

Шевченко О. С.,

студентка,

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКА

Вихід України на світову арену, розвиток її економіки та співтовариство з різними країнами світу, забезпечують безперервні вантажопотоки з внутрішніх та міжнародних перевезень всіма видами транспорту, у тому числі й авіаперевезення. Попри все це, збільшуються випадки пов'язані з різними видами авіаційних ризиків. У зв'язку з такою статистикою постає потреба у встановленні чіткої правової основи для попередження та покриття негативних наслідків від настання страхових випадків та встановлення обов'язків учасників таких перевезень.

Щоб зрозуміти навіщо взагалі нам потрібно страхування відповідальності авіаперевізника, необхідно розкрити зміст даного поняття. Отже, під страхуванням відповідальності авіаперевізника розуміється страховий захист від ризиків, пов'язаних з виконанням зобов'язань перед клієнтами. Це окремий вид страхування, який захищає насамперед інтереси власника вантажу і пасажирів, але не перевізника. Саме тому держави світу, котрі відстоюють інтереси своїх громадян, приєдналися до відповідних міжнародних конвенцій та вимагають від кожного авіаперевізника обов'язково застрахувати свою відповідальність. Відповідно до статті 50 Конвенції вимагають, щоб їх перевізники забезпечили належне страхування своєї відповідальності згідно з Конвенцією [2].

При страхуванні цивільної відповідальності авіаперевізника об'єктом страхування є майнові інтереси страхувальника, пов'язані з його обов'язком відшкодувати всі суми, які страхувальник в силу закону або за рішенням суду повинен виплатити. Авіаперевізник несе також відповідальність за втрату, нестачу і пошкодження вантажу, багажу і речей, що знаходяться при паса-

жирах. Якщо багаж і вантаж прийняті до перевезення з оголошенням цінності, то розмір відповідальності дорівнює величині оголошеної вартості. Відповідальність перевізника за речі, що знаходяться при пасажирі, визначається їхньою вартістю. Законодавство надає перевізнику можливість укласти угоду з пасажиром, вантажовідправниками і вантажоодержувачами про підвищення меж своєї відповідальності [1].

Відповідальність авіаперевізника за ушкодження, втрату чи знищення багажу і вантажу передбачена Варшавською конвенцією ІКАО 1929 року. Відповідно до цього документа авіаперевізник автоматично відповідає за збиток, якщо він мав місце під час авіаперевезення, тобто протягом того часу, коли вантаж перебуває у віданні перевізника (на борті літака, аеродромі, а також поза аеродромом, якщо це викликано необхідністю навантаження, доставки, перевантаження чи посадки літака за межами аеродрому).

Відповідальність за смерть, тілесне ушкодження чи майновий збиток, заподіяний корпусом повітряного судна чи предметами, що випали з нього, третім особам на поверхні землі і поза повітряним судном регламентується Римською конвенцією ІКАО 1952 року. При цьому під третіми особами розуміють фізичних і юридичних осіб, крім пасажирів, екіпажа й службовців інших авіакомпаній.

Факт страхування відповідальності авіаперевізником обов'язково підтверджується сертифікатом міжнародно-визнаної форми, текст якого має бути англійською мовою з обов'язковим зазначенням міжнародного страхування брокера, через котрого здійснювалось розміщення ризику. Крім того, сертифікат має містити назву та всі реквізити страхувальника, назву авіакомпанії-страхувальника та всіх співстрахувальників, ліміт відповідальності, строк дії страхового захисту та реєстраційний номер повітряного судна [3].

В Україні ліміт, щодо відшкодування збитків пасажиром становить не менш як 20 000 дол. США за кожну особу, а відповідальність за багаж здебільшого встановлюється як 1 дол. за 1 кг, а за вантаж – 20 дол. за 1 кг. Тому страхування цього виду може здійснюватись як з визначенням лімітів відповідальності окремо за одного пасажиром, за 1 кг багажу або вантажу та окремо перед третіми особами. У практиці при страхуванні цього виду дуже часто застосовують так званий єдиний комбінований ліміт. Ліміт

відповідальності в комбінованому ліміті – це загальна максимальна страхова сума, що може сплатити страховик за сукупністю позовів третіх осіб, пасажирів, вантажовласників стосовно одного страхового випадку [2].

Період страхування визначається за погодженням між страховальником і страховиком. Договір може бути укладений або на певний термін, або на конкретний рейс.

Отже, страхування відповідальності перевізника є специфічним різновидом страхування відповідальності власників транспортних засобів, що займаються перевезеннями. Суттєвою ознакою даного виду страхування є те, що немає "пойменованих ризиків" (вогонь, вода, аварія та інші), тобто страхуються всі ризики, крім тих, які є винятками. Страхування відповідальності авіаперевізника є необхідним, оскільки допомагає захистити права пасажирів, власників вантажу та третіх осіб.

Література

1. Повітряний Кодекс України : Закон України від 19.05.2011 р. №3393-VI. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.
2. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування цивільної авіації : Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. №1535. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1788-2002-п>.
3. Осадець С. С. Страхування : підручник / С. С. Осадець. – Вид. 2-ге, перероб. і доп. – К. : КНЕУ, 2002. – 599 с.

РОЗДІЛ 5

ПРОБЛЕМИ АДАПТАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ ДО ВИМОГ І СТАНДАРТІВ ІКАО ТА ЄВРОСОЮЗУ

Найважливішим досягненням людства у XX столітті без сумніву є розвиток науки в сфері використання повітряного та космічного простору. Ці сфери належать до науково-технічної діяльності, але як і будь-яка діяльність, вони потребують належного механізму правового регулювання. Специфікою цієї галузі є те, що як повітряне, так і космічне право є комплексними галузями, тому їх регулювання стає ще більш складним та багаторівневим. В сучасній доктрині розглядають міжнародне приватне повітряне право та міжнародне приватне космічне право поряд з публічними. Необхідно розмежовувати регулювання приватно-правових та публічно-правових аспектів. В розвитку космічного права важливим елементом у 2012 році стало прийняття Берлінського протоколу, що суттєво вплинуло на свідомість агентів космічної діяльності. В розвитку повітряного права України важливим етапом стало прийняття нового Повітряного кодексу та перманентний процес адаптації права України до норм ІКАО та ЄС.

Тому, одним із пріоритетних завдань правовиків сьогодні є приведення законодавства України у відповідність з її міжнародними зобов'язаннями та світовими стандартами Європейського Союзу в аерокосмічній сфері. На підставі зазначеного, актуальні питання повітряного і космічного права України повинні вирішуватись в контексті динаміки розвитку суспільних відносин у сфері цивільної авіації та використання космічного простору.

Секція "Проблеми адаптації національного законодавства України до вимог і стандартів ІКАО та ЄС" відображає головні проблеми та тенденції у розвитку відповідного законодавства нашої держави. У доповідях та тезах учасників секції обґрунтовується ряд нових концептуальних положень, зокрема, щодо: оптимізації державного регулювання транспортної системи України з врахуванням світового досвіду; актуальних проблем правової регламентації міжнародних авіаційних перевезень тощо.