

## **Тема: Міжнародні повітряні перевезення.**

- 1 Характеристика міжн.повітр.перевезень, їх особливості.
- 2.Регламентация комерційних прав авіакомпаній
3. Чикагська конвенція про міжнародну цивільну авіацію
4. Варшавська та Монреальська правові системи.

У сучасних умовах важливим засобом міжнародного обміну між державами є авіація. Швидкість, комфорт, можливість перевезення пасажирів та вантажів практично у будь-яку державу призвели до розвитку цивільної авіації так, що вона стала однією із головних транспортних галузей світу. Дослідники відмічають головну перевагу повітряних перевезень – швидкість перевезення, що має переважне значення за умови великої відстані перевезень, коли залізничний та автомобільний транспорт втрачають свою конкурентоспроможність.

Здійснення повітряних перевезень пасажирів та їх багажу і вантажів регулюється як національним законодавством окремих країн, так і міжнародними угодами. До внутрішніх нормативних актів, у першу чергу, слід віднести: норми Цивільного кодексу України; Повітряного кодексу України; Правила повітряних перевезень вантажів; Правила повітряних перевезень пасажирів та багажу та ін. Серед міжнародно-правових актів слід назвати Монреальську Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 року, що практично замінила аналогічну Варшавську конвенцію 1929 року та Чиказьку конвенцію про міжнародну цивільну авіацію 1944 року.

Авіаційні перевезення, так само як і транспортні взагалі, пов'язані з чітким виконанням встановлених правил та положень, а тому норми вказаних нормативних актів мають переважно імперативний характер. Коли ми проаналізуємо внутрішнє законодавство окремих країн, то воно містить мало спеціальних колізійних норм для регулювання міжнародних повітряних перевезень. Крім того, загальна доктрина договірних відносин дає

можливість під час вирішення правових питань застосувати принцип автономії волі, що дає можливість сторонам договору повітряного перевезення за визначених умов обирати правопорядок.

Авіаперевезення (АП) мають практично необмежені можливості щодо встановлення повітряних мостів між всіма континентами планети, специфічні технічні і експлуатаційні характеристики повітряних суден обумовили ряд принципіальних особливостей міжнародних повітряних перевезень. Вони стосуються організаційно-технічних аспектів забезпечення діяльності повітряного транспорту, правової системи регулювання порядку використання повітряного простору, експлуатації повітряних суден. Ці особливості також пов'язані також з характером міжнародних повітряних перевезень, встановлення умов договорів перевезення вантажів та транспортної документації, функціонування системи продажу перевезень, встановлення правил та процедур міжнародних повітряних перевезень.

### **Міжнародні організації з повітряного транспорту.**

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), яка була створена в 1944 році з метою забезпечення ефективного розвитку світової авіатранспортної системи, а також для розробки основ регулювання безпеки авіації.

[Міжнародна організація цивільної авіації](#) – заснована відповідно до Чиказької конвенції про цивільну авіацію 1944 року, є спеціалізованою установою ООН, що займається організацією і координацією міжнародного співробітництва держав у всіх аспектах діяльності цивільної авіації. Учасниками ІКАО є біля 190 держав, у тому числі на основі правонаступництва й Україна. СРСР вступив в ІКАО 10 листопада 1970 року. Штаб-квартира розташована у місті Монреаль (Канада). Штаб-квартира ІКАО розташована у м. Монреаль (Канада).

З 9 вересня 1992 року Україна стала членом ІКАО, приєднавшись до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію ([заява Прем'єр-міністра України від 28.07.1992 Уряду США про приєднання України до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію \(Чикаго, 07.12.1944\)](#))

Крім Чиказької конвенції Україна є Стороною:

28 багатосторонніх інструментів міжнародного повітряного права під егідою ІКАО, включаючи

Угоду про транзит при міжнародних повітряних сполученнях (м. Чикаго, 1944 р.),

Кодифіковану Конвенцію про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, яка з 06.05.2009 замінила собою в Україні так звану “Варшавську систему” (остання складається Конвенції з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (м. Варшава, 1929 р.), Протоколу про зміни до Варшавської конвенції 1929 року (м. Гаага, 1955 р.), Конвенції конвенції, що доповнює Варшавську конвенцію 1929 року (м. Гвадалахара, 1961 р.),

5 конвенцій та Монреальського протоколу (1971 рік), що охоплюють різні аспекти авіаційної безпеки, боротьби з незаконним захопленням повітряних суден.

В Києві функціонують два Європейських регіональних навчальних центри ІКАО:

1. Центр з авіаційної безпеки (на базі ДМА «Бориспіль» та Національного авіаційного університету) - з 1996 року.
2. Центр з підготовки державних інспекторів з безпеки польотів та державних інспекторів з питань льотної придатності цивільних повітряних суден (на базі Національного авіаційного університету) - з 2001 року.

Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) - одна з найбільш представницьких міжурядових організацій, що мають статус спеціалізованих установ ООН. ІКАО існує з 4 квітня 1947 р., коли набула чинності Чиказька конвенція 1944 р., ч. П якої є її Статутом.

Характеристика Статуту ІКАО. Особливу групу утворюють у Статуті ІКАО норми, що забезпечують функціонування організаційно-правового механізму цієї Організації. Саме вони визначають, які органи має у своєму розпорядженні ІКАО, в якій залежності та підлеглості вони знаходяться, якими методами вони можуть користуватися для здійснення своїх функцій, в якій організаційній формі повинні здійснювати свою діяльність. Загалом Статут ІКАО зумовлює порядок членства, структуру й організацію роботи органів, застосування правил процедур, уніфікації правил міжнародної аеронавігації, спрощення формальностей, ухвалення поправок до Чиказької

конвенції, розробки й ухвалення нових конвенцій, вирішення суперечок і розбіжностей між державами-членами, надання технічної допомоги, сприяння розвитку міжнародного повітряного транспорту та здійснення адміністративної діяльності ІКАО.

Цілі та завдання ІКАО вказані в ст. 44 Чиказької конвенції 1944 р. Ними є: створення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усьому світі; заохочення конструювання й експлуатації повітряних суден, створення і розвиток повітряних трас, аеропортів і аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації; задоволення потреб народів світу в безпечному, регулярному, ефективному й економічному повітряному транспорті; запобігання економічним втратам, що зумовлені безрозсудною конкуренцією; сприяння безпеці польотів.

Функції та компетенція ІКАО мають спеціальний характер. ІКАО виконує координаційні, оперативні, контрольні, регулюючі й арбітражні функції. Для їх здійснення ІКАО наділена спеціальною компетенцією, тобто правом ухвалювати рішення або брати участь у вирішенні питань міжнародної аеронавігації і міжнародного повітряного транспорту.

Членство в ІКАО. Щоб стати членом ІКАО, досить підписати Чиказьку конвенцію і направити депозитарію Конвенції (США) повідомлення про приєднання певної держави до Конвенції. На 30-й день з моменту отримання повідомлення урядом США приєднання набуває чинності, про що депозитарій повідомляє всіх учасників Конвенції. Розрізняють первинних членів ІКАО і тих, що приєдналися. До перших відносять держави, що брали участь у конференції 1944 р. та підписали Чиказьку конвенцію після її завершення. До других належать держави, що приєдналися до Конвенції після набуття нею чинності.

Стосовно припинення членства в ІКАО, то воно може настати у випадку заяви держави про денонсацію нею Чиказької конвенції через рік після повідомлення про денонсацію уряду США. Автоматично держава перестає бути членом ІКАО при її виключенні з ООН, якщо при цьому немає прямих вказівок Генеральної Асамблеї ООН про доцільність збереження цієї держави як члена ІКАО.

Структура ІКАО - це сукупність її постійних органів, утворених на підставі та відповідно до Статуту. До них належать: Асамблея; Рада; Аеронавігаційна комісія; Авіатранспортний комітет; Юридичний комітет; Комітет зі спільної

підтримки аеронавігаційного забезпечення; Фінансовий комітет; Комітет з незаконного втручання в діяльність цивільної авіації; Секретаріат.

Найвищий орган ІКАО-Асамблея, що скликається один раз у три роки для визначення основних напрямів діяльності ІКАО у сфері міжнародної аеронавігації і міжнародного повітряного транспорту. У роботі Асамблеї беруть участь усі члени ІКАО.

Рада ІКАО - виконавчий, постійно діючий орган Організації, втілює у життя рішення Асамблеї та керує поточною діяльністю в період між сесіями ІКАО.

Розробка, ухвалення та застосування стандартів ІКАО. Для гарантування безпеки міжнародних польотів важливе значення має створення однакового технологічного режиму, що можливо тільки на основі одноманітних правил міжнародної аеронавігації. Цю роботу сьогодні здійснює ІКАО через ухвалення техніко-нормативних документів, що містять техніко-юридичні вимоги до повітряних суден, їх екіпажу й аеронавігаційних служб. Ці вимоги відображаються в стандартах, практиці, що рекомендується, правилах для аеронавігаційних служб, рекомендаціях і процедурах. Хоча техніко-юридичні вимоги і розпорядження, в якій би формі вони не закріплювалися, є рекомендаційними, між ними існує чітка ієрархія. Стандарт містить вищі еталонні вимоги, яких потрібно дотримуватись на користь безпеки міжнародної аеронавігації, чого не можна сказати про вимоги практики, що рекомендується. Стандарти і практика, що рекомендується, оформляють у вигляді Додатків до Чиказької конвенції.

Європейська конференція цивільної авіації (ЄКАКІ2в) була створена в квітні 1954 р. на Страсбурзькій конференції. '

Основним завданням ЄКАК є розгляд і вирішення проблем, пов'язаних з діяльністю повітряного транспорту.

Членами ЄКАК є держави - учасники Страсбурзької конференції 1954 р. Відповідно до ст. 2 Статуту, вступ в ЄКАК інших європейських держав відбувається із загальної згоди всіх її членів.

Головними органами ЄКАК є: Пленарна комісія; Координаційний комітет; постійні комітети.

Пленарна комісія - вищий орган ЄКАК. Сесії її, як правило, скликаються щорічно. Раз у три роки вона обирає президента, віце-президентів ЄКАК і

голів постійних комітетів, визначає загальну робочу програму і затверджує бюджет організації на наступні три роки; Пленарна комісія приймає більшістю голосів рекомендації, резолюції й інші рішення, що повинні бути схвалені державами-членами (ст. 1 Статуту). Надзвичайні сесії Пленарної комісії можуть бути скликані з ініціативи президента ЄКАК або за вимогою трьох держав-членів.

Координаційний комітет здійснює керівництво поточною діяльністю ЄКАК між сесіями. У його склад входять президент, віце-президенти та голови постійних комітетів. Збирається для розгляду питань поточної діяльності за ініціативою президента один раз на рік.

З питань спрощення формальностей ЄКАК прийняла чимало рекомендацій з метою скорочення часу на оформлення пасажирів, багажу та вантажів в аеропорті.

У технічній сфері ЄКАК здійснює систематизацію і стандартизацію загальних технічних вимог до нового авіаційного обладнання, включаючи системи аеронавігації і зв'язку, вивчає питання безпеки польотів і статистику льотних подій. У цій сфері ЄКАК також виробила текст Багатосторонньої угоди про видачу сертифікатів на придатність До польотів імпортованих повітряних суден.

Важливо зазначити, що країни - учасники ЄКАК нерідко намагаються в рамках її повноважень розв'язати проблеми, породжені гострою конкурентною боротьбою за володіння західноєвропейським ринком авіаперевезень між авіакомпаніями держав - членів ЄКАК. Однак заходи, що рекомендуються, найчастіше не виконують самі держави, тому вони не можуть дати бажаних результатів.

Європейська організація по гарантуванню безпеки аеронавігації (Євроконтроль<sup>126</sup>) була утворена в 1960 р. на підставі Конвенції про співпрацю у сфері аеронавігації, підписаної Бельгією, Великою Британією, Нідерландами, Люксембургом, Францією і ФРН з метою вдосконалення управління повітряним рухом над територією Західної Європи.

Цілі Євроконтролю: визначення загальної політики відносно структури повітряного простору, засобів аеронавігації, уніфікація правил польотів і діяльності наземних аеронавігаційних служб.

Найвищий представницький орган - Постійна комісія з гарантування безпеки аеронавігації, в якій представлені всі держави-члени. Рішення Комісії обов'язкові для держав-членів.

Виконавчий орган - Агентство по безпеці аеронавігації, цілями якого є гарантування безпеки польотів цивільних і військових повітряних суден.

Африканська комісія цивільної авіації (АФКАК) була утворена у 1969 р. в Аддис-Абебі (Ефіопія). Членство в АФКАК обумовлене членством в Африканському Союзі та зацікавленістю в діяльності Економічної комісії ООН для Африки.

Цілі: сприяння виробленню загальної політики держав-членів у сфері цивільної авіації, сприяння ефективнішому використанню і вдосконаленню африканського повітряного транспорту, сприяння в застосуванні авіаційних регламентів ІКАО, сприяння застосуванню тарифів, які стимулюють розвиток повітряних перевезень в Африці.

Найвищий орган - пленарна сесія, яка обирає президента та чотирьох віцепрезидентів Комісії, що утворюють Бюро АФКАК.

Рішення і рекомендації Комісії є консультаціями, підлягають схваленню кожною державою - членом АФКАК.

Агентство з гарантування безпеки аеронавігації в Африці і на Мадагаскарі (АСЕКНА) було утворено у 1959р. 12 африканськими державами і Францією. З 1966 р. розташовується в Дакарі (Сенегал).

Цілі: гарантування регулярності та безпеки польотів повітряних суден над територією держав-членів, за винятком Франції; надання польотної, технічної і метеорологічної інформації, а також інформації про авіаперевезення; керування польотами повітряних суден, контроль за повітряним рухом; керування, експлуатація й обслуговування аеродромів.

Найвищим органом Агентства є Адміністративна рада, до складу якої входять усі держави-члени на основі принципу "одна держава - один представник - один голос". Рішення Ради є обов'язковими і не потребують схвалення з боку держав-членів. Члени Ради обирають президента і за його пропозицією призначають Генерального секретаря.

Робочими органами Агентства є: адміністративне, експлуатаційне, наземне, метеорологічне управління, рахункове бюро.

Латиноамериканська комісія цивільної авіації (ЛАКАК) була утворена у 1973 р% Члени ЛАКАК - держави Південної і Центральної Америки, включаючи Панаму та Мексику, а також держави Карибського басейну.

Цілі: координація діяльності повітряного транспорту держав-учасниць, розвиток співпраці між членами ЛАКАК, збір і публікація статистичних даних про авіап перевезення, вироблення рекомендацій відносно тарифів.

Найвищий орган - Асамблея, яка обирає президента ЛАКАК. її рішення підлягають схваленню державами-членами.

Виконавчим органом ЛАКАК є Виконавчий комітет.

Центральноамериканська корпорація по обслуговуванню аеронавігації (КОКЕСНА) була створена на основі Конвенції, що підписана у 1960 р. в Тегусігальпі (Гондурас).

Цілями є: розробка на основі стандартів і рекомендацій ІКАО пропозицій щодо уніфікації національних авіаційних регламентів з питань аеронавігації; керування повітряним рухом у повітряному просторі держав-членів, а також у тих районах повітряного простору, які спеціально визначені регіональним аеронавігаційним планом ІКАО, і в інших районах, у яких КОКЕСНА несе відповідальність відповідно до міжнародних угод.

Крім того, КОКЕСНА забезпечує обслуговування повітряного руху над територією держав-членів на користь юридичних і фізичних осіб укладенням з ними спеціальних контрактів.

Найвищим органом КОКЕСНА є Адміністративна рада, що утворюється з представників усіх держав-членів. Вона володіє правом давати командирам повітряних суден вказівки, що підлягають обов'язковому виконанню. Прийом нових членів - на основі принципу одноголосності.

Рада цивільної авіації арабських держав (КАК АС131) була створена в 1967р.

Її цілями є: розвиток співпраці в галузі цивільної авіації між державами-членами; сприяння впровадженню стандартів і рекомендацій ІКАО в практику держав-членів; вирішення спорів між державами-членами з питань цивільної авіації.

Найвищим представницьким органом КАК АС є Рада, в якій представлені всі держави-члени.



Виконавчий орган КАКАС - Постійне бюро. Штаб-квартира розташована в Рабаті (Марокко).

Другою авторитетною організацією є ІАТА. ІАТА — Міжнародна Асоціація Авіаперевізників (скорочення від англійського International Air Transport Association). Асоціацію було засновано в 1945 р. у Гавані, вона стала спадкоємицею Міжнародної асоціації повітряних перевезень (International Air Traffic Association), заснованої в 1919 р. у Гаазі.

Мета ІАТА — керувати й обслуговувати галузь авіаперевезень, маючи уповноваження її представника. Діяльність ІАТА спрямована на забезпечення безпеки перельотів, техобслуговування, розробку тарифів, розробку міжнародних стандартів, вирішення юридичних, медичних, фінансових питань, організацію взаєморозрахунків між суб'єктами авіатранспорту. Для цього навіть було створено спеціальну Клірингову Палату ІАТА. Крім того, ІАТА — це банк інформації для авіакомпаній. ІАТА допомагає авіакомпаніям спільно вирішувати всі ті питання, які вони не змогли б вирішити індивідуально.

На сьогодні 240 авіакомпаній з 118 країн світу входять в ІАТА. Авіакомпанії, які бажають вступити в ІАТА, отримують акредитацію від асоціації. Акредитація, насправді, є знаком якості обслуговування.

### Структура ІАТА

Вищий орган ІАТА — Генеральна асамблея. Вона скликається щороку. У періоди між скликаннями керівництво ІАТА здійснюється Виконавчим комітетом. Виконавчому комітету підпорядковуються п'ять постійних комітетів: фінансовий, юридичний, медичний, технічний та повітряного транспорту. Кожен комітет утворює підкомітети та робочі групи. Усіма цими органами керує Генеральний директор.

### Правила ІАТА

Правила ІАТА охоплюють всі питання, пов'язані з авіаперевезеннями: квитки; тарифи; бронювання; реєстрація; багаж; обмеження і відмова в перевезенні; розклад польотів; компенсація вартості квитка; поведінка на борту літака; відповідальність; чартерні перевезення; зміни й скасування.

З 2007 року IATA повністю перейшла на продаж електронних квитків.

## Курси IATA

Агенції та туристичні фірми можуть отримати акредитацію в IATA, якщо їх співробітники мають дипломи IATA. Фахівця, що має диплом IATA, визнають в будь-якій авіакомпанії або туристичній фірмі світу.

Курс дозволяє оволодіти такими знаннями та навичками:

- міжнародні технології у сфері авіаперевезень і туризму;
- визначення основних характеристик та переваг туристських продуктів;
- планування та бронювання місць за міжнародними маршрутами;
- вміння розраховувати тарифи й оформляти авіаквитки;
- використання стандартних індустріальних кодів і системи бронювань GDS;
- вміння надавати консультації по виїзним документам.

До курсів допускаються особи, які володіють англійською мовою, мають знання в галузі туристичної географії, міжнародного туризму й авіаперевезень, а також знають системи бронювання.

Диплом видається після успішної здачі іспиту, що складається з двох частин: авіатарифи, продаж та бронювання авіаперевезень та туристична географія IATA.

## IATA в Україні

Офіс IATA з'явився в Україні в 2005 році, в цьому ж році в Україні було запущено BSP (Billing and Settlement Plan — планування виставлення рахунків і врегулювання взаєморозрахунків) — систему, котра допомагає спростити процедуру виписки квитків, звітності та взаєморозрахунків між агентами, акредитованими в IATA. Зараз 58 авіакомпаній і 253 акредитованих агентств користуються перевагами BSP України.

Акредитація IATA — це визнання компанії, як надійного перевіреного партнера, що відповідає всім вимогам асоціації. Це і наявність необхідних сертифікатів, і досить тривалий час роботи на ринку, і кваліфікований персонал, що володіє сертифікатами IATA. Все це дозволяє компанії безпосередньо оформляти будь-які квитки на будь-які рейси авіакомпаній по всьому світу.

## **Класифікація міжн-правових джерел, регулюючих повітряні перевезення.**

Нормативна база представлена багатосторонніми конвенціями та угодами, двосторонніми міжурядовими угодами, а також угодами авіакомпаній.

У залежності від цілей та задач розділені всі джерела на 5 груп.

1 група — це джерела, що регламентують використання повітряного простору. Вони містять комерційні правила у сфері повітряних перевезень.

2 група — джерела, що закріплюють правила повітряної навігації, її принципи, технічне обслуговування повітряних суден, забезпечення повітряної безпеки.

3 група — джерела, що регулюють організацію та здійснення повітряних перевезень пасажирів, багажу та вантажів.

4 група складається із проформ міжнародної авіанакладної, тарифів ЄС під час перевезення пасажирів.

5 група — внутрішнє законодавство України та інших країн.

## **Регламентація комерційних прав авіакомпаній.**

Більшість міжнародних повітряних сполучень здійснюється з комерційною метою: перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти за певну плату. Некомерційні міжнародні польоти виконуються значно рідше (перевезення офіційних делегацій, науково-дослідні польоти, повітряні подорожі приватних осіб на своїх літаках і т. ін.).

У міжнародному праві поняття міжнародних повітряних сполучень (перевезень) зазвичай розкривається через комерційні права (або "свободи повітря"). До них належать п'ять основних "свобод повітря":

1. Право транзитного польоту без посадки над територією держави, що надала це право.
2. Право транзитного польоту з посадкою з некомерційною метою (в основному для заправлення паливом), тобто без взяття на борт пасажирів або їх висадження, розвантаження і завантаження багажу й пошти.

3. Право висаджувати в іноземній державі пасажирів і вивантажувати вантажі й пошту, взяті на борт у державі реєстрації повітряного судна.
4. Право брати на борт пасажирів, вантажі й пошту в іноземній державі з метою їх перевезення в державу реєстрації повітряного судна.
5. Право брати на борт пасажирів, вантажі й пошту в іноземній державі з метою їх перевезення в будь-яку третю державу" і так само висаджувати пасажирів і розвантажувати вантажі й пошту в цій третій державі.

Авіакомпанії прагнуть одержати дозвіл на комерційну діяльність в обсязі п'яти "свобод повітря", тому що це забезпечує найвищу прибутковість їхньої роботи. Разом з тим п'ята "свобода повітря" в повному обсязі (перевезення пасажирів і вантажів у будь-які треті держави) зазвичай не надається, оскільки це погіршувало б становище національних авіакомпаній з надання аналогічних послуг.

З розвитком міжнародних повітряних сполучень відбувався процес удосконалювання "свобод повітря". П'ять згаданих свобод були доповнені ще трьома:

6. Право виконувати пасажиро- і вантажоперевезення між третіми державами через свою територію.
7. Право виконувати пасажиро- і вантажоперевезення між третіми державами, минаючи свою територію.
8. Каботажні перевезення, тобто перевезення в межах однієї іноземної держави.

Стаття 7 Чиказької конвенції 1944 р. надає право кожній державі-учасниці відмовляти повітряним суднам іншої учасниці в наданні восьмої "свободи повітря". Учасники Конвенції взяли на себе зобов'язання не надавати цю свободу будь-якій державі на виключній основі. Іншими словами, повітряний каботаж може дозволятися будь-якій державі, що звернулася з відповідним проханням, або не дозволятися жодній.

Правове регулювання міжнародних повітряних сполучень здійснюється шляхом укладення двосторонніх угод. За наполегливою вимогою США до Заключного акта Чиказької конвенції 1944 р. була внесена стандартна форма таких двосторонніх угод про обмін комерційними правами в регулярному міжнародному повітряному сполученні ("чиказький тип"). Іншим досить популярним прототипом зазначених угод є згадана угода між Великою Британією і США 1946 р. ("бермудський тип").

Важливу роль у правовому регулюванні міжнародних повітряних сполучень відіграє багатостороння угода - Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р. Цей документ зафіксував положення про відповідальність

авіаперевізника у випадку заподіяння шкоди пасажирові й вантажу та запровадив однакові стандарти перевізних документів.

У 70-ті роки США розгорнули кампанію з дерегулювання діяльності авіапідприємств на внутрішніх лініях. У результаті в 1978 р. Конгрес США прийняв відповідний закон. У 1979 р. США прийняли Закон про конкуренцію на міжнародному повітряному транспорті, основні положення якого були запозичені з закону 1978 р. За законом 1979 р. можливе застосування санкцій до держав, які не згодні з методами вільної конкуренції на ринку міжнародних повітряних сполучень. Санкції можуть передбачити припинення, призупинення або зміну дозволу іноземному перевізникові виконувати польоти в США. Керуючись засадами "дерегуляції", США уклали відповідні угоди з кількома державами.

Європейська рада своєю директивою від 25 липня 1983 р. також запровадила режим часткової "лібералізації" щодо внутрішньо-регіональних повітряних сполучень між державами Західної Європи. Він поширюється тільки на польоти повітряних суден місткістю не більше 70 місць або з максимальною злітною вагою 30 т.

Міжнародні повітряні сполучення здійснюються повітряними суднами та їхніми екіпажами. Кожне повітряне судно повинно мати національну належність, що відповідає державі реєстрації. Зареєстроване судно вноситься до державного реєстру. Цей факт означає наявність публічно-правового зв'язку між державою реєстрації й повітряним судном, яке перебуває під захистом держави реєстрації.

Однак наявність публічно-правових відносин між повітряним судном і державою реєстрації не перешкоджає тому, щоб це судно було об'єктом цивільного права, перебувало у приватній власності держави, юридичних або фізичних осіб з усіма юридичними наслідками, що звідси випливають. Важливе значення у міжнародних повітряних сполученнях має поділ на державні й цивільні повітряні судна. До перших належать повітряні судна, які використовуються на військовій, митній і поліцейській службі. До них положення Чиказької конвенції 1944 р. не застосовуються.

Члени екіпажу повітряного судна під час виконання своїх службових обов'язків вважаються представниками експлуатанта судна (власника), що відповідає за дії екіпажа. Кожний член екіпажа має чіткі функціональні обов'язки. Очолює екіпаж командир, який відповідає за повітряне судно, інших членів екіпажу, пасажирів і вантаж у межах визначених часових

рамок. Міжнародне право визначає правове становище екіпажу загалом. Деякі вимоги до екіпажу містяться у ст. 32, 33 Чиказької конвенції 1944 р. і додатку 1 до неї. Однак детальна правова регламентація правового статусу екіпажу - це прерогатива національного законодавства держави реєстрації повітряного судна.

### **Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію.**

(Чиказька конвенція 1944) — міжнар.-правовий документ. Прийнята державами — учасниками Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) 7.XII 1944 у м. Чикаго (США). Набула чинності 4.IV 1947. Станом на 2000 учасниками Конвенції є майже 180 держав, у т. ч. Україна (з 10.VIII 1992).

Складається з преамбули та 4 частин, які включають 22 глави і 96 статей. Частина I («Аеронавігація») містить осн. принципи здійснення міжнар. повітр. сполучень — повний і виключний суверенітет держав, недоторканність території. Регламентуються права країн-учасниць на польоти над тер. держав, що домовляються, унормовуються такі поняття, як «каботаж», «заборонені зони». Встановлено принципи здійснення регулярних, нерегулярних і каботажних польотів, вимоги до польотів безпілотних повітр. суден, до посадок у мит. аеропорту. Визначаються осн. вимоги до порядку допуску на держ. територію та випуску з неї пасажирів, екіпажів і вантажів повітр. суден. Передбачено заходи сприяння аеронавігації, зазначено, яка документація є обов'язковою на повітр. судні, тощо. Частина II («Міжнародна організація цивільної авіації») присвячена ІКАО та є її статутним документом. Тут містяться положення про призначення, структуру, цілі, місцеперебування, правоздатність організації, а також процедурні питання діяльності її органів та їхні функції. У частині III («Міжнародний повітряний транспорт») регламентуються питання стат. та фін. звітності авіапідприємств, які здійснюють міжнар. повітряні перевезення; містяться положення про права держав-учасниць щодо вдосконалення та фінансування аеронавігац. засобів на власній території; закріплено за д-вами право самостійно, з урахуванням положень Конвенції, визначати маршрути та аеропорти, що використовуються під час міжнар. перевезень, а також розглянуто питання їх спільної експлуатації авіаорганізаціями. В «Заключних положеннях» (частина IV) йдеться про

скасування Паризької конвенції про регулювання повітряної навігації 1919 та Гаванської конвенції про комерційну авіацію 1928. Містяться зобов'язання держав щодо реєстрації чинних та нових міжнар. угод, а також скасування договорів, які не узгоджуються з положеннями Конвенції. Встановлено порядок розгляду спорів, застосування санкцій до авіатрансп. підприємств та держав, що не виконують рішення Ради ІКАО. Унормовано питання призупинення дії

Конвенції у разі війни та надзв. стану, прийняття додатків, змін і доповнень до Конвенції, допуску до участі у ній.

### **Варшавська та Монреальська правова система.**

Питання організації ліній повітряних перевезень виконують службову роль стосовно до перевезень пасажирів, багажу і вантажів. Міжнародні перевезення повітряним транспортом регулюються низкою міжнародних угод, конвенцій, протоколів, іменованих Варшавської правовою системою.

Варшавську правову систему, регулюючу міжнародну повітряне перевезення, складають Варшавська конвенція 1929, Гаазький протокол 1955, Гвадалахарської конвенції 1961 р

Основним серед перерахованих джерел є Варшавська конвенція, норми якої носять імперативний характер. Її дія поширюється на міжнародні перевезення за умови, що місця відправлення і призначення знаходяться або на території двох держав, що є учасниками Конвенції, або на території однієї держави - учасниці Конвенції з передбаченою зупинкою на території іншої держави.

Оскільки в 1955 р Гаазьким протоколом в Варшавську конвенцію внесені деякі зміни, її положення розглядаються з урахуванням поправок Протоколу.

У Конвенції закріплені вимоги до перевізних документів, положення, що стосуються комбінованих (у прямому змішаному сполученні) перевезень, відповідальності перевізника.

Велике значення має регламентація окремих видів перевізних документів, до яких Конвенція відносить:

- Для перевезення пасажирів - проїзний квиток;
- Для перевезення багажу - багажна квитанція;
- Для перевезення вантажів - повітряно-перевізний документ.

Проїзний квиток містить вказівку на місця відправлення та призначення, а в разі зупинок в іншій державі - вказівка, як мінімум, однієї такої зупинки.

Цей документ є свідченням укладання договору перевезення пасажирів та його умов. Відсутність, неправильність його оформлення, втрата проїзного квитка не впливає ні на існування, ні на дійсність договору перевезення.

У багажної квитанції, якщо вона не об'єднана з проїзним квитком або не включена в нього, вказується місце відправлення і місце призначення багажу. Вона видається при перевезенні зареєстрованого багажу і є доказом його реєстрації та умов договору перевезення. Так само як і у випадку з проїзним квитком, відсутність, неправильність або втрата багажної квитанції не впливають на існування і на дійсність договору перевезення багажу.

Що стосується форми договору перевезення вантажу, то Варшавська конвенція містить вимоги до окремих реквізитів, але сам документ не називає, а іменує його "повітряно-перевізним документом". Відповідно до Конвенції документ, яким оформляється перевезення вантажу, складається з трьох справжніх примірників і вручається разом з вантажем. Причому перший екземпляр має позначку "для перевізника" і підписується відправником. Другий з відміткою "для одержувача" підписується відправником, а також перевізником і впливає з вантажем. Третій примірник підписується перевізником і повертається їм вантажовідправнику після прийняття вантажу.

Змістом повітряно-перевізного документа, яким оформляється перевезення вантажу, є відомості, що включають місце відправлення вантажу і місце його призначення, дані про масу, розмірі, кількості, про обсяг і про стан вантажу, відомості про упаковку, про число місць.

Так само як і у випадку з проїзним квитком, щодо воздушноперевозочного документа діє правило, згідно з яким його відсутність, неправильність оформлення або втрата не впливає ні на існування, ні на дійсність договору перевезення.

У Варшавської конвенції неврегульовані питання, що стосуються назви, структури і повного набору реквізитів повітряно-перевізного документа і відповідальності за його оформлення. Цю прогалину заповнила ІАТА, яка надала даному документу статус повітряної накладної. Відправник вантажу відповідає за правильність і повноту внесених накладну даних. Він несе відповідальність за шкоду, заподіяну перевізнику або будь-яким іншим особам, перед якими перевізник відповідальний, унаслідок неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених у повітряній накладній.



Крім накладної відправник повинен підготувати та приєднати до неї документи, які необхідні для виконання митних, поліцейських та інших формальностей. Він відповідальний за збитки, завдані відсутністю, недостатністю зазначених документів або неправильністю які у них відомостей.

Варшавська конвенція 1929 закріплює права та обов'язки відправника, перевізника та одержувача вантажу. Права відправника, що стосується пред'явленого для перевезення вантажу, представлені в Конвенції сукупністю нормативно закріплених можливостей, пов'язаних з розпорядженням вантажем, вилученням його у перевізника на аеродромах відправлення та призначення, дачею вказівки про видачу його на місці призначення або на шляху прямування іншій особі або про повернення вантажу на аеродром відправлення.

Серед обов'язків перевізника Конвенцією виділяються наступні: при неможливості виконання вказівок відправника перевізник повинен повідомити його про це, а також зобов'язаний негайно сповістити одержувача про прибуття вантажу.

Що стосується одержувача, то згідно з Конвенцією він має право вимагати від перевізника з моменту прибуття вантажу на місце призначення передачі йому повітряної накладної та видачі вантажу.

У Конвенції не врегульовано принципове питання про терміни доставки вантажу в пункт призначення. Тому на практиці відправник вантажу фактично позбавлений можливості стягувати з перевізника штрафи за порушення термінів доставки. Реально це можна зробити тільки у випадку, коли термін доставки включений в договір в якості одного з умов і зафіксований у накладній.

Конвенція в спеціальній главі регулює питання відповідальності перевізника, яка настає за шкоду, заподіяну знищенням, втратою чи пошкодженням багажу або вантажу, а також внаслідок запізнення при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу.

Відповідальність перевізника настає при наявності вини. Він не несе відповідальності, якщо доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів до того, щоб уникнути шкоди, або що неможливо було їх прийняти. Крім того, перевізник звільняється від відповідальності, якщо шкода заподіяна неправомірними діями самого потерпілого.

Варшавська конвенція 1929 встановлює обмежену відповідальність перевізника при перевезенні вантажу: при незбереженні вантажу відповідальність обмежується 250 франками за 1 кілограм.

Період відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну пасажиру, згідно Варшавської конвенції 1929 - термін, протягом якого пасажир перебуває на борту повітряного судна або під час різних операцій при посадці і висадці. Відповідальність обмежується сумою в 250 тис. Франків. Проте сторони можуть укласти спеціальну угоду і встановити більш високу межу відповідальності.

У Конвенції закріплено важливе положення, відповідно до якого будь-які домовленості сторін про звільнення перевізника від відповідальності або про зниження межі його відповідальності є недійсними і не породжують ніяких правових наслідків.

Варшавська конвенція встановила обов'язковий претензійний порядок розгляду спорів. Визначено терміни пред'явлення претензій. У разі заподіяння шкоди, викликаного несохранностью пошкодженням багажу, цей термін становить сім днів з моменту його отримання. Що стосується вантажу, то строк пред'явлення претензії дорівнює 14 дням.

У разі несвоєчасної доставки багажу чи вантажу претензія повинна бути спрямована не пізніше, ніж через 21 день з моменту, коли вони повинні бути передані одержувачу.

Перевізник може задовольнити претензію. У цьому випадку позов проти нього не приймається. Позовна провадження порушується лише при запереченні перевізника на претензію. Таке рішення перевізника має бути оформлене у письмовому вигляді. Це можуть бути застереження на перевізному документі - повітряної накладної або окремий письмовий документ. Заперечення перевізника надсилається заявнику претензії у встановлений термін.

Що стосується позовного провадження, то істотними його моментами, що знайшли відображення в Конвенції, є визначення місця подачі позову, процедура його розгляду та строки позовної давності.

Місце подачі позову визначається позивачем. Це може бути суд держави однієї із сторін або суд держави перевізника або місця знаходження його контори, за допомогою якої був укладений договір перевезення. Крім того, їм може бути суд держави місця призначення.

Процедура позовного провадження визначається законодавством держави, суд якого розглядає позов.

За Конвенцією строк позовної давності дорівнює двом рокам з моменту прибуття судна в місце призначення, або з дня, коли судно має прибути в місце призначення, або з моменту зупинки перевезення.

### **Причини та цілі прийняття Монреальської конвенції 1999 г**

Дана Конвенція є останнім на часу прийняття міжнародним джерелом такого рівня, регулюючим повітряні перевезення пасажирів, багажу і вантажів. Цей міжнародний правовий акт набув чинності в 2003 р

У Конвенції сформульовані причини і цілі її прийняття. Головними причинами є:

- 1) недостатня впорядкованість використання повітряного простору при здійсненні міжнародних повітряних перевезень відповідно до принципів і цілями Чиказької конвенції 1944 р .;
- 2) роз'єднаність і недосконалість правових документів Варшавської правової системи, представленої Варшавською конвенцією 1929 і пов'язаними з нею іншими правовими актами (Гаазьким протоколом 1955, Гвадалахарської конвенції 1961 р);
- 3) недостатня впорядкованість правової бази міжнародного приватного повітряного права;
- 4) слабкий захист інтересів споживачів при міжнародних повітряних перевезеннях.

Перераховані причини прийняття Монреальської конвенції визначили цілі її прийняття, до яких відносяться:

- - Забезпечення безперешкодного пересування пасажирів, багажу і вантажів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень шляхом використання повітряного простору над територією іноземних держав, ефективної дії міжнародного правового інституту "свобод повітря". Конвенція підтверджує прихильність до гарантованого безперешкодному здійсненню повітряних перевезень над територіями іноземних держав;
- - Модернізація та консолідація Варшавської правової системи;
- - Подальша гармонізація та кодифікація деяких правил міжнародної повітряної перевезення щодо найважливіших питань організації та здійснення перевізного процесу. Мова йде в першу чергу про оформлення транспортних документів та їх доказової сили, про права та обов'язки перевізника але договору і фактичного перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача, про відповідальність сторін за договором перевезення, підставах для позовів, про юрисдикцію, про арбітраж, позовної давності і про деяких інших питаннях;

- - Забезпечення справедливої компенсації шкоди, заподіяної споживачам при міжнародних повітряних перевезеннях, на основі принципу найбільш повного його відшкодування.

Як зазначено у п. 1 ст. 1 Конвенції, її положення застосовуються при всякій міжнародне перевезення людей, багажу або вантажу, здійснюваної за винагороду з використанням повітряного судна, а також до перевезень, здійснюваним авіатранспортним підприємством допомогою повітряного судна.

### **Основні положення Монреальської конвенції 1999 г**

У Конвенції уточнено поняття міжнародного перевезення. Вона визначається як перевезення, при якому місце відправлення і місце призначення незалежно від того, є чи є перерва в перевезенні або перевантаження, розташовані або на території двох держав - учасниць Конвенції, або на території однієї й тієї ж держави - учасниці Конвенції, якщо при цьому узгоджена зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є учасником Конвенції.

Як видно, визначення містить по суті дві самостійні частини трактування поняття міжнародного перевезення. Перша ув'язана з розташуванням місця відправлення та місця призначення на території двох держав. Друга допускає розташування цих місць на території однієї держави, але з обов'язковою умовою зупинки в процесі перевезення на території іншої держави.

У підручнику "Міжнародне приватне право" під редакцією Г. К. Дмитрієвої зроблена невдала спроба відтворити визначення міжнародного перевезення, надане в Конвенції. Автор глави "Міжнародні перевезення вантажів і пасажирів" К. А. Бекяшев, посиляючись на Монреальську конвенцію 1999 року, визначає таке перевезення як всяку перевезення, "при якій місце відправлення і місце призначення незалежно від того, є чи ні перерва у перевезенні чи перевантаження, розташовані або на території двох держав-учасників, або на території однієї й тієї ж держави-учасника".

Друга частина наведеного визначення розмиває грань між внутрішньою та міжнародною перевезеннями, так як в ній опущено важливе положення Конвенції, згідно з яким при розташуванні місця відправлення та місця призначення на території однієї держави обов'язковою умовою є зупинка на території іншої держави (п. 2 ст. 1).

У Монреальської конвенції закріплений новий підхід до визначення характеру перевезення, здійснюваної послідовно декількома перевізниками,

якщо вона розглядається сторонами як одна операція. Відповідно до і. 3 ст. 1 Конвенції таке перевезення не втрачає статусу міжнародної незалежно від того, "чи були оформлені у вигляді одного договору чи декількох договорів", причому на її характер не впливає навіть фактор виконання одного або декількох з них повністю на території однієї й тієї ж держави.

Представляється, що дана перевезення може бути визначена як комплексна, на яку поширюється дія Конвенції.

У гл. 2 Монреальської конвенції регулюються питання документації, оформлюваної при міжнародних повітряних перевезеннях пасажирів, багажу і вантажів, а також права та обов'язки сторін договору перевезення.

При пасажирських перевезеннях в якості документа видається індивідуальний або груповий документ. В і. 2 ст. 3 Конвенції міститься важливе положення про можливість використання замість зазначених документів будь-яких інших засобів, що зберігають запис інформації, зазвичай міститься у квитку пасажирів. Мається на увазі в першу чергу використання електронно-обчислювальної техніки. У цих випадках перевізник зобов'язаний запропонувати пасажирів інформацію, збережену таким способом.

Що стосується багажу, то перевізник надає пасажирів багажну ідентифікаційну бирку на кожне місце зареєстрованого багажу.

Перевезення вантажу оформляється авіавантажною накладною. Як і у випадку з перевезенням пасажирів, замість авіавантажною накладною можуть використовуватися будь-які інші засоби, які зберігають запис про перевезення. У цьому випадку перевізник на прохання відправника видає йому квитанцію на вантаж, яка дозволяє ідентифікувати відправлений вантаж та отримати доступ до інформації, що міститься в записі, зберігаючій цими іншими засобами.

Конвенція підтвердила закріплення в попередніх міжнародних джерелах положення про складання відправником авіавантажною накладною в трьох примірниках, про порядок їх підписання і розподілу між учасниками перевізного процесу.

Новацією є положення про те, що в разі складання авіавантажною накладною на прохання відправника перевізником останній розглядається як діє від імені вантажовідправника з витікаючими звідси правовими наслідками.

До документації, що супроводжує перевезення вантажів і стосується його характеристики, належать документи, які встановлені митними, правоохоронними органами та подібними державними органами. Обов'язки з їх надання покладаються на відправника. Стаття 6 Конвенції закріплює принципове положення, згідно з яким зазначена ситуація з наданням необхідних документів не створить для перевізника будь-яких зобов'язань або відповідальності.

Монреальської конвенції 1999 врегульовано питання про документації для перевезення декількох місць. У тих випадках, коли відправник пред'являє для перевезення вантажу більше одного місця, перевізник має право вимагати від відправника складання окремої авіавантажної накладної на кожне вантажне місце.

При недотриманні вимог до документації відправник несе відповідальність. По-перше, він відповідає за правильність відомостей і заяв, що стосуються вантажу, унесених ним або від його імені в авіавантажну накладну або наданих ним або від його імені перевізнику для внесення в квитанцію на вантаж або для включення в запис, який зберігається іншими засобами, передбаченими Конвенцією. По-друге, відправник несе відповідальність перед перевізником за будь-яку шкоду, який того заподіяна внаслідок неправильності, неточності або неповноти відомостей і заяв, поданих ним, або від його імені в документації.

За правильність відомостей в транспортної документації Конвенцією покладена відповідальність і на перевізника, зокрема, якщо внаслідок внесених ним до квитанцію на вантаж або в запис про перевезення, зберігається іншими засобами, неправильних, неточних або неповних відомостей відправнику заподіяно будь-яку шкоду.

У Монреальської конвенції акцентується увага на доказовій силі транспортної документації. Так, авіавантажна накладна або квитанція на вантаж є свідченням укладення договору, прийняття вантажу до перевезення та зафіксованих у них умов перевезення. Зазначені в авіавантажній накладній або квитанції на вантаж відомості про сто масі, розмірах і упаковці, а також про кількість місць є свідченням повідомлених даних. Разом з тим, як зазначено в п. 2 ст. 11 Конвенції, відомості про кількість, про обсяг і про стан вантажу не є доказом проти перевізника. Виняток становлять випадки, коли перевізником зроблена перевірка перерахованих даних на вантаж у присутності відправника із зазначенням про це в авіавантажній накладній або

квитанції на вантаж, або коли такі випадки стосуються очевидного стану вантажу.

Ряд статей гл. 2 Конвенції регулюють окремі права та обов'язки сторін договору перевезення вантажу. Що стосується перевізника, то в цьому міжнародному правовому джерелі основну увагу приділено його обов'язків. Однією з них є виконання вказівок відправника, пов'язаних з розпорядженням вантажем. При неможливості їх виконання перевізник повинен негайно повідомити про це відправника.

Закріплення обов'язки перевізника щодо виконання вказівок відправника щодо розпорядження вантажем пов'язане з важливим положенням, відповідно до якого, якщо перевізник, виконуючи вказівку відправника, не вимагає уявлення знаходиться у того примірника авіаційної накладної або квитанції на вантаж, він, перевізник, тим самим приймає на себе, зберігаючи право регресу до, відповідальність за будь-яку шкоду, яка може бути заподіяна законному власнику цього примірника авіавантажної накладної або квитанції на вантаж.

Ще одна обов'язок перевізника полягає у негайному сповіщенні одержувача про прибуття вантажу в пункт призначення. Її виконання має велике значення для нормальної процедури завершення перевізного процесу.

Конвенція приділяє увагу і відправнику вантажу, акцентуючи увагу на його правах, серед яких деталізується право розпоряджатися вантажем. Відправник може забрати його як в аеропорту відправника, так і в аеропорту призначення, затримувати в ході перевезення в будь-якому пункті посадки. Він має право давати вказівки про видачу вантажу в пункті призначення або в ході перевезення іншій особі, а не спочатку зазначеному одержувачу. Більше того, відправник може зажадати повернення вантажу в аеропорт відправлення.

Право відправника розпоряджатися вантажем припиняється в той момент, коли в одержувача виникає право вимагати у перевізника видачі йому вантажу. Якщо ж одержувач відмовляється прийняти вантаж, відправник знову набуває свого права розпорядження вантажем.

Наступне право відправника пов'язане із забезпеченням його необхідної документацією, що підтверджує факт укладення договору перевезення. Він має право вимагати від перевізника видачі йому окремих квитанцій на

вантаж, якщо замість авіавантажної накладної використані будь-які інші засоби, які зберігають запис про перевезення.

Всі свої права відправник здійснює від власного імені незалежно від того, діє він у своїх інтересах або в інтересах інших осіб.

Серед обов'язків відправника Конвенція особливо виділяє надання необхідних відомостей і документів, які потрібні для виконання формальностей митними, правоохоронними або інших державних органів, до передачі вантажу одержувачу. При цьому відправник несе відповідальність перед перевізником за будь-яку шкоду, що завдана йому в результаті відсутності, недостатності і неправильності таких відомостей чи документів.

Третій учасник перевізного процесу - одержувач вантажу - наділений правом вимагати від перевізника з моменту прибуття вантажу в пункт призначення його видачі. Таке право може бути реалізовано тільки після сплати перевізнику всіх належних платежів та повного виконання умов перевезення.

Ще одна група прав одержувача пов'язана з вимогами про відшкодування заподіяної шкоди у разі визнання перевізником втрати вантажу або, якщо вантаж не прибув в пункт призначення після закінчення семиденного терміну, з дня, коли він повинен був прибути.

Друга група принципових питань, детально регламентованих в Конвенції, - це питання відповідальності перевізника та ступеня компенсації за заподіяну шкоду. Їм присвячена гл. 3 Конвенції, у якій передусім визначено часові рамки відповідальності перевізника. Так, він відповідає за шкоду, заподіяну в разі смерті або тілесного ушкодження пасажирів, тільки за умови, що подія, яке стало причиною смерті або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час будь-яких операцій з посадки чи висадки пасажирів.

Аналогічна ситуація спостерігається і у випадку шкоди, заподіяної у зв'язку зі знищенням, втратою або пошкодженням зареєстрованого багажу. Тут відповідальність також настає тільки за умови, що випадок, який став причиною знищення, втрати і пошкодження багажу, стався на борту повітряного судна або під час будь-якого періоду, протягом якого зареєстрований багаж перебував під охороною перевізника. Лише в одному випадку перевізник не несе відповідальності - якщо шкода стала результатом притаманного багажу дефекту, нестачі якості або пороку.



Що стосується незареєстрованого багажу, включаючи особисті речі, то перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його службовців чи агентів.

Такий же принцип визначення часових рамок відповідальності перевізника застосований і в зв'язку зі шкодою, завданою у разі знищення, втрати або пошкодження вантажу. І тут перевізник відповідає тільки за умови, що подія, яка стала причиною шкоди, сталося під час повітряного перевезення. У Монреальській конвенції 1999 уточнюється поняття "період часу повітряного перевезення". Цей період не включає в себе ніякої наземної, морської перевезення або перевезення внутрішніми водними шляхом, здійсненої поза аеропортом. Однак при цьому в п. 4 ст. 18 Конвенції міститься важливе застереження про те, що, якщо подібна перевезення здійснюється на виконання договору повітряного перевезення з метою завантаження, видачі або перевантаження вантажу, будь-яку шкоду вважається наслідком події, що мала місце під час повітряного перевезення, з витікаючими з цього правовими наслідками.

Більш того, якщо перевізник без згоди відправника замінює перевезення, яку за згодою між сторонами передбачалося здійснити повітряним шляхом, повністю або частково перевезенням яким-небудь іншим видом транспорту, таке перевезення вважається перевезенням, здійснюваної в період часу повітряного перевезення.

Надаючи великого значення питанню відповідальності перевізника, Конвенція чітко визначила обставини, за наявності яких він не несе відповідальності. До них відносяться:

- - Властиві вантажу дефекти, недоліки якості, вади;
- - Неправильна упаковка вантажу відправником, його службовцями або агентами;
- - Війна або збройний конфлікт;
- - Акт органу державної влади, пов'язаний з ввезенням, вивезенням або транзитом вантажу.

Досить конкретно сформульована відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів, багажу і вантажу. Разом з тим зазначені підстави, коли перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки. Їх два: 1) якщо перевізник доведе, що ним і його службовцями й агентами вжиті всі можливі, розумно необхідних заходів для того, щоб уникнути шкоди; 2) якщо він доведе, що він або його агенти та службовці не могли вжити таких заходів.

Передбачені підстави звільнення перевізника від відповідальності при заподіянні шкоди внаслідок неправомірних дій відправника (одержувача) вантажу і пасажирів. У ст. 20 Конвенції зазначено: якщо перевізник доведе, що шкоди було завдано внаслідок недбалості, неправильного дії або бездіяльності особи (відправника або одержувача вантажу), що вимагає відшкодування, він, перевізник, повністю або частково звільняється від відповідальності перед вимагає відшкодування особою.

Що стосується звільнення від відповідальності перед пасажиром, то у випадку, коли вимога про відшкодування шкоди заявлено іншим особою (яка не пасажиром) у зв'язку зі смертю або тілесними ушкодженнями, понесеними останнім, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності у тій мірі, наскільки він доведе, що недбалість, інша неправомірна дія чи бездіяльність цього пасажирів спричинили шкоду або сприяли її виникненню.

Розмір компенсації у разі смерті або тілесного ушкодження пасажирів згідно Монреальської конвенції 1999 - сума, яка не повинна перевищувати 100 тис. СРД на кожного пасажирів. У разі заподіяння шкоди внаслідок затримки доставки пасажирів відповідальність перевізника стосовно кожного пасажирів обмежується сумою 4 150 СРД.

Встановлено межі відповідальності щодо багажу та вантажу. Так, при перевезенні багажу відповідальність перевізника у разі його знищення, втрати, пошкодження або затримки обмежується сумою 1000 СРД стосовно кожного пасажирів. Щодо вантажу діють наступні нормативи. При знищенні, втраті, пошкодженні або затримці доставки вантажу відповідальність перевізника обмежується сумою 17 СРД за 1 кг. У разі знищення, втрати, пошкодження або затримки частини вантажу або будь-якого предмета, що міститься в ньому, визначення межі відповідальності перевізника до уваги береться лише загальна вага відповідного місця або місць.

Принципове положення, що знайшло закріплення в Конвенції, стосується перегляду меж відповідальності. Перегляд здійснюється кожні п'ять років з використанням коефіцієнта інфляції, який відповідає сукупним темпам інфляції за період часу, що пройшов з часу попереднього перегляду.

Питання юрисдикції та арбітражу вирішуються в Монреальській конвенції наступним чином. Сторони у договорі перевезення вантажу можуть встановити, що будь-який спір, що стосується відповідальності перевізника, підлягає вирішенню в арбітражі. Арбітражний розгляд за вибором позивача проводиться в одному з місць відповідно до компетенції судів. Позов може

бути пред'явлений в межах території однієї з держав - учасниць Конвенції або до суду за місцем проживання перевізника, за місцем його основної діяльності, або за місцем, де він має комерційне підприємство, за допомогою якого був укладений договір, або в суді місця призначення перевезення .

Що стосується позову, пов'язаного з відшкодуванням шкоди, заподіяної внаслідок смерті або тілесного ушкодження пасажира, то поряд з викладеними варіантами він може бути також пред'явлений у суді на території держави - учасниці Конвенції, в якому пасажир на момент події мав чи має основне й постійне місце проживання та в яке або з якого перевізник надає послуги, пов'язані з повітряним перевезенням пасажирів.

Термін позовної давності становить два роки. Його відлік починається від моменту прибуття судна в пункт призначення або з дня, коли повітряне судно повинно було б прибути в пункт призначення, або з моменту зупинки перевезення.

Окрема глава Конвенції регулює питання, пов'язані з поняттями "перевізник за договором" і "фактичний перевізник", їх правовим статусом, відносинами між ними.

Перевізник за договором визначається як особа, яка в якості основної сторони укладає договір перевезення з пасажиром або відправником або з особою, яка діє від імені пасажира або відправника. Фактичним же перевізником є особа, яка, будучи уповноваженим перевізником за договором, здійснює все перевезення або частину її.

Взаємовідносини між перевізником за договором і фактичним перевізником будуються на принципі, відповідно до якого дії або бездіяльність фактичного перевізника стосовно перевезення вважаються також діями або бездіяльністю перевізника за договором і навпаки.

На цьому принципі базується і питання відповідальності перевізника за договором і фактичного перевізника, а також право позивача на вибір відповідача. Позов може бути збуджений або проти перевізника за договором, або проти фактичного перевізника або проти обох разом чи окремо.

Ухвалення Монреальської конвенції 1999 є кроком вперед у справі гармонізації правової системи, що регулює міжнародні повітряні перевезення, а отже, впорядкованості міжнародного приватного повітряного права, надання йому більшої стрункості і логічності.

