

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ**

НАЦІОНАЛЬНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. М. ДРАГОМАНОВА

**ГРОМАДСЬКА ОРГАНІЗАЦІЯ
«ПРОФЕСІЙНА ОРГАНІЗАЦІЯ АУДИТОРІВ, БУХГАЛТЕРІВ ТА ВИКЛАДАЧІВ
ОБЛІКОВО-КОНТРОЛЬНИХ ДИСЦИПЛІН»**



ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ

**МАТЕРІАЛИ XIII МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ
КОНФЕРЕНЦІЇ «ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ
ТЕХНОЛОГІЇ»**

м. Харків, 24 жовтня 2025 р.

**Дніпро
"Середняк Т.К"
2025**

УДК 316.05

Л 93

*Затверджено до друку Вченою радою Українського державного університету
залізничного транспорту (протокол № 10 від 20.10.2025 р.)*

Головні редактори:

Андрущенко В. П. – доктор філософських наук, професор, член-кореспондент НАН України, академік Національної академії педагогічних наук України, заслужений діяч науки і техніки України, ректор Національного педагогічного університету ім. М. Драгоманова

Панченко С. В. – доктор технічних наук, професор, академік Транспортної академії України, в. о. ректора Українського державного університету залізничного транспорту

Редакційна колегія:

Абашинік В. О. – д-р. філос. наук, професор

Вельш Вольфганг - габілітований доктор філософії, професор

Каграманян А. О. – канд. техн. наук, доцент

Панченко В. В. – д-р. техн. наук, доцент

Євсєєва О. О. – д-р. економ. наук, доцент

Толстов І. В. – канд. філос. наук, доцент

Людина, суспільство, комунікативні технології: матеріали XIII Міжнар. наук.-практ. конф. 24 жовтня 2025 р. / відп. за випуск І. В. Толстов. – Дніпро: Середняк Т.К, 2025 – 238 с.

ISBN 978-617-8807-07-8

© Авторський колектив, 2025.

8) швидкість польоту БПС складає не більше 160 км/год.

В інших випадках польоти БПС масою до 20 кг включно та всі без винятку польоти БПС масою більше 20 кг виконують у межах спеціально встановлених зон і маршрутів із дотриманням вимог щодо подання заявок на ВПП, отримання дозволів та умов ВПП, інформування органів управління Повітряних Сил ЗС України, Державної прикордонної служби України, ОЦВС, ОПР/УПР.

Зрозуміло, що на сьогодні важливим є питання національної безпеки для використання БПС, але достатньо актуальним є питання регулювання забезпечення приватного життя громадян та інше, тому цю проблему слід розглядати в контексті загального правового регулювання.

КОЛІСНИКОВ А. В., *ст. викладач,*
КІСТАНОВ М. В., *здобувач вищої освіти,*
Український державний університет залізничного транспорту,
м. Харків, Україна

КОЛІЗІЙНІ ПРИВ'ЯЗКИ В МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Основним джерелом правового регулювання міжнародних перевезень є транспортні конвенції. Вони містять вимоги щодо документального оформлення перевезень, визначають порядок приймання вантажу для перевезення, виконання і зміни умов договору перевезення, видачі вантажу в пункті призначення, умови відповідальності сторін договору та умови звільнення від такої відповідальності, а також порядок пред'явлення претензій і позовів, розгляду спорів та інші питання.

Міжнародні транспортні конвенції найчастіше регламентують перевезення окремими видами транспорту, але існують і такі, що охоплюють перевезення всіма видами транспорту або стосуються декількох його видів.

Правове регулювання відносин, які виникають із здійснення міжнародних перевезень, має специфіку.

Угоди містять уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для врегулювання колізій, що найчастіше виникають у разі морських і автомобільних міжнародних перевезень.

Звичайно уніфіковані норми міжнародних договорів регулюють вимоги щодо перевізної документації, порядку приймання вантажу до перевезення та його видачі в пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру заявлення претензій і позовів. Міжнародні транспортні конвенції мають і колізійні норми, до яких звертаються в разі відсутності уніфікованих матеріально-правових норм. Переважно договірні колізійні норми відсилають до національного законодавства.

Специфіка регулювання міжнародних перевезень - відображення норм міжнародних договорів у національному законодавстві без попередньої ратифікації, підписання або ж приєднання до них. Таке явище відоме за назвою рецепційного ефекту міжнародного договору.

Наприклад, стаття 31 ЗУ «Про міжнародне приватне право» закріплює, що зовнішньоекономічний договір укладають у формі, передбаченій законодавством, незалежно від місця його укладення, якщо інше не встановлено міжнародним договором України. Правові наслідки недодержання вимоги щодо письмової форми зовнішньоекономічного договору визначені правом, що застосовано до змісту правочину.

Сформована практика застосування колізійних норм дає змогу виділити такі типи колізійних прив'язок у транспортних правовідносинах:

- Закон країни відправлення;
- Закон країни прибуття;
- Закон країни прямуювання;
- Закон країни укладення договору;
- Закон юридичної особи (перевізника);
- Закон країни події;
- Закон прапора;
- Закон суду;
- Закон боку, що визнає претензію.