

УДК 656.7.073 (043.2)

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Медведська В.В.

Постановка проблеми. Транспортні операції на сучасному повітряному транспорті як у світі, так і в Україні характеризуються масовістю, ритмічністю та достатньою складністю. У зв'язку з цим виникає потреба в чіткому правовому механізмі здійснення повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу і, щонайголовніше, у визначенні відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх учасників авіаційного перевезення від небажаного впливу та порушень. Правовідносини авіаперевізників та інших учасників транспортного процесу підлягають належному правовому регулюванню. Особливої актуальності набуває інститут договірної відповідальності авіаперевізника.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Дослідженням питання відповідальності перевізника на повітряному транспорті в різний час займалися такі вчені як М.М. Агарков, С.С. Алексєєв, М.І. Брагінський, О.М. Вінник, О.В. Дзера, А.С. Довгерт та інші. Проте дискусійними залишаються ще багато теоретичних та практичних питань щодо визначення поняття відповідальності перевізника на повітряному транспорті за невиконання договору перевезення вантажу, її розміру та особливостей правового регулювання.

Постановка завдання. Метою дослідження є науковий аналіз поняття відповідальності авіаперевізника, що випливає з договору перевезення вантажу як окремого інституту в договірному праві, аналіз чинного законодавства України, теоретичних та практичних проблем, які виникають у сфері повітряних перевезень вантажу, вивчення договірної практики та розробка науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства України у сфері повітряних перевезень.

Виклад основного матеріалу. Повітряні перевезення вантажів здійснюються на підставі договору. Однак, в Цивільному кодексі України дається лише загальне визначення договору перевезення вантажу, а Повітряний кодекс України взагалі не закріплює визначення договору перевезення вантажу повітряним транспортом. Безлюдько І.О. обґрунтовує визначення даного договору як такого, за яким одна сторона (повітряний перевізник) зобов'язується доставити повітряним шляхом довірений їй другою стороною (вантажовідправником або замовником) вантаж до аеропорту призначення у встановлені у договорі строки та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а замовник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [1; с. 4]. Вважаємо, що запропоноване визначення заслугоує на увагу.

Юридична відповідальність як одна із форм соціальної відповідальності, закріпленої у законодавстві, полягає в забезпечуваному державою юридичному обов'язку правопорушника пізнати примусового позбавлення певних цінностей, що йому належать [2; с. 117].

Спираючись на загальне поняття «юридичної відповідальності», можна сформулювати поняття «відповідальність авіаперевізника за договором перевезення вантажу» як застосування до авіаперевізника юридично значущих впливів у разі недотриманням перевізником своїх зобов'язань, що виникають із договору перевезення вантажу і вимог нормативних актів у сфері здійснення перевезень.

Відповідальність перевізника при здійсненні повітряних перевезень регулюється відповідно до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України, Наказу Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів», інших нормативних актів та загальних положень про правила перевезення та надання послуг. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом, як і в інших договірних відносинах, також є джерелом правового регулювання повітряних перевезень [3; с.159].

Цивільний кодекс України посідає центральне місце у регулюванні відносин вантажного перевезення, тому всі норми, які містяться в інших законодавчих і нормативних актах, зокрема, норми Господарського і Повітряного кодексів України мають йому відповідати, за винятком тих випадків, коли Цивільним кодексом України передбачено можливість врегулювання перевізних

відносин законом по-іншому.

Теоретичні розробки щодо відповідальності авіаперевізника розвивалися за двома основними напрямками, а саме: настання відповідальності авіаперевізника як наслідок невиконання чи неналежного виконання договору перевезення та настання відповідальності авіаперевізника в результаті заподіяння шкоди.

Керуючись нормами українського законодавства, можна виокремити наступні види відповідальності авіаперевізника за договором перевезення вантажу:

А) Відповідальність за прострочення у доставці. Згідно ст. 923 Цивільного кодексу України у разі прострочення доставки вантажу перевізник зобов'язаний відшкодувати іншій стороні збитки, завдані порушенням строку перевезення, якщо інші форми відповідальності не встановлені договором, транспортними кодексами (статутами) [4]. Стаття 314 Господарського кодексу України встановлює, що перевізник звільняється від відповідальності за прострочення в доставці вантажу, якщо прострочення сталося не з його вини. Розмір штрафів, що стягуються з перевізників за прострочення в доставці вантажу, визначається відповідно до закону [5].

Б) Відповідальність за ненадання транспортного засобу. Однак перевізник вантажу звільняється від відповідальності, якщо ненадання транспортного засобу сталося не з його вини, зокрема в разі припинення (обмеження) перевезення вантажу в певних напрямках, встановленого у випадках і в порядку, передбачених транспортними кодексами (статутами) [4].

В) Відповідальність за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу. Перевізник відповідає за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти й усунення яких від нього не залежало. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти в розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини [4]. Господарський кодекс України передбачає розміри відповідальності за шкоду, заподіяну при перевезенні вантажу:

- у разі втрати або нестачі вантажу – у розмірі вартості вантажу, який втрачено або якого не вистачає;
- у разі пошкодження вантажу – у розмірі суми, на яку зменшилася його вартість;
- у разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, – у розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижча за дійсну вартість вантажу [5].

Повітряний кодекс України встановлює, що авіаперевізник несе відповідальність за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення вантажу відповідно до вимог і правил, передбачених міжнародними договорами України, законодавством України, в тому числі авіаційними правилами України, розмір якої має бути однаковим для внутрішніх і для міжнародних рейсів [6].

Оскільки у Повітряному кодексі України не закріплено підстави звільнення повітряного перевізника від відповідальності за втрату, нестачу чи пошкодження вантажу, Безлюдько І. О. запропоновано внести зміни і передбачити звільнення перевізника від відповідальності, якщо незбереження вантажу сталося внаслідок обставин, яким він не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. До таких підстав віднесені: дія непереборної сили, пожежа на судні за відсутності вини перевізника, терористичні акти, не застережені особливі властивості вантажу, природна нестача вантажу, несприятливі метеорологічні умови тощо [1; с.11].

За загальним правилом цивільного законодавства майнова шкода, завдана неправомірними діями чи бездіяльністю фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодовується в повному обсязі особою, яка її завдала. Норми ж Цивільного, Господарського і Повітряного кодексів України встановлюють відповідальність перевізника за незбереження вантажу лише у розмірі фактичної шкоди. Таке обмеження не передбачає можливості стягнення упущеної вигоди і є необґрунтованим, а тому, вважаємо, доцільним закріплення повної відповідальності авіаперевізника.

Дослідження інституту відповідальності перевізника ускладнює міжнародний характер діяльності у сфері перевезень. Оскільки перевезення вантажу здійснюються в міжнародному сполученні, тобто коли повітряні судна, вилітаючи з однієї країни, здійснюють комерційну посадку в іншій країні, а сторонами договору міжнародного перевезення частіше за все є представники різних країн, питання відповідальності перевізника регулюється не тільки національним законодавством, але й міжнародними нормативними актами (багатосторонніми та двосторонніми угодами) у сфері цивільної авіації.

06 травня 2009 року набрала чинності для України Конвенція про уніфікацію деяких правил

міжнародних повітряних перевезень, що була прийнята 28 травня 1999 р. в Монреалі (Монреальську конвенцію). Вона стала узагальненням нових економічних і соціальних стандартів, які застосовують до відповідальності перевізника, і модернізувала застарілі норми щодо авіаційних перевезень, що містилися у Варшавській конвенції 1929 р. Таким чином, прийняття Монреальської конвенції переслідувало дві основні цілі: кодифікацію правил міжнародних повітряних перевезень в єдиний документ (з урахуванням найсучасніших норм Варшавської системи) і модернізацію режиму відповідальності авіаперевізника (переважно щодо перевезень пасажирів). Конвенція спростувала процедури та значно збільшила ліміти відповідальності авіаперевізника. У першу чергу слід сказати, що Конвенція застосовується до так званих міжнародних повітряних перевезень.

Відповідно до Монреальської конвенції відповідальність перевізника в разі знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні вантажу обмежується сумою 17 SDR за кілограм (Special Drawing Rights - Спеціальні права запозичення, приблизно \$22,95), за винятком випадків, коли вантажовідправник зробив у момент передачі вантажного місця перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому разі перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявлену, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість відправника в доставці [7].

Межі, встановлені Монреальською конвенцією, не заважають суду додатково присудити відповідно до свого закону всі витрати або частину судових та інших витрат, пов'язаних із розглядом справи в суді, які були понесені позивачем, у тому числі й відсотки.

При цьому строк позовної давності, як і раніше, складає два роки з моменту прибуття в місце призначення, або з дня, коли повітряне судно повинно було прибути, або з моменту зупинки здійснення перевезень. Порядок обчислення цього строку визначає закон держави суду, до якого подано позов.

Фахівці з повітряного права вважають, що приєднання України до Монреальської конвенції забезпечить приведення норм українського законодавства у відповідність до міжнародних стандартів регулювання відповідальності авіаперевізника, а також підвищить безпеку польотів шляхом посилення відповідальності авіаперевізників. Такий підхід, своєю чергою, сприятиме зростанню привабливості послуг національних авіаперевізників у міжнародному сполученні й отриманню додаткових конкурентних переваг вітчизняними авіаперевізниками під час виконання повітряних перевезень [8].

Сподіваємося, що з урахуванням участі всіх держав – членів ЄС у Монреальській конвенції Україна досягне гармонізації правових норм з правовим полем Євросоюзу.

Висновок. Відповідальність авіаперевізника за договором перевезення вантажу потребує подальшого законодавчого вдосконалення в частині закріплення в Цивільному та Повітряному кодексах України повної відповідальності перевізника, підстав звільнення його від відповідальності за втрату, нестачу чи пошкодження вантажу. Приєднання України до Монреальської конвенції також вимагає внесення змін до Правил повітряних перевезень вантажів з метою забезпечення необхідної модернізації в ряді ключових напрямів, що пов'язані з перевезенням пасажирів і вантажу повітряним транспортом.

Література

1. *Безлюдько І. О.* Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним законодавством України / І. О. Безлюдько: дис. канд. юрид. Наук: 12.00.03 / Київський національний ун-т ім. Т. Шевченка. – К.– 2005. – 13 с.
2. *Рабінович П.М.* [Основи загальної теорії права та держави](#). — 6-е. — Х. : Консум, 2002. — 160 с.
3. *Щербина В.С.* Господарське право: підручник / В.С. Щербина. – 4-те вид., перероб. і допов // К.: Юрінком Інтер, 2009. – 640 с.
4. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. // Офіційний вісник України, 2003, №11. – Ст. 759.
5. Господарський кодекс України від 16 січня 2003р. // Відомості Верховної Ради України, 2003 р., №18. – Ст. 144.
6. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. // Голос України. – 2011. - № 110.
7. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // <http://zakon.rada.gov.ua>
8. *Гриценко С., Строй І.* Відповідальність перевізника в авіації // Правовий тиждень. – 2009. -

УДК 34.4

МОРАЛЬ И ПРАВО В СОВРЕМЕННОМ ИЗМЕРЕНИИ

Хримли И.А., кандидат філософських наук

Актуальность. В повышении уровня организации общественной системы, в решении проблем и противоречий, угрожающих существованию цивилизации возрастает роль права и морали как основных регулятивных систем современного украинского социума. Нарастающие процессы глобализации, нередко протекающие хаотично, укрепляют взаимосвязь людей и делают наше существование еще более хрупким [1, с.84]. Сегодня мировое сообщество находится на пути формирования нового миропорядка, от оптимальной организации которого зависит его существование. Обществу необходим более высокий уровень управления социальными процессами как на национальном, так и на глобальном уровне [2, с.115]. В современных условиях, в период трансформационных преобразований право и нравственность становятся важнейшими средствами гармонизации процессов глобализации [3, с.116-123].

Объектом исследования является мораль и право как феномены социального бытия.

Предметом исследования - репрезентация регулятивных модусов морали и права в социально-коммуникативном просторе современного украинского общества.

Целью данного исследования является определение перспектив развития права и морали, анализ основных направлений их развития в третьем тысячелетии. Тенденция возрастания роли и значения указанных регуляторов в жизни современного украинского социума и всего человечества, в обеспечении его стабильности и функционирования является главной в ряду основных направлений развития этих социальных феноменов в новом тысячелетии [1, с.84].

Исследованию проблемы перспектив развития права посвящены работы А. Неклессы [3], С.С. Алексеева [4,5], В.С. Нерсисянца [6], А.Б. Венгерова [7], А.А. Гусейнов [8-11], Р.Г. Апресян [12], А.Г.Спиркин [13], в частности, изучают основные направления развития нравственности. В диссертации Л.Г.Удовыки исследуются диалектика права и морали в развитии демократии [14]. В работе А.С.Кривцова анализируются мораль и политика как основы права в новом тысячелетии [15]. Российский ученый-правовед Е.Г.Лукиянова опубликовала интересную научную статью об основных тенденциях российского права в период трансформации [1].

Названная проблема находится в поле зрения украинских и российских ученых – философов и юристов. Однако они в своих трудах разрозненно, отдельно друг от друга исследуют перспективы развития права и морали в новом тысячелетии. В настоящее время нет ни одной работы, в которой комплексно (во взаимосвязи, взаимозависимости и взаимодействии) прослеживались бы перспективы развития морали и права как приоритетных системных регуляторов современного социума, в частности в период трансформационных преобразований в Украине, что побуждает автора провести такое исследование.

Интенсификация сотрудничества украинского социума с мировым сообществом порождает углубление взаимного влияния международного и национального права Украины. В свою очередь этот процесс влечет за собой интернационализацию или гомогенизацию права, представляя собой одну из основных тенденций развития права в XXI веке [2, с.115]. Под интернационализацией права понимают сближение принципов права и национальных законодательств, углубление взаимного влияния различных правовых систем. В новом украинском социуме собственная правовая система должна быть совместима с международным правом и способна свободно с ним взаимодействовать. Это достигается признанием доминанты международного права над внутренним, которое интенсивно изменяется под влиянием последнего. В соответствии со статьей 9 Конституции нашего государства, составной частью его правовой системы являются нормы международного права и международные договоры, согласие на ратификацию которых дано Верховной Радой Украины [16, с.4].

Под влиянием норм и принципов международного права коренному изменению подверглись нормы украинского гражданского, уголовного и административного права, существенно обновлено законодательство по правам человека [17]. Проведенные по ряду законопроектов экспертизы Совета Европы подтвердили их соответствие европейскому.