

тування, будівництва та експлуатації таких об'єктів мають враховуватись їх можливі аварії, при цьому радіаційний вплив на людей і навколишнє природне середовище не повинен перевищувати меж, встановлених нормами, правилами і стандартами з ядерної та радіаційної безпеки [1]. На сьогодні статус космічних мають близько 30 держав світу, але тільки кілька з них здійснюють повний цикл космічної діяльності – від розробки космічної техніки до утилізації її залишків, в їх числі – Україна.

#### *Література*

1. Про використання ядерної енергії та радіаційну безпеку: Закон України від 8 лютого 1995 року N 39/95-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws>
2. ООН: апаратам на орбіті погрожують 300 тис. уламків космічного сміття [Електронний ресурс] // Наука. Стрічка новин "РИА Новости". – Режим доступу: [www.rian.ru/science/20091002/187328503.html](http://www.rian.ru/science/20091002/187328503.html).
3. Дубовик О. Л. Экологическое право : учеб. / О. Л. Дубовик. – М. : ТК Велби, Изд-во "Проспект", 2006. – 688 с.
4. Кравченко С. М. Актуальні проблеми міжнародного права навколишнього середовища : підручник / С. М. Кравченко, А. О. Андрусевич, Е. Дж. Бонайн ; за заг. ред. проф. С. М. Кравченко. – Львів : ЛНУ, 2002. – 336 с.
5. Екологічне право України. Академічний курс: Підручник / За заг. ред. Ю. С. Шемшученка. – К. : ТОВ Видавництво "Юридична думка", 2005. – 848 с.

УДК 341:656.045 (043.2)

**Яременко О.В., Свідіна О. Д.,**  
студентки,

Юридичний інститут  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Малярчук Н. В., к.ю.н.

### **ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ**

Міжнародні повітряні перевезення характеризуються масовістю, ритмічністю і достатньою складністю. У зв'язку з цим і необхідна чітко визначена відповідальність в міжнародному повітряному праві, регламентація якої стосується відповідальності авіаперевізника перед пасажирами та вантажовласниками, а також відповідальності за шкоду, завдану третім особам.

Першим міжнародним документом, що встановив відповідальність авіаперевізника, є Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень 1929 р. Нею встановлено: перевізник несе відповідальність за шкоду, завдану пасажиру і вантажу в період повітряного перевезення (ст. 17,18); відповідальність перевізника настає при наявності його вини (ст. 20); визначено максимальну межу відповідальності перевізника (ст. 22); відповідальність перевізника в повному обсязі (ст. 25). Пізніше, Додатковий Гаазький протокол 1965р. до Варшавської конвенції 1929 р. збільшив удвічі межі відповідальності перевізника [3].

Додатковий Гватемальський протокол 1971 р. до Варшавської конвенції 1929 р. запровадив принцип об'єктивної відповідальності перевізника та встановив межу відповідальності в 100 тис. дол. США.

Важливо, що у травні 1999 р. була прийнята Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил щодо міжнародних повітряних перевезень. Вона встановила дворівневу систему відповідальності. Перший рівень встановлює об'єктивну відповідальність у розмірі до 100 тис. спеціальних прав взаємопозик (близько 135 тис. дол. США) незалежно від вини перевізника. Другий рівень базується на презумпції вини перевізника і не передбачає обмеження відповідальності.

Щодо відповідальності за шкоду, завдану третім особам, то в міжнародному повітряному праві це регулюється Римською конвенцією про відшкодування шкоди, завданої іноземним повітряним судном третім особам на поверхні, 1952 р. і Монреальським протоколом 1978 р.

Римська конвенція 1952 р. встановила, що дану відповідальність несе особа, що використовує судно в момент завдання шкоди. Конвенція передбачає, що "будь-яка особа, якій завдана шкода на поверхні, якщо вона доведе, що ця шкода була завдана повітряним судном у польоті або іншою особою чи предметом, що випав з повітряного судна, має право на відшкодування" (ст. 1).

Однак сфера дії Конвенції не охоплює всі можливі випадки завдання такої шкоди. Конвенцію не застосовують щодо шкоди: яка завдана повітряному судну, що знаходиться в польоті, а також щодо осіб і вантажу на борту такого повітряного судна; яка завдана на поверхні, якщо відповідальність за таку шкоду регулюється договором між особою, котрій завдана шкода, й експлуатантом.

Монреальський протокол 1978 р. збільшив межі відповідальності та заміняв золотий франк Пуанкаре на умовну одиницю "спеціальні права взаємопозики". Максимальна сума відповідальності у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням була обмежена 125 тис. спеціальних прав взаємопозики за кожну особу, що загинула або зазнала тілесних ушкоджень.

Відповідальність за порушення міжнародного повітряного права може бути покладена як на державу, так і на авіаперевізника.

Авіаперевізник несе цивільно-правову відповідальність у разі заподіяння смерті або шкоди здоров'ю пасажира, а також за збитки, заподіяні запізненням під час перевезення, якщо не доведе, що ним були вжиті всі заходи, необхідні для запобігання шкоді та збиткам, або що такі заходи неможливо було вжити.

Перевізник відповідає за втрату, недостачу або ушкодження багажу або вантажу, якщо подія, що призвела до цього, відбулася тоді, коли багаж або вантаж перебували під його охороною. Авіаперевізник також відповідальний за збитки, пов'язані із запізненням багажу або вантажу, якщо не доведе, що ним були вжиті всі заходи, необхідні для запобігання збиткам.

Потрібно відмітити, що 13 березня 2013 Єврокомісія анонсувала новий пакет заходів по захисту прав авіапасажирів. У цілому

заходи, запропоновані Єврокомісією, є актуальними і відповідають тенденціям на ринку авіаперевезень, а також проблемам, з якими стикаються пасажирів. 28.11.2012 року в Україні було затверджено нові правила перевезення пасажирів, які, фактично є імплементацією норм Монреальської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, а також Загальних правил компенсації та допомоги пасажирів у разі відмови в посадці та скасування або тривалої затримки рейсів, Правил (ЄС) № 261/2004. Однак якщо врахувати запропоновані Єврокомісією зміни, то нещодавно прийняті Україною правила вже не відповідають вимогам часу. Проте з підписанням Україною угоди з ЄС про спільний авіаційний простір зазначені норми ЄС у питаннях захисту прав пасажирів стануть частиною українського законодавства [2].

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1011.49.5&nobreak=1>
2. Attorneys.ua [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://attorneys.ua/uk/publications/ukraïnska-prava-aviapasazhiriv-v-yes-noveli-v-yevropejskomu-zakonodavstvi/>
3. Legalweekly [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://legalweekly.com.ua/index.php?id=16061&show=news&newsid=121340>