

горій пасажирів правом на безкоштовний проїзд на відповідних видах транспорту не позбавляє даний договір оплатного характеру.

Також необхідно звернути увагу на те, що включення законодавцем в єдине поняття договорів перевезення як пасажирів так і багажу не надає підстав для того, щоб вважати їх єдиним договором з правової точки зору, виходячи з того що договір перевезення пасажирів є консенсуальним, а багажу – реальним.

Пасажир допускається до перевезення тільки за наявності у нього дійсного квитка, належним чином оформленого та виданого перевізником або уповноваженою ним агентом. Квиток дійсний для перевезення пасажирів та його багажу від пункту відправлення до пункту призначення за маршрутом і класу обслуговування, вказаного в ньому. Зберігати квиток потрібно до кінця поїздки, а якщо є підстави для пред'явлення претензії, то до її дозволу. Однак відповідно до Варшавської конвенції відсутність, неправильність або втрата проїзного квитка не впливають ні на існування, ні на дійсність договору про перевезення. Іншими словами, пасажир може відстояти свої права і втративши квиток, але якщо він буде збережений його, зробити це буде набагато простіше. Але зрозуміло, що на практиці дуже часто бувають випадки, коли пасажир втративши відповідний квиток не може довести факт укладення договору повітряного перевезення, тобто, таким чином порушуються гарантії встановлені міжнародними договорами.

Отже, при здійсненні договору міжнародного повітряного перевезення пасажирів та багажу пасажир виступає в якості споживача наданої перевізником послуги. Сучасне міжнародне регулювання і, насамперед Монреальська конвенція виходять з необхідності юридичного однаковості в забезпеченні захисту інтересів споживачів при повітряних перевезеннях.

Література:

1. Цивільний Кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV // Відомості Верховної Ради. – 2003. – №№ 40-44. – ст. 356.
2. Машин В. В. Особенности договора воздушной перевозки пассажиров / В. В. Машин // Предпринимательское право. – № 4. – 2011. – С. 15.

Самборська А. Г.,
студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м.Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

СТРАХУВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ У МІЖНАРОДНІЙ ТОРГІВЛІ

Питання міжнародних транспортних перевезень – одні з найскладніших у міжнародному комерційному праві. Перевезення товарів – справа, пов'язана з ризиком.

Авіаційне страхування – це загальна назва 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.

Розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Обов'язкове авіаційне страхування обумовлене міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна, та внутрішніми законодавчими актами [1, с. 198].

Добровільні види авіаційного страхування – це широкий спектр в основному страхування майна та страхування відповідальності різних підприємств і організацій, котрі беруть участь у функціонуванні цивільної авіації.

Основними чинниками, які визначають особливості порядку та умов різноманітних видів авіаційного страхування, є:

- авіаційне страхування має справу з особливими, відмінними від інших видів майна ризиками;
- значний розмір страхових сум передбачає узгодження дій страховиків і перестраховиків;
- авіаційні ризики можуть тягти за собою катастрофічні та кумулятивні збитки;
- авіаційне страхування тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком;
- авіаційне страхування регулюється як національним, так і міжнародним правом;
- для проведення операцій з авіаційного страхування потрібна розвинена спеціалізована інфраструктура;
- авіаційні ризики висувають високі вимоги до професійної підготовки фахівців, які здійснюють їх страхування.

При укладанні договорів авіаційного страхування потрібно мати на увазі, що в цивільній авіації дуже поширені оренда, лізинг, застава повітряних суден та обмін повітряними суднами між авіаексплуатантами. Така практика вимагає від усіх учасників страхової угоди точного визначення, хто саме та в яких випадках несе відповідальність і яку частку страхової суми отримує у разі настання страхового випадку. Виникає поняття співстрахувальника або додатково застрахованого. У будь-якому випадку страхувальник повинен інформувати страховика про передачу повітряного судна іншій авіакомпанії та зміну відповідальності.

Особливістю практики авіаційного страхування є те, що поліс або сертифікат – це лише документ, що підтверджує факт страхування, але не є самим договором страхування. Згідно з Повітряним кодексом поліс страхування є обов'язковим бортовим документом. Звичайно, він не повинен бути об'ємним і повинен мати "міжнародно визнану форму", що передбачає відповідний текст англійською мовою (саме англійська є міжнародно визнаною авіаційною мовою) з обов'язковим зазначенням страховика та перестраховального брокера. Як правило, авіаційні ризики розміщуються на національному та міжнародному страховому ринку через міжнародних страхових-перестраховальних брокерів. Найвідоміші та найбільші міжнародні брокери в авіаційному та космічному страхуванні – це MARSH, AON та "Willis Faber". В авіаційному страхуванні застосовуються єдині правила страхування з метою визначення єдиного підходу при укладанні договорів авіаційного страхування, визначення термінології, страхових ризиків, страхових випадків та страхових виплат [2, с. 205].

Умови, на яких укладається договір страхування, та умови, на яких авіаційні ризики перестраховуються, безперечно, мають бути абсолютно однаковими, особливо коли ризики перестраховуються на міжнародному страховому ринку. У міжнародній практиці авіаційного страхування застосовуються уніфіковані умови та застереження міжнародного страхового ринку. Слід звернути увагу, що згідно з Чиказькою конвенцією всі аварійно-рятувальні роботи та розслідування авіаційної події здійснюються виключно державними авіаційними властями тієї країни, на території якої сталася ця подія.

Таким чином, основними особливостями авіаційного страхування є:

- комплектність (майнове, особисте, відповідальності);
- великі розміри страхових сум, визначених у валюті різних країн;
- дія полісів усередині країни та за її межами, тобто авіаційне страхування має міжнародний характер за визначенням;

- значна акумуляція ризиків;
- необхідність перестраховування ризиків на міжнародному страховому ринку.

Література:

1. Базилевич В. Д. Страхова справа: Підручник / за ред. В. Д. Базилевича, К. С. Базилевича – К.: Знання, 2005.– 351 с.
2. Осадець С. С. Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець.– Вид. 2-ге, перероб. і доп.– К.: КНЕУ, 2002.– 599 с.

УДК 341.96 : 347.82 : 656(043.2)

Стельмах Ю.В.,

студентка,

Інститут міжнародних відносин,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Горян Е.В., к.ю.н., доцент кафедри міжнародного права

КОЛІЗІЙНЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах глобалізації, розширення міжнародних зв'язків і виникнення різноманітних приватно-правових відносин, у тому числі в галузі міжнародних повітряних перевезень, застосування прямого методу регулювання є достатньо проблематичним з огляду на особливості правовідносин, з якими доводиться мати справу їх учасникам, так і зважаючи на унікальні риси окремих правових систем.

Варто зазначити, що активно розвивається процес уніфікації норм, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які закріплюються у відповідних міжнародних договорах (наприклад, Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р., Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р.), котрі, однак, не здатні повністю охопити весь спектр питань і проблем, що виникають у сторін правовідносин. Саме тому колізійний метод регулювання є ефективним засобом вирішення проблеми вибору правопорядку, який необхідно застосовувати у конкретних приватно-правових відносинах, пов'язаних із міжнародними повітряними перевезеннями.

Відповідно до загальної практики держав з романо-германською правовою системою для регулювання міжнародних повітряних перевезень