

До порушень договору перевезення, за які настає відповідальність перевізника, належать:

1. Ненадання транспортного засобу;
2. Затримка відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення;
3. Прострочення доставки вантажу (багажу);
4. Втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу (багажу).

Нині існує багато порушень у сфері повітряних перевезень, найпоширенішими з яких втрата багажу та затримка рейсів.

Втрата багажу – факт неприбуття багажу до аеропорту призначення. Останнім часом пасажирів дедалі частіше скаржаться на недобросовісний перевіз свого багажу авіаперевізниками. За 2011 рік авіакомпаніями України було втрачено 500 тис. валіз, що перевищило цифри 2010 року на 20%. При цьому близько 2,5% бувають загублені або вкрадені ще на землі. Основною причиною авіакомпанії називають дуже короткий час завантаження, але не менше заважає доставка і неправильне заповнення етикеток. Згідно статті 924 Цивільного кодексу України "... Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини". На прикладі ситуацій, які спостерігаємо у засобах масової інформації можна зробити висновок, що авіаперевізники, які не доставили багаж у відповідний термін і місце, найчастіше не несуть відповідальності за затримку багажу. Але таке обмеження не передбачає можливості стягнення упущеної вигоди (неодержаних доходів) і є необґрунтованим, а, отже, законодавець має звернути увагу на закріплення повної відповідальності авіаперевізника.

Також однією з найпоширенішою проблемою є затримка рейсів. Як приклад, свідчить нещодавня подія, яка відбулася влітку в аеропорту "Бориспіль". Пасажирів очікували рейс 12 годин, не маючи змоги вилетіти на відпочинок до Туреччини. Звичайно, з боку аеропорту було приділено багато уваги пасажирів, але ніхто не компенсував те, що один день відпочинку пасажирів втратили. Хоча, згідно статті 922 ЦКУ "За затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежа-

ли від перевізника" [1, с. 120]. Пасажир має право на компенсацію від авіаперевізника і надання допомоги у разі відмови у перевезенні, скасування чи тривалої затримки рейсу, зниження класу обслуговування пасажирів у порядку, встановленому законодавством України, авіаційними правилами та міжнародними договорами України.

Таким чином, договір повітряного перевезення пасажирів та багажу є цивільно-правовим договором про надання перевізних послуг, на який поширюється норми як загальних положень про зобов'язань ЦК України (глави 47-53), так і спеціальні норми глави 64 "Перевезення".

Отже, авіаперевізник несе відповідальність за порушення договору повітряного перевезення, але не в повному обсязі. Саме тому, законодавцю потрібно звернути увагу на систему авіаперевезень та удосконалити її.

Література:

1. Цивільний кодекс України: – К.: Велес, 2011.– 304 с.
2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.

УДК 347.828:368.24(043.2)

Козіна П. Ю.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Рассомахіна О. А., к.ю.н.

СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКА

Сьогодні до послуг авіаперевізників звертаються все частіше, що пов'язано з важливістю економії часу та порівняно доступної вартості квитків. Проте, незважаючи на численні переваги, авіаційній галузі притаманна велика кількість ризиків. Саме тому все більш актуальним стає авіаційне страхування, оскільки забезпечує страхувальника захистом від втрат, що виникають в процесі виробництва, використання або експлуатації авіаційної техніки.

Під авіаційним страхуванням розуміють загальну назву комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством [8, С. 354].

Страхування відповідальності авіаперевізника регулюється як нормами міжнародних угод та договорів, так і внутрішнім законодавством України. Згідно з ст. 118 Повітряного Кодексу України авіаперевізник зобов'язаний страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, вантажу і пошті. Відповідно до ст. 7 Закону України "Про страхування" від 7 березня 1996 року авіаційне страхування цивільної авіації визнано обов'язковим видом страхування. Як зазначено у Постанові Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 року, обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації включає: – страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошті, вантажу; – страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам; – страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу; – страхування повітряних суден; – страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт.

Згідно з п. 8 цієї ж Постанови об'єктом страхування відповідальності є майнові інтереси страхувальника, які виникають внаслідок зобов'язання відшкодувати у порядку, встановленому законодавством, пасажиром (спадкоємцям), вантажовласникам збитки, заподіяні внаслідок страхового випадку. У п.9 зазначається, що відповідальність перед пасажиром вважається застрахованою за наявності у пасажирів авіаквитка з моменту його реєстрації та внесення до поіменного списку перевізника до моменту, коли він (пасажир) залишив перон аеропорту під наглядом уповноваженої особи повітряного перевізника [4].

Серед міжнародних актів, які регулюють авіаційні перевезення, на даний момент неабияку роль відіграє Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року, 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. Її прийняття обумовлено недосконалістю Варшавської системи, яка діяла раніше, а також необхідністю оновлення, гармонізації та подальшої кодифікації правил повітряного перевезення з метою закріпити норми відповідальності авіаперевізника, які б відповідали умовам сучасної авіації. Особливістю Монреальської конвенції є те, що в ній у ст.50 вперше передбачено положення щодо обов'язкового страхування авіаперевізником своєї відповідальності [5].

Внаслідок ратифікації Україною даної конвенції стосовно українських пасажирів міжнародних рейсів почав діяти принцип повного відшкодування, який полягає у тому, що перевізник несе відповідальність за шкоду, спричинену як життю чи здоров'ю пасажирів, так і його багажу. Відповідно до ст. 21 Конвенції компенсація за шкоду у першому випадку складе 100 000 спеціальних прав запозичення (СПЗ) за кожного пасажирів. Не несе ж відповідальності перевізник за шкоду, компенсація якої перевищує вказану суму лише у тому випадку, коли доведе, що така шкода не була заподіяна недбалістю або бездіяльністю перевізника чи його службовців або виникла виключно в результаті недбалості, неправомірних дій, бездіяльності третьої сторони.

Відповідно до пунктів 1 та 2 ст. 18 Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень перевізник також несе відповідальність за шкоду, що виявилась у знищенні, втраті чи пошкодженні вантажу під час повітряного перевезення, за винятком шкоди, що стала наслідком: – властивого вантажу дефекту, якості або вади; – неправильної упаковки вантажу відповідальної особи, крім перевізника, його працівників або агентів; – актом війни або збройного конфлікту; – акту органу державної влади, пов'язаного з ввозом, вивозом або транзитом вантажу [2].

Таким чином, Конвенція вводить в дію двухрівневу систему: перший рівень означає об'єктивну відповідальність у розмірі 100 000 СПЗ незалежно від вини перевізника, а другий базується на презумпції вини перевізника і не передбачає ліміту, обмеження відповідальності.

Що стосується порядку виплати компенсації за заподіяну шкоду, то відповідно до п.13 Постанови Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації", страхова сума не повинна бути меншою:

за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів:

а) під час виконання польотів у межах України – суми, еквівалентної 20 000 доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожне пасажирське крісло і відповідно до кількості пасажирських крісел, передбаченої сертифікатом експлуатанта повітряного судна. Страховик сплачує страхове відшкодування кожному пасажирів або його спадкоємцю;

б) під час виконання міжнародних польотів – у межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни (у тому числі для військових та пов'язаних з ними ризиків), на території якої здійснюються пасажирські перевезення, відповідно до уніфікованих умов об'єднання лондонських страховиків або інших умов, що застосовуються у між-

народній практиці;

за втрату або шкоду, заподіяну багажу, пошті або вантажу, – суми, еквівалентної 20 долларам США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожен кілограм ваги;

за речі (поклажу), що знаходяться у пасажирів – суми, еквівалентної 400 долларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку.

Підсумовуючи вищевикладене, можна зробити висновок про важливість такого різновиду обов'язкового страхування цивільної авіації як страхування відповідальності авіаперевізника. Це, в першу чергу, пов'язано з тим, що подібне страхування спрямоване як на захист майнових прав осіб, постраждалих у результаті дії або бездіяльності страхувальника, так і на захист фінансового стану самого страхувальника. Страхування відповідальності авіаперевізника передбачає повне відшкодування завданої шкоди, спричиненої як життю чи здоров'ю пасажирів, так і його багажу, вантажу. Приєднавшись до Монреальської конвенції, Україна зробила реальний крок в рамках інтеграції до сучасних світових стандартів безпеки повітряного сполучення, а також підтвердила своє прагнення до підвищення безпеки польотів.

Література:

1. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №18. – Ст. 78.

2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, ІКАО, Міжнародний документ від 28.05.1999 // Офіційний вісник. – 2009. – № 33. – стор. 169.

3. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №48-49. – Ст.536.

4. Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 року № 1535// Офіційний вісник України. – 2002. – №42. – С.157.

5. Боричевский В. Реалии украинского рынка авиастрахования после ратификации Монреальской Конвенции. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://tristar.com.ua/1/art/realii_ukrainskogo_rynka_aviastrahovaniia_posle_ratifikatsii_monrealskoi_konventsii_14890.html.

6. Григоров О. Конвенційні стандарти відповідальності повітряного перевізника та законодавча практика України [Електронний ресурс] – Режим доступу:

http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/Ushchmp/2008/articles/2008-2-1-Grygorov.pdf.

7. Онищенко О. А. Тенденції розвитку міжнародного повітряного законодавства [Електронний ресурс] – Режим доступу:

http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Dtr_pravo/2012_1/files/LA112_46.pdf.

8. Світлична О. С. Сучасний стан та перспективи розвитку авіаційного страхування в Україні / О. С. Світлична // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2012. – №1. – С. 351-360.

УДК 656.7.072:656.7.073(043.2)

Кохан Б. А.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ: ДЕЯКІ АСПЕКТИ ДОГОВОРІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА ТА БАГАЖУ

Повітряний транспорт має велике значення в міжнародних пасажирських перевезеннях, а також у країнах з великою територією (Росія, США, Канада, Китай тощо). Особливо великий обсяг роботи виконують авіакомпанії США (1/2 пасажироперевезень і 1/3 вантажоперевезень світу), а також Росії, Японії, Великобританії, Франції, Німеччини, Австралії, Канади, Сінгапура. Мережі авіаліній провідних авіафірм вкривають весь світ. Найбільші авіакомпанії – "Пан-Американ" і "Дельта" (США), "Джал" (Японські авіалінії), "Бритіш Ейрвейз" (Великобританія), "Ейр Франс" (Франція), "Люфтганза" (ФРН), "Сінгапур Ейрлайнз" (Сінгапур), "Аерофлот" (Росія). Україна тільки недавно з'явилася на світових авіалініях, та шляхи літаків фірм "Ейр Юкрейн" ("Авіалінії України") та "Ейр Юкрейн Інтернешнл" ("Міжнародні авіалінії України") пролягли вже в десятки країн світу [8].

Міжнародним повітряним перевезенням називається переміщення вантажів, що здійснюється повітряними судами між двома чи більше державами. Авіація як галузь – це усі види підприємств, організацій, установ, діяльність, яких спрямована на організацію і використання повітряного простору людством за допомогою літальних апаратів.

Стаття 33 Конституції України гарантує свободу пересування для всіх, хто на законних підставах перебуває на території України, а також право вільно залишати територію України [1]. Відповідно дане право особа може реалізовувати використовуючи авіатранспорт як засіб пересу-