

УДК 347.828.31

*Заика Ю. А., д.ю.н., професор**Научно-дослідницький інститут частного права і підприємництва ім. акад. Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України, м. Київ, Україна*

ОСОБЕННОСТИ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВИАПЕРЕВОЗЧИКА ЗА ПРИЧИНЕННЫЙ УЩЕРБ (ПО МОНРЕАЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1999 Г.)

По мере расширения международного сотрудничества, развития экономических, культурных связей между государствами, стремлением Украины стать полноправным членом европейского содружества, возрастают и объемы воздушных пассажирских перевозок. Безусловное преимущество воздушного транспорта состоит в высокой скорости перевозки пассажиров, багажа и грузов, что имеет большое значение при перевозках на большое расстояние, а также регулярность перевозок вне зависимости от времени навигации, как это имеет место на морском и внутреннем водном транспорте.

С другой стороны, на качество транспортных услуг, оказываемых авиационными перевозчиками, влияют и независящие от них обстоятельства, связанных с отменой и задержкой авиарейсов из-за неблагоприятных метеорологических условий. Несмотря на относительную безопасность воздушного транспорта остается актуальной и проблема гражданско-правовой ответственности перевозчика.

Осуществление международных воздушных перевозок значительно усложняло существование различных международных договоров и конвенций. Поэтому в Монреале в штаб-квартире Международной организации гражданской авиации 28 мая 1999 г. уполномоченными представителями 52 государств с целью унификации некоторых правил международных воздушных перевозок и создания единого правового режима международных воздушных перевозок и была подписана Конвенция, которая впоследствии получила название «Монреальской» [3].

Украина присоединилась 17 декабря 2008 г. к Монреальской Конвенции, которая и вступила в силу 6 мая 2009 г. [2].

Аварии и катастрофы на воздушном транспорте и наступающие гражданско-правовые последствия, связанные с возмещением вреда, требуют надлежащей правовой регламентации.

В отечественной доктрине гражданского права вред, причиненный воздушным судном, рассматривается как разновидность специального деликта – причинение вреда источником повышенной опасности, поскольку воздушное судно отвечает всем признакам последнего: а) наличие вредоносных свойств; б) отсутствие контроля со стороны человека [4, 324–325].

Законодатель пытается правовыми средствами защитить общество от разрушительной силы таких источников повышенной опасности предусматривая особые основания ответственности за причиненный ими ущерб

и механизм его возмещения. В отличие от других деликтных институтов, за вред, причиненный источником повышенной опасности отвечает *владелец* источника повышенной опасности, независимо от своей вины, то есть это гражданско-правовой институт ответственности *без вины*.

И как справедливо отмечается, вина *делинквента*, в этом случае не будет иметь юридического значения [1, с. 154].

Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности наступает при наличии трех условий: а) противоправности причинителя вреда; б) наличием вреда; в) причинной связи между противоправными действиями и наступившим вредом. Поскольку это институт безвиновной ответственности, то владельца источника повышенной опасности безусловно освобождает от ответственности только два обстоятельства: непреодолимая сила и умысел потерпевшего.

В отличие от украинского законодательства международно-правовое регулирование вопросов ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажиру имеет ряд особенностей.

Размер ответственности авиаперевозчика за вред, причиненный жизни и здоровью пассажира, в соответствии со ст. 21 Монреальской конвенции определен в размере 100 000 *специальных прав заимствования* (СПЗ, англ. – *Special Drawing Rights, SDR*). Специальные права заимствования – искусственное резервное и платёжное средство, эмитируемое Международным валютным фондом, которое имеет только безналичную форму в виде записей на банковских счетах. Не является ни валютой, ни долговым обязательством. Целый ряд международных организаций для удобств устанавливают в СПЗ цены, тарифы за услуги связи, перевозки и т.д.

Курс СПЗ публикуется ежедневно и определяется на основе долларовой стоимости корзины из пяти ведущих валют: доллар США, евро, китайский юань, иена и фунт стерлингов. Так, например, на 14 апреля 2020 г. Национальным банком Украины курс СПЗ был установлен в 36.959 грн. Иными словами 100 000 СПЗ, предусмотренных в качестве компенсации за гибель или увечье пассажира, составляет на 14 апреля 2020 г. – 3 695 900 грн.

Ответственность авиаперевозчика ограничена временными рамками. Периодом ответственности является начало посадки пассажира, время нахождения на борту и высадки пассажира.

Прежде всего существуют определенные сложности в едином понимании самого термина «начало посадки». Что понимать под «началом посадки» – объявлением посадки, сдача и оформление багажа пассажиром, начало прохождения таможенного осмотра, паспортного контроля, вхождение в транспортный коридор, непосредственный подъем по трапу на борт воздушного судна?

В отличие от национального общегражданского законодательства ответственность авиаперевозчика в Конвенции построена по принципу вины.

Так согласно п. «а» ч. 1 ст. 21 Конвенции авиаперевозчик не несет ответственности за ущерб, причиненный жизни и здоровью пассажира, если

докажет, что такой вред не был причинен из-за небрежности или другого неправильного действия перевозчика или его служащих, или агентов.

Второе обстоятельство, которое может послужить основанием для освобождения перевозчика от ответственности или же уменьшения размера ответственности, предусмотрено п. «б» 2 ч.1 ст. 21 Конвенции - это вина самого пассажира, а именно – вред причинен исключительно через небрежность пассажира или другое неправомерное действие или бездействие третьего лица или же небрежность способствовала причинению такого вреда.

Список литературы

1. Відповідальність у приватному праві : монографія / І.Безклубий, Н.Кузнецова, Р.Майданик та ін. ; за ред. І.Безклубого. К.: Грамота. 2014. 416 с.

2. Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень : Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 2009. N 15. Ст. 201.

3. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреаль, 28 мая 1999 г.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594

4. Українське цивільне право : навч. посіб. 3-є вид. перероб. та доп. / Ю.О.Заїка, І.С. Тімуш, О.О. Лов'як та ін. ; за ред. Ю.О. Заїки. К. : «Центр учбової літератури. 2014. 358 с.

УДК 346.14

Кадала В. В., к.ю.н, доцент, завідувач кафедри господарсько-правових дисциплін

Гузенко О. П., к.е.н., доцент, доцент кафедри господарсько-правових дисциплін

Донецький юридичний інститут, м. Кривий Ріг, Україна

ОКРЕСЛЕННЯ ПРОБЛЕМ ПРАВОВОЇ ПЛАТФОРМИ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ МЕТАЛУРГІЙНОЇ ГАЛУЗІ

Металургійна галузь займає досить помітне місце серед представників підприємницького сектору України. Проблематичні аспекти її розвитку негативно впливають як на підприємства даної галузі, так і на промисловий сектор економіки країни взагалі. Однією з проблем, яка постійно знаходиться в ніші наукових дискусій була і залишається правова основа функціонування підприємств металургійної галузі. Існуючі правові норми, з огляду на мінливе середовище розвитку промислового сектору країни, не завжди відповідають потребам підприємств металургійної галузі (далі – Пмг). Законодавець не приділяє належної уваги щодо своєчасного оновлення правових регуляторів, які б надали можливість утриматися продукції Пмг на достатньому рівні, котрий сприяв би її конкурентоспроможності.

Проведені дослідження показують, що однією з основних тенденцій у розвитку вітчизняної металургії останніх років було постійне зниження обсягів