

тощо. Таким чином, вирішення зазначених проблем безпосередньо залежить від стану безпеки польотів.

Список літератури

1. Богуслаєв В. О. Пояснювальна записка до проекту Закону України „Про внесення змін до Закону України „Про розвиток літакобудівної промисловості щодо державної підтримки збуту авіаційної техніки вітчизняного виробництва” / В. О. Богуслаєв, Я. М. Сухий (народні депутати України) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=43305&pf35401=221722>.
2. Гордієнко І. В. Сучасний стан авіаційного транспорту як важливої складової транспортного комплексу України / І. В. Гордієнко. – НАУ, м. Київ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: file://localhost/D:/Дисертація/статті-/2013%20НАУ/Gordienko_410.mht.
3. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку авіації спеціального призначення на період до 2019 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.mtu.gov.ua/article/show/article_id/14082/highlight/Концепція+державної+цільової+програми+розвитку+авіації+спеціального+призначення.
4. Про внесення змін до деяких законів України з питань приватизації : Проект Закону № 8723 від 24.06.2011 // Кабінет Міністрів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb_n/webproc4_1?pf3511=40783.

УДК 347.82(043.2)

*О.М. Миронець, ст. викладач, Л.О. Шапенко, фахівець I категорії
(Національний авіаційний університет, Україна, Київ)*

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ТА СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННІ ПАСАЖИРІВ І БАГАЖУ АВІАТРАНСПОРТОМ

У доповіді авторами досліджено відповідальність перевізника за шкоду, нанесену пасажиром та багажу при повітряних перевезеннях. Особливу увагу було звернуто на страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром і багажу при авіаперевезеннях.

Правове регулювання перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом в Україні здійснюється Конвенцією по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року (далі по тексту – Конвенція) [1], а також такими національними нормативно-правовими актами, як-от: Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року (далі по тексту – ПК України) [2] та Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23 квітня 2010 року (далі по тексту – Правила) [3].

Відповідно до пункту 11 статті 100 ПК України авіаперевізник несе відповідальність за втрату або шкоду, заподіяну під час перевезення пасажирів, і багажу відповідно до вимог і правил, передбачених міжнародними договорами України, законодавством України, у тому числі авіаційними правилами України, розмір якої має бути однаковим для внутрішніх і для міжнародних рейсів [2].

Згідно з ч. 1 ст. 17 глави III Конвенції перевізник є відповідальним за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, тільки за умови, що така подія відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира [1].

Відповідно до глави I розділу XXIX Правил перевізник несе відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира, тільки за умови, що подія, яка стала причиною загибелі або ушкодження, відбулася на борту повітряного судна або під час посадки чи висадки пасажира. Згідно з главою 4 розділу XXIX Правил перевізник не може виключити чи обмежити свою відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажира сумою у розмірі 113100 спеціальних права запозичення (далі по тексту – СПЗ) для кожного пасажира міжнародного рейсу та сумою 20000 доларів США (або еквівалентом в іншій валюті) для пасажирів рейсів у межах України. Відповідно до частини 3 глави 4 розділу XXIX Правил перевізник повинен негайно, але у будь-якому разі не пізніше ніж протягом 15 днів після ідентифікації фізичної особи, яка має право на отримання компенсації, здійснити авансовий платіж, який для міжнародних рейсів не повинен бути менше ніж 16000 СПЗ. Розмір авансового платежу для рейсів у межах України перевізник встановлює самостійно таким чином, щоб

визначеного авансового платежу вистачило для задоволення нагальних економічних потреб пропорційно до зазначених труднощів [3].

Згідно з частиною 1 статті 21 глави III Конвенції перевізник не може виключити або обмежити своєї відповідальності за шкоду, про яку йдеться в пункті 1 статті 17 Конвенції, компенсація якої не перевищує 100 000 спеціальних прав запозичення на кожного пасажера. Згідно з частиною 1 статті 22 Конвенції у випадку шкоди, заподіяної внаслідок затримки під час перевезення пасажирів відповідальність перевізника стосовно кожного пасажера обмежується сумою 4150 спеціальних прав запозичення [1].

Відповідно до частини 2 статті 17 глави III Конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, утрати або пошкодження зареєстрованого багажу, лише за умови, що випадок, який став причиною знищення, утрати або пошкодження багажу, мав місце на борту повітряного судна або тоді, коли перевізник був відповідальним за збереження зареєстрованого багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за пошкодження багажу внаслідок його дефекту, якостей чи вади. Стосовно незареєстрованого багажу, у тому числі особистих речей пасажера, перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини або з вини його службовців чи агентів [1]. Вказана вище норма дублюється у частині 2 глави 1 розділу XXIX Правил [3].

Згідно з частиною 3 статті 17 глави III Конвенції [1], а також частиною 2 глави 1 розділу XXIX Правил [3] якщо перевізник визнає втрату зареєстрованого багажу або якщо зареєстрований багаж не прибув після закінчення 21 дня з дати, коли він повинен був прибути, пасажир може пред'явити перевізнику вимоги, що випливають з договору перевезення.

Відповідно до частини 2 статті 22 глави III Конвенції відповідальність перевізника у випадку знищення, утрати, пошкодження або затримки в перевезенні багажу обмежується сумою 1000 спеціальних прав запозичення стосовно кожного пасажера, за винятком випадків, коли пасажир зробив у момент передачі зареєстрованого багажу перевізнику особливу заяву про заінтересованість у доставці та сплатив додатковий збір, якщо це необхідно. У цьому випадку перевізник зобов'язаний сплатити суму, що не перевищує заявленої суми, якщо він не доведе, що ця сума перевищує дійсну заінтересованість пасажера в доставці [1].

Згідно з частиною 2 статті 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні зареєстрованого багажу для міжнародних рейсів обмежується сумою 1131 СПЗ стосовно кожного пасажера. Для рейсів у межах України відповідальність перевізника становить: 20 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) за один кілограм бруто в разі втрати, пошкодження чи нестачі усього або частини зареєстрованого багажу; 400 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) на пасажера за ручну поклажу та іншу власність пасажера, що перебуває під контролем пасажера протягом польоту; 50 доларів США (або еквівалент в іншій валюті) у разі затримки в перевезенні багажу. Якщо вага багажу не записана в багажній квитанції, то вважається, що загальна вага зареєстрованого багажу не перевищує відповідної ваги багажу для

безкоштовного провезення за відповідним маршрутом та класом обслуговування і сума компенсації розраховується з урахуванням цього. Відповідно до 3 статті 5 розділу XXIX Правил відповідальність перевізника у разі перевезення багажу із заявленою цінністю визначається сумою заявленої цінності багажу [3].

Згідно зі статтею 19 Конвенції перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок затримки в повітряному перевезенні пасажирів або багажу. Однак перевізник не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок затримки, якщо доведе, що він, його службовці та агенти вжили всіх заходів, які могли б бути необхідними для того, щоб уникнути шкоди, або що для нього чи для них було неможливо вжити таких заходів [1].

Відповідно до статті 20 Конвенції якщо перевізник доведе, що шкода була завдана або її виникненню сприяла недбалість, неправомірна дія чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, або особи, від якої походять його або її права, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування, у розмірі, в якому така недбалість, неправомірна дія чи бездіяльність спричинили шкоду або сприяли її виникненню. Якщо вимога про відшкодування заявлена особою, іншою, ніж пасажир, у зв'язку зі смертю або тілесним ушкодженням, яких зазнав останній, перевізник так само повністю або частково звільняється від відповідальності настільки, наскільки він доведе, що недбалість, інша неправомірна дія чи бездіяльність цього пасажера спричинили шкоду або сприяли її виникненню [1].

Відповідно до статті 50 Конвенції держави-сторони Конвенції вимагають, щоб їхні перевізники забезпечили належне страхування своєї відповідальності згідно з Конвенцією. Держава-сторона, до якої перевізник виконує польоти, може вимагати від нього доказів забезпечення належного страхування своєї відповідальності згідно з цією Конвенцією [1].

Згідно з частиною 3 статті 118 розділу XVI ПК України авіаперевізник зобов'язаний страхувати свою відповідальність за шкоду, заподіяну пасажирам і багажу [2]. Відповідно до частини 3 статті 117 розділу XVI ПК України порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації визначаються Кабінетом Міністрів України. Крім того, в Україні здійснюється обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації [2].

Відповідно до п. 1 Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України № 1535 від 12 жовтня 2002 року (далі по тексту – Порядок) обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації проводиться з метою забезпечення захисту інтересів експлуатантів, пасажирів, третіх осіб і включає також страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам і багажу [4].

Відповідно до п. 9 Порядку відповідальність перед пасажиром вважається застрахованою за наявності у пасажера авіаквитка з моменту його реєстрації та внесення до поіменного списку перевізника до моменту, коли він (пасажир) залишив перон аеропорту під наглядом уповноваженої особи повітряного перевізника. Згідно з п. 10 Порядку відповідальність за майнові

збитки вважається застрахованою на час офіційного знаходження багажу на борту повітряного судна та під час завантаження (розвантаження) повітряного судна. Подія, внаслідок якої настає відповідальність страхувальника за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю пасажирів, а також подія, внаслідок якої настає відповідальність страхувальника за шкоду (втрату, пошкодження, зіпсуття), заподіяну багажу, є страховими випадками відповідно до Порядку [4].

Згідно з п. 13 Порядку страхова сума, встановлена договором обов'язкового страхування, не повинна бути меншою:

– за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів:

а) під час виконання польотів у межах України – суми, еквівалентної 20000 доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожне пасажирське крісло і відповідно до кількості пасажирських крісел, передбаченої сертифікатом експлуатанта повітряного судна. Страховик сплачує страхове відшкодування кожному пасажирові або його спадкоємцю;

б) під час виконання міжнародних польотів – у межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни (у тому числі для військових та пов'язаних з ними ризиків), на території якої здійснюються пасажирські перевезення, відповідно до уніфікованих умов об'єднання лондонських страховиків або інших умов, що застосовуються у міжнародній практиці;

– за втрату або шкоду, заподіяну багажу – суми, еквівалентної 20 доларам США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожен кілограм ваги;

– за речі (поклажу), що знаходяться у пасажирові, – суми, еквівалентної 400 доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку [4].

В умовах приєднання України до Монреальської Конвенції нагальною є необхідність внести зміни до діючих нормативно-правових актів у сфері повітряних перевезень пасажирів і багажу, страхування відповідальності авіаперевізника, також привести нормативно-правові акти нашої держави у відповідність до законодавства Європейського Союзу.

Література:

1. Конвенція по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року//www.rada.gov.ua
2. Повітряний кодекс України N 3393-VI від 19 травня 2011 року//www.rada.gov.ua
3. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України „Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу” № 216 від 23 квітня 2010 року //<http://zakon.nau.ua/doc/?code=z0669-10>
4. Постанова Кабінету Міністрів України „Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації” № 1535 від 12 жовтня 2002 року//www.rada.gov.ua

УДК 341.238

*А.Ю. Нашинець-Наумова, к.ю.н.
(Національний авіаційний університет, Україна, Київ)*

ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ ДЕРЖАВНОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В ДЕРЖАВАХ-ЧЛЕНАХ ЧЕС

Стаття присвячена огляду відповідних правових правил, що стосуються інформаційного забезпечення безпеки в цивільній авіації країн-членів ЧЕС

В Україні, як і у всьому світі, відбувається стрімкий розвиток сучасних інформаційних технологій, його вплив на всі сфери життєдіяльності суспільства постійно зростає. Інформація стає найважливішим стратегічним ресурсом. Одним із видів суспільної діяльності, в яких інформаційні технології набирають вирішальної ролі, є цивільна авіація.

На сучасному етапі розвитку цивільної авіації в Україні особлива роль приділяється новітнім інформаційним технологіям. У зв'язку з цим посилюється необхідність наукового обґрунтування нової методології дослідження процесів формування та розвитку систем інформаційно-аналітичного забезпечення в системі цивільної авіації [1, с. 6].

Цивільна авіація є складовою частиною єдиної транспортної системи України. Роль цивільної авіації в загальному транспортному комплексі визначається її можливістю забезпечити набагато більше порівняно з іншими видами транспорту швидкість перевезень пасажирів, вантажів та пошти, що особливо виявляється під час виконання перевезень на великі відстані.

Вступ України до Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) став першим кроком, з якого розпочався вихід національної цивільної авіації на міжнародний ринок авіаційних перевезень та авіаційних робіт.

Вигідне географічне положення України на перетині шляхів з Європи в Азію, з Півночі на Південь на фоні перевантаження і перенасиченості європейських транспортних вузлів створює передумови для її інтеграції в світову авіатранспортну систему, а наявність потужної авіаційної промисловості дає змогу розраховувати на інтеграцію у сферу розробки, виробництва та ремонту сучасної авіаційної техніки.

Беручи до уваги високий рівень кооперації авіаційного виробництва, особливе значення надаватиметься розвитку рівноправних та взаємовигідних зв'язків з авіаційними адміністраціями Російської Федерації, Узбекистану, інших країн.

Проводитимуться постійні консультативні зустрічі з питань організації управління повітряним рухом в районі Чорного моря з відповідними органами Болгарії, Грузії, Румунії, Росії, Туреччини.

Співробітництво з Міждержавним авіаційним комітетом (МАК) розвиватиметься на основі укладених з ним угод, якими передбачається делегування Комітетові обмеженого переліку функцій для спільного виконання робіт у визначених напрямках сертифікації авіаційної техніки,