

Новіков М.М.,

к.ю.н., доцент,

юридичний факультет,

Херсонський державний університет, м. Херсон

## ДО ЗАГАЛЬНИХ РИС ТЕОРІЇ СТРАХУВАННЯ У АВІАЦІЙНІЙ СПРАВІ

Загальновідомо, що авіатранспорт є джерелом підвищеної небезпеки за нормами національного повітряного права, а страхування – засобом його стабілізації при перевезенні пасажирів та вантажу, зменшення ступеня ризиків у авіаційній справі. Тому актуальність теми полягає у визначенні теоретично-прикладних юридичних шляхів за європейськими та світовими стандартами щодо ролі страхування у сфері авіаційної діяльності. Над цими правовими шляхами працювали В. Базилевич, К. Базилевич, О. Бандурка, В. Бігдаш, О. Заруба, Н. Кліменко, В. Мачуський, В. Пліса, Л. Руденко, О. Шереметьєва, К. Шелехов та багато інших, яким не байдужий сучасний стан української цивільної авіації, яка здійснює міжнародні та внутрішньодержавні перевезення в межах національного та міжнародного повітряного права. З вище зазначеного зрозуміло, що українська авіація та служби її забезпечення, функціонування перебувають у стані відродження.

Наше завдання тісно переплітається із метою цієї роботи щодо визначення корисності страхування у авіаційній справі із захистом прав та інтересів пасажирів, вантажовідправників та перевізників по інтересах на наступних засадах: швидкості, якості, безаварійності, комфортності, матеріальній зацікавленості та відповідальності, при своєчасності перевезень та розрахунків. Вирішенню зазначеної проблеми сприятиме не тільки поступова євроінтеграція України, а й утворення спільних, трансатлантичних авіакомпаній та їх сумісна плідна праця у повітряному просторі України. Таким чином, досягається реалізація значної частини вищезгаданих принципів (засад) авіаційної справи, де страхування виступає запорукою ефективності авіаційної діяльності.

Основними джерелами обґрунтування теорії та практики авіаперевезень є закони України "Про транспорт", "Про страху-

вання", Повітряний кодекс України, зі змінами та доповненнями на червень 2013 року, які визначають авіаційні та страхові ризики, встановлюють науково-технічні, планові, позапланові, екстрені, аварійні та поза аварійні заходи, особливо за постановою Кабміну України від 12.10.2002 року № 1535 "Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації". Сюди входить і належна підготовка, перепідготовка, стажування льотно-технічного складу, обслуговуючого персоналу із відповідними заходами авіаційної безпеки.

Так, Монреальські конвенції 1999 р. та 2009 р. передбачають попередні страхові виплати в контексті договорів страхування за національним законодавством України не тільки за загибель людей, вантажу, але й за понесені збитки авіаперевізником, з метою поновлення підприємницької діяльності останнього, що є позитивним. Для України, на наш погляд, встановленої системи зобов'язань за істотними умовами та предметом договору перевезення є недостатніми без його підкріплення страхуванням. Така одночасність, комплексність, фінансова спроможність та обґрунтованість згаданих договорів є запорукою належності авіаційної справи.

Загальновідомо, що страхування кожного члена екіпажу авіалайнера (та будь-якого літака) не повинна бути більшою за страхову суму його пасажирів. Для формування іміджу авіаперевезень в Україні корисно при страхуванні додержуватися світових та європейських стандартів страхових виплат: від 300 тис. до 3 млн. (доларів або євро) за загиблого під час аварії [1, с.255]. Страхові ризики повинні виправдовуватися кропіткою, наполегливою роботою та професіоналізмом усіх працівників авіакомпанії, що призводить до збагачення страхових та авіа компаній одночасно, встановленню єдиного страхового, виробничого, повітряного режимів функціонування.

Таким чином, при завантаженні пасажирів у 300 чоловік авіалайнер має страховий ризик обсягом у мільярд (доларів або євро), корисно авіаційним та страховим компаніям стимулювати екіпажі та обслуговуючий персонал за безаварійну роботу і, тільки екіпажі, за усунення можливої небезпеки.

Страхування авіаційного транспорту (авіа-каска) – представляє собою нормативно-правовий інститут цивільно-правової галузі,

що включає в себе систему методів матеріально-технічного, фінансово-економічного, гідро-метрологічного захисту від небезпек, які виникають в повітряному просторі, наприклад України або інших держав на підґрунті договорів авіаційного перевезення пасажирів та вантажів, де істотними умовами зазначаються страхові ризики, як стабілізуючий елемент професійної діяльності льотно-технічного складу цивільної авіації.

Зазначене страхування, на наш погляд, повинно передувати купівлі-продажу авіатранспорту (літаків, гелікоптерів, планерів, повітряних куль), тобто тих засобів, які беруть участь у повітряному русі. Це сприятиме не тільки своєчасній реєстрації авіатранспорту, при переході від одного власника до іншого, але при перевірці його технічного стану, профілактичних, регламентних робіт, перед польотною підготовки та після завершення польотів. В зазначеному стані легше залучати клієнтуру до страхування, створювати умови щодо зменшення страхових ризиків.

На сьогодні, діяльність авіакомпаній по здійсненню авіаційних перевезень є актуальною, до цього залучаються найбільш потужні за фінансовим станом страхові організації, що здатні конкурувати між собою, укласти страхові договори, визначаючи страхові ризики для організації, формування, зміцнення і вдосконалення страхових фондів для поліпшення якості страхового продукту.

Таким чином, капітали страхових фондів сучасних страхових компаній допомагають авіа компаніям своєчасно замінювати застарілі моделі авіа конструкцій на нові, більш прогресивні, з оновленням авіаційного парку в контексті теоретично-прикладних засад сучасного страхового ринку, який забезпечує попит та пропозицію страхового продукту на авіаційну діяльність.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України [Електронний ресурс] : від 19.05.2011 року № 3393 – УІ // ВВРУ – 2011. – № 48 – 49.- Ст 536. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Конвенція про відшкодування шкоди, заподіяної повітряними судами третьої особи, підписано у Монреалі 02.05.2009 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/7364\\_ru.pdf](http://www.aviadocs.net/icaodocs/Docs/7364_ru.pdf).

УДК 342.9 (4 УК) (043.2)

**Остапенко Л. О.,**

асистент,

Навчально-науковий інститут права та психології,  
Національний університет "Львівська політехніка", м. Львів

### **ПИТАННЯ АДАПТАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНИХ НОРМ З ОХОРОНИ ПРАЦІ ДО НОРМ ПРАВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ: ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ**

Починаючи з часу набуття Україною статусу незалежної держави вона (Україна) поставила собі ціль – інтегрувати суспільству європейські цінності, а саме: в галузі особистих та суспільних прав і свобод, якості життя людей, у тому числі й в галузі охорони праці. Для досягнення поставлених завдань Україною обрано шлях вступу до Європейського Союзу (ЄС).

Україна шляхом діалогу вступила у переговори з Європейським Союзом виконання вимог, які передбачені Статутом Європейського Союзу. Однією з таких проблем для України є забезпечення належного рівня безпечних і нешкідливих умов праці для її населення.

В 1992 році Верховною Радою України був прийнятий Закон України "Про охорону праці", де у статті 4 визначені основні положення державної політики в галузі охорони праці.

У нашому випадку мова йде про створення належних, безпечних і здорових умов праці, запобігання нещасним випадкам та професійним захворюванням [1].

Але незважаючи на це стан охорони праці в Україні бажає бути ліпшим, що позначається на економіці держави, особливо з боку підприємств приватного (недержавного) сектору економіки. Можна навести такі приклади порушення Закону України "Про охорону праці":

- масові порушення норм безпеки праці;
- приховування нещасних випадків як роботодавцем так і працівником;
- порушення роботодавцем трудового законодавства щодо виплат і компенсацій за заподіяну шкоду від нещасних випадків;
- порушення тривалості робочого часу та часу відпочинку.