

Гріщенко М. В., Скакун К. Р.

студенти,

Аерокосмічний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Зуєва В. О., к.п.н., доцент

АВІАКВИТОК – ВІДКРИТЕ НЕБО ПЕРЕД ТОБОЮ

Є безліч місць на землі, куди можна потрапити тільки на літаку. Зі зростанням числа туристів доводиться будувати все більші аеропорти з великим числом прохідності пасажирів. Із року в рік авіація розширює свої межі. Для того, щоб здійснити політ необхідно придбати авіаквиток. Авіаквиток надає право пасажиру на переліт відповідним рейсом (рейсами) і зобов'язує перевізника здійснити відповідне перевезення пасажирів та його багажу, а також надати інші послуги, пов'язані з перевезенням, згідно з умовами договору перевезення.

Пасажирський квиток є підтвердженням укладення договору про перевезення та відображає його умови. Відсутність, помилковість в оформленні або втрата квитка не впливають на дійсність договору перевезення.

Умови договору перевезення, що додаються до квитка, не повинні суперечити Монреальській [1] або Варшавській конвенції [2] залежно від того, яка з цих конвенцій застосовується. Конвенції зазначають, що квитки, які визнані недійсними з вини перевізника за потреби пасажирів в перевезенні підлягають переоформленню. Квитки, визнані недійсними з причини, яка не залежить від перевізника, підлягають вилученню без переоформлення. У всіх випадках перевізником або особою, що представляє його інтереси, складається акт, копія якого надається пасажиру. Особа, яка виявлена на борту повітряного судна без квитка або з квитком, який перевізник визнав недійсним, підлягає висадці з літака.

Про виявлення на борту пасажирів без квитків складається відповідний акт та повідомляється підрозділ органу державного управління у сфері авіації, до компетенції якого належить здійснення контролю за забезпеченням авіаційної безпеки. Паса-

жир зобов'язаний зберігати квиток та інші перевізні документи до закінчення перевезення, а у разі виникнення претензії – до часу її вирішення. Квиток та інші перевізні документи, що видавалися пасажиру, повинні бути пред'явлені на першу вимогу посадових осіб авіакомпанії (аеропорту, агента з обслуговування тощо).

Квиток може бути використаний для перевезення лише тієї особи, прізвище та ім'я якої зазначені у квитку.

Перевізник повинен надати пасажиру обслуговування згідно з оплаченим класом обслуговування. Перевізник (його агент) повинен повідомити пасажирів під час бронювання щодо обслуговування, яке надається у відповідному класі.

Розрахунки на території України за послуги з авіаційних перевезень здійснюються відповідно до чинного законодавства України.

Слід зазначити, що й сьогодні процес правового регулювання розрахунків за послуги з авіаційних перевезень триває. Про це свідчить представлений Державною авіаційною службою України проект Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, що розроблені з урахуванням положень Монреальської конвенції та Загальних умов перевезень пасажирів і багажу, встановлених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту ("General Conditions of Carriage (passenger and baggage)", IATA) [3].

Зазначені Правила підготовлені на виконання Програми інтеграції України до Європейського Союзу, схваленої Указом Президента України від 14 вересня 2000 року N 1072, статті 62 Повітряного кодексу України, Закону України "Про захист прав споживачів" та пункту 3 Положення про Державну авіаційну адміністрацію, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 02.11.2006 року, Регламенту Європейського Парламенту та Ради від 05.07.2006 року про права інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю при використанні повітряного простору, Регламенту Європейського Парламенту та Ради від 11.02.2004 року про запровадження загальних правил компенсації та допомоги пасажирів у разі відмови у перевезенні та скасування чи тривалої затримки рейсів, Регламенту Ради від 09.10.1997 року про відповідальність перевізника у випадку інциденту із змінами, внесеними Регламентом Європейського Парламенту та Ради від 13.05.2002 року.

Метою цих Правил є установлення загальних умов перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом, за яких забезпечуються належний рівень безпеки польотів та якості обслуговування, а також принципи і норми відповідальності суб'єктів під час повітряних перевезень пасажирів і багажу, включаючи обслуговування, що належить до цих перевезень.

Правила також вказують, що у межах, встановлених чинним законодавством України та країни прямування, особа, що здійснює продаж перевезень (перевізник, агент з продажу), зобов'язана дотримуватися конфіденційності особистих даних пасажирів. При цьому пасажир уповноважує перевізника зберігати особисті дані про себе та надавати їх державним органам на їх запит або своїм службовцям, своїм агентам, іншим перевізникам, провайдерам додаткових послуг для бронювання або переоформлення перевезень, одержання додаткових послуг, організації системи розшуку багажу та системи попередження/визначення шахрайства з перевізними документами, надання інформаційної допомоги щодо в'їзду/виїзду за маршрутом перевезення.

Таким чином, ми є свідками зростання популярності авіаперельотів, що спонукає до розвитку й відповідних правовідносин з розрахунків за послуги з авіаційних перевезень. Нормативно-правова база України, що здійснює регулювання зазначених питань є недосконалою й потребує подальшого свого розвитку для того, щоб авіаквиток дійсно відкривав нам небо для подальших приємних подорожей.

Література

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. – Офіційний вісник України від 15.05.2009 – 2009. – № 33.

2. Варшавська Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594

3. Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/Obslugovu-vannya-osib-z-obmegeny-moglyvostyamy/30216_2.html.

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАСМІЧЕННЯ КОСМІЧНОГО ПРОСТОРУ

Питання засмічення навколоземного космічного простору космічним сміттям є дуже актуальним у наш час, хоча виникло воно ще з початком запусків штучних супутників в кінці 50-х років.

Космічне сміття або орбітальне сміття – це некеровані об'єкти антропогенного походження, які більше не виконують своїх функцій та літають навколо Землі або в меншій мірі навколо інших планет чи Сонця. Ці об'єкти різноманітного походження становлять загрозу космічним апаратам. Є ризик, що сміття почне подрібнюватися у геометричній прогресії внаслідок взаємних зіткнень. Є кілька джерел утворення космічного сміття: 1). "Мертві супутники". Штучні супутники, які припинили своє функціонування і з певних причин не були знищені. Або це не передбачалося проектом запуску, або супутник передчасно вийшов з ладу тощо; 2). Останні ступені ракет. Після відділення власне корабля чи супутника від ракети-носія, деякі фрагменти ракети-носія залишаються на орбіті; 3). Невеликі шматки. Незначні об'єкти – фрагменти обшивки, всілякі викрутки, що випали з рук космонавтів (астронавтів), тощо; 4). Фрагменти знищених супутників. Особливо потенційно шкідливі наслідки військових навчань. Подібні тренування, по знищенню своїх відпрацьованих супутників, проводили: Китай, США, СРСР [1].

Уперше проблема засміченості космічного простору була визнана міжнародною спільнотою у 1999 року в рамках Комітету ООН з космосу. Найбільш релевантною до проблематики космічного сміття структурою станом на сьогодні є Міжагентський комітет з космічного сміття, який покликаний координувати діяльність держав, пов'язану з засміченістю космічного простору