

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 отримає 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 перестраховувального брокера. Як правило, авіаційні ризики розміщуються на національному та міжнародному страховому ринку через міжнародних страхових-перестраховувальних 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

застосовується переважно закон перевізника. Закон України "Про міжнародне приватне право" від 23.06.2005 р. визначає, зокрема, що у разі відсутності згоди сторін договору про вибір права, застосовується право сторони, що повинна здійснити виконання, тобто право перевізника за договором перевезення [1]. Закон Польщі "Про міжнародне приватне право" 1965 року встановлює, що у випадку, якщо сторони не здійснили вибір права, застосовується право держави, де перевізник має місце знаходження [4]. Однак, згідно з англійським Актом про право, що застосовується до договорів від 1990 року, застосуванню підлягає закон держави укладення договору перевезення, оскільки презюмується, що договір має найбільш тісний зв'язок саме з цією державою [3].

Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) від 28.05.1999 року, яка має переважну силу над іншими правилами, що застосовуються у міжнародних повітряних перевезеннях для держав-учасниць цієї конвенції, містить ряд колізійних норм, на деякі з яких варто звернути особливу увагу. У статті 33, зокрема, визначено юрисдикцію і вказано, що позов про відповідальність повинен бути поданий за вибором позивача на території однієї з держав-сторін або до суду за місцем знаходження перевізника, або за місцем його основної діяльності, або за місцем, де знаходиться комерційне підприємство, через яке був укладений договір, або до суду місця призначення перевезення. [2]

Незважаючи на те, що питання обов'язку здійснення попередніх виплат залишається на розгляд національних законодавств, в Резолюції №2 Заключного акту Монреальської конференції 1999 р. міститься заклик до перевізників негайно здійснювати такі виплати, оскільки вони пов'язані з невідкладними економічними потребами сімей жертв подій та тих, хто вижив. Стаття 22 конвенції вказує також, що межі відповідальності, установлені конвенцією, не перешкоджають суду додатково ухвалити рішення відповідно до закону, який він застосовує, про відшкодування всіх або частини судових та інших пов'язаних із судовим розглядом витрат, понесених позивачем, у тому числі процентів.

Таким чином, міжнародні договори містять не лише уніфіковані матеріально-правові норми, необхідні для регулювання міжнародних повітряних перевезень, як, наприклад, вимоги до перевізної документації, умови відповідальності перевізника, але й колізійні норми, що відсилають в основному до національного законодавства держав. Нормативно-правові акти окремих держав, в свою чергу, можуть також містити колізійні прив'язки, відсилаючи сторони правовідносин переважно до права перевізника.

Колізійний спосіб регулювання міжнародних приватно-правових відносин загалом та міжнародних повітряних перевезень зокрема є основою для урегулювання суперечок, що виникають в окремих аспектах співпраці у випадках, коли договором перевезення не передбачено певних особливих обставин, а також є незамінним, коли застосування уніфікованих матеріально-правових норм з тих чи інших причин стає неможливим.

#### *Література:*

1. Закон України "Про міжнародне приватне право" від 23.06.2005.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2709-15/page>.
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28.05.1999.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594/page](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/995_594/page).
3. Contracts (Applicable Law) Act 1990.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/36/schedule/1>.
4. Закон Польщі "Про міжнародне приватне право" 1965.– [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://pravo.hse.ru/intprilaw/doc/041101>.

УДК 347.763 (043.2)

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

### **СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

Повітряні перевезення є найшвидкісним видом перевезень не тільки з точки зору власне швидкості, а й з огляду на те, що за ними "спрямовується" шлях руху, внаслідок чого в них переважають перевезення пасажирів, пошти та вантажів, які швидко псуються.

Міжнародно-правове регулювання перевезень за допомогою повітряного транспорту веде свій початок з Паризької конвенції про повітряну навігацію 1919 року, якою вперше було закріплено принцип "мирного перельоту" іноземних повітряних суден через повітряний простір інших держав. Однак загальні засади сучасної організації та здійснення