

клажі тощо); індивідуальне обслуговування; перша долікарська допомога; надання прохолодних напоїв; забезпечення пасажирів м'яким інвентарем та засобами обслуговування в польоті; надання пасажирам періодичних видань (газети, журнали, рекламна продукція); трансляція музичних програм (за наявності відповідного обладнання).

Основний раціон, тобто гаряче харчування повинно пропонуватись пасажирам через 1 – 1,5 години після зльоту повітряного судна, але воно надається на борту повітряного судна лише відповідно до норм, установлених перевізником. Харчування та гарячі напої можуть не надаватися пасажирам повітряного судна, якщо зазначена умова встановлена правилами перевізника чи замовником рейсу і пасажир поінформований про умови обслуговування на борту повітряного судна до укладання договору повітряного перевезення або придбання пакета на комплексне туристичне обслуговування [3].

Також пасажирам можуть бути запропоновані додаткові послуги підвищеної комфортності у польоті, такі як надання пасажирам бортового харчування; торгівля сувенірами, промисловими та продовольчими товарами, книжками, журналами; демонстрація кіно-, відео- або діафільмів; замовлення готелю т.д. Такий перелік додаткових послуг підвищеної комфортності, порядок їх надання та оплати встановлюються перевізником. Перевізник інформує пасажирів у вибраний ним спосіб про додаткові послуги, але ці послуги повинні надаватися без шкоди для безпеки польотів та виконання обов'язкових послуг.

Отже, можна зробити висновок, що саме завдяки швидкості і великому асортименту послуг, що надаються авіаційним персоналом, авіаперевезення є найзатребуванішим на сьогодні видом транспорту.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Офіційний вісник України. – 2011. – № 46. – Ст. 1881.
2. Цивільний Кодекс України від 16 січня 2003 р. №435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2013. – №37. – Ст. 488.
3. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Міністерства інфраструктури України від

30.11.2012 р. №735 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z2219-12>.

4. Молчанов В. В. Гражданско-правовое регулирование воздушных перевозок / В. В. Молчанов. – М. : Феникс, 2007. – 43 с.

УДК 347.824 (043.2)

Кохан Б. А., Гіруштін В. Ю.,

студенти,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ

Як вказує досвід останніх років попит на користування авіаційним транспортом в Україні постійно зростає. Поряд з активним розвитком авіаційної галузі України, розвивається й авіаційне страхування. Відповідно, все більше вітчизняних страховиків виходять на ринок страхування авіаційних ризиків пропонує свої послуги.

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.

Саме тому, правове забезпечення цього виду страхування дуже різноманітне. Воно містить норми міжнародних угод та конвенцій, до яких приєдналась наша держава; нормативні акти міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІКАО, ІАТА); норми внутрішніх законодавчих актів, що регулюють діяльність як цивільної авіації, так і страхування [2].

Майже всі науковці та практики юриспруденції сходяться у баченні того, що надзвичайно важливими при укладанні договорів з авіаційного страхування є визначення й тлумачення понять і термінів як авіаційних, так і страхових. Багато спірних питань при врегулюванні страхових виплат постає через те, що терміни конвенцій перекладаються по-різному. Тому, кожен законодавчий акт

чи конвенція має офіційну мову, якої і дотримуються, розглядаючи питання в судах різних країн. Уніфіковані умови авіаційного страхування, що застосовуються у сучасній міжнародній системі страхування, також містять розділ єдиних термінів і понять. Однак, міжнародною мовою цивільної авіації слід вважати англійську, тому при розгляді справ страхування в авіаційній сфері, будуть застосовуватися акти саме із урахуванням англійської термінології.

Також, зауважимо, що серед чотирьох підвидів авіаційного страхування обов'язковою з погляду міжнародних вимог є лише відповідальність повітряного перевізника перед третіми особами, пасажирями, власниками багажу, вантажу та пошти. В Україні обов'язковість страхування повітряних суден та членів екіпажу встановлено лише внутрішнім законодавством.

Кожна держава світу може встановлювати межі (ліміти) відповідальності авіаційного перевізника під час виконання польотів на її території. Наприклад, вимоги щодо ліміту відповідальності перед третіми особами (для літака типу Іл-76, у мільйонах доларів) у деяких країнах Європи: Німеччина – ліміт 75; Швейцарія – 42,5; Данія – 3; Італія – 2.

Авіаційний перевізник зобов'язаний виконувати вимоги країн щодо мінімального страхового захисту, а страховик – забезпечити таке покриття.

Однак, варто зазначити, що у відповідності до норм чинного законодавства, відшкодування збитків лімітовано, в залежності від країни, де здійснюється страхування. Наприклад, в Україні цей ліміт становить не менш як 20000 дол. США за кожну особу, у країнах Європейського союзу – не менш як 100000 дол., а у США, Канаді, Японії – не має обмежень. Необмежений ліміт відповідальності означає, що особа, яка потерпіла від авіаційної події, може подати позов на необмежену суму, і він може бути визнаний судом. У такому разі загальна сума відшкодування повинна бути саме такою, яку визнав суд. 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 пасажиря, 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, тобто загальна максимальна страхова сума (страхове відшкодування), що може сплатити страховик за сукупністю позовів третіх осіб, пасажирів, вантажовласників стосовно одного страхового випадку [2].

Отже, в результаті проведеного дослідження можна зробити висновки про те, що страхування авіаційних ризиків в Україні активно розвивається. Обов'язкове страхування авіаційних суден захищає інтереси страхувальника (власника повітряного судна, повітряного перевізника, що експлуатує судно на законних підставах). Особливими страховими випадками з авіаційного обов'язкового страхування є: загибель повітряного судна, зникнення судна безвісти; втрата судна у зв'язку з вимушеною посадкою в місці, неприйнятному для евакуації судна; цілковите руйнування повітряного судна.

Література

1. Базилевич В. Д. Страхування: підручник / В. Д. Базилевич [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://pidruchniki.ws/1584072042387/strahova_sprava/strahuvannya_-_bazilevich_vd.
2. Страхування: підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець. – Вид. 2-ге, перероб. і доп. – К. : КНЕУ, 2002. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://studentbooks.com.ua/content/view/612/43/1/1/>.

УДК 347.764:347.82 (043.2)

Кошелюк О. В.,
студент,

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

ЄВРОПЕЙСЬКІ СТАНДАРТИ СТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

Авіаційне страхування – це загальна назва комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає май-