

ред іншого мають майнові комплекси підприємств авіаційної промисловості.

Суб'єктами приватизації є:

- державні органи приватизації;
- покупці (їх представники); посередники.

Приватизація державного майна здійснюється через: продаж частини державного майна кожному громадянину України за приватизаційні папери; продаж об'єктів приватизації на аукціоні, за конкурсом, у тому числі з виключним застосуванням приватизаційних паперів[2]; продаж акцій (часток, паїв), що належать державі у господарських товариствах, на аукціоні, за конкурсом, на фондових біржах та іншими способами, що передбачають загальнодоступність та конкуренцію покупців; продаж на конкурсній основі цілісного майнового комплексу державного підприємства, що приватизується, або контрольного пакета акцій відкритого акціонерного товариства за подання покупцем документів, передбачених чинним законодавством;

Порядок приватизації державного майна передбачає:

- опублікування списку об'єктів, які підлягають приватизації, у виданнях державних органів приватизації, місцевій пресі;
- прийняття рішення про приватизацію об'єкта на підставі поданої заяви або виходячи із завдань Державної програми приватизації та створення комісії з приватизації;
- опублікування інформації про прийняття рішення про приватизацію об'єкта;

Отже, приватизація державного майна авіаційних підприємств здійснюється шляхом: продажу об'єктів приватизації на аукціоні, за конкурсом; продажу акцій (часток, паїв), що належать державі у господарських товариствах, на аукціоні, за конкурсом, на фондових біржах та іншими способами, що передбачають загальнодоступність та конкуренцію покупців; продажу на конкурсній основі цілісного майнового комплексу державного підприємства, що приватизується, або контрольного пакета акцій відкритого акціонерного товариства при поданні покупцем документів, передбачених частиною першою статті 12 Закону "Про приватизацію державного майна";

Література:

1. Про приватизацію майна державних підприємств: Закон України від 04.03.1993 р. // Відомості Верховної Ради України.– 1993 р.– № 24. ст. 348.

2. Про приватизаційні папери: Закон України від 06.03.1992р. // Відомості Верховної Ради України.– 1992 р.– № 24. ст. 452.

3. Вінник О.М. Господарське право. Навч. посіб. / О. М. Вінник.– К.: Атіка, 2004.– 624 с.

УДК:347.824.4 (043.2)

Лінчук Н.В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Малишко В. М., к. ю. н.

ВИДИ СТРАХУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН. АВІАКАСКО

Вже досить багато років, разом з розвитком авіації, з'явилась потреба страхування авіаційного транспорту.

Авіаційне страхування – це комплекс майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством. Під повітряним транспортом розуміють: 1) повітряні судна цивільної авіації, що входять до Єдиного державного реєстру цивільної авіації (ЦА) України; 2) повітряні судна та літальні апарати, що не входять до реєстру ЦА; 3) повітряні судна та літальні апарати, що входять до Єдиного державного реєстру військово-транспортної авіації. З усіх вище перелічених об'єктів обов'язковому страхуванню підлягає тільки повітряний транспорт, що входить до Єдиного державного реєстру.

Обов'язковість авіаційного страхування витіює з Господарського кодексу України [1], передбаченого ст.7 ЗУ "Про страхування" обумовлена міжнародними конвенціями (Варшавська конвенція 1929 року та поправки до неї, відомі як Гаазький протокол 1955 року (збільшення ліміту відповідальності за смерть чи тілесні ушкодження від 125 до 250 тис. золотих франків; Гвадалахарська конвенція 1961 року, яка встановлює відповідальність між фактичним авіаперевізником та перевізником за договором і особливо важлива в разі врегулювання питань страхових відшкодувань при спільній експлуатації літака кількома авіаперевізниками; Монреальські протоколи ІКАО – 1, 2, 3, 4), до яких приєдналася Україна, а також внутрішніми законодавчими актами (головними є Повітряний кодекс України, Розділ 17 "Авіаційне

страхування" [2], Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 р. № 1535). Серед чотирьох підвидів авіаційного страхування обов'язкового 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.

Авіаційне страхування є досить складним за своєю суттю, а його реалізація потребує від страховика особливого підходу.

В Україні страхування ризиків пов'язаних із авіатранспортом здійснюють такі страхові компанії як: ПрАТ "СК "Альфа Страхування", ЗАТ "СК" Аеліта ", ЗАТ "Військово – страхова компанія", ЗАТ "Страховий дім "Європейський світ", НАСК "Оранта" та інші. Кожна компанія розробляє свої умови укладання договору страхування. Наприклад страхування КАСКО повітряних суден в СК "Альфа Страхування" може бути укладений, якщо: повітряне судно класифікуватиметься, як цивільне, знаходиться в робочому стані (це повинно бути підтверджено документально), судно сертифіковане та зареєстроване в Україні.

Страхування повітряного судна, або каско, можна здійснити за двома основними умовами: тільки від повної загибелі; повної загибелі та пошкодження.

Повна загибель повітряного судна означає: повну втрату повітряним судном здатності здійснювати політ у зв'язку з руйнуванням основних елементів несучих конструкцій або в разі, коли компетентною комісією встановлено, що аварійний ремонт цього повітряного судна технічно неможливий чи економічно недоцільний (вартість ремонту буде більшою за страхову суму); зникнення повітряного судна безвісти, коли воно після планового польоту, здійснюваного в період дії договору обов'язкового страхування, не прибуло до місця призначення і заходи щодо його розшуку протягом 60 діб не дали наслідків або його розшук офіційно припинено до закінчення зазначеного терміну; втрата повітряного судна у зв'язку з вимушеною посадкою на важкодоступну та не придатну для евакуації цього повітряного судна місцевість. Зазначимо, що найбільший страховий ризик повітряне судно несе під час взльоту і приземлення, оскільки тоді на нього припадає значне навантаження.

Наявна статистика свідчить про те, що авіакомпанії стикаються із загибеллю і пошкодженням повітряних суден під час їх експлуатації – в польоті, при рулюванні, або на стоянці. Найбільш характерними авіа-

ційними подіями з ПС є: зіткнення з землею або з перешкодою при польотах під час погодних умов гірше встановленого метеомінімуму, у тому числі при польотах в гірській місцевості; посадка з прибраним шасі; викочування при посадці і подальше зіткнення літака з наземними спорудами або огорожею аеродрому; торкання злітно-посадочної смуги (ЗПС) крилом і подальше викочування зі ЗПС внаслідок спроби виконати посадку з неприпустимим креном і під кутом до ЗПС; зіткнення з перешкодою внаслідок ухилення від лінії заданого шляху при посадці в складних метеорологічних умовах і не виходу на друге коло; вихід на закритичні кути атаки, звалювання і подальше зіткнення з землею в процесі виконання несанкціонованого зльоту з порушеннями нормативних документів; вимушені посадки поза аеродрому; зіткнення гелікоптера з землею при потраплянні в сніжний вихор при висінні та переміщенні зі стоянки до місця зльоту на аеродромі; втрата керованості і подальше зіткнення гелікоптера з землею при виконанні посадок в результаті потрапляння ПС в режим вихрового кільця; зіткнення гелікоптера рульовим гвинтом з водною поверхнею в результаті помилок пілотів в розрахунку на посадку і наступних неправильних та запізнених дій при польоті по глісаді.

Загалом можна сказати, що страхування повітряних суден є саме тим видом авіаційного страхування, за яким зафіксовано найбільше страхових випадків і здійснюється найбільше страхових виплат, оскільки поломок та пошкоджень літаків буває чимало. Отже страхування повітряних суден має важливе значення для покриття збитків отриманих в наслідок страхової події.

Література:

1. Господарський кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради – 2003.- № 18, № 19-20, № 21-22.– Ст.144.

2. Повітряний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 4.04.1993 р. // Відомості Верховної Ради.– 1993.– № 25.– Ст. 275.