

5. Загальні правила компенсації і допомоги пасажиром у випадку відмови у посадці і скасування чи довгострокової затримки рейсу (Правила (ЕС) [Електронний ресурс] : № 261/2004 – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_912.

6. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу [Електронний ресурс] : Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735 – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12/page/>.

УДК 341.226 (043.2)

Пінчук О. Б.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ЗАПОДІЯНУ ШКОДУ У СФЕРІ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Правовідносини у сфері міжнародних повітряних перевезень в Україні регулюють чинне законодавство України та низка міжнародних договорів. Тісно переплітаються норми Повітряного кодексу України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України та положення міжнародно-правових договорів, зокрема Монреальської конвенції 1999 р., яка набула чинності для України 6 травня 2009 року. Правовідносини з приводу перевезення повітряним транспортом виникають на підставі договору перевезення, за яким обидві сторони мають права та обов'язки. Оскільки перевезення здійснюються в міжнародному сполученні, а сторонами договору міжнародного перевезення частіше за все є представники різних країн, питання відповідальності перевізника регулюється не тільки національним законодавством, але й міжнародними нормативними актами (багатосторонніми та двосторонніми угодами) у сфері цивільної авіації.

Монреальська конвенція (далі – Конвенція) стала узагальненням нових економічних і соціальних стандартів, які застосовують

до відповідальності перевізника, і модернізувала застарілі норми щодо авіаційних перевезень, що містилися у Варшавській конвенції 1929 р. У першу чергу слід сказати, що Конвенція застосовується до так званих міжнародних повітряних перевезень. Відповідно до п. 2 ст. 1 Конвенції міжнародними повітряними перевезеннями є перевезення, у межах яких місце призначення і місце відправлення знаходяться на територіях різних держав або на території однієї держави, але з проміжною посадкою на території іншої.

Глава III Монреальської конвенції передбачає відповідальність перевізника та розміри відповідальності. Так, згідно зі ст. 21 перевізник є відповідальним 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. Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку 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. Стосовно незареєстрованого багажу, у тому числі особистих речей пасажирів, перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його службовців чи агентів.

Однак перевізник не несе відповідальності, якщо і настільки, наскільки він доведе, знищення, утрата або пошкодження вантажу спричинені однією або декількома з перелічених нижче обставин:

- притаманними вантажу дефектом, якістю чи вадой;
- неправильним упакуванням вантажу особою, яка не є перевізником, або його службовцями чи агентами;
- воєнними діями чи збройним конфліктом;
- діями органу державної влади, пов'язаними з ввозом, вивозом або транзитом вантажу.

Відповідно до Варшавської конвенції відповідальність авіаперевізника обмежувалась сумою \$ 20 тис. Стаття 22 Монреальської конвенції встановила межі відповідальності щодо затримки пасажирів, багажу та вантажу. У разі затримки пасажирів відповідальність перевізника обмежується сумою 4150 SDR (SDR – Special Drawing Rights, або Спеціальні права запозичення, при-

близно \$135 тис.), у разі знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу – сумою 1000 SDR стосовно кожного пасажирів, за винятком випадків, коли пасажир зробив у момент передачі зареєстрованого багажу перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. Відповідальність перевізника в разі знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні вантажу обмежується сумою 17 SDR за кілограм, за винятком випадків, коли вантажовідправник зробив у момент передачі вантажного місця перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому разі перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявлену, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість відправника в доставці.

Новація Монреальської конвенції міститься у ст. 25. Ця конвенція перше у практиці міжнародних повітряних сполучень пропонує повітряному перевізнику обмовити у договорі перевезення вищі межі відповідальності, ніж передбачені в цією Конвенцією [2].

Ст. 33 Конвенції визначено, 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.

Право на відшкодування шкоди втрачається, якщо позов про відповідальність не подано протягом двох років з дати прибуття за призначенням або з дати, коли повітряне судно повинно було прибути, чи з дати зупинки перевезення.

Отже, Монреальська конвенція стала результатом кодифікації правил міжнародних повітряних перевезень з урахуванням норм Варшавської системи та певним чином модернізувала режим відповідальності авіаперевізника, збільшивши її ліміти та закріпивши принцип презумпції вини авіаперевізника.

Література

1. Про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: Конвенція від 25 травня 1999 р. // Офіційний вісник України. – 2009. – № 33. – Ст. 169.

2. Григоров О. Конвенційні стандарти відповідальності повітряного перевізника та законодавча практика України / О. Григоров [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/Ushchmp/2008/articles/2008-2-1-Grygorov.pdf.

УДК 656.7.072/073(477) (043.2)

Проценко А. Р.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ТА ПАСАЖИРІВ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

У зв'язку з відставанням національного законодавства у сфері забезпечення прав пасажирів від світових стандартів та порівняно низькою якістю послуг, що надаються українськими авіакомпаніями, актуальності набуває питання перевезення вантажу та пасажирів. Певний інтерес викликає застосування законодавства про захист прав споживачів до повітряних перевезень. Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу 2010 р. були розроблені у відповідності до низки міжнародно-правових та національних документів, в тому числі і до законодавства про захист прав споживачів. Але при виникненні спірних ситуацій представники авіакомпаній доводять непридатність норм законодавства про захист прав споживачів до авіаперевезень, порушуючи у такий спосіб права перевезення пасажирів.

Розв'язання зазначеної проблематики започатковано у публікації дослідженнях таких вітчизняних та зарубіжних учених і практиків, як М. Богуславський, В. Бордунов, В. Бутилін, Б. Єлісеєв, В. Кубинський, М. Пучкова, П. Рабінович, О. Стремюхов, Г. Шмельова та ін..

Згідно з Цивільним кодексом України за договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здаван-