

Також підтвердженням цього є те, що на відміну від статті 20 КАС України, в якій передбачено, що у випадку, визначеному частиною шостою статті 177 цього Кодексу, Вищий адміністративний суд України переглядає в апеляційному порядку як суд апеляційної інстанції судові рішення Київського апеляційного адміністративного суду, стаття 18 КАС України в частині підсудності справ щодо встановлення ЦВК результатів виборів або всеукраїнського референдуму не відсилає до статті 172 цього Кодексу [2].

Крім того, спори щодо встановлення результатів виборів ? це спори не тільки про дійсність підсумків голосування, а й про правомірність набуття особою виборної посади, а тому застосування до таких спорів правових норм, які застосовуються під час виборчого процесу, протирічить судовій практиці у справах, що виникають з відносин публічної служби.

З аналізу законодавства України та судової практики випливає, що до державних політичних посад, зокрема, відносяться посади народних депутатів України (інформаційний лист Вищого адміністративного суду України від 26 травня 2010 №753/11/13-10 "Про розв'язання спорів, що виникають з відносин публічної служби").

Таким чином, перевірка законності прийняття громадян на публічну службу, в тому числі набуття статусу народного депутата України, є функцією адміністративних судів і, враховуючи норми закону, стосується всіх, хто перебуває на посадах, перелічених у пункті 15 частини першої статті 3 КАС України.

Підсумовуючи усе вищезазначене, необхідно зазначити, що легітимність парламенту у першу чергу визначається довірою до нього з боку суспільства. Тому при вирішенні питання про дійсність волевиявлення і правомірність набуття виборної посади, насамперед, повинна бути гарантована пріоритетність захисту прав людини і громадянина. Саме з цих принципів і повинні виходити суди під час розгляду справ щодо припинення повноважень народного депутата України.

#### *Література*

1. Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80>.

2. Кодекс адміністративного судочинства від 06.07.2005 р. № 2747-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2747-15>.

3. Про розв'язання спорів, що виникають з відносин публічної служби: інформаційний лист Вищого адміністративного суду України від 26 травня 2010 №753/11/13-10. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.vasu.gov.ua/ua/generalization\\_court\\_practice.html?\\_m=publications&\\_t=rec&id=1456&fp=21](http://www.vasu.gov.ua/ua/generalization_court_practice.html?_m=publications&_t=rec&id=1456&fp=21)

УДК 347.824.4 (043.2)

**Банах А. І.,**  
студентка,

Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

### **ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ РИЗИКІВ**

У сучасному світі попит на користування авіаційним транспортом постійно зростає, зокрема, і в нашій державі. Поряд з активним розвитком авіаційної галузі України, розвивається й авіаційне страхування. Відповідно, все більше вітчизняних страховиків виходять на ринок страхування авіаційних ризиків, пропонуючи свої послуги. Дослідження питань щодо сутності авіаційного страхування та його розвитку в Україні проводилось багатьма вітчизняними вченими та практиками, зокрема Волошиною А., Демінським С., Залетовим А., Морозовою І., Соловей І., Яворською Т. та іншими авторами.

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. 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 [4, с.98].

В рамках обов'язкового страхування Закон України "Про страхування" визначив такі види: страхування членів екіпажу й авіаційного персоналу; страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт, та пасажирів, які перевозяться за його заявкою без придбання квитків; страхування відповідальності повітряного перевізника і виконавця повітряних робіт щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажиром, багажу, пошті, вантажу, прийнятим до перевезення, іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам; страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за збитки, які можуть бути завдані ним під час виконання авіаційних робіт; страхування авіаційних суден [1]. Обов'язковість такого страхування обумовлена міжнародними конвенціями (Варшавська конвенція, Гвадалахарська конвенція, Римська конвенція, Монреальська конвенція), до яких приєдналася Україна, а також внутрішніми законодавчими актами (головними є Повітряний кодекс України, Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 р. № 1535).

Страхування авіаційних ризиків в Україні активно розвивається, що зумовлено розвитком вітчизняної авіаційної галузі, зростанням попиту на користування повітряним транспортом. Крім того, відповідно до міжнародного законодавства до якого приєдналась Україна, збільшились ліміти відповідальності повітряних перевізників, що, відповідно, збільшило страхові суми за договорами страхування авіаційних ризиків.

Станом на 06.07.2012 року в Державній авіаційній адміністрації зареєстровано 65 страхових компаній, що мають право здійснювати обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації [2]. З них на вітчизняному ринку активно працює менше половини страховиків, а основна частка ринку страхування авіаційних ризиків припадає лише на десять страхових компаній. Відповідно, виникає питання щодо надійності страхового покриття, достатності досвіду та кваліфікації при захисті страху-

вальників у страховиків, які не спеціалізуються на страхуванні авіаційних ризиків.

Проте існує чималий перелік проблем в цій сфері. Оскільки авіаційні події мають катастрофічну природу, при проведенні авіаційного страхування страховик може зіткнутися з необхідністю значних виплат страхових відшкодувань. Отже, при настанні катастрофічного страхового випадку це може стати критичним для страховика та негативним для страхувальника, оскільки страхова компанія буде не в змозі своєчасно здійснити виплату страхового відшкодування через недостатність власних фінансових ресурсів, досвіду та відсутності спеціалістів.

Страхові ризики в авіаційному страхуванні мають значні розміри, тому страхові компанії використовують систему перестрахування. У 2010 році за обов'язковим авіаційним страхуванням цивільної авіації було передано в перестрахування нерезидентам 71, 3%, за страхуванням повітряного транспорту – 39,5 %, за страхуванням відповідальності власників повітряного транспорту (включаючи відповідальність перевізника) – 93,9% від загального обсягу отриманих страхових платежів. При цьому за останні роки за авіаційним страхуванням цивільної авіації і страхуванням повітряного транспорту частка платежів, переданих в перестрахування нерезидентам скорочується, а за страхуванням відповідальності власників повітряного транспорту, включаючи відповідальність перевізника, значно зросла [4, с. 357].

Така ситуація пов'язана із тим, що для авіаційного страхування властиві значні розміри страхових сум, визначені у валюті різних країн та значні ліміти відповідальності, можливість катастрофічних збитків, що обумовлює необхідність перестрахування авіаційних ризиків.

Отже, підсумовуючи, можна зробити висновок, що для вирішення всіх проблем, які є в авіаційному страхуванні і, зокрема, пов'язані із страхуванням авіаційних ризиків, потрібно створити єдиного державного перестраховика, який матиме кваліфікований персонал та надійну фінансову базу, що дозволить надавати страховий захист залежно від потреб кожного клієнта, а також дозволить знизити ціни на послуги з авіаційного страхування, залучати до роботи в страхових компаніях висококваліфікованих спеціалістів – актуаріїв, брокерів, страхових експертів, фінансо-

вих аналітиків, юристів, бухгалтерів та ін. Важливим є вивчення досвіду іноземних страхових компаній.

#### *Література*

1. Про страхування: Закон України від 07. 03. 1996 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/85>.
2. Офіційний портал Державної авіаційної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/documents>.
3. Світлична О. С. Сучасний стан та перспективи розвитку авіаційного страхування в Україні / О. С. Світлична // Вісник соціально-економічних досліджень. – 2012. ? №1. – С. 351-360.
4. Яворська Т. В. Страхові послуги: навч. посіб. / Т. В. Яворська. – Львів: нац. ун-т ім. І. Франка, екон. фак. – К.: Знання, 2008. – 350 с.

УДК 347.46 (043.2)

**Бобков А. М.,**  
студент,

Юридический факультет,  
Санкт-Петербургский им. В. Б. Бобкова филиал  
Российская таможенная академия, г. Санкт-Петербург

### **АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕВЫПОЛНЕНИЕ ЛИЦАМИ, НАХОДЯЩИМИСЯ НА БОРТУ ВОЗДУШНОГО СУДНА, ЗАКОННЫХ РАСПОРЯЖЕНИЙ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Статьей 83 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее – ВК РФ) установлено, что авиационная безопасность – состояние защищенности авиации от незаконного вмешательства в деятельность в области авиации (пункт 1).

Авиационная безопасность обеспечивается службами авиационной безопасности аэродромов или аэропортов, подразделениями ведомственной охраны федерального органа исполнительной

власти, уполномоченного в области транспорта, а также органами внутренних дел, службами авиационной безопасности эксплуатантов (авиационных предприятий), а также уполномоченными органами, наделенными этим правом федеральными законами с помощью целого комплекса организационных, технических и правовых средств.

Одним из правовых средств обеспечения авиационной безопасности является установление в пункте 2 статьи 57 ВК РФ широких полномочий командира воздушного судна: командир воздушного судна руководит работой экипажа воздушного судна, отвечает за дисциплину и порядок на воздушном судне, а также принимает необходимые меры по обеспечению безопасности находящихся на борту воздушного судна людей, сохранности воздушного судна и находящегося на нем имущества.

Кроме того, в соответствии с частью 2 пункта 1 статьи 58 ВК РФ "Права командира воздушного судна", командир воздушного судна имеет право в целях обеспечения безопасности полета воздушного судна отдавать распоряжения любому находящемуся на борту воздушного судна лицу и требовать их исполнения. Командир воздушного судна имеет право применять все необходимые меры, в том числе меры принуждения, в отношении лиц, которые своими действиями создают непосредственную угрозу безопасности полета воздушного судна и отказываются подчиняться распоряжениям командира воздушного судна. По прибытии воздушного судна на ближайший аэродром командир воздушного судна имеет право удалить таких лиц с воздушного судна, а в случае совершения деяния, содержащего признаки преступления, передать их правоохранительным органам.

Распоряжения командира воздушного судна пассажирам даются устно либо письменно, причем, как правило, через членов каabinного экипажа (бортпроводников).

В случае невыполнения соответствующего распоряжения кем либо из пассажиров членами каabinного экипажа составляет соответствующий акт, который подписывается, как правило, командиром воздушного судна, членами экипажа, а также свидетелями из числа пассажиров.

При этом, реализуя свое полномочие по передаче правонарушителя правоохранительным органам, командир сообщает о фак-