

влади, службами Міністерства внутрішніх справ України, суб'єктами господарювання та підрозділами ОВС з централізованого постачання матеріально-технічних ресурсів для задоволення потреб під час виконання органами внутрішніх справ своїх обов'язків і завдань, визначених Законом України «Про міліцію». Окрім того, допустимі в порядку та у спосіб, що передбачені законом, інші джерела такого постачання, які потребують внутрішнього та зовнішнього контролю.

УДК 347.463 (043.2)

Самойленко Г. В., к.ю.н., доцент,
Запорізький національний університет, м. Запоріжжя

БЕЗПЕКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПАСАЖИРІВ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ ЯК УМОВА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ ТА ОБ'ЄКТ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ

Авторський підхід до визначення теми дослідження зумовили події, які мали місце останнім часом у сфері перевезень пасажирів повітряним транспортом. Вона викликає дискусії серед цивілістів. Чи слід визнавати умову про безпеку умовою договору перевезення пасажирів чи категорія «безпеки» є вимогою до діяльності транспорту, передбаченою нормативно-правовими актами.

Виходячи з того, що доктрина цивільного права орієнтована на диспозитивність в регулюванні приватноправових відносин, тим не менше визнає джерелами цивільно-правового регулювання ЦК України та інші нормативно-правові акти, які мають явний імперативний характер.

Книга 2 ЦК України, присвячена особистим немайновим правам фізичної особи внесла «свіжу течію» в розуміння самих цивільних (приватних) правовідносин та способів, засобів їх регулювання. Приватність вийшла на перший план поруч з особистими немайновими правами фізичної особи. Тож ми не можемо тепер говорити окремо про особисті немайнові права фізичної особи і окремо про зобов'язальні правовідносини. Вектор спрямованості приватного права змушує віднаходити прояв перших в останніх. За таких обставин не є договір перевезення пасажирів договором, за яким перевізник має лише обов'язок «доставити» а пасажирів «сплатити вартість».

На сьогоднішній день ми можемо і вже зобов'язані говорити про роль транспорту в житті людини, який цивілістика визнає джерелом підвищеної небезпеки і водночас засобом реалізації права людини на свободу пересування.

Відповідно до положень ст. 313 ЦК України фізична особа (людина) має право на свободу пересування. І вже очевидним і беззаперечним є твердження про визнання даного права (свободи, яка є безумовною) таким, яке особа реалізує в тому числі через договір перевезення пасажирів.

Право особи на свободу пересування корелюється в договорі перевезення пасажирів з іншими природними правами людини – право на життя та здоров'я.

Питання стає ще більш актуальним в ситуації розуміння того, що людина (особа), яка уклала договір перевезення пасажирів, є, по суті, заручником транспортної системи. В результаті маємо ситуацію, коли пасажир практично «ввіряє» своє життя та здоров'я перевізнику. Ступінь довіри ролі не грає.

Важливе значення має ступінь ризиків і ступінь безпеки здійснення перевезень. Щодо забезпечення безпеки на повітряному транспорті наразі діє Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації, затверджена Законом України від 20 лютого 2003 року.

Закон дає визначення, що авіаційна безпека – комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність.

На міжнародному рівні сприянню забезпечення безпеки при здійсненні пасажирських перевезень повітряним транспортом спрямована діяльність ряду міжнародних організацій.

Так, у 1944 р. створено міжурядову спеціалізовану установу – Міжнародну організацію цивільної авіації (далі – ІКАО), яка почала функціонувати у 1947 р. До її складу ввійшло понад 160 країн світу. ІКАО досліджує проблеми організації міжнародної цивільної авіації, повітряних трас, створення аеропортів і аеронавігаційних засобів, розробляє міжнародні стандарти для конструювання й експлуатації повітряних суден, правила з використання устаткування, засобів зв'язку і контролю над польотами і т.д.

Конструкція договору перевезення пасажирів зумовлює підвищені вимоги до діяльності перевізника. Звичайно, що питанням мінімізації ризиків в діяльності авіаперевізника в нашій державі приділяється значна увага. Тим не менше, події останніх десяти років свідчать, що мінімізація ризиків суто технічних, не виключає інших ризиків, які зменшують ступінь безпеки при перевезенні пасажирів повітряним транспортом. Так, відома практика в Україні щодо «преміювання» пілотів за економію палива, що змушує останніх безпідставно ризикувати. Прикладом може слугувати трагедія, яка сталася 22.08.2006 р. Російський Ту-154, який здійснював рейс із Анапи до Санкт-Петербурга, вирішив обійти грозовий фронт зверху,

замість облітання його збоку, внаслідок чого літак звалився в плоский штопор. Загинуло 170 осіб [1].

Трагедія, яка сталася у липні 2014 року – збитий літак Боїнг 777 викликала ряд роздумів. Чому взагалі малайзійський лайнер летів над зоною збройного конфлікту? Аналіз польотів свідчить, що польоти над конфліктними регіонами давно є нормальною практикою для комерційної авіації: літаки постійно літають над Іраком, Лівією, Сирією. У міжнародних організацій немає прав «закривати» повітряний простір суверенних держав для авіакомпаній, за винятком Ради Безпеки ООН. Авіаперевізники ж посилаються на відсутність заборони польотів над даними територіями.

Встановлення правил безпеки польотів – не сфера цивільного права. Проте, ми не можемо не говорити, що безпека є однією з найголовніших умов досліджуваного договору, оскільки нас цікавить не лише переміщення «тіла» у просторі, але й безпека особи (особливо що стосується життя та здоров'я).

Яке ж значення має ступінь вжиття заходів безпеки пасажирів з точки зору цивільного права? Відповідь, на жаль, є негативною. Авіаперевізник відповідає за життя та здоров'я пасажирів в межах, встановлених Монреальською конвенцією 1999 року, що не додає безпеки пасажирів.

Література

1.Авіакатастрофа під Донецьком: топ 8 українських трагедій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://techno.bigmir.net/technology/1531783-Aviakatastrofa-pod-Doneckom--TOP-8-ukrainskih-tragedij>

УДК 347.454.3 (043.2)

Ситнік О. М., здобувач,

НДІ приватного права і підприємництва
імені Ф. Г. Бурчака НАПрН України, м. Київ

СПІРНІ ПИТАННЯ В ПІДХОДАХ ДО ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОБУТОВИХ ВІДНОСИН МІЖ ЦИВІЛЬНИМ ТА СПОЖИВЧИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

Перш ніж розпочати аналіз спірних моментів у правовому регулюванні відносин за договором побутового підяду, доцільно зазначити, що, виходячи зі змісту ч. 1 ст. 1 ЦК України (цивільним законодавством регулюються особисті немайнові та майнові відносини (цивільні відносини), засновані на юридичній рівності, вільному волевиявленні, майновій самостійності їх учасників [1]), стає зрозумілим, що цивільне законодавство регулює виключно цивільні відносини.