

УДК 347.824.4(477):341.226.2

Ольга Шереметьєва,

кандидат юридичних наук,

заступник декана юридичного факультету,

доцент кафедри міжнародного та європейського права ДВНЗ

«Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана»

ВІДПОВІДНІСТЬ ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИМ НОРМАМ У СФЕРІ СТРАХУВАННЯ ПАСАЖИРІВ ТА ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

У статті досліджується та здійснюється порівняльний аналіз законодавства України, що регулює відносини щодо страхування пасажирів та членів екіпажу повітряного судна, а також міжнародних конвенційних угод, які урегульовують питання, пов'язані з відповідальністю повітряного перевізника під час міжнародних повітряних перевезень пасажирів.

Ключові слова: страхування пасажирів та членів екіпажу повітряного судна, міжнародні повітряні перевезення пасажирів, уніфіковані правила міжнародних повітряних перевезень, відповідальність повітряного перевізника, шкода, заподіяна пасажиром та членам екіпажу повітряного судна.

Україна приєдналася до багатьох міжнародних документів, які урегульовують питання, пов'язані із захистом прав пасажирів та членів екіпажу повітряного судна, і які тим чи іншим чином пов'язані із наданням страхового захисту в разі настання несприятливих подій. Незважаючи на те, що пройшло вже більше чотирьох років, як наша держава приєдналася до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. (далі — Монреальська конвенція 1999 р.) [1], яка вносить суттєві зміни до сфери правового забезпечення захисту інтересів пасажирів повітряного судна, в Україні і надалі продовжують діяти застарілі правові норми, що не забезпечують належного правового захисту резидентам. Загалом дослідження у галузі страхування та правових засад страхової діяльності здійснювали О. О. Александров, В. Д. Базилевич, К. С. Базилевич, І. Т. Балабанов, А. І. Балабанов, В. Д. Бігдаш, Д. П. Біленчук, П. Д. Біленчук, О. М. Залетов, О. Д. Заруба, Л. Л. Кінащук, Н. І. Кліменко, В. В. Мачуський, С. С. Осадець, Н. Б. Пацурія, В. Й. Плиса, Л. І. Рейтман, Т. А. Ротова, Л. С. Руденко, В. В. Шахов, К. В. Шелехов та ін. Деякі питання щодо забезпечення правового захисту інтересів пасажирів та членів екіпа-

жу повітряного судна за допомогою норм та принципів міжнародного і національного повітряного права досліджували В. Д. Бордунов, О. М. Верещагін, А. П. Гетьман, О. М. Григоров, С. Гриценко, Н. В. Дараганова, А. В. Дубнюк, В. В. Костицький, С. Г. Кузін, Ю. М. Малєєв, А. П. Мовчан, Л. М. Непочатова, О. М. Пестерніков, А. Є. Смірнов, М. О. Раскалей, В. І. Рижий, А. В. Філіппов, Г. В. Цірат, О. Черненко та ін.

Мета статті — порівняти положення міжнародних угод щодо відповідальності повітряного перевізника перед пасажиром, а також національного законодавства у сфері авіаційного страхування пасажирів та членів екіпажу повітряного судна з міжнародними конвенційними нормами щодо міжнародних стандартів захисту їхніх інтересів.

На сьогоднішній день в Україні відносини, пов'язані із страхуванням пасажирів та членів екіпажу повітряного судна, урегульовують такі спеціальні нормативно-правові акти, як Повітряний кодекс України [2], Закон України «Про страхування» [3], постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» [4], наказ Міністерства

інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» [5].

Нещодавно прийнятий Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. (далі — ПКУ) розроблявся з урахуванням міжнародних та європейських стандартів у авіаційній галузі. Так, розділ XVI «Авіаційне страхування» цього Кодексу містить норми, які відповідають чинним міжнародним нормативно-правовим документам. Зокрема внесено деякі нові положення щодо організації та здійснення авіаційної діяльності, визначено додаткові види обов'язкового авіаційного страхування. Так, порівняно з Повітряним кодексом України 1993 р. [6], розширено коло прав пасажирів вимагати компенсацію у разі неналежного виконання чи невиконання договору повітряного перевезення. Наразі пасажир має право на компенсацію у випадку відмови у перевезенні, скасуванні чи тривалій затримки авіарейсів, але це вимагатиме внесення змін до чинних підзаконних нормативно-правових актів, правил та договорів авіаційного страхування.

Насамперед такі зміни мають бути внесені до постанови Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», оскільки саме цей підзаконний нормативно-правовий акт відповідно до ст. 117 Повітряного кодексу України має визначати порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування [7]. Водночас ця постанова не містить положень, які б відповідали вимогам прийнятого Повітряного кодексу України у разі скасування, затримки рейсу, відмови пасажирів у перевезенні чи за зміну класу обслуговування, а також за затримку в доставці багажу. Наприклад, відповідно до ст. 104 ПКУ, якщо пасажирам відмовлено у перевезенні проти їхньої волі, перевізник має виплатити їм компенсацію від 250 до 600 євро залежно від дальності рейсу. Однак за перевізником зберігається право зменшити розмір компенсації на 50 відсотків, якщо пасажирів пропонується замінити маршрут перевезення до його пункту призначення альтернативними рейсами, час прибуття яких не перевищує запланованого [8].

Статтею 105 ПКУ передбачено компенсацію пасажирів у разі скасування рейсу. Також пасажир має право на компенсацію, якщо його не поінформовано про скасування рейсу щонайменше за два тижні

до запланованого часу відправлення та за інших, передбачених ст. 105 цього Кодексу обставин. У цій статті визначено випадки, за яких перевізник звільняється від виплати компенсації пасажирів, а саме якщо він може надати підтвердження того, що причиною скасування рейсу була дія непереборної сили або надзвичайна ситуація, якій не можна було запобігти, навіть якщо було вжито усіх заходів [9].

Відповідно до ст. 106 ПКУ, якщо виконання затриманого рейсу відкладається на день, наступний за днем його виконання, передбаченим розкладом і зазначеним у квитку, перевізник повинен надати пасажирам номери у готелі, харчування та забезпечити трансфер за маршрутом аеропорт—готель—аеропорт [10]. Хоча питання, пов'язані з затримкою в доставці багажу пасажирів, які наразі є досить актуальними, на жаль, залишаються відкритими.

Статтею 107 ПКУ передбачено компенсацію пасажирів за зміну класу обслуговування. Так, якщо авіаперевізник розміщує пасажирів у класі, нижчому за зазначений у квитку, то він упродовж семи днів повинен відшкодувати пасажирів від 30 до 75 відсотків тарифу залежно від дальності рейсу. Крім цього, якщо авіаперевізник розміщує пасажирів у класі, вищому за зазначений у квитку, то він не має права вимагати будь-якої додаткової плати за це [11].

Крім вищезазначеного, науковий і практичний інтерес представляє ст. 100 ПКУ, яка встановлює, що розмір виплати компенсації та надання допомоги пасажирів мають бути однаковими для внутрішніх і міжнародних рейсів [12].

Незважаючи на внесені Повітряним кодексом України від 19.05.2011 р. зміни, що відповідають вимогам Монреальської конвенції 1999 р., яка набрала чинності для України 06.05.2009 р., вимоги до розміру страхового покриття відповідальності авіаперевізника при перевезеннях у межах нашої країни залишаються на рівні стандартів, встановлених договорами Варшавської системи [13].

Наразі розглянемо детальніше умови страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирів та їхньому багажу. Згідно з національним законодавством страхувальником за цим видом обов'язкового авіаційного страхування є повітряний перевізник, який має право здійснювати пасажирські перевезення. Під об'єктом страхування розглядаються майнові інтереси страхувальника, які виникають унаслідок

зобов'язання відшкодувати у порядку, встановленому законодавством, пасажиром або їх спадкоємцям збитки, заподіяні внаслідок страхового випадку.

Страховими випадками за цим видом обов'язкового авіаційного страхування вважаються: а) подія, внаслідок якої настає відповідальність страхувальника за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю пасажирів; б) подія, внаслідок якої настає відповідальність страхувальника за шкоду, заподіяну багажу і поклажі. У якості такої шкоди може розглядатися втрата, пошкодження або псування багажу та поклажі. Згідно з українським законодавством страхова сума, встановлена договором обов'язкового страхування за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів, не повинна бути меншою за суму, еквівалентну 20000 доларів США за офіційним обмінним курсом Національного банку (під час виконання польотів у межах України), а під час виконання міжнародних польотів — у межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, 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 (за кожен кілограм ваги) — суми, еквівалентної 20 доларам США, а за поклажу — суми, еквівалентної 400 доларів США [14].

Отже, у цій постанові не передбачено можливість виплати страхового відшкодування у разі скасування, затримки рейсу, відмови пасажирів у перевезенні, чи зміни класу обслуговування, а також не передбачено і попередні виплати до завершення страховиком розслідування страхового випадку. Водночас у розділі XVI наказу Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» передбачено компенсацію пасажирів у разі відмови у перевезенні, скасування чи затримки рейсу, зміни класу обслуговування [15], що відповідає вимогам Повітряного кодексу України та міжнародно-правовим нормам. Розділ XVII цього наказу встановлює компенсацію за затримку в перевезенні багажу, яка обмежується сумою 50 доларів США (або еквівалентом в іншій валюті) [16]. А у розділі XXVII наказу визначається відповідальність перевізника та розмір компенсації за заподіяну шкоду. Відповідно до глави 4 розділу XXVII даного наказу перевізник не мо-

же виключити чи обмежити свою відповідальність за шкоду, яка спричинила загибель або тілесне ушкодження пасажирів, сумою у розмірі 113100 спеціальних прав запозичення (далі — СПЗ) для кожного пасажирів. Також цією главою передбачено і можливість попередніх виплат пасажирів чи їх спадкоємцям, а саме авансовий платіж не менше ніж 16000 СПЗ [17]. Відповідальність перевізника внаслідок затримки під час перевезення пасажирів обмежується сумою 4694 СПЗ, а у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки в перевезенні зареєстрованого багажу обмежується сумою 1131 СПЗ стосовно кожного пасажирів [18]. Таким чином, як ми бачимо, наявна колізія підзаконних нормативно-правових актів, які регулюють зазначене питання, що негативно відбивається на практиці регулювання відносин, пов'язаних з повітряними перевезеннями.

Розглядаючи правове регулювання відносин відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирів, слід зазначити, що у першій половині XX ст. склалася ситуація, коли у державах існували різні вимоги до прав пасажирів, обов'язків та відповідальності авіаперевізника за договором повітряного перевезення у випадку нанесення шкоди життю або здоров'ю пасажирів та його багажу. Зазвичай національне повітряне законодавство більшості країн світу містить норми про відшкодування шкоди, завданої під час повітряного перевезення пасажирів та/або його багажу. Якщо йдеться про міжнародні авіаперевезення, то наявність значної кількості суттєво відрізняючихся правопорядків утруднює процес правового забезпечення захисту інтересів пасажирів повітряного судна. Так, неминуче виникають правові конфлікти, пов'язані з вибором права, яке має бути застосовано. Усе це призводить до тривалих судових процесів, пов'язаних з матеріальною компенсацією авіаперевізником завданої пасажирів та його багажу шкоди.

Вирішенню зазначених проблем сприяло прийняття 12.10.1929 р. у м. Варшава Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (далі — Варшавська конвенція 1929 р.) [19], яка створила єдиний міжнародно-правовий простір та сприяла формуванню уніфікованого міжнародно-правового режиму організації та здійснення міжнародних авіаперевезень, замість безлічі різних національно-правових режимів у цій сфері, встановлених національ-

ними правопорядками різних держав. Водночас уніфіковані правила міжнародних повітряних перевезень держави імплементували у національне повітряне законодавство, і вони ставали обов'язковими для застосування національними авіаперевізниками, а також національними судовими органами. Окрім встановленого уніфікованого режиму відповідальності у випадку авіаційної події у процесі перевезення пасажирів, їхнього багажу, Варшавська конвенція 1929 р. встановила загальні вимоги до форми і змісту авіатransпортних документів, а також загальні правила щодо висунення претензій та позовів до авіаперевізників.

Таким чином, саме завдяки Варшавській конвенції 1929 р. була зроблена спроба усунути суперечності між міжнародним характером відносин у сфері міжнародних повітряних перевезень та множинністю внутрішньодержавних способів регулювання авіаперевезень, а також забезпечувалися потреби держав у створенні універсального міжнародно-правового механізму щодо збалансованого захисту інтересів авіаперевізників та пасажирів, інтереси яких є протилежними за своєю суттю. Отже, свого часу Варшавська конвенція 1929 р. була провідним міжнародно-правовим документом у сфері регулювання міжнародних повітряних перевезень, яка безперечно сприяла розвитку міжнародної цивільної авіації.

Однак у середині ХХ ст. нові реалії в сфері організації та здійснення міжнародних повітряних перевезень вимагали модернізації застарілих норм Варшавської конвенції 1929 р. відповідно до нових умов. Усе це сприяло неодноразовому перегляду меж відповідальності авіаперевізника за шкоду, заподіяну пасажиру та його багажу у бік підвищення. Так, згідно з Протоколом про зміну Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12.10.1929 р., учиненого в Гаазі 28.09.1955 р. (далі — Гаазький протокол 1955 р.) межі відповідальності авіаперевізника щодо кожного пасажира були збільшені у два рази: зі 125 тис. золотих франків (приблизно 10 тис. доларів США) [20] до 250 тис. золотих франків (приблизно 20 тис. доларів США) [21]. Під час наступних переглядів меж відповідальності авіаперевізника у 1971 та 1975 рр., золоті франки було замінено на спеціальні права запозичення. Таким чином, поступово виникла громіздка так звана «Варшавська система», що фактично деста-

білізувала ситуацію щодо єдиного уніфікованого підходу до міжнародно-правового регулювання міжнародних повітряних перевезень, запровадженого Варшавською конвенцією 1929 р. та вносила правовий хаос у взаємовідносини авіаперевізників та пасажирів. Так, загальновідомо, що на основі «Варшавської системи» існують 44 варіанти прийняття судового рішення щодо відповідальності авіаперевізника.

Водночас у другій половині ХХ ст. практика здійснення міжнародних повітряних перевезень, застосовувана багатьма країнами, які намагалися покращити захист інтересів своїх громадян та конкурентне становище національних авіаперевізників, вийшла далеко за межі, встановлені щодо відповідальності авіаперевізника «Варшавською системою». Першими на цьому шляху були США, які підвищили межі компенсації за шкоду, заподіяну пасажиром, до 75 тис. доларів США проти майже 20 тис. доларів США за Варшавською конвенцією 1929 р., із змінами та доповненнями. Більш того, у 1966 р. в США були прийняті правові норми, які забезпечили дотримання усіма іноземними авіакомпаніями при польотах до Сполучених Штатів Америки меж відповідальності у 75 тис. доларів США [22; 23]. Усе це спонукало інші країни відходити від меж відповідальності, встановлених «Варшавською системою». Ситуація загострилась, коли IATA 31.10.1995 р. прийняла угоду, яка зобов'язувала авіакомпанії-члени не дотримуватись меж відповідальності, встановлених Варшавською конвенцією 1929 р. [24; 25].

За цих умов конче необхідно було вирішувати існуючу ситуацію, яка могла призвести до зникнення «Варшавської системи» та повернення до множинності національних правопорядків, які б регулювали міжнародні повітряні перевезення, що неодмінно погіршило би становище міжнародних авіаперевізників та дестабілізувало ринок авіаційних перевезень. Отже, Монреальська конвенція 1999 р. була прийнята для запобігання різноманітності правопорядків, відновлення єдності правил міжнародних повітряних перевезень, удосконалення й консолідації документів «Варшавської системи», забезпечення захисту інтересів споживачів під час міжнародних повітряних перевезень, встановлення справедливої компенсації відповідно до принципу найбільш повного відшкодування. Відповідно до її умов положення Варшавської конвенції 1929 р. не втрачають чинності як для держав, що не

приєднались до Монреальської конвенції 1999 р., так і для її учасників у відносинах з такими державами.

Порівнюючи Варшавську конвенцію 1929 р. і Монреальську конвенцію 1999 р. між собою, слід зазначити, що остання увібрала 70-річний досвід міжнародно-правового регулювання повітряних перевезень, але, на відміну від Варшавської конвенції 1929 р., у ній встановлені інші пріоритети. Так, якщо провідна мета Варшавської конвенції 1929 р. полягала у правовому забезпеченні захисту перевізника від надмірних витрат у разі авіаційної події і, водночас, забезпеченні інтересів пасажирів під час повітряних перевезень, то за Монреальською конвенцією 1999 р. на першому плані — саме забезпечення прав та інтересів пасажирів, а не перевізників. Крім цього, Монреальська конвенція 1999 р. увібрала та модернізувала положення документів «Варшавської системи», тобто фактично замінила шість різних правових документів останньої.

Як вже зазначалося, за Варшавською конвенцією 1929 р. межі відповідальності повітряного перевізника встановлені у сумі, еквівалентній приблизно 10 тис. доларам США, а Монреальська конвенція 1999 р. ввела дворівневу систему відповідальності. Так, на першому рівні — незалежно від вини перевізника — встановлена об'єктивна відповідальність (до 100 тис. СПЗ), а на другому рівні, базуючись на презумпції вини перевізника, не встановлено обмеження його відповідальності. Крім цього, якісно покращилися умови надання пасажиром фінансової допомоги, а саме у випадку авіаційної події авіаперевізники зобов'язані невідкладно робити попередні виплати уповноваженим особам для надання допомоги та задоволення невідкладних потреб, які враховуються при кінцевому врегулюванні позову. Невід'ємними перевагами Монреальської конвенції 1999 р. є можливість подавати позов про відшкодування шкоди у зв'язку зі смертю або травмуванням пасажирів у країні його основного й постійного місця проживання на момент події, фактична відміна обмеження відповідальності у разі загибелі або травмування пасажирів, можливість відшкодування шкоди без довготривалих судових процесів, спрощення й модернізація авіатранспортної документації.

Монреальська конвенція 1999 р. порівняно з Варшавською конвенцією 1929 р. збільшила ліміти відповідальності за багаж та ручну поклажу, а також змінила

умови відповідальності за затримку або скасування рейсу. Так, згідно зі ст. 22 Варшавської конвенції 1929 р. відповідальність перевізника та відповідно страховика за кожен кілограм багажу обмежується сумою у 250 золотих франків і 5 тис. золотих франків за ручну поклажу, а відповідно до ст. 19 цієї Конвенції перевізник також відповідає за шкоду, що мала місце внаслідок затримки при перевезенні пасажирів та багажу [26]. Згідно зі ст. 22 Монреальської конвенції 1999 р. відповідно відповідальність перевізника у випадку знищення, втрати, пошкодження або затримки багажу обмежується сумою у 1000 СПЗ щодо кожного пасажирів. За шкоду, заподіяну внаслідок затримки пасажирів, встановлено розмір відповідальності 4150 СПЗ [27]. Для кращої ілюстрації положень зазначених міжнародно-правових документів можна навести приклад з досить розповсюдженої ситуації, пов'язаної з міжнародними повітряними перевезеннями. У 2000 р. пасажир Т. здійснював політ до Тенеріфе, користуючись послугами авіакомпанії «Трансавіа». У місці прибуття (Тенеріфе) з'ясувалося, що його зареєстрований багаж був пошкоджений, а речі втрачені. Пасажир Т. вимагав відшкодування за втрачений багаж. Суд, розглядаючи цю справу, взяв до уваги, що крадіжка багажу відбулася після його реєстрації, тобто з моменту, коли за нього відповідає перевізник за Варшавською конвенцією 1929 р., та не погодився із посиланням відповідача на внутрішні Загальні положення авіакомпанії, згідно з якими вона не несе відповідальності за втрачений багаж, оскільки така позиція не відповідає ст. 23 Варшавської конвенції 1929 р. Таким чином, судом було прийнято рішення на користь пасажирів Т. про виплату йому відшкодування за втрачений багаж за Варшавською конвенцією 1929 р. [28]. Оскільки ці події мали місце у 2000 р., а Монреальська конвенція 1999 р. набрала чинності для Нідерландів лише у 2004 р., то відповідно суд і розглядав позов саме за положеннями Варшавської конвенції 1929 р., хоча за Монреальською конвенцією 1999 р. відповідальність авіакомпанії за втрачений багаж вище і може сягати до 1000 СПЗ. Таким чином, за Монреальською конвенцією 1999 р. позивач міг отримати компенсацію вище, ніж за Варшавською конвенцією 1929 р.

Як інший розповсюджений приклад можна розглянути ситуацію, коли на борту повітряного судна знаходяться пасажирів

ри різних держав, як тих, що приєдналися до Монреальської конвенції 1999 р. так і тих, які залишилися на умовах Варшавської конвенції 1929 р., із змінами та доповненнями. У випадку авіаційної події ці пасажирів отримуватимуть різний розмір компенсації за однакових обставин, оскільки будуть чітко розподілені на пасажирів, які подорожують відповідно до вимог Монреальської конвенції 1999 р., та пасажирів, які подорожують відповідно до вимог Варшавської конвенції 1929 р.

Страховання членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу відповідно до положень міжнародно-правових документів віднесено до компетенції національного законодавця [29]. Слід зазначити, що на сьогодні фактично відсутня єдина уніфікована міжнародна конвенція, яка б на універсальному рівні встановлювала однакові для усіх держав правила. Хоча ще у другій половині минулого століття на міжнародному рівні робилися спроби прийняти такий документ, але відповідний проект залишився не прийнятим державами. Таким чином, держави, як правило, урегульовують це питання у національному законодавстві.

Так, в Україні відносини, пов'язані із страхуванням членів екіпажу та іншого авіаційного персоналу, урегульовують ряд нормативно-правових актів [30; 31; 32]. У разі страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу об'єктом страхування є майнові інтереси, що не суперечать законодавству, пов'язані з життям і здоров'ям членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу (смерть, інвалідність, тимчасова втрата працездатності) під час виконання ними службових обов'язків (з початку передпольотної підготовки до закінчення післяпольотних робіт) [33].

Однак, аналізуючи положення нормативно-правових актів України у цій сфері, можна зробити висновок, що межі відповідальності, встановлені національним законодавством, взагалі не відповідають ідеї рівного та адекватного правового захисту інтересів членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу. Так, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» страхова сума за

цим видом обов'язкового авіаційного страхування встановлена у розмірі 100 тис. грн [34], що на момент прийняття даної постанови відповідає 20 тис. доларів США, тобто відповідає рівню правового захисту пасажирів за Варшавською конвенцією 1929 р., із змінами та доповненнями. А наразі, враховуючи девальвацію гривні, ця сума буде трішки більшою за 10 тис. доларів США. Порівнюючи із вимогами, визначеними у цій постанові, щодо ліміту відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром (20 тис. доларів США) [35], можна зрозуміти різницю у правовому захисті інтересів пасажирів та членів екіпажу повітряного судна чи іншого авіаційного персоналу, що ставить цих осіб у нерівноправне становище. Водночас слід зазначити, що згідно зі ст. 21 Монреальської конвенції 1999 р. ліміт відповідальності повітряного перевізника, наприклад, за шкоду, заподіяну пасажиру, на першому рівні, тобто об'єктивна відповідальність незалежно від вини перевізника, встановлено у розмірі 100 тис. СПЗ (близько 135 тис. доларів США) [36]. Таким чином, відповідно до вищезгаданої Постанови зазначені особи потрапляють до так званого «чорного списку якихось нерівноправних осіб» щодо правового і матеріального захисту їхніх прав та інтересів.

Проте, слід зазначити, що відповідно до прийнятого Повітряного кодексу України законодавець розширив коло осіб (страхувальників), які мають забезпечити страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу. Так, відповідно до ст. 118 ПКУ розробники, виробники цивільної авіаційної техніки, організації з технічного обслуговування, що мають право проводити випробувальні польоти, а також навчальні заклади під час виконання навчально-тренувальних польотів зобов'язані страхувати членів екіпажу та інший авіаційний персонал [37].

Враховуючи вищевикладене, можна зробити **висновок**, що адаптація українського законодавства до міжнародно-правових норм йде досить повільно і половинчато. Незважаючи на приєднання України до Монреальської конвенції 1999 р., на внесені Повітряним кодексом України зміни до правового підходу щодо регулювання відносин у авіаційній сфері, деякі підзаконні нормативно-правові акти продовжують базуватися на положеннях застарілої Варшавської конвенції 1929 р., із змінами та доповненнями, створюють колізії та

не відповідають вимогам сьогодення. Так, норми постанови Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» щодо відповідальності повітряного перевізника перед пасажирами суперечать положенням Монреальської конвенції 1999 р., Повітряному кодексу України та наказу Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу». За цих умов, для виправлення усталеної ситуації, розвитку авіаційної галузі, ринку

міжнародних авіаційних перевезень пасажирів та забезпечення адекватного страхового захисту цивільної авіації (у т. ч. прав та інтересів пасажирів і членів екіпажу повітряного судна) вкрай необхідне приведення національного законодавства у цій сфері у відповідність до міжнародних стандартів, а саме прийняття нової постанови Кабінету Міністрів України щодо затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, яка б враховувала нові реалії та підходи до регулювання відносин у цій сфері.

ПРИМІТКИ

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписана у Монреалі 28.05.1999 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48—49. — Ст. 536.
3. Закон України «Про страхування» від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 18. — Ст. 78.
4. Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» // Офіційний вісник України. — 2002. — № 42. — Ст. 1943.
5. Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» // Офіційний вісник України. — 2013. — № 4. — Ст. 136.
6. Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р. № 3167-XII : офіц. вид. — К. : Ін Юре, 2000. — 64 с.
7. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48—49. — Ст. 536.
8. Там само.
9. Там само.
10. Там само.
11. Там само.
12. Там само.
13. Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» // Офіційний вісник України. — 2002. — № 42. — Ст. 1943.
14. Там само.
15. Наказ Міністерства інфраструктури України від 30.11.2012 р. № 735 «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» // Офіційний вісник України. — 2013. — № 4. — Ст. 136.
16. Там само.
17. Там само.
18. Там само. — Глава 5.
19. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12.10.1929 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_181.
20. Там само.
21. Протокол про зміну Конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12.10.1929 р., учинений в Гаазі 28.09.1955 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://russia.bestpravo.ru/fed1991/data04/tex17509.htm>.
22. Международное воздушное право / отв. ред. : А. П. Мовчан, О. Н. Садиков. — М. : Наука, 1981. — Кн. 2. — 366 с.

23. Бордунов В. Д. Международное воздушное право : учеб. пособ. / В. Д. Бордунов. — М. : НОУ ВКШ «Авиабизнес» ; Научная книга, 2007. — С. 464.
24. Бордунов В. Д. Прощай Варшавская конвенция / В. Д. Бордунов [Электронный ресурс]. — Режим доступа : http://www.iilaw.ru/index.php?option=com_content&view=article.
25. Смирнов А. Е. Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. / А. Е. Смирнов // Белорусский журнал международного права и международных отношений. — 2004. — № 2. — С. 12—20.
26. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12.10.1929 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_181.
27. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписана у Монреалі 28.05.1999 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594.
28. Ответственность авиакомпании перед пассажирами в Нидерландах (Голландии) [Электронный ресурс]. — Режим доступа : <http://www.businesslegalconsultancy.com/ru/538/otvetstvennost-aviasompanyj-pered-passazhyramy-v-nyderlandah-gollandyy.html>.
29. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р., підписана у Чикаго 07.12.1944 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : search.ligazakon.ua/l_doc2nsf/link1/MU44K19R.html.
30. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48—49. — Ст. 536.
31. Закон України «Про страхування» від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 18. — Ст. 78.
32. Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 р. № 1535 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» // Офіційний вісник України. — 2002. — № 42. — Ст. 1943.
33. Там само.
34. Там само.
35. Там само.
36. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписана у Монреалі 28.05.1999 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_594.
37. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. — 2011. — № 48—49. — Ст. 536.

Шереметьева Ольга. Соответствие законодательства Украины международно-правовым нормам в сфере страхования пассажиров и членов экипажа воздушного судна. В статье исследуется и осуществляется сравнительный анализ законодательства Украины, которое регулирует отношения по поводу страхования пассажиров и членов экипажа воздушного судна, а также международных конвенционных соглашений, которые регулируют вопросы, связанные с ответственностью воздушного перевозчика во время международных воздушных перевозок пассажиров.

Ключевые слова: *страхование пассажиров и членов экипажа воздушного судна, международные воздушные перевозки пассажиров, унифицированные правила международных воздушных перевозок, ответственность воздушного перевозчика, вред, причиненный пассажирам и членам экипажа воздушного судна.*

Sheremeteva Olga. Compliance with the legislation of Ukraine with international legal standards in the insurance of passengers and crew members of the aircraft.

In the article have been investigated and comparatively analyzed the legislation of Ukraine, which regulate the relations concerning the insurance of the passengers and the aircraft's crew, as well as international convention agreements that regulate matters relating to the air carrier liability in international air transportation of the passengers.

Key words: *insurance of the passengers and crew of the aircraft, international air transportation of passengers, unified rules of international air transportation, air carrier liability, harm caused to the passengers and crew of the aircraft.*