

тати в умовах сімейного оточення. Тому міжнародне усиновлення, на сьогоднішній час, є найкращим засобом забезпечення дітей батьками, які будуть не лише їх любити, але й зможуть створити сиротам належні мови для життя. Але ця процедура усиновлення має бути винятково прозорою, задля того, щоб вона працювала на користь дітей та нових батьків.

### ЛІТЕРАТУРА:

1. Декларація про соціальні та правові принципи щодо захисту та благополуччя дітей особливо при передачі дітей на виховання та їх усиновлення на національному та міжнародному рівнях прийнята Резолюцією ГА ООН: від 03.12.1986 р., № 995\_131 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_131](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_131).

2. Закон України «Про охорону дитинства» від 26.04.2001 р., № 2402-14 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2402-14>

3. Кухар А. О. Актуальні питання удосконалення інституту міжнародного усиновлення/ А. О. Кухар // Держава і право. Юридичні і політичні науки. – 2010. – Вип. 48. – С. 407 – 412.

4. Сімейний кодекс України від 10.01. 2002 р., № 2947-14 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2947-14/page>

**Попова О. П.,**  
*студентка,*

*Національний університет «Одеська юридична академія»*

## ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Розширення та розвиток міжнародних зв'язків обумовлює зростаюче значення міжнародних перевезень, серед яких особливе місце займають повітряні перевезення. Завдяки зручності та швидкості повітряний транспорт є одним з найбільш популярних видів пересування у світі<sup>1</sup>.

Міжнародне повітряне право – це сукупність спеціальних принципів і норм, які регулюють відносини між державами та

---

<sup>1</sup> Діковська І. Відповідальність за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів при виконанні міжнародних повітряних перевезень. Міжнародне приватне право. - №2, 2002. – С. 46.

іншими суб'єктами міжнародного права щодо використання повітряного простору з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень і гарантування їх безпеки. Основними джерелами міжнародного повітряного права є багатосторонні міжнародні договори, серед яких можна виокремити наступні: Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська) 1929 року; Конвенція про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька) 1944 року; Конвенція про визнання прав на повітряне судно (Женевська) 1948 року; Конвенція про шкоду, завдану іноземним повітряним судном третім особам на поверхні (Римська) 1952 року; Конвенція про злочини і деякі інші акти на борту повітряного судна (Токійська) 1963 року; Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька) 1970 року; Конвенція про боротьбу з незаконними актами, направленими проти безпеки цивільної авіації (Монреальська) 1971 року; Конвенція про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію (Монреальський протокол) 1988 року; Договір про відкрите небо (Гельсінкі) 1992 року<sup>1</sup>.

Велика різноманітність норм міжнародного повітряного законодавства, що регулюють одне і те саме питання по-різному, досить часто на практиці призводить до непорозумінь та негативних наслідків, насамперед для пасажирів, що користуються послугами авіаперевізників. Ці труднощі ускладнювалися також різними вимогами до прав пасажирів, обов'язків і відповідальності перевізника за договором повітряного перевезення в разі заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажирів та його багажу. Неминуче виникають правові конфлікти, пов'язані з вибором застосовного права з безлічі національних законів і правил різних країн, міжнародно-правових норм. При цьому законні інтереси пасажирів можуть порушуватись в багатьох випадках. Існує велика ймовірність виникнення тривалих судових процедур щодо матеріальної компенсації авіаперевізником заподіяної пасажирів та його багажу шкоди<sup>2</sup>.

Специфіка сучасної міжнародної авіації зумовила необхідність урегулювання правовідносин, що виникають унаслідок вико-

---

<sup>1</sup> Репецький В.М. Міжнародне публічне право. – 2012.

<sup>2</sup> Онищенко О.А. Тенденції розвитку міжнародного повітряного законодавства. – 2011.

ристання повітряного простору. За невиконання або неналежне виконання норм повітряного законодавства суб'єкти правовідносин несуть цивільну, адміністративну та кримінальну відповідальність.

Варшавською конвенцією для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1929 року<sup>1</sup> встановлено стандартні вимоги до переліку документів, що підтверджують укладення договору перевезення пасажирів, багажу та вантажів і вимог до них; визначено матеріальну відповідальність повітряного перевізника за шкоду, спричинену внаслідок невиконання або неналежного виконання договору повітряного перевезення; обмежено матеріальну відповідальність повітряного перевізника певними сумами. Згідно з Варшавською конвенцією відповідальність авіаперевізника настає у випадку: заподіяння шкоди внаслідок перевезення пасажирів, багажу та вантажів – у випадку смерті або тілесних ушкоджень пасажирів та у випадку втрати чи пошкодження багажу або вантажів; затримки в доставці пасажирів, багажу та вантажів<sup>2</sup>.

Зважаючи на необхідність оновлення Варшавської системи з метою закріпити норми відповідальності повітряного перевізника, що відповідали б умовам сучасної авіації, в рамках Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) 28 травня 1999 року було укладено нову угоду – Монреальську конвенцію, яка набула чинності 4 листопада 2003 року. Для України Монреальська конвенція набула чинності 6 травня 2009 року відповідно до Закону України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 17 грудня 2008 року<sup>3</sup>.

Глава III Монреальської конвенції присвячена правовому регулюванню відповідальності перевізника та розміру компенсації за заподіяну шкоду. Згідно зі ст. 17 перевізник є відповідальним за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження паса-

---

<sup>1</sup> Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень / Ліга націй; Конвенція; Міжнародний документ, Протокол від 12.10.1929 року. – Електронний ресурс. Режим доступу: [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995\\_181](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_181)

<sup>2</sup> Діковська І. Деякі аспекти відповідальності варшавського перевізника / І. Діковська // Український часопис міжнародного права. – 2002. - №4.

<sup>3</sup> Закон України «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 17 грудня 2008 року № 685-VI. – Електронний ресурс. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/685-17>

жира, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира. Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, втрати або пошкодження зареєстрованого багажу, якщо ця подія сталася на борту судна або тоді, коли перевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за пошкодження багажу внаслідок його дефекту, якостей чи вади. Якщо перевізник визнає втрату зареєстрованого багажу або якщо зареєстрований багаж не прибув після закінчення 21 дня з дати, коли він повинен був прибути, пасажир може пред'явити перевізнику вимоги, що впливають з договору перевезення.

Відповідно до ст. 19 Монреальської конвенції перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо доведе, що він, його службовці та агенти вжили всіх заходів, які могли б бути необхідними для того, щоб уникнути шкоди. Згідно зі ст. 20 якщо перевізник доведе, що шкода була завдана або її виникненню сприяла недбалість, неправомірна дія чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, або особи, від якої походять його або її права, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності.

Згідно зі ст. 21 Монреальської конвенції перевізник не може виключити або обмежити своєї відповідальності за шкоду, що спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, компенсація якої не перевищує 100 тис. спеціальних прав запозичення (далі – СПЗ, 1 СПЗ приблизно становить 13,7 дол. США за Міжнародним валютним фондом) на кожного пасажира. Найбільша сума, яку можна одержати за Варшавською конвенцією за заподіяну шкоду життю і здоров'ю пасажира, – 250 тис. франків (приблизно 20 тис. дол. США), якщо за згодою пасажира та перевізника договором не буде встановлено більшої суми, але лише на підставі рішення суду. За Монреальською конвенцією судові рішення не потрібне, якщо тільки шкода не перевищує 100 тис. СПЗ.

Монреальська конвенція передбачає нові межі відповідальності перевізника у випадку затримки повітряного судна та заподіяння шкоди під час перевезення. Така затримка може обернутися для перевізника втратою 4150 СПЗ (приблизно 5000 дол. США). По-новому в конвенції вирішено питання про відповідальність пе-

ревізника у випадку знищення, втрати, ушкодження або затримки багажу. Замість 250 франків (приблизно 20 дол. США) за кілограм за правилами Варшавської конвенції, межа відповідальності перевізника за Монреальською конвенцією обмежена сумою 1000 СПЗ щодо кожного пасажира<sup>1</sup>.

Також нова конвенція розширила можливості захисту прав пасажира – до чотирьох варіантів юрисдикції, встановлених Варшавською конвенцією (за місцем знаходження перевізника, за місцем знаходження головного управління перевізника, за місцем розташування контори перевізника, через яку була укладена угода, за місцем призначення багажу) Монреальська конвенція додала п'ятий, що дає потерпілим змогу пред'явити позови про відповідальність перевізників за місцем свого проживання.

Ще однією безперечною перевагою Монреальської конвенції є те, що вона вводить дворівневу систему відшкодування збитків. Перший рівень – об'єктивна відповідальність у розмірі 100 тис. СПЗ незалежно від вини перевізника, другий рівень ґрунтується на презумпції вини перевізника, яка взагалі не передбачає обмеження відповідальності<sup>2</sup>.

У сучасному світі, де дуже важливе місце посідають авіаперельоти, вагомим питанням є їх правове регулювання та уніфікація для будь якої держави. Міжнародне повітряне право спрямоване на захист юридичних прав пасажирів та законодавчо встановлює межі відповідальності авіаперевізника за заподіяну шкоду згідно з договором міжнародного повітряного перевезення. Одним з найважливіших міжнародних нормативно-правових актів цивільної авіації є Монреальська конвенція 1999 року, до якої Україна приєдналася у 2008 році. Це, безперечно, сприяло подальшому розвитку зовнішніх політичних та економічних зв'язків нашої країни з іншими державами світу, завдяки чому вона зробила ще один вагомий крок до побудови розвинутої демократичної держави.

---

<sup>1</sup> Онищенко О.А. Тенденції розвитку міжнародного повітряного законодавства. – 2011.

<sup>2</sup> Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень / ІКАО; Конвенція; Міжнародний документ від 28.05.1999 року. – Електронний ресурс. Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594)