

Гаврутенко А. А., викладач правознавства,
сmt. Попільня, Житомирська обл.
Гільова К.О., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

КОНВЕНЦІЯ ПРО УНІФІКАЦІЮ ДЕЯКИХ ПРАВИЛ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Стрімкий розвиток цивільної авіації, її вихід на міжнародний ринок та процес інтеграції України в Європейський Союз зумовили нагальну потребу реструктуризації системи надання послуг з авіаперевезень, яка стосувалася, в першу чергу, законодавчого забезпечення. Важливим кроком нашої держави на шляху реалізації завдань щодо підвищення рівня безпеки польотів та посилення захисту інтересів споживачів під час міжнародних повітряних перевезень і справедливої компенсації в разі настання авіаційних подій стало приєднання у 2008 році до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція 1999 р.).

Монреальська конвенція (далі – Конвенція) посідає особливе місце в системі нормативно-правових актів, які регулюють діяльність цивільної авіації. Конвенція фактично є вдосконаленим та консолідованим міжнародним нормативним актом, що створює єдиний правовий режим для країн-учасниць на основі уніфікації міжнародних правил повітряних перевезень, що були закладені у Варшавській системі міжнародних повітряних перевезень.

Причиною приєднання до Конвенції стала невідповідність потребам сьогодення соціальних та економічних стандартів щодо меж відповідальності, встановлених у рамках Варшавської Конвенції 1929 року: довготривалого розгляду претензій, що шкодить репутації повітряного транспорту в цілому; встановлення державами різних меж відповідальності; необхідність консолідації усього наявного конвенціонального механізму з питань повітряних перевезень, а також імплементація міжнародної практики стосовно повітряного транспорту, що склалася протягом певного часу.

Розгляд положень Конвенції дозволяє прокоментувати, що одним із найсуттєвіших наслідків її прийняття є посилення системи відповідальності авіаперевізника за шкоду нанесену в разі смерті чи тілесного ушкодження пасажирів, а також втрату чи пошкодження багажу та вантажу [1]. Необхідність такого посилення відповідальності назрівала досить давно, оскільки Варшавська конвенція потребувала модернізації, до неї постійно вносилися зміни, зростали розміри компенсацій, проте все це не відповідало вимогам тогочасного ринку міжнародних повітряних перевезень [2, с. 13].

Посилення рівня відповідальності з боку авіаперевізників відповідно до положень Конвенції стане істотним фактором для підвищення рівня безпеки польотів в Україні та, як наслідок, буде сприяти конкурентоспроможності національних авіаперевізників на світовому ринку.

Визнання сучасних світових стандартів безпеки повітряного сполучення, що лягли в основу Конвенції, стане серйозним стимулом для національних авіакомпаній щодо реального підвищення безпеки польотів, в першу чергу, шляхом встановлення більш жорстких нормативів проведення страхування авіаційних ризиків. У Конвенції простежується новий суттєвий підхід щодо захисту перевізника від впливу наслідків небажаних подій під час польоту. Так, зокрема, у ст. 50 закріплено норми, якими врегульовуються питання відповідальності перевізника на випадок настання авіаційних ризиків [1].

Приєднання до Конвенції викликало певні невідповідності чинного законодавства та підзаконних нормативних актів даній конвенції, що, в свою чергу, спричинило плутанину в тлумаченні норм та визначенні меж відповідальності авіаперевізника. З метою усунення цих розбіжностей у 2012 році внесено зміни до Правил повітряних перевезень вантажів, а також затверджені в новій редакції Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу. До зазначених документів внесені всі зміни і доповнення, яких бракувало українському законодавству. Особливо це стосується розділів Конвенції по відношенню лімітів надання захисту відповідальності – 113,000 СПЗ, а також вимоги щодо компенсації в разі затримки рейсу чи втрати багажу [3; 4].

Суттєвим зрушенням у розвитку стабільного нормативно-правового поля у сфері цивільної авіації, в цілому, та авіаційного страхування, зокрема, може стати прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», який розроблений відповідно до вимог Конвенції, змін, внесених Повітряним Кодексом України 2011 р. та міжнародної практики щодо страхування відповідальності експлуатанта аеропорту та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування. Відповідно до положень зазначеного проекту передбачається встановлення нових розмірів страхових сум відповідальності авіаційного перевізника, а також введення нових видів обов'язкового авіаційного страхування:

- страхування відповідальності аеропорту та сертифікованих суб'єктів наземного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам;
- страхування відповідальності організацій, що надають послуги з аеронавігаційного обслуговування за шкоду, заподіяну третім особам [5].

Як висновок, варто зазначити, що прийняття Монреальської конвенції сприяло відновленню необхідного для міжнародної системи повітряного

транспорту рівня однакових правил, що стосуються міжнародного перевезення пасажирів, багажу та вантажу. Приєднання України до Конвенції забезпечує гармонізацію національних правових норм із законодавством Євросоюзу. Підтвердженням цього слугує внесення змін до Правил повітряних перевезень вантажів та затвердження нових Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу. Такі зміни в українському законодавстві демонструють максимальну імплементацію міжнародних норм у внутрішнє законодавство, що знаходить свій вплив не лише у процесі регулювання міжнародних авіаперевезень, а і внутрішніх перевезень пасажирів, багажу та вантажу.

Література

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 12 жовтня 1929 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>
2. Шапенко Л. О. Правове регулювання страхових ризиків в цивільній авіації / Л. О. Шапенко // Наука і молодь. Гуманітарна серія: зб. наук. праць / редкол. М. С. Кулик [та ін.] – К.: НАУ, 2013. – С. 11-14.
3. Про затвердження змін до правил повітряних перевезень вантажів: Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 № 728 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z2118-12>
4. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 № 735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>
5. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 № 1535 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mtu.gov.ua/ru/alias_50/24302.html

УДК 347.8; 379.85 (043.2)

Головко С. Г., к.і.н., доцент,
Количева Ю. О., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ КОСМІЧНОГО ТУРИЗМУ В МІЖНАРОДНОМУ КОСМІЧНОМУ ПРАВІ

У сучасному світі туризм є однією з найбільш прибуткових галузей діяльності зовнішньої економіки країн світу. Незважаючи на те, що міжнародний туризм є відносно молодою галуззю, він займає важливе місце на світовому ринку.