

Вінцевич О. Ю.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА У МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Вчасна доставка багажу є основним обов'язком перевізника за договором міжнародного перевезення. Цим обов'язком перевізника кореспондує відповідальність за втрату, нестачу, пошкодження, псування і прострочення в доставці вантажу.

Транспортні конвенції встановлюють презумпцію вини перевізника -принцип, згідно з яким не вантажовідправник повинен доводити вину перевізника, а перевізник повинен доводити існування обставин, що звільняють його від відповідальності.

Перевізник звичайно відповідає за збереження вантажу з моменту його прийняття для перевезення до моменту видачі одержувачу (такі норми містять КДПВ, КОТІФ, Варшавська конвенція 1929 р.). Положення Гамбурзьких правил встановлюють, що відповідальність перевізника за вантаж охоплює період, упродовж якого вантаж перебуває у віданні перевізника в порту вантаження, під час перевезення і в порту розвантаження. Будапештська конвенція (КПВВ) додає, що відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок втрати і пошкодження вантажу впродовж часу до навантаження на судно і після того, як вантаж було вивантажено з судна, визначається згідно із законодавством держави, що застосовується до договору перевезення.

Якщо перевізник доручив перевезення вантажу або його частину фактичному перевізнику, він все одно несе відповідальність за все перевезення вантажу.

Зазвичай перевізник відповідає за незбереження вантажу у розмірі фактично заподіяних збитків. До уваги не беруться упущена вигода та аналогічні збитки. Однак у транспортних правовідносинах щодо застосування відповідальності є певна особливість – принцип обмеження відповідальності перевізника, тоб-

то розмір відшкодування не повинен перевищувати встановлених конвенціями меж.

За порушення строків доставки вантажу транспортні конвенції встановлюють різні види, розміри і межі відповідальності перевізника.

На автомобільному транспорті встановлено правило: якщо позивач доведе, що прострочення завдало збитків, перевізник компенсує такі збитки у розмірі, що не перевищує розміру плати за перевезення (ст. 23 КДПВ).

На залізничному транспорті сума відшкодування за прострочення не може перевищувати чотирикратного розміру вартості перевезення (КОТІФ). Водночас, норми УМВС встановлюють, що за прострочення доставки вантажу залізниця сплачує одержувачу штраф, розмір якого визначається на підставі розміру провізної плати і тривалості прострочення

На морському транспорті відповідальність перевізника за затримку в здачі вантажу обмежується сумою, у 2,5 рази кратною фрахту, який підлягає сплаті за затриманий вантаж, але не вищою за розміри фрахту, що підлягає сплаті на підставі договору морського перевезення (ст. 6 Гамбурзьких правил).

На річковому транспорті КПВВ встановлює, що у випадку шкоди, яка виникла внаслідок затримки вантажу, перевізник несе відповідальність лише у розмірі, який не перевищує розміру фрахту [3, с. 628].

За умови дотримання пунктів 2 – 5 статті 18 КДПВ, перевізник звільняється від відповідальності, якщо втрата чи ушкодження вантажу є наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з однією чи декількома перерахованих нижче обставин:

- з використанням відкритих без тентових транспортних засобів, якщо таке використання було погоджене і чітко зазначене у вантажній накладній;
- з відсутністю чи дефектами упаковки, у випадок, коли вантажі, що перевозяться без упаковки чи без належної упаковки, за своєю природою піддаються псуванню чи пошкодженню;
- з обробкою навантаженням, складуванням чи вивантаженням вантажу відправником або одержувачем, чи особами, які діють від імені відправника або вантажоодержувача;
- з природними властивостями деяких вантажів, внаслідок

яких вони піддаються повній або частковій втраті чи пошкодженню, зокрема, внаслідок поломки, корозії, гниття, усушки, нормального витоку або дії молі чи шкідників;

- з недостатністю або неадекватністю маркування чи нумерації вантажних місць;

- з перевезенням худоби [1].

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів містить перелік спеціальних ризиків, які звільняють перевізника від відповідальності. Наприклад, використання відкритих (без брезентового покриття) вантажних машин, якщо це було узгоджено у накладній. Відповідальність перевізника усувається або обмежується, якщо позовні вимоги впливають з цивільного позадоговірного правопорушення (делікту), а не з порушення договору [2].

Література

1. Про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів: Конвенція від 19.05.1956 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_234.

2. Міжнародні перевезення вантажів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vvogroup.com/mizhnarodni-perevezennya-vantazhiv>.

3. Шелухін М. Л. Транспортне право України / М. Л. Шелухін, Б. В. Дерев'яно, Л. Д. Руденко та ін. – К. : Ін Юре, 2008. – 675 с.

УДК 347.824.3:656.7.045 (043.2)

Вознюк В. В.,

студентка,

Юридичний Інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ЗА ЗАТРИМКУ АБО СКАСУВАННЯ РЕЙСУ

Загальними принципами відповідальності авіаперевізників є принцип обмеженої відповідальності та необхідність доведення

вини перевізника для застосування повної матеріальної відповідальності перевізника. Обмежена відповідальність авіаперевізників передбачена тому, що перевізники несуть відповідальність, незважаючи на те, що практично неможливо довести (наприклад, кількість втраченого багажу). У ч. 1 ст. 614 ЦК України передбачено, що вина є обов'язковою підставою відповідальності [1, с.182].

У разі дії форс-мажорних обставин (у тому числі несприятливих метеорологічних умов, надзвичайних ситуацій у контролі за повітряним рухом, страйків, бунтів, громадянських війн, технічних проблем або інших складнощів, які загрожують або унеможливають безпечне виконання польоту) перевізник має право без повідомлення пасажирів анулювати чи затримати рейс або анулювати раніше підтверджене бронювання.

Згідно з п. 13.2 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу (далі по тексту – Правил), якщо у зв'язку з дією таких обставин перевізник анулює рейс або вчинить так, що пасажир не встигне на пересадку на інший стикувальний рейс, на який він має підтверджене бронювання і який зазначений у тому самому квитку, що й попередній рейс, то перевізник зобов'язаний (за вибором пасажирів): перевезти пасажирів до місця призначення своїм наступним рейсом, на якому є вільне місце у сплаченому пасажиром класі обслуговування, або перевезти пасажирів до місця призначення за іншим маршрутом своїми рейсами або рейсами іншого перевізника, або наземним транспортом, або повернути пасажирів суму згідно Правил.

У разі затримки в перевезенні пасажир має право відмовитися від перевезення та вимагати від перевізника, з вини якого сталася затримка, повного повернення сум, сплачених за невикористане перевезення, та компенсацію за затримку, якщо така затримка перевищила допустимі строки.

У разі затримки понад допустимі строки (як правило, затримкою вважається затримка понад три години) і згоди пасажирів продовжити перевезення перевізник повинен надати пасажирів за встановленими ним нормами (в залежності від часу доби та терміну затримки) безкоштовно: безалкогольні напої, харчування, проживання в готелі, наземний трансфер (аеропорт – місто – аеропорт) тощо (п. 22.7.2 Правил). Разом з тим додаткові витрати па-