

Література

1. Про державну службу: Закон України від 10.12.2015 № 889-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 4. – Ст. 43.
2. Олійник С. У. Теорія та практика менеджменту персоналу: підручник / С. У. Олійник – Х.: Вид-во НУА, 2013. – 376 с.
3. Колпаков В. К. Деліктний феномен в адміністративному праві України: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07 / В. К. Колпаков. – К., 2005. – 37 с.
4. Коломоєць Т. О. Система принципів державної служби як базових положень підгалузі адміністративного права: теоретико-правовий та нормативний аспекти / Т. О. Коломоєць, М. О. Германюк. – Запоріжжя: ЗНУ, 2012. – 216 с.
5. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

УДК 341 + 656.7.01

Івашина В. В., Канча А. С., студентки,
Навчально-науковий Гуманітарний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Радзівілл О. А., к.ю.н., доцент

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ

Відповідальність за порушення міжнародного повітряного права може бути покладена як на державу, так і на авіаперевізника. Держава відповідатиме за порушення принципів і норм цієї галузі міжнародного права, наприклад, за порушення суверенітету над повітряним простором іншої держави.

Авіаперевізник несе цивільно-правову відповідальність у разі заподіяння смерті або шкоди здоров'ю пасажирів, 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 несе відповідальність 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 [2].

Слід зазначити, що законодавець у Законі України «Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень» [1] наголошує, що підприємства (їх об'єднання), установи, організації, фізичні особи – підприємці, які здійснюють міжнародні пасажирські перевезення, тобто перевізники, за невиконання обов'язку перевірити перед початком міжнародного

пасажирського перевезення наявність у пасажирів документів, необхідних для в'їзду до держави прямування, транзиту, що призвело до перевезення чи спроби перевезення пасажирів через державний кордон України без необхідних документів, несуть відповідальність у вигляді штрафу від п'ятисот до однієї тисячі неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за кожного такого пасажирів, але не більше двадцяти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян за одне перевезення.

Відповідальність перевізника, претензії та позови стосовно вантажу встановлені в розділі III Монреальської Конвенції 1999 р., де також викладена відповідальність щодо перевезення пасажирів і багажу. Основна концепція відповідальності перевізника стосовно вантажу визначена в пункті 1 статті 18 [4]. 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, або що такі заходи неможливо було вжити. Якщо перевізник доведе, що провина потерпілого була причиною шкоди або сприяла її виникненню, він може бути звільнений від відповідальності або така відповідальність може бути обмежена.

Згідно з Варшавською конвенцією 1929 р. та іншими відповідними договорами встановлено межі максимальної відповідальності авіаперевізника (фіксується гранична сума грошової компенсації). Перевізник має право укласти з пасажиром, відправником або одержувачем багажу чи вантажу угоду про підвищення меж відповідальності, але не про їх зниження. В основу відповідальності покладено презумпція вини. Регламентуються також процедурні питання відшкодування шкоди [3].

У 1955 р. у Гавані було прийнято Протокол про зміну Варшавської конвенції 1929 р., який вніс деякі доповнення до Конвенції. Так, у Протоколі уточнені строки пред'явлення претензій: у разі виявлення шкоди претензію перевізникові варто направити негайно, але не пізніше 7 днів від дня одержання багажу й 14 днів від дня одержання вантажу, а у випадку залізнення – не пізніше ніж через 21 день із моменту, коли багаж або вантаж були передані одержувачеві. Протокол істотно збільшив межу відповідальності авіаперевізника за шкоду життю і здоров'ю пасажирів (250 тис. золотих франків). Положення Протоколу застосовуються тільки до міжнародних повітряних перевезень між державами-учасницями.

Міжнародно-правового регулювання вимагають питання про відповідальність за шкоду, заподіювану шумом авіаційних двигунів та в результаті подолання звукового бар'єра під час експлуатації надзвукових літаків.

Література

1. Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень: Закон України від 10.01.2002 № 2920-III (ред. від 18.10.2012) // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 41. – Ст. 549.
2. Особливості здійснення авіаційних перевезень / [А. П. Гетьман, Л. М. Герасіна, О. Г. Данильян та ін.]; за ред. В. Я. Тація. – Х.: Право, 2010. – 368 с.
3. Тимченко Л. Д. Відповідальність авіаперевізників / Л. Д. Тимченко, В. П. Кононенко // Право України. – 2004. – № 2. – С. 114-117.
4. Лукашук І. І. Відповідальність авіаперевізників: монографія / І. І. Лукашук. – Х.: Право, 2007. – 248 с.
5. Подальші шляхи розвитку авіаперевезень // Вісник Національної юридичної академії імені Ярослава Мудрого. – 2007. – № 39. – С. 1-12.

УДК 342.951

Капустяк І. О., Демченко Ю. О., студентки,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Юринець Ю. Л., к.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

Сучасний рівень розвитку світової спільноти характеризується активним процесом обміну інформацією та своєчасним наданням необхідних замовнику товарів та послуг. Транспорт є важливою складовою економіки країни, безперебійна робота якого забезпечує становлення та розвиток ринкових відносин. Особливе значення в транспортній системі України належить авіації, яка знаходиться в постійному процесі формування і розвитку.

Дане питання частково розглядалося в працях О. П. Альохіна, Н. В. Дараганової, А. В. Мілашевича, В. Г. Старкова та ін.

Основними напрямками діяльності цивільної авіації України є пасажирські перевезення; надання авіаційних послуг виконується авіацією загального призначення, потенціал якої є не достатньо реалізований.

Незважаючи на це в Україні спостерігається активне виникнення нових видів авіаробіт та послуг, що продиктовано світовими тенденціями розвитку суспільства. До таких видів належать: використання авіації силовими структурами, виконання приватних польотів, організація авіаційних шоу та використання авіації для відпочинку, а також розвиток ділової авіації.

Слід зазначити, що зараз через складну економічну та суспільно —