

начал борьбу против нацистов и их приспешников [2]. После соединения партизанского отряда с регулярными частями Красной Армии Фриц был отправлен в Москву, а через некоторое время в составе небольшой разведгруппы заброшен на территорию оккупированной немцами Беларуси. Здесь был схвачен, отдан под суд и 22 февраля 1944 г. в Минске принял мученическую смерть. Этот случай не единичный. По данным Белорусского штаба партизанского движения около 3 тысяч иностранцев сражались с оружием в руках против немецких оккупантов, среди них было около сотни немцев и шестидесяти французов [3]. И это только в партизанском движении на территории оккупированной БССР. В годы войны 16 иностранцев были удостоены звания Героев Советского Союза, среди них и Фриц Шменкель, котрому присвоили награду посмертно в 1964 г. Этих людей нельзя забывать!

В лексиконе многих современных политиков нет слов страдания, страха и смерти, они оперируют понятиями: потери, поражения, победа. Война, тем не менее, включает в себя обе группы перечисленных терминов, и об этом необходимо помнить. Поэтому задача современных историков — не просто исследовать ход событий и подводить итоги предыдущих военных конфликтов, но и аргументировано напоминать современникам про все ужасы и последствия войн. Это необходимо делать для того, чтобы и простым людям, и власть имущим не хотелось затевать новые вооруженные конфликты, чтобы все противоречия разрешались мирным путем.

Литература

1. Бутулiс, I. Гiсторыя Латвіі / Iлгварс Бутулiс, Антонiй Зунда ; пер. з лат. Я. Сурскага. — Мiнск : Выдавец Змiцер Колас, 2017. — 336 с.
2. Полевой, Б. Н. Самые памятные истории моих репортажей. — М. : Молодая гвардия, 1980. — с. 148–157.
3. Прокофьев, Е. А. Всенародная борьба в Беларуси против немецко-фашистских захватчиков в годы Великой Отечественной войны / Е. А. Прокофьев, А. Д. Титов. — Мн. : Беларусь, 1985.

Международные воздушные перевозки

*Юркевич Е. А., студ. I к. БГЭУ,
науч. рук. Давыденко М. В., канд. ист. наук, доц.*

Воздушный транспорт — самый скоростной способ передвижения, используемый в международных сообщениях. Ему принадлежит важная роль в перевозке пассажиров и грузов между двумя и более странами.

В области воздушного транспорта действует большое число международных организаций. Среди них: Международный союз авиационных стра-

ховщиков (МСАС) — создан в 1934 г.; Международная организация гражданской авиации (ИКАО) — учреждена в 1944 г. Общие правила осуществления международных воздушных сообщений определены Чикагской конвенцией 1944 г., к которой Республика Беларусь присоединилась 4 июля 1993 г.

Чикагская конвенция регламентирует следующие основные вопросы: порядок выполнения полетов и процедура регистрации воздушных судов; задачи и основные принципы деятельности ИКАО; функционирование аэропортов, наземных аэронавигационных средств и служб.

Вместе с Чикагской конвенцией руководством Республики Беларусь подписаны два соглашения: соглашение о международном транзитном воздушном сообщении; соглашение о международном воздушном транспорте.

Основной транспортной конвенцией, регулирующей перевозки пассажиров и грузов, является Варшавская конвенция от 12 октября 1929 г. В Гааге 28 сентября 1955 г. подписан Протокол об изменении и дополнении некоторых положений Варшавской конвенции. Она была существенным образом модернизирована Гватемальским протоколом от 8 марта 1971 г. и Монреальскими протоколами от 25 сентября 1975 г.

Согласно Варшавской конвенции, договор международной воздушной перевозки оформляется составлением проездного билета (для пассажира), багажной квитанции (для багажа пассажира) и авиагрузовой накладной (для груза). По общему правилу проездной билет и багажная квитанция объединены в один перевозочный документ, состоящий из нескольких купонов.

Варшавской конвенцией регламентированы права и обязанности участников договора международной воздушной перевозки, определен порядок приема и выдачи груза в пункте назначения, установлены основные требования к перевозочным документам.

В соответствии с Варшавской конвенцией отправителю предоставлено право распоряжаться грузом в пути: он может задержать груз, потребовать выдать его новому получателю и т. п. При этом отправитель груза обязан возместить авиаперевозчику все понесенные в связи с этим расходы.

По условиям Варшавской конвенции багаж и грузы, за исключением вещей при пассажире, должны находиться под охраной авиаперевозчика.

Варшавской конвенцией предусмотрена имущественная ответственность авиаперевозчика в следующих случаях:

- за причинение вреда здоровью пассажира;
- за несохранность багажа и груза;
- за просрочку в доставке груза.

Имущественная ответственность авиаперевозчика за причинение вреда здоровью пассажира наступает независимо от его вины. Согласно ст. 22 Варшавской конвенции, имущественная ответственность авиаперевозчика в

отношении каждого пассажира ограничивается суммой в размере 125 тысяч франков. Гаагский протокол 1955 г. увеличил в два раза предел имущественной ответственности авиаперевозчика за причиненный вред.

Варшавская конвенция предусматривает претензионный порядок урегулирования имущественных споров. Исковое заявление о возмещении ущерба может быть подано в суд заинтересованным лицом в течение двух лет с момента прибытия самолета по назначению или со дня, когда он должен был прибыть.

В США, а также во многих странах Западной Европы в последние годы широкое распространение получили чартерные авиаперевозки, которые регулируются Гвадалахарской конвенцией от 18 сентября 1961 г.

Согласно Гвадалахарской конвенции фактическим перевозчиком по воздушному чартеру признается лицо, не являющееся перевозчиком по договору, но уполномоченное осуществлять перевозку. Предметом договора воздушного чартера является предоставление самолета (самолетов) для выполнения разового или нескольких полетов.

Плата за использование самолета именуется фрахтом. Она может исчисляться как за рейс, так и за почасовое использование воздушного судна. В обеспечение уплаты фрахта предусматривается залоговое право на груз.

В соответствии с Гвадалахарской конвенцией потерпевший может предъявить по своему усмотрению иск либо к фактическому перевозчику, либо к перевозчику, заключившему договор воздушного чартера, либо к обоим перевозчикам вместе.

Литература

1. Чикагская конвенция о международной гражданской авиации 1944 г. (с изменениями и дополнениями) [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://base.garant.ru/2540490/>.

2. Конвенция о международном признании прав на воздушные суда 1948 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/1900530>.