

Чигирин О. С., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ВТРАТА БАГАЖУ ТА ЙОГО ПРАВОВІ НАСЛІДКИ

Авіакомпанії всього світу вже довгі роки воюють з проблемою втрати багажу. Вона провокує безліч незручностей пасажирів і значно знижує рейтинг популярності відповідних авіаперевізників, що приносить їм колосальні фінансові втрати. Але якими б сучасними були методи обслуговування, реєстрації, упаковки і перевезення багажу, його втрата як і раніше залишається досить частою. Це зовсім не означає, що кожен рейс обов'язково повинен супроводжуватися втратою багажу. Безперервний потік пасажирів і людський фактор роблять свою справу. Адже з багажем працюють люди, а їм властиво помилятися. У більшості випадків багаж все-таки знаходиться, але пасажир отримує його пізніше, ніж хотілося б, а авіаперевізникам доводиться дорого платити за свої помилки [1].

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 XX 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)

Згідно з Конвенцією, дозволено застосовувати електронні проїзні та

перевізні документи і комп'ютерні засоби обробки даних, чим спрощено використання проїзних документів (пасажирських квитків, авіавантажних накладних), проїзний документ може видаватися як на одного, так і на групу пасажирів. Крім того, Конвенція встановлює вимогу про обов'язкове страхування, відповідно до якої авіаперевізники повинні надавати докази наявності договорів страхування, які гарантують одержання компенсації, а також забезпечувати відшкодування збитків без тривалого судового процесу [2, с. 123].

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 р. № 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 Міжнародної асоціацією повітряного транспорту (ІАТА).

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 кілограмів [3].

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. Григоров О. Конвенційні стандарти відповідальності повітряного перевізника та законодавча практика України / О. Григоров // Український щорічник міжнародного права. – 2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Ushchmp/2008/sections-/2008-2IL_practice_of_Ukraine.pdf.
2. Онищенко О. А. Тенденції розвитку міжнародного повітряного законодавства / О. А. Онищенко // Держава та регіони. – Серія «Право». – 2012. – № 1. – С. 241.
3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page>.

УДК 347:347.4(043.2)

Чубенко О. А., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ НАЙМУ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Найм (оренда) повітряного судна містить ряд особливостей порівняно із загальними положеннями про найм транспортних засобів. Проте в науковій літературі практично не висвітлюється ця проблематика - автори зазвичай лише коментують відповідні положення про найм транспортних засобів, які містяться у ЦК України, згадуючи при цьому, що повітряне судно також може бути предметом договору найму транспортного засобу.

Відповідно до ч. 1 ст. 798 Цивільного кодексу України (далі - ЦК) предметом договору найму можуть бути повітряні, морські, річкові судна, наземні самохідні транспортні засоби тощо [1, с. 230]. Дана стаття ЦК не дає визначення транспортного засобу. Але відповідно до п. 79 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України (далі – ПК) повітряним судном є апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні [2, с. 12]. Поняття має суто технічний характер і не надає правових характеристик повітряного апарату.

Повітряні судна поділяються на цивільні та державні. Саме таку класифікацію повітряних суден містить ПК України від 19.05.2013 р. Цивільне повітряне судно - це повітряне судно, що не належить до державних повітряних суден. Повітряне судно є державним, якщо воно застосовується у військовій, митній та прикордонній службі, службі