

наукові відкриття не стоять на місці і внаслідок технічного прогресу деякі акти стають застарілими і їх потрібно дещо оновлювати відповідно до часу, в якому ми живемо. Крім того, в космосі можуть виникати різні ситуації, а отже взаємопідтримка всіх держав є дуже важливою на шляху кращого дослідження всесвіту.

Література

1. Конвенція про реєстрацію об'єктів, що запускаються в космічний простір. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_253#Text
2. Шишка Р.Б. Правовий режим космічних об'єктів. *Юридичний вісник «Повітряне та космічне право»*. 2015. № 2 (35). С. 5-9.
3. Про космічну діяльність: Закон України від 15 лист. 1996 р. № 502/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/502/96-%D0%B2%D1%80#Text>

УДК 656. 072:347.763(043.2)

Гавва С.К., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Устинова І.П., к.ю.н., доцент

ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА АВІАКАТАСТРОФИ В МІЖНАРОДНОМУ ПРАВІ

Авіатранспорт має переваги, які дозволяють йому бути найзатребуванішим транспортом в усі часи в порівнянні з іншими видами транспорту. Основними перевагами є його швидкість пересування, яка дозволяє перетинати тисячу кілометрів за короткий час, високий рівень обслуговування, а також необмеженість у виборі країни, куди не завжди можна дістатися іншим видом транспорту. Однак паралельно зі збільшенням кількості повітряних перевезень постійно зростає і кількість авіакатастроф. Аварії літака призводять до серйозних, часто смертельних травм пасажирів і членів екіпажу, а також до значних майнових збитків. Як наслідок, виникають правовідносини, пов'язані з відшкодуванням шкоди, заподіяної життю та здоров'ю пасажирів. Крім того, одним з можливих наслідків великих авіакатастроф часто є банкрутство авіакомпанії і початок неплатоспроможності останньої, яка проявляється, зокрема, у нездатності компанії провести всі необхідні виплати потерпілим сторонам. Саме тому держави приєднуються до відповідних міжнародних конвенцій і зобов'язують кожну авіакомпанію авіаперевізника страхувати свою відповідальність на ліміт, мінімальна сума якого визначається

національним законодавством країни, на території якої виконуються пільги.

З цією метою було підписано кілька міжнародних документів про повітряне право для того, щоб врегулювати та контролювати відповідальність за авіакатастрофи. Найперша з них – Варшавська конвенція, підписана в 1929 році та ратифікована понад 150 державами світу. Стаття 17 цієї Конвенції передбачає, що перевізник відповідає за шкоду, яка спричинила загибель, поранення або будь-які інші тілесні ушкодження, яких зазнали пасажирів, якщо нещасний випадок, який заподіяв шкоду, стався на борту повітряного судна або під час зв'язку операцій з посадки та висадки. А стаття 18 регулює відносини, які виникають у разі шкоди, заподіяної в разі знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу або товару, якщо подія, яка завдала шкоди, мала місце під час повітряного перевезення [1]. За цією статтею Конвенції відповідальність також лежить на перевізнику. З цих положень стає відомо, що перевізник або авіакомпанія несе відповідальність за смерть або тілесні ушкодження пасажирів, а також за знищення багажу або товарів на борту літака, що зазнав нещастя.

Крім того, в 1961 році була підписана Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором. Беручи до уваги, що Варшавська конвенція не містить особливих правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не брали участь в якості Договірної Сторони в договорі про перевезення, держави, які підписали попередній акт змушені були удосконалювати правові норми цієї сфери [2].

Але ці та інші прийняті документи не змогли більш досконало врегулювати відповідальність у разі надзвичайної ситуації. Постає завдання створити єдиний приватно-правовий режим на міжнародному повітряному транспорті, кардинально не змінивши вже сталі правила і звичаї, тобто створити юридично нове, фактично не змінюючи старого. Задля цього 1999 року була підписана Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень або Монреальська конвенція. Захист пасажирів був першорядним фактором при розробці Монреальської конвенції. Режим Монреальської конвенції почав покладати відповідальність на перевізника, який є стороною Конвенції, для перевезення пасажирів та вантажів. Перевізники більше не можуть бути звільнені від відповідальності, оскільки вони передали в

аутсорсинг іншу авіакомпанію або перевізника, які не є стороною договору, укладеного перевізником та пасажиром, у випадку аварії літака. Монреальська конвенція також включає зобов'язання перевізників отримувати страховку в своїй країні. Страхового полісу має бути достатньо для покриття їх відповідальності згідно з Конвенцією. Це забезпечує пасажиром запевнення, що у випадку аварії літака перевізник зможе виконати своє зобов'язання сплатити компенсацію всім сім'ям жертв чи постраждалим [3].

Отже, два основних документи міжнародного повітряного законодавства – Монреальська конвенція та Варшавська конвенція. Монреальська конвенція створила єдиний режим міжнародного повітряного права. Однак той факт, що деякі країни ратифікували Варшавську конвенцію, а не Монреальську конвенцію, і навпаки, суттєво впливає на відповідальність за авіакатастрофи. Кілька держав вирішили лише ратифікувати Варшавську конвенцію, що завдає шкоди міжнародним авіаперевізникам. Таким чином, врегулювання цього питання досі залишається відкритим.

Література

1. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text (дата звернення 13.10.2020).

2. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_130#Text (дата звернення 13.10.2020).

3. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text (дата звернення 13.10.2020).

УДК 629.7 (043.2)

Галатенко К.В., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Устинова І.П., к.ю.н., доцент

АВІАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Україна є однією з країн світу, в якій авіакосмічна промисловість має досить високий рівень розвитку. В сучасному світі величезне значення в житті всього людства має авіація і космонавтика.