

нагромаджувальне страхування;

б) за способом виплати на страхування з одноразовою (страхування капіталів або сум) і багаторазовою виплатою (страхування рент або ануїтетів).

При нагромаджувальному страхуванні у договорі передбачають ризики смерті та дожиття. Відбувається нагромадження коштів за кожним окремим договором страхування за рахунок сплачених внесків і приєднуваного інвестиційного доходу.

#### *Література*

1. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 33. – Ст. 1162.

2. Повітряний кодекс України: станом на 19.05.2011 // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 20-21. – Ст. 712.

3. Про затвердження Порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 № 1535 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-%D0%BF>.

УДК 347.5:656.7.073.42(043.2)

**Капустяк І. О.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Філик Н. В., к.ю.н., доцент

### **ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА МОНРЕАЛЬСЬКОЮ КОНВЕНЦІЄЮ В УКРАЇНІ**

На сучасному етапі розвитку повітряного транспорту в Україні зростає кількість нових маршрутів на далекі відстані. У зв'язку з чим виникає потреба в чіткому правовому механізмі регулювання повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу і, що найголовніше, у визначенні відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх учасників авіаційного перевезення від небажаного впливу та порушень, тому особливої актуальності набуває інститут відповідальності авіаперевізника.

В Україні правовідносини у сфері повітряних перевезень регулюються за допомогою норм національного і міжнародного законодавства. Щодо національного, то це норми Повітряного кодексу України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України і міжнародні положення, зокрема Монреальська конвенція від 28 травня 1999 року, яка була ратифікована Верховною Радою України 17 грудня 2008 року як

Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Вона стала узагальненням нових економічних і соціальних стандартів, які застосовують до відповідальності перевізника, і модернізувала застарілі норми щодо авіаційних перевезень, що містилися у Варшавській конвенції 1929 р. [1, с. 3].

Монреальська конвенція була покликана створити єдиний приватноправовий режим стосовно міжнародних повітряних перевезень. Монреальська Конвенція забезпечує необхідну модернізацію у ряді ключових напрямків:

- встановлюється дворівнева система відповідальності за заподіяння смерті або тяжкого тілесного ушкодження та шляхом сприяння швидкому відшкодуванню завданих збитків без довготривалої судової процедури;

- суми виплат постраждалим від авіаційної події при міжнародному повітряному перевезенні збільшуються з 20 000 дол. США до 100 000 Спеціальних Прав Запозичення (приблизно 120 000 дол. США);

- встановлюється відповідальність авіаперевізника за затримку рейсу, що забезпечує додатковий захист прав пасажирів.

- авіаперевізники можуть домогтися суттєвої експлуатаційної економії за рахунок використання спрощених проїзних документів, особливо в галузі вантажних перевезень, та підвищення можливості більш ефективно управляти ризиками [2, с. 17].

Головною особливістю Монреальської конвенції є відсутність ліміту відповідальності авіаперевізника. Вона також спрямована на захист фізичних осіб, у випадку авіаційної події. Можна виділити наступні підстави відповідальності авіаперевізника за Монреальською конвенцією:

1. Перевізник є відповідальним за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажирів.

2. Відповідальність перевізника в разі знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні вантажу обмежується сумою 17 СПЗ за кілограм, за винятком випадків, коли вантажовідправник зробив у момент передачі вантажного місця перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому разі перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявлену, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість відправника в доставці

3. Авіаперевізник зобов'язаний провести попередні виплати для надання допомоги потерпілій особі в задоволенні її невідкладних матеріальних потреб. За доведену шкоду, авіаперевізник несе об'єктивну відповідальність і лише у разі недбалості пасажирів або особи, яка вимагає компенсації, авіаперевізник може частково чи повністю звільнитись від

відповідальності (п. 1 ст. 21).

4. Якщо відповідальність перевізника встановлюють на основі декількох підстав (наприклад, часткова втрата, пошкодження решти частини вантажу та порушення терміну доставки), то загальний розмір відшкодування не може перевищувати величини, визначеної як виготовлення ваги вантажу на 17 СПЗ.

Також Конвенція встановлює вимогу про обов'язкове страхування, відповідно до якої авіаперевізники повинні представляти докази наявності договорів страхування, що гарантують отримання компенсації, а також забезпечити відшкодування шкоди без необхідності тривалого судового процесу (ст. 50) [3].

Таким чином, підсумовуючи усе вище викладене, можна зробити висновок, що приєднання України до Монреальської конвенції забезпечило приведення норм українського законодавства у відповідність до міжнародних стандартів регулювання відповідальності авіаперевізника, і підвищення безпеки польотів шляхом посилення відповідальності авіаперевізників. Але, враховуючи усі зміни, які відбуваються сьогодні, тобто посилення ролі України на міжнародному просторі, збільшення її участі в міжнародній діяльності, необхідна систематизаційна діяльність у сфері авіаперевезень з врахуванням тенденцій міжнародних нормативно – правових актів щодо регулювання повітряних перевезень.

#### *Література*

1. Горян Е. В. Забезпечення прав пасажирів при здійсненні міжнародних повітряних перевезень / Е. В. Горян // Часопис Академії адвокатури України. – 2011. – С. 1-6.

2. Головка Ю. Ю. Проблематика правового регулювання страхування та перестрахування авіаційних ризиків в Україні / Ю. Ю. Головка // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2012. – С. 15-17.

3. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 17.12.2008 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_594).