

і забезпечила можливість для тисяч учнів займатися в школах, зареєстрованих ІКАО.

Таким чином, значення ІКАО є досить важливим, оскільки її діяльність є запорукою дружніх відносин між державами, спільного вирішення проблем, пов'язаних з цивільною авіацією.

Література

1. Бекашев К. А. Международное публичное право / К. А. Бекашев. – М., 2003. – 640 с.

2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. від 07.12.1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_038.

3. Шреплер Х. А. Справочник международных организаций / Х. А. Шреплер. – М., 1995.

УДК 347.824.2(043.2)

Кролевец Р. І., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Липець Л. В., к.ю.н., доцент

БЕЗПЕКА ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У МІЖНАРОДНОМУ ПРАВІ

Розвиток цивільної авіації визначає необхідність внесення регулярних коректив в забезпечення безпеки польотів. Підвищення ролі цивільної авіації в міжнародних перевезеннях пасажирів і вантажів, зростання інтенсивності руху на міжнародних авіалініях та швидкий розвиток авіаційної техніки вимагають особливої уваги до питань міжнародно-правового гарантування безпеки міжнародної цивільної авіації.

З метою створення безпеки цивільної авіації були прийняті такі міжнародно-правові акти: Конвенція про злочини і деякі інші дії на борті повітряного судна, підписана 14 вересня 1963 р. у Токіо (Токійська конвенція); Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписана 16 грудня 1970 р. у Гаазі (Гаазька конвенція); Конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки цивільної авіації, підписана 23 вересня 1971 р. у Монреалі (Монреальська конвенція); Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, підписаний 24 лютого 1988 р. у Монреалі (Монреальський протокол) [5, 6, 7].

У Законі України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» визначається термін авіаційна безпека як комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту

цивільної авіації від актів незаконного втручання в її діяльність [2].

Згідно розділу 2 Закону України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» акт незаконного втручання – це: насильство стосовно особи, яка перебуває на борту повітряного судна під час польоту, якщо такі дії можуть загрожувати безпеці цього повітряного судна; руйнування повітряного судна, яке перебуває в експлуатації, або його пошкодження, що може вивести судно з ладу або загрожує його безпеці під час польоту; розміщення або спроби розміщення в повітряному судні, яке перебуває в експлуатації, пристрою або речовини, що можуть його зруйнувати або призвести до пошкодження, яке загрожує безпеці повітряного судна під час польоту; руйнування або пошкодження об'єктів радіонавігаційного забезпечення чи втручання в їх експлуатацію, якщо будь-яка зазначена дія загрожує безпеці повітряного судна під час польоту; повідомлення свідомо неправдивих відомостей, що можуть спричинити загрозу безпеці повітряного судна під час польоту; незаконне та навмисне використання пристрою, речовини або зброї (для здійснення акту насильства стосовно особи в аеропорту, на аеродромі, що завдає або може завдати шкоди її здоров'ю чи заподіяти смерть; для руйнування або серйозного пошкодження обладнання чи споруд аеропорту, аеродрому, його служб і розташованих в аеропорту, на аеродромі повітряних суден; для загрози безпеці польотів в аеропорту, на аеродромі) [2].

У Повітряному кодексі України цій проблемі присвячено розділ XI, який називається «Захист цивільної авіації від актів незаконного втручання» [1].

Відповідальність за порушення міжнародного повітряного права може бути покладена як на державу, так і на авіаперевізника. Держава відповідатиме за порушення принципів і норм цієї галузі міжнародного права, наприклад, за порушення суверенітету над повітряним простором іншої держави.

Авіаперевізник несе цивільно-правову відповідальність у разі заподіяння смерті або шкоди здоров'ю пасажирів, а також за збитки, заподіяні запізненням під час перевезення, якщо не доведе, що ним були вжиті всі заходи, необхідні для запобігання шкоді та збиткам, або що такі заходи неможливо було вжити [3, с. 347].

Перевізник відповідає за втрату, недостачу або ушкодження багажу або вантажу, якщо подія, що призвела до цього, відбулася тоді, коли багаж або вантаж перебували під його охороною. Авіаперевізник також відповідальний за збитки, пов'язані із запізненням багажу або вантажу, якщо не доведе, що ним були вжиті всі заходи, необхідні для запобігання збиткам, або що такі заходи неможливо було вжити. Якщо перевізник доведе, що провина потерпілого була причиною шкоди або сприяла її виникненню, він може бути звільнений від відповідальності або така відповідальність може бути обмежена.

Згідно з Варшавською конвенцією 1929 р. та іншими відповідними договорами встановлено межі максимальної відповідальності авіаперевізника (фіксується гранична сума грошової компенсації). Перевізник має право укласти з пасажиром, відправником або одержувачем багажу чи вантажу угоду про підвищення меж відповідальності, але не про їх зниження. В основу відповідальності покладено презумпція вини. Регламентуються також процедурні питання відшкодування шкоди [9].

У 1955 р. у Гавані було прийнято Протокол про зміну Варшавської конвенції 1929 р., який вніс деякі доповнення до Конвенції. Так, у Протоколі уточнені строки пред'явлення претензій: у разі виявлення шкоди претензію перевізникові варто направити негайно, але не пізніше 7 днів від дня одержання багажу й 14 днів від дня одержання вантажу, а у випадку залізнення – не пізніше ніж через 21 день із моменту, коли багаж або вантаж були передані одержувачеві. Протокол істотно збільшив межу відповідальності авіаперевізника за шкоду життю і здоров'ю пасажирів (250 тис. золотих франків). Положення Протоколу застосовуються тільки до міжнародних повітряних перевезень між державами-учасницями.[4, с. 312].

Міжнародно-правового регулювання вимагають питання про відповідальність за шкоду, заподіювану шумом авіаційних двигунів та в результаті подолання звукового бар'єра під час експлуатації надзвукових літаків.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 20-21. – Ст. 712.
2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003 р. № 545-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.
3. Міжнародне публічне право: підручник / за ред. В. М. Репецького. – 2-ге вид., стер. – К.: Знання, 2012. – 437 с.
4. Міжнародне право: підручник / Л. Д. Тимченко, В. П. Кононенко. – К., 2012. – 631 с.
5. Конвенція ООН о правонарушениях и некоторых других действиях, совершенных на борту воздушного судна (Токио, 14 сентября 1963 г.) // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1988 р. – № 1. – Ст. 1.
6. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден від 16 грудня 1970 р. (Гаазька конвенція) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_167.
7. Конвенція про боротьбу з незаконними актами проти безпеки цивільної авіації від 23 вересня 1971 р. (Монреальська конвенція) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_165.
8. Протокол про боротьбу з незаконними актами насилля в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію від 24 лютого 1988 р. у Монреалі

(Монреальський протокол) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_269.

9. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень ІКАО від 28.05.1999 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_594.

УДК 347.764.000.7(043.2)

Курінна А. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зеленова М. О., асистент

ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА ТА ІНШОГО АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ

Серед різноманітних видів страхування провідне місце належить авіаційному, адже роль і місце авіаційної галузі в країні обумовлює необхідність розвитку ринку страхових послуг для неї. Авіаційне страхування – це комплекс майнового, особистого страхування відповідальності, яка випливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних і фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством [4].

Авіаційне страхування регулюється міжнародними та національними правовими актами. Зокрема, міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна (Варшавська конвенція 1929 р., Гаазький протокол 1955 р., Гвадалахарська конвенція 1961 р., Монреальська конвенція 1999 р.), внутрішніми нормативно-правовими актами (Повітряний кодекс України, Цивільний кодекс України, Закон України «Про страхування», Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку і правил проведення авіаційного страхування цивільної авіації» від 12 жовтня 2002 р. № 1535).

Стосовно страхування членів екіпажу повітряного судна необхідно розкрити поняття авіаційного персоналу. Згідно ст. 1 Повітряного кодексу України авіаційний персонал – особи, які пройшли спеціальну фахову підготовку, мають відповідне свідоцтво і здійснюють льотну експлуатацію, технічне обслуговування повітряних суден, організацію повітряного руху, технічну експлуатацію наземних засобів зв'язку, навігації, спостереження.

Варто зазначити, що авіаційне страхування цивільної авіації є обов'язковим видом страхування. Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12 жовтня 2002 р. № 1535,