сторін якого є повітряний перевізник, а іншою – пасажир або відправник, і який може бути як реальним, так і консенсуальним, є формальним, оплатним і публічним договором.

Література

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text (дата звернення: 20.04.2023).
2. Повітряний кодекс України від 19 трав. 2011 р. № 3393-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 20.04.2023).
3. Цивільний кодекс України від 16 січ. 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 20.04.2023).

UDC 340:94 (043.2)

Maslov V.V., Seeker of the first (Bachelor's) level,
National Aviation University, Kyiv, Ukraine
Scientific Advisor: Myronets O.M., PhD in Law

THE RADOM CONSTITUTION AS THE DEVELOPMENT OF CONSTITUTIONALISM IN THE EASTERNEUROPE

In the era of Alexander Jagiellonchyk, the era of important state reforms, one of the key events for the Polish Crown was the Radom Diet [1, с. 196]. The convocation of this Diet was preceded by a defeat in the war with the Moscow principality, which caused the loss of large territories and the transfer of part of the nobility to the side of the Moscow prince. No records were kept at sessions of the Seimas, the constitutions of the Seimas were approved (26 items) were recorded a few months after its end already in Krakow, but no later than 1506, when the Statute of Laski was printed [1, с. 199].

The Radom constitution was an important factor that influenced the development of constitutionalism in the countries of the Eastern Europe.

In general, sejms were conducted orally, therefore normative legal acts were recorded some time after the diet. Actually, the great crown chancellor edited all the Diet constitutions of 1505, having there is plenty of time for this already after the end of the Diet sessions. However, the Radom Diet nevertheless became one of the key in the history of the state. First of all, it was then that the constitution known in history as “Nihil novi”. The Radom Sejm carried out an important codification of law, which united Polish, Lubetz, Mandeburg and other rights and customs, which created prerequisites in the future for the unification of normative legal acts and privileges. The Radom privilege and the “Nihil novi” constitution became the foundation of the new of the political system of the Polish-Lithuanian state, which was transformed, according to by these prescriptions, from an oligarchic state to a state with a predominant noble democracy [1, с. 200].

This constitution granted quite broad rights to the nobility, who received the exclusive right to vote in the sejms, which made it possible to oppose the very