

час перевезення існує найбільший ризик виникнення непередбачуваних ситуацій, спричинених зовнішніми факторами. Враховуючи високий рівень відповідальності, що передбачає відповідальність і перевізника, і вантажовідправника з отримувачем, дуже важливим є дотримання усіх вимог до оформлення та перевезення такого вантажу.

Література

1. Нормативно-правові акти у сфері перевезень небезпечних вантажів. URL: <https://mtu.gov.ua/>
2. Осмолівська О. Правове регулювання перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом. URL: <https://yur-gazeta.com>
3. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06 квіт. 2000 р. № 1644-III. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua>

УДК 347.822.4 (043.2)

Жуда В.І., здобувачка вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Поліщук І.В., старший викладач

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКА У МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

Міжнародне повітряне право визначають як галузь міжнародного публічного права, у межах якої об'єднуються спеціальні юридичні принципи і норми, які визначають правове становище повітряного простору для літальних апаратів, які в ньому знаходяться [1]. 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. Окремим аспектом проблеми відповідальності у міжнародному повітряному праві є відповідальність 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, що 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 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 [2, с. 57].

Згідно Варшавської конвенції 1929 р. перевізник несе відповідальність за шкоду, яка виражається у смерті та будь-якому тілесному ушкодженні пасажира, у знищенні, втраті чи пошкодженні багажу та вантажів, а також у спізненні при перевезенні. Перевізник не несе відповідальності, якщо він підтвердить, що ним були здійснені всі необхідні заходи для того, щоб уникнути нанесення шкоди, чи що такі заходи здійснити було неможливо. Якщо ж перевізник доведе, що провина потерпілої особи була причиною нанесення шкоди чи сприяла цьому, він може бути звільнений від відповідальності або відповідальність може бути обмежена. За договорами Варшавської системи встановлені максимальні межі відповідальності авіаперевізника (обмеження відповідальності по сумі), в основу відповідальності покладено презумпція вини. Перевізник має право укласти з пасажиром, відправником або одержувачем багажу чи вантажу угоду про підвищення меж відповідальності, але не про їх зниження. Регламентуються також процедурні питання відшкодування шкоди та збитків. Проте, максимальна межа відповідальності має тенденцію до збільшення. Так, Монреальська угода 1966 р. збільшила цю межу до 75 тис. доларів США.

Основними джерелами міжнародного повітряного права стали багатосторонні міжнародні договори. У 1965 р. у Гаазі було прийнято Протокол про зміну Варшавської конвенції 1929 р., який вніс деякі доповнення до Конвенції. А 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 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. Положення Протоколу застосовуються тільки до міжнародних повітряних перевезень між державами-учасницями [3].

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. та Монреальським протоколом 1978 р. Римська конвенція 1952 р. обмежує обсяги відшкодування в залежності від ваги повітряного судна. Відповідальність несе експлуатант повітряного судна (особа, яка використовує судно в момент нанесення шкоди). Під шкодою розуміють смерть, тілесні ушкодження і шкоду, заподіяну майнові в результаті фізичного впливу корпусу судна чи предмета, що з нього випав. Монреальський протокол 1978 р. збільшив межі відповідальності та запровадив умовну одиницю «спеціальні права запозичення», встановивши максимальну суму відповідальності у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням у 125 тис. спеціальних прав запозичення (близько 158 тис. дол. США) за кожен особу, що загинула або зазнала тілесних ушкоджень.

Питання відповідальності авіаперевізника пов'язані з міжнародним характером авіаперевезень, які здійснюються в міжнародному сполученні, тобто коли повітряні судна, вилітаючи з однієї країни, здійснюють посадку в іншій країні, а сторонами договору міжнародного перевезення частіше за все є представники різних країн, тому питання відповідальності перевізника регулюється не тільки міжнародними нормативними актами (багатосторонніми та двосторонніми угодами) у сфері цивільної авіації, а й національним законодавством, яке має реагувати на зміни в міжнародних угодах.

Література

1. Войціховський А.В. Міжнародне право: підручник. Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2020. 544 с.
2. Цірат Г. Джерела міжнародного приватного повітряного права. *Юридична Україна. Питання розвитку приватного права*. 2012. № 6. С. 56-61.
3. Відповідальність у міжнародному повітряному праві та мирні засоби розв'язання міжнародних спорів. URL: https://arm.naiu.kiev.ua/books/mg/lectures/lecture_8.html.

УДК 349 (043.2)

Клімук О.О., здобувачка вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Жмур Н.В., к.ю.н., доцент

ПРАВОВИЙ СТАТУС ФЕРМЕРСЬКИХ ГОСПОДАРСТВ

Варто відзначити, що Україна – це досить велика аграрна держава. Її сільське господарство є однією з основних галузей матеріального