

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-

нові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством. Розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Обов'язковість низки авіаційних видів страхування обумовлена міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна, та внутрішніми законодавчими актами. Воно поширюється на усіх авіа експлуатантів України як на території нашої країни, так і за її межами.

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 [2, с.104].

Особливістю правового регулювання авіатранспорту в Євросоюзі є те, що він є, природно, міжнародним видом транспортом та поєднується з повітряним простором інших держав.

Правовий режим повітряних перевезень та страхування, як і правовий режим морських перевезень, визначається переважно міжнародним правом. Таке розмежування морського та повітряного транспорту у праві Євросоюзу відображено у ст. 100 ДФЄС. Особливістю правого регулювання Євросоюзу у сфері авіа страхування є те, що значною мірою воно базується на регламентах, які забезпечують уніфікацію законодавств держав-членів. Авіаційний транспорт характерний також тим, що він структурований відповідно до поставлених завдань. Основною його метою є створення належних ринкових умов та конкурентних засад для авіакомпаній, а також регламентація вимог до літаків, умов перевезення пасажирів та вантажів, забезпечення безпеки в аеропортах та під час польоту на літаках тощо.

За 40 років повітряні пасажирські перевезення продемонстрували тенденцію до зростання: від 4 відсотків у 1970 р. до 8 відсотків у 2010 р. Усього 13 відсотків вуглекислого газу, який виділяє транспорт, припадає на повітряний транспорт. Затримки рейсів збільшують споживання пального на 6 відсотків. Для підтримки зростання повітряних перевезень необхідно провести реформування їх органу управління і поліпшити інфраструктуру аеропортів Євросоюзу. Повноваження Європейської Організації з безпеки повітряних перельотів (Євроконтроль) є обмеженими через консенсусний принцип прийняття рішень.

З метою запровадження уніфікованих принципів регулювання авіаперевезень в Європі із забезпеченням високого рівня безпеки авіаперевезення було створено Європейське агентство з авіабезпеки відповідно до Регламенту № 1592/2002.

Оскільки лібералізація веде до створення насправді єдиного ринку повітряного транспорту, Євросоюз уніфікував законодавство держав-членів з метою забезпечення однакових умов для всіх повітряних компаній. Зокрема, Регламентом № 1899/2006 щодо гармонізованих вимог та адміністративних процедур у сфері цивільної авіації було розроблено технічні стандарти та адміністративні процедури для визначення загальних стандартів льотної придатності повітряного судна, що сприяло взаємному визнанню ліцензій осіб, які працюють у сфері цивільної авіації, що дозволяє безпосередньо наймати пілотів з будь-якої держави-члена Євросоюзу.

Єдине європейське небо, що передбачає єдиний простір аеронавігації та надання послуг у сфері повітряних перевезень, регулюється рамковим Регламентом Європарламенту та Ради № 549/2004. Для ефективного функціонування Єдиного європейського неба прийнято ще три регламенти: Регламент Європарламенту та Ради № 550/2004 щодо положень про авіанавігаційні послуги в рамках Єдиного Європейського неба (Регламент щодо послуг); Регламент Європарламенту та Ради № 551/2004 щодо організації та використання авіапростору Єдиного Європейського неба (авіапросторовий Регламент); Регламент Європарламенту та Ради № 552/2004 щодо взаємодії мережі управління Європейським авіаційним потоком/трафіком (Регламент про взаємодію).

Правове регулювання питань безпеки польотів в Євросоюзі було спричинено катастрофою авіалайнера компанії "Флеш Ейрлайнз" у 2004 р. Ця катастрофа загострила питання взаємообміну інформацією про безпеку літаків після з'ясування того факту, що чартерній єгипетській авіакомпанії було заборонено входити у повітряний простір Швейцарії, однак французькі органи вважали авіакомпанію безпечною. У зв'язку з цим було прийнято Регламент № 2111/2005, що надає можливість Комісії приймати рішення про заборону небезпечним літкам здійснювати перевезення на території Євросоюзу (встановлювати "чорний перелік" авіакомпаній). У цьому зв'язку також було прийнято Регламент Європар-

ламенту і Ради № 785/2004 щодо вимог страхування для повітряних перевізників і операторів повітряного флоту.

Результатом повної лібералізації повітряних перевезень у межах Євросоюзу стало підвищення рівня прав пасажирів повітряного транспорту. З огляду на це було прийнято Регламент № 261/2004, який запроваджує спільні правила стосовно компенсації та допомоги пасажиром у разі відмови у посадці та затримання рейсу. Регламент стосується як регулярних, так і нерегулярних рейсів; він діє не лише щодо пасажирів, які вилітають з аеропорту, розташованого в державі-члені Євросоюзу, а й у тому випадку, коли авіакомпанія, яка здійснює рейс, є перевізником Євросоюзу, а також є чинним щодо пасажирів, які летять із третьої країни до держави-члена Євросоюзу, якщо тільки ця третя країна не забезпечила їм аналогічні права. Регламент установлює розміри компенсації для пасажирів, яка варіює залежно від відстані рейсу. Аналогічну схему захисту прав пасажирів прийнято також у рамках залізничного транспорту Євросоюзу.

Отже, початком реалізації Євросоюзом спільної зовнішньої політики щодо страхування повітряного транспорту стали судові рішення 2002 р., так звані "рішення відкритого неба" ("open skies" judgments). Ці судові справи чітко регламентували компетенцію Євросоюзу у сфері міжнародних послуг повітряним транспортом. Традиційно міжнародні повітряні послуги регулювалися двосторонніми міжнародними угодами між державами, однак з 2002 р. Євросоюз одержав виключну компетенцію укладати двосторонні угоди з третіми країнами щодо повітряного сполучення [1, с. 376].

Література

1. Говорушко Т. А. Страхові послуги. Підручник / Т. А. Говорушко. – К. : Центр учбової літератури, 2011. – 376 с.
2. Загородній А. Г. Страхування: Термінологічний словник / А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк. – 2-е вид. та доп. – Л.: Видавництво "Бескид Біт", 2002. – 104 с.

Лінник Л. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ПРОБЛЕМАТИКА ДІЯЛЬНОСТІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ У МІЖНАРОДНОМУ ТРАНСПОРТІ

Важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює розробку технічних вимог до неї.

На міжнародному рівні необхідно регламентувати регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору.

В Україні йде швидка робота щодо напрацювання національного законодавства, з урахуванням основних положень міжнародного повітряного права та позитивної практики колишнього СРСР. Це, основним чином, стосується і встановленого порядку використання повітряного простору України, який ґрунтується, зокрема, на Декларації про державний суверенітет, Конституції України, яка від імені Українського народу закріпила суверенітет над всією територією України в межах існуючих кордонів, які є цілісними і недоторканими. Україна, як суб'єкт міжнародного права, здійснює безпосередні зносини з іншими державами, укладає договори, у тому числі про повітряні сполучення щодо використання повітряного простору тощо [2, с. 25].

Повітряний кодекс України регулює діяльність авіації щодо використання повітряного простору з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації, а його чинність поширюється на усіх користувачів повітряного простору України як на території України, так і за її межами, якщо закони