

застосовується переважно закон перевізника. Закон України "Про міжнародне приватне право" від 23.06.2005 р. визначає, зокрема, що у разі відсутності згоди сторін договору про вибір права, застосовується право сторони, що повинна здійснити виконання, тобто право перевізника за договором перевезення [1]. Закон Польщі "Про міжнародне приватне право" 1965 року встановлює, що у випадку, якщо сторони не здійснили вибір права, застосовується право держави, де перевізник має місце знаходження [4]. Однак, згідно з англійським Актом про право, що застосовується до договорів від 1990 року, застосуванню підлягає закон держави укладення договору перевезення, оскільки презюмується, що договір має найбільш тісний зв'язок саме з цією державою [3].

Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) від 28.05.1999 року, яка має переважну силу над іншими правилами, що застосовуються у міжнародних повітряних перевезеннях для держав-учасниць цієї конвенції, містить ряд колізійних норм, на деякі з яких варто звернути особливу увагу. У статті 33, зокрема, визначено юрисдикцію і вказано, що позов про відповідальність повинен бути поданий за вибором позивача на території однієї з держав-сторін або до суду за місцем знаходження перевізника, або за місцем його основної діяльності, або за місцем, де знаходиться комерційне підприємство, через яке був укладений договір, або до суду місця призначення перевезення. [2]

Незважаючи на те, що питання обов'язку здійснення попередніх виплат залишається на розгляд національних законодавств, в Резолюції №2 Заключного акту Монреальської конференції 1999 р. міститься заклик до перевізників негайно здійснювати такі виплати, оскільки вони пов'язані з невідкладними економічними потребами сімей жертв подій та тих, хто вижив. Стаття 22 конвенції вказує також, що межі відповідальності, установлені конвенцією, не перешкоджають суду додатково ухвалити рішення відповідно до закону, який він застосовує, про відшкодування всіх або частини судових та інших пов'язаних із судовим розглядом витрат, понесених позивачем, у тому числі процентів.

Таким чином, міжнародні договори містять не лише уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для регулювання міжнародних повітряних перевезень, як, наприклад, вимоги до перевізної документації, умови відповідальності перевізника, але й колізійні норми, що відсилають в основному до національного законодавства держав. Нормативно-правові акти окремих держав, в свою чергу, можуть також містити колізійні прив'язки, відсилаючи сторони правовідносин переважно до права перевізника.

Колізійний спосіб регулювання міжнародних приватно-правових відносин загалом та міжнародних повітряних перевезень зокрема є основою для урегулювання суперечок, що виникають в окремих аспектах співпраці у випадках, коли договором перевезення не передбачено певних особливих обставин, а також є незамінним, коли застосування уніфікованих матеріально-правових норм з тих чи інших причин стає неможливим.

Література:

1. Закон України "Про міжнародне приватне право" від 23.06.2005.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2709-15/page>.
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_594/page.
3. Contracts (Applicable Law) Act 1990.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/36/schedule/1>.
4. Закон Польщі "Про міжнародне приватне право" 1965.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/041101>.

УДК 347.763 (043.2)

Степанова Ю.О.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Рассомахіна О.А., к.ю.н.

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Повітряні перевезення є найшвидкісним видом перевезень не тільки з точки зору власне швидкості, а й з огляду на те, що за ними "спрямовується" шлях руху, внаслідок чого в них переважають перевезення пасажирів, пошти та вантажів, які швидко псуються.

Міжнародно-правове регулювання перевезень за допомогою повітряного транспорту веде свій початок з Паризької конвенції про повітряну навігацію 1919 року, якою вперше було закріплено принцип "мирного перельоту" іноземних повітряних суден через повітряний простір інших держав. Однак загальні засади сучасної організації та здійснення

міжнародних повітряних сполучень і уніфіковані правила повітряної навігації встановлено на Чиказькій конференції, яка 7 грудня 1944 року прийняла три документи: Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію (Чиказьку конвенцію), Угоду про транзит міжнародних повітряних послуг і Угоду про міжнародний повітряний транспорт. Конвенція скасувала дію Паризької конвенції 1919 року та за-початкувала Міжнародну організацію цивільної авіації (ІКАО), якій доручено вирішення технічних завдань та нагляд за безпекою міжнародних повітряних сполучень. Конвенція містить численні норми повітряного права, які стосуються реєстрації повітряних суден, режимів аеропортів, правил щодо польотів над територіями держав-учасниць. Угодами, що доповнюють Чиказьку конвенцію, проголошені так звані "свободи повітря".

Основною міжнародною угодою, яка визначає умови повітряних перевезень пасажирів і вантажів, є Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 року (Варшавська конвенція 1929 року). Варшавська конвенція у 1955 році була доповнена Гаазьким протоколом, і у цьому вигляді Варшавська конвенція 11 квітня 1960 року була ратифікована Україною і набула для неї чинності 19 жовтня 1960 року. Проте зазначене доповнення не було останньою зміною Варшавської конвенції. У 1971 року її доповнено Гвадалахарською конвенцією. Цю Додаткову конвенцію Україна ратифікувала 5 вересня 1983 року, вона набула чинності для нашої держави 15 січня 1984 року. Внаслідок цих переглядів статус Конвенції, в якій загалом зараз беруть участь близько 120 держав світу, є не досить визначеним, а механізм застосування – складним.

Важливою є також Римська конвенція 1952 року про збиток, заподіяному іноземними повітряними судами третім особам, ратифікована Україною у 1982 році.

Для України Монреальська конвенція набула чинності 6 травня 2009 року відповідно до Закону України "Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень" від 17 грудня 2008 року. Згідно з Конвенцією, дозволено застосовувати електронні проїзні та перевізні документи і комп'ютерні засоби обробки даних, чим спрощено використання проїзних документів (пасажирських квитків, авіавантажних накладних), проїзний документ може видаватися як на одного, так і на групу пасажирів. Головною особливістю Монреальської конвенції є відсутність ліміту відповідальності авіаперевізника, вона спрямована на захист фізичних осіб у випадку авіаційної події. Встановлені Конвенцією межі відповідальності можуть бути збільшені авіакомпаніями.

Виходячи із рекомендацій ІКАО, можна виділити такі рівні державного регулювання повітряного транспорту: національний, двосторонній та багатосторонній.

Національний рівень регулювання у галузі повітряного транспорту застосовується державою на своїй території при здійсненні свого суверенітету над цією територією й розташованим над нею повітряним простором. Державне регулювання поширюється як на внутрішні, так і на міжнародні авіаперевезення, а також на національних і іноземних авіаперевізників.

Цілі національного регулювання можуть включати такі аспекти: забезпечення транспортних потреб зовнішньої торгівлі; забезпечення зайнятості; одержання прибутку; сприяння національному розвитку; перевезення в інтересах національної оборони; забезпечення потреб при наданні допомоги у випадку стихійних лих [2, С. 230-236].

Основний комплексний нормативно-правовий акт в Україні, що регулює правовідносини у сфері повітряних перевезень є Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року [1].

Для України є актуальною концепція "єдиного європейського неба", що розроблена Європейською конференцією цивільної авіації (ЕСАС) та інтеграції в європейський повітряний простір.

Лібералізацію роль та значення національного повітряного права у правовому забезпеченні кожною державою міжнародних повітряних зв'язків і сполучень, безпеки цивільної авіації помітно зросла.

Велику роль у правовому регулюванні повітряних перевезень відіграють міжнародні конференції. Однією з головних конвенцій є Варшавська, яка згодом була доповнена різними міжнародними протоколами (конвенціями) для поліпшення повітряних перевезень.

З метою модернізації та уніфікації різноманіття міжнародно-правових та національних норм повітряного законодавства доцільним вважається втілення таких рекомендацій: 1) перегляд положень, що стосуються затримання, арешту та інших запобіжних заходів, а також доповнення міжнародного законодавства нормами щодо забезпечення ефективності судових рішень стосовно шкоди, заподіяної третім особам на поверхні іноземним повітряним судном; 2) урегулювання питань відшкодування шкоди, заподіяної повітряними суднами третім особам у разі незаконного втручання; 3) передбачення захисту авіаперевізників у контексті проблеми "катастрофічної шкоди" – великомасштабної шкоди з великою кількістю постраждалих; 4) введення додаткового механізму фінансування компенсації, який дасть змогу ув'язати адекватний рівень захисту постраждалих та належний захист сектора цивільної авіації [4, С.5].

Література:

1. Столярський О. В. Логістика: навчальний посібник / О. В. Столярський – К.: Знання, 2012.– 347с.
2. Марінцева К. Класифікація методів державного регулювання міжнародних авіаційних перевезень/ К. Марінцева // Збірник наукових праць // НАУ-друк.– К., 2011.– Вип. 17.– С. 230-236.
3. Чубарев В. Л. Міжнародне економічне право: підруч. / В. Л. Чубарев.– К.: Юрінком Інтер, 2009.– 368 с.
4. Онищенко О. А. Тенденції розвитку міжнародного повітряного законодавства / О. А. Онищенко // Держава та регіони.– Серія: Право.– 2010 р.– № 1.– С. 238-243.
5. Руденко О. В. Нові аспекти правового регулювання міжнародних повітряних перевезень/ О. В. Руденко // Держава і право.– К., 2000.– Вип. 5: Юридичні і політичні науки.– С. 390-399.
6. Шереметьєва Є. Т. Теоретичні та методологічні основи дослідження повітряного права України / Є. Т. Шереметьєва // Юридичний вісник.– 2009.– № 1(10).– С. 7-12.

УДК 347:656.7(043.2)

Терещенко О.С.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Юхно В.В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах бурхливого економічного розвитку міжнародні перевезення набувають все більшого значення, а тому правове регулювання авіаційних перевезень визнається вирішальним на сучасному етапі розвитку нашої держави.

Повітряні перевезення здійснюються у відповідності до вимог Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), а також норм Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України. Вони регулюються Наказом Мінтрансу №793 від 14.10.2003

року "Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів" (zareestrovano y Minyosti Ukrainy 07.11.03 p. za №1023/8344) Наказом Мінтрансу №568 від 25.07.03 р. "Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу" (zareestrovano y Minyosti Ukrainy 29.08.03 p. za №755/8076) та іншими нормативними актами, та загальних положень про перевезення і правил перевезення та надання послуг.

Безпосередньо в Цивільному кодексі Правове регулювання договору перевезення здійснюється главою 64 ЦК. Залежно від об'єкта перевезення законодавець розрізняє договори перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти [1,188].

Договір перевезення пасажирів та багажу посвідчується квитком встановленого зразку, який підтверджує укладення договору перевезення і містить істотні умови перевезення.

Договір перевезення вантажу посвідчується вантажною авіаційною накладною, яка підтверджує укладення договору повітряного перевезення вантажу між перевізником і відправником, умови перевезення і прийняття вантажу перевізником. Умови договору, що містяться у вантажній накладній, являють собою короткий виклад основних положень щодо перевезення. Вантажна накладна складається і підписується відправником і вручається перевізнику разом із вантажем.

Договір про перевезення пошти повітряними суднами укладається у формі двосторонньої угоди між підприємством поштового зв'язку та авіаційними підприємствами (авіакомпаніями). Договір має бути укладений у письмовій формі та повинен відповідати вимогам законодавства України. Істотними умовами Договору є: найменування сторін та предмет Договору [3, с. 167] .

У загальному розумінні класична схема правовідносин у галузі авіаційних перевезень складається із замовника послуги та безпосередньо особи, яка здійснює перевезення і має спеціальний дозвіл та ліцензійну карту встановленого зразка. Але останнім часом в цій схемі з'явився третій учасник цих правовідносин – транспортний агент. Його завдання полягає у тому, що він володіє інформацією щодо потреб замовника, та водночас має інформацію про перевізників. Більш поширеним є участь транспортного агента саме у наданні інформаційних послуг. Оформлюється це договором про надання інформаційних послуг замовнику щодо можливих перевізників. Під час виконання умов договору щодо надання інформаційних послуг транспортний агент несе відповідальність лише у частині актуальності та правдивості наданої ним інформації щодо перевізників [4,62] .