

Єряшов Є. К., старший викладач,
Шостак А. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут
Національний авіаційний університет, м. Київ

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ, ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ

Міжнародно-правове регламентування відносин з перевезення повітряним транспортом починається з Паризької конвенції про повітряну навігацію (1919 р.). Вона затвердила принцип суверенітету держави на повітряний простір над її сухопутною і водною територією та встановила право «мирного прольоту» іноземних повітряних суден у повітряному просторі інших держав.

Однак основи міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень закладені 1929 р., коли у Варшаві було підписано першу угоду в цій сфері. Це дало поштовх початку Варшавської системи. Сьогодні «документи Варшавської системи» (а саме так в юридичній та іншій спеціальній транспортній літературі називають комплекс нормативних актів у сфері договірних відносин повітряного транспорту) налічують вісім документів - конвенцій та змі-нювальних і доповнювальних їх протоколів. Це Варшавська конвенція 1929 р., Гаазький протокол 1955 р., Гвадалахарський протокол 1961 р., Гватемалський протокол 1971 р. і чотири Монреальських протоколи 1975 р. (Протоколи № 1-4). Вони створили уніфікований правовий комплекс, що розвивається в часі, визначає та регулює загальні правила й умови, що належать до договору перевезення. Перший документ підписаний 1929 р., останній - 1975 р.

Документи Варшавської системи не варто розглядати як єдиний нормативний акт. Одні держави беруть участь лише у Варшавській конвенції 1929 р., інші - у Варшавській конвенції, зміненій Гаазьким протоколом 1955 р., треті приєдналися до Конвенції, зміненої іншими протоколами. Тому більшість держав, що визнають і застосовують Варшавську систему, беруть участь або у Варшавській конвенції та Гаазькому протоколі, або у Варшавській конвенції, зміненій Гаазьким протоколом і Гвадалахарською конвенцією 1961 р. Найбільше держав (136) є учасниками Варшавської конвенції, зміненої Гаазьким протоколом 1955 р. Щоправда, 86 з них одночасно приєдналися до Монреальської конвенції 1999 р. і під час міжнародних перевезень зобов'язані застосовувати положення саме цієї Конвенції.

Отже, існує різноманіття правового поля та нормативних актів міжнародних повітряних перевезень і держав - учасників окремих нормативних актів Варшавської системи. Змінена тим або іншим

протоколом Варшавська конвенція є самостійним нормативним актом. Їх об'єднує тільки одне: в основі будь-якого документа системи покладена Варшавська конвенція.

Варшавська конвенція набула чинності 13 лютого 1933 р. на 90-й день після ратифікації угоди п'ятьма державами, котрі підписали Конвенцію. Вона підлягає обов'язковій ратифікації державами, що до неї приєднуються (стаття 37). Конвенція складена в одному примірнику французькою мовою (стаття 36). Ратифікаційні грамоти депонуються в архівах МЗС Польщі. Конвенція ратифікована ЦВК Союзу РСР 7 липня 1934 р. Ратифікаційна грамота депонує у Варшаві 20 серпня 1934 р.

Кожна держава може денонсувати Конвенцію, повідомивши про це Уряд Польської Республіки. Денонсування Конвенції для держави, яка офіційно повідомила про це, настає через шість місяців після зазначеного повідомлення (стаття 39).

Особливістю Варшавської конвенції є те, що вона в одній угоді регулює і договір міжнародного перевезення вантажу, і договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу. В цьому сенсі Конвенція унікальна в системі правового регулювання міжнародних перевезень пасажирських перевезень або мають загальний характер.

З усіх інших видів транспорту міжнародні правові системи відособлені: одні конвенції присвячені відносинам з міжнародного перевезення багажу, інші - з перевезенню вантажу.

На 1 січня 2008 р. державами, які беруть участь тільки у Конвенції (з урахуванням Гаазького протоколу 1955 р.), є Афганістан, Алжир, Ангола, Аргентина, Австралія, Азербайджан, Багамські Острови, Бахрейн, Бангладеш, Білорусь, Камбоджа, Чилі, Конго, Коста-Рика, Кот-Д'Івуар, КНДР, Фіджі, Габон, Гана, Гренада, Гватемала, Гвінея, Індія, Ірак, Іран, Ізраїль, Казахстан, Киргизстан, Лаос, Лесото, Лівія, Ліхтенштейн, Маврикій, Марокко, Науру, Непал, Нігер, Папуа - Нова Гвінея, Філіппіни, Російська Федерація, Руанда, Самоа, Сенегал, Сербія, Чорногорія, Сейшельські Острови, Острови Соломона, Шрі-Ланка, Судан, Суринам, Свазіленд, Того, Тринідад і Тобаго, Туніс, Туреччина, Україна, Узбекистан, Венесуела, В'єтнам, Йемен, Замбія, Зімбабве.

Сучасні тенденції розвитку міжнародних повітряних перевезень засвідчують, що кількість держав - учасників Варшавської конвенції (з доповнючими її протоколами) буде неминуче й неухильно зменшуватися. Це пов'язано зі сучасною уніфікацією норм, які регулюють повітряні перевезення, - з набуттям чинності Монреальської конвенції 1999 р.

Література

1. Малеев Ю. М. Міжнародне повітряне право: питання теорії та практики / Ю. М. Малеев. – М.: Юрид. лит., 2002. – 215 с.
2. Бордунов В. Д. Правове регулювання міжнародних польотів цивільних

повітряних суден / В. Д. Бордунов, А. І. Котов, Ю. М. Малєєв. – М.: Наука, 1988. – 209 с.

3. Волков М. М. Повітряне право: навч. посіб. – Вип. 1 (частина спеціальна). – Л.: Ленкнига, 1975. – 50 с.

УДК 341:347.763:656(043.2)

Жмур Н. В., к.ю.н.,
Желяк А. А., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВЗАЄМОДІЇ ТРАНСПОРТУ У ЗМІШАНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

В останні десятиріччя все гострішою стає необхідність врегулювання прямих змішаних перевезень вантажу. Змішані перевезення являють собою перевезення вантажів, використовуючи тільки один транспортний документ, за участі не менше двох різновидів транспорту в якості перевізників. Вантажовідправник при цьому звільняється від потреби передавати вантаж з першого транспорту на другий, при цьому укладаючи з кожним перевізником окремих договір. За кордоном такий вид перевезень називають ще мультимодальних. Такий вид був запропонований тільки в сімдесятих роках, а до цього всі компанії займалися виключно одновидовими перевезеннями. Тепер послуги в даній сфері націлені на потреби вантажу. Змішані перевезення є більш складними в порівнянні з перевезеннями, роздробленими за видами транспорту. Однак вони набагато простіше для клієнтів, так як відправник і одержувач вантажу працює з одним оператором, що пропонує цілий ряд послуг. Клієнтам немає потреби домовлятися з операторами кожного окремого виду транспорту, а також перевізниками, які працюють по всьому ланцюгу [1, с. 14-15].

Змішані перевезення регулюються у правовому аспекті транспортними статутами та кодексами. Транспортування здійснюється за загальною для всіх видів транспорту схемою. Відправник вантажу укладає договір з першим перевізником на все перевезення, після чого отримує примірник спеціальної транспортної накладної. Другий примірник буде супроводжувати вантаж на всьому шляху слідства.

Міжнародні змішані перевезення являють собою транспортування із застосуванням не менше двох різновидів транспорту, наприклад, це може бути морський і автомобільний. Даний спосіб транспортування вантажу з високим ступенем ефективності застосовуємо для доставки товарів майже в будь-яку точку планети. При такому вигляді транспортування до процесу