

космічній сфері, має стати складовою частиною державної програми космічної діяльності [3, с. 312].

Таким чином, внесок МЦКП у формування правової культури суспільства є надзвичайно вагомим. Правова культура громадян характеризується сукупністю правових знань та ступенем правової розвиненості особи, характером її правової діяльності. Лише з високим рівнем правової культури суспільства Україна може стати правовою державою.

#### *Література:*

1. Оніщенко Н. М. Концептуальні засади забезпечення правової культури населення в Україні [Текст] : наук. доп. / Н. М. Оніщенко, Н. М. Пархоменко, О. Л. Богініч. – К. : Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2011. ? 69 с.

2. Статус, применение и прогрессивное развитие международного и национального космического права: Материалы симпозиума (практикума) ООН/Украина по космическому праву 6 – 9 ноября 2006 г. Киев, Украина / отв. ред. Н.Р.Малышева. – К., 2007. – 286 с.

3. Малишева Н. Р. Развитие освіти в галузі космічного права: світові та регіональні процеси / Н. Р. Малишева // Часопис Київського університету права. – 2010. – № 10. – С. 312-317.

УДК 347.824.2 (043.2)

**Миронець О.М.,**

старший викладач,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ І БАГАЖУ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Правове регулювання перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом в Україні здійснюється такими національними нормативно-правовими актами, як-от: Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року (далі по тексту – ПК України) [1] та Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23 квітня 2010 року (далі по тексту – Правила) [2]. В умовах приєднання України до Монреальської Конвенції нагальною є необхідність внести зміни до діючих нормативно-правових актів у сфері повітряних перевезень пасажирів, а також

привести нормативно-правові акти нашої держави у відповідність до законодавства Європейського Союзу. Особливої уваги заслуговує питання відповідальності авіаперевізника за шкоду, нанесену пасажиром і багажу під час повітряного перевезення, а також у разі затримки у їх перевезенні.

Відповідно до пункту 11 статті 100 ПК України авіаперевізник несе відповідальність за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення пасажирів, і багажу відповідно до вимог і правил, передбачених міжнародними договорами України, законодавством України, у тому числі авіаційними правилами України, розмір якої має бути однаковим для внутрішніх і для міжнародних рейсів.

Відповідно до глави 1 розділу XXIX Правил перевізник несе відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів. Згідно з главою 4 розділу XXIX Правил перевізник не може виключити чи обмежити свою відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів сумою у розмірі 113100 спеціальних права запозичення (далі по тексту – СПЗ) для кожного пасажирів міжнародного рейсу та сумою 20000 доларів США (або еквівалентом в іншій валюті) для пасажирів рейсів у межах України. Відповідно до частини 3 глави 4 розділу XXIX Правил перевізник повинен негайно, але у будь-якому разі не пізніше ніж протягом 15 днів після ідентифікації фізичної особи, яка має право на отримання компенсації, здійснити авансовий платіж, який для міжнародних рейсів не повинен бути менше ніж 16000 СПЗ. Розмір авансового платежу для рейсів у межах України перевізник встановлює самостійно таким чином, щоб визначеного авансового платежу вистачило для задоволення нагальних економічних потреб пропорційно до зазначених труднощів.

Відповідно до частини 2 глави 1 розділу XXIX Правил перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну в разі знищення, утрати або пошкодження зареєстрованого багажу, лише за умови, що випадок, який став причиною знищення, утрати або пошкодження багажу, мав місце на борту повітряного судна або тоді, коли перевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу, однак перевізник не несе відповідальності за пошкодження багажу внаслідок його дефекту, якостей чи вад. Стосовно незареєстрованого багажу, у тому числі особистих речей пасажирів, перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його працівників чи агентів з обслуговування.

Згідно з главою 2 розділу XXIX Правил перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів та багажу, однак перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо доведе, що він, його працівники та агенти (з продажу та/або обслуговування) вжили всіх можливих заходів для того, щоб уникнути шкоди, бо що він (вони) не мали змоги вжити таких заходів. Згідно з частиною 2 відповідальність перевізника за неналежне перевезення в будь-якому випадку обмежена реальними збитками, доведеними пасажиром.

Відповідно до частини 1 глави 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки під час перевезення пасажирів будь-яких ейсів, обмежується сумою 4694 СПЗ стосовно кожного пасажирів. Згідно з частиною 2 глави 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні зареєстрованого багажу для міжнародних рейсів обмежується сумою 1131 СПЗ стосовно кожного пасажирів. Для рейсів у межах України відповідальність перевізника становить: 20 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) за один кілограм брутто в разі втрати, пошкодження чи нестачі усього або частини зареєстрованого багажу; 400 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) на пасажирів за ручну поклажу та іншу власність пасажирів, що перебуває під контролем пасажирів протягом польоту; 50 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) у разі затримки в перевезенні багажу. Якщо вага багажу не записана в багажній квитанції, то вважається, що загальна вага зареєстрованого багажу не перевищує відповідної ваги багажу для безкоштовного провезення за відповідним маршрутом та класом обслуговування і сума компенсації розраховується з урахуванням цього. Відповідно до частини 3 глави 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у разі перевезення багажу із заявленою цінністю визначається сумою заявленої цінності багажу.

На сьогодні Міністерством інфраструктури України розроблено та розміщено на сайті ([www.mtu.com.ua](http://www.mtu.com.ua)) проект нових Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, які повинні забезпечити приведення стандартів і норм обслуговування пасажирів і багажу під час авіаційних перевезень у відповідність до вимог міжнародного законодавства. Відповідно до вказаного проекту Правил, наприклад, компенсація за затримку в перевезенні багажу авіатранспортом може становити до 50 доларів або еквіваленту в іншій валюті [3].

Прийняття та впровадження у життя нових Правил у сфері повітряних перевезень має на меті зменшити кількість скасованих і затриманих

авіарейсів, а також уникнути тілесних ушкоджень пасажирів та завдання їм матеріальних збитків.

#### *Література:*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року // [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua)
2. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України "Про Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу" № 216 від 23 квітня 2010 року // [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua)
3. [www.mtu.com.ua](http://www.mtu.com.ua)

УДК 347.85 (091) (043.2)

**Слободська І.А.,**  
старший викладач,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
**Понур Ю.С.,**  
адвокат,  
Київська міська кваліфікаційно-дисциплінарна  
комісія адвокатури, м. Київ

### **КОСМІЧНИЙ ТУРИЗМ: ІСТОРІЯ, СУЧАСНІСТЬ, МАЙБУТНЄ**

Прагнення людини підкорити космічний простір стало причиною низки визначних наукових відкриттів та технологічних проривів, а нині стає мотиваційним чинником розвитку нового виду туризму. Свого часу видатний вчений засновник сучасної космонавтики К.Е. Ціолковський передбачив: "Планета єсть колыбель разума, но нельзя вечно жить в колыбели... Человечество не останется вечно на Земле, но в погоне за светом и пространством сначала робко проникнет за пределы атмосферы, а потом завоюет себе все околосолнечное пространство..." Нині космічні подорожі стали реальністю. Громадяни різних держав бронюють місця на космічних кораблях, наслідуючи приклад семи землян, які вже скористалися можливістю, звільнившись від земного тяжіння, відчуття його по-новому, ще гостріше, побачивши рідну планету з космосу. Космічний туризм – феномен XXI сторіччя. Як будь-яке нове явище він викликає неоднозначні судження, а отже потребує глибокого наукового осмислення.

Сама ідея космічного туризму вперше була відображена у ряді робіт Баррона Хілтона і Крафта Еріка, опублікованих у 1967 році. Вони перші спробували прощтовхнути ідею комерціалізації космосу.