

транспорт [3]. У Законі визначено основні напрями державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів, права та обов'язки сторін договору щодо перевезення таких вантажів. Основними завданнями законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів є: визначення основних принципів та напрямів державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів; визначення правових засад державного управління та державного регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів; установлення прав, обов'язків і відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів.

Література

1. Повітряний кодекс України : Закон України від 16.09 2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49 . – Ст. 536.
2. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 1.06. 2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 36 . – Ст. 299.
3. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 6. 04 2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.

УДК 347.82(043.2)

Познахор Ю. С.,
студентка,

Університет сучасних знань, м. Київ

Малишко В. М.,
к.ю.н., доцент,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВТРАТИ БАГАЖУ ПРИ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Велика різноманітність норм міжнародного повітряного законодавства, що нерідко регулюють одне і те саме питання по-різному, досить часто на практиці призводить до непорозумінь та негативних наслідків.

Актуальність даної проблеми насамперед полягає в тому, що це є важливим для пасажирів, що користуються послугами авіатранспортних перевізників. У світовій практиці неминуче виникають важкорозв'язні правові конфлікти, пов'язані з вибором застосовного права з безлічі національних законів і правил різних країн, міжнародно-правових норм. При такій плутанині і неясності права законні інтереси пасажирів серйозно порушуються. Існує велика ймовірність виникнення тривалих судових процедур щодо матеріальної компенсації авіаперевізником заподіяної шкоди пасажиру та його багажу. Тому на сьогоднішній день досить важливо бути обізнаним у сфері міжнародного та українського повітряного законодавства та передбачених ним положень про відшкодування шкоди, заподіяної при перевезенні пасажирів та багажу.

В період кінця 20-х – початку 30-х років ХХ століття і до початку Другої світової війни основні стандарти відповідальності були закріплені у Варшавській конвенції для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень, прийнятій у Варшаві 12 жовтня 1929 року і підписаній представниками 31 країни світу.

Проте Варшавська система була досить громіздкою, а тому з метою закріпити норми відповідальності повітряного перевізника, що відповідають умовам сучасної авіації, в рамках ІКАО (Міжнародна організація цивільної авіації) 28 травня 1999 р. було укладено нову угоду – Монреальську конвенцію, яка набула чинності 4 листопада 2003 р. Учасниками цієї конвенції є 86 країн (усього підписали або приєдналися 107 країн): Австрія, Великобританія, Бельгія, ПАР, Кіпр, Чехія, Данія, Фінляндія, Франція, Німеччина, США, Канада, Нідерланди, Японія, Сінгапур, Австралія, країни Латинської Америки, Африки та Південно-Східної Азії, Молдова, Україна та ін. Для України Монреальська конвенція набула чинності 6 травня 2009 р. відповідно до Закону України "Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень" від 17.12.2008 р.

Також Конвенція надає можливість брати участь у ній не тільки державам-учасницям, а й регіональним організаціям економічної інтеграції. Так, Європейський Союз став регіональною організацією – учасницею Конвенції, підписавши Конвенцію 9 грудня 1999 р. (діє з 28 червня 2004 р). Варто зазначити, що всі

авіаперельоти в Україні регулюються Правилами повітряних перевезень пасажирів та багажу, затвердженими Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.04.2010 року № 216. (Далі – Правила). Вони були розроблені на основі міжнародних договорів (Варшавська конвенція 1929 р. та Монреальська конвенція 1999 р.) та Загальних умов перевезень пасажирів та багажу, встановлених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (IATA).

На даний момент в Україні компенсації на внутрішніх рейсах набагато менші, аніж на міжнародних. Вони складають зараз 400 доларів за сумку з урахуванням того, що вона не може важити більше 20 кілограм.

Проте Міністерство інфраструктури України 25 вересня 2012 року оголосило, що воно готує нові правила перевезення пасажирів і багажу, згідно з якими порядок відшкодування збитків буде поширюватися на всі перельоти, в тому числі і внутрішні. Отже, проблема правового регулювання у випадку втрати багажу є дуже важливою, адже з нею може стикнутися будь-хто і будь-де.

З метою модернізації та уніфікації різноманіття міжнародно-правових та національних норм повітряного законодавства доцільним вважається втілення таких рекомендацій:

- доведення норм існуючого міжнародного та національного повітряного законодавства до відповідності з нормами Монреальської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.;

- урегулювання питань відшкодування матеріальної та моральної шкоди, заподіяної авіаперевізниками з приводу затримання, пошкодження або втрати багажу;

- введення додаткового механізму фінансування компенсації, який дасть змогу ув'язати адекватний рівень захисту постраждалих та належний захист авіаперевізника.

Література

1. Габдуллина Ю. Что делать, если авиакомпания потеряла ваш багаж / Ю. Габдуллина [Электронный ресурс] // "Судебно-юридическая газета". – №143-144. -2012. – Режим доступа: http://smi.liga.net/articles /2012-07-10 / 6167467- chto_delat_esli_aviakompaniya_poteryala_vash_bagazh.htm

2. Гамзе О. Больше прав в случае потери багажа / О. Гамзе [Электронный ресурс] // Журнал "Русский вояж". – № 11. – Режим доступа: <http://voyage.rusverlag.de/2011/07/01/1525/>

3. Григоров О. Конвенційні стандарти відповідальності повітряного перевізника та законодавча практика України / О. Григоров [Електронний ресурс]. // Український щорічник міжнародного права. – 2008. – http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Ushchmp/2008/sections-/2008-2- IL_practice_of_Ukraine.pdf

4. Онищенко О.А. Тенденції розвитку міжнародного повітряного законодавства / О. А. Онищенко // Науково-виробничий журнал "Держава та регіони". – Серія "Право". – 2012. – № 1. – С. 238-241.

УДК 346.12 (043.2)

Пустотіна Д. М.,

студентка,

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Козирева В. П., к.ю.н., доцент

ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА ЯК ОРГАН ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОГО ПРАВОПОРЯДКУ У СФЕРІ АВІАПЕРЕВЕЗЕННЯ ТА ЛІЦЕНЗУВАННЯ

Господарський правопорядок в Україні формується на основі оптимального поєднання ринкового саморегулювання економічних відносин суб'єктів господарювання та державного регулювання макроекономічних інтересів, відповідно до ст. 5 Господарського кодексу України. У свою чергу державне регулювання господарської діяльності – це діяльність держави в особі компетентних органів по регулюванню розвитку економіки у відповідності з потребами суспільства, яка здійснюється у певних формах державного регулювання. Державна авіаційна служба України (далі – Державіаслужба) як центральний орган виконавчої влади є одним із вищезазначених елементів компетентних органів держави, здійснює державне регулювання господарської діяльності та забезпечує реалізацію державної політики в сфері