

цензійних умов, видачею розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування. Ліцензії на провадження видів діяльності в галузі транспорту видаються відповідно до законодавства [3].

Основними принципами державної політики у сфері ліцензування є забезпечення рівності прав, законних інтересів усіх суб'єктів господарювання; захист прав, законних інтересів, життя та здоров'я громадян, захист навколишнього природного середовища та забезпечення безпеки держави; встановлення єдиного порядку ліцензування видів господарської діяльності на території України; встановлення єдиного переліку видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню [2].

Державне управління у сфері ліцензування транспортної діяльності здійснює Верховна Рада України, яка визначає основні напрями державної політики у сфері ліцензування, законодавчі основи її реалізації, Кабінет Міністрів України, спеціально уповноважений орган з питань ліцензування, а також інші спеціально уповноважені органи, повноваження яких визначені законом про ліцензування.

Суб'єкт господарювання, який має намір надавати послуги з перевезення вантажів залізничним, автомобільним, повітряним або водним транспортом, повинен отримати ліцензію – єдиний документ дозвільного характеру, який дає право на зайняття такою діяльністю, до початку здійснення перевезень.

Під ліцензійними умовами в законі розуміють встановлений вичерпний перелік спеціальних вимог, обов'язкових для виконання у разі провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення вантажів.

Ліцензійні умови є обов'язковими для виконання суб'єктами господарювання, які надають послуги з перевезення вантажів незалежно від їхньої організаційно-правової форми та форми власності [3]. Ліцензійні умови поділяються на такі групи: кваліфікаційні, організаційні, технічні та ін.

Кваліфікаційні вимоги спрямовані насамперед на забезпечення належного рівня професійної підготовки персоналу перевізника та містять застереження щодо наявності відповідної освіти (спеціальних знань – для автоперевізників), мінімального досвіду

роботи, придатності за станом здоров'я для здійснення дорученої роботи.

Організаційні вимоги насамперед стосуються забезпечення належного виконання зобов'язань з перевезення та підвищення їхньої безпеки та надійності.

Технологічні вимоги пред'являються до технічного стану транспортних засобів перевізника і передбачають виконання правил експлуатації транспортного засобу та наявність необхідної нормативно-технічної документації.

Інші вимоги не є типовими і залежать від специфічності виду перевезення.

### *Література*

1. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94%D0%B2%D1%80>.
2. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 01.06.2000 р. № 1775-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1775-14>.
3. Шелухін М. Л. Транспортне право України: підручник / М. Л. Шелухін. – К. : Ін Юре, 2008. – 896 с.

УДК 347.132:368.24(477)(100) (043.2)

**Коломієць В. А.,**

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

## **ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ ТА ЗА КОРДОНОМ**

На доктринальному рівні існує багато думок з приводу визначення поняття авіаційного страхування. На наш погляд, найбільш влучним є наступне: авіаційне страхування – це загальна назва комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспор-

ту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством.

Варто зауважити, що сьогодні розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Обов'язковість низки авіаційних видів страхування обумовлена міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна, та внутрішніми законодавчими актами. Воно поширюється на усіх авіа експлуатантів України як на території нашої країни, так і за її межами. Добровільні види авіаційного страхування – це широкий спектр в основному страхування майна та страхування відповідальності різних підприємств і організацій, котрі беруть участь у функціонуванні цивільної авіації [2, с. 97-98].

Об'єктом страхування повітряних суден є майнові інтереси страхувальника, що не суперечать законодавству, пов'язані з володінням, користуванням і розпорядженням повітряним судном. Страхувальником є юридична чи фізична особа-власник повітряного судна або його експлуатант, який експлуатує це повітряне судно на законних підставах. Страхова сума, встановлена договором обов'язкового страхування, не повинна бути меншою, ніж балансова вартість повітряного судна. Страхувальники мають право під час укладання договорів обов'язкового страхування призначати громадян або юридичних осіб (вигодонабувачів) для отримання страхового відшкодування. Якщо повітряне судно є власністю кількох осіб, кожна особа отримує страхове відшкодування пропорційно її частці у праві власності на повітряне судно [1, с. 79-80].

Щоб страхова компанія могла здійснювати авіаційне страхування, вона має відповідати певним вимогам: вона повинна мати фахівців, які володіють не лише економікою страхування, а й глибокими знаннями з питань технічної експлуатації повітряних суден, сертифікації в цивільній авіації, правил виконання польотів і, безперечно, міжнародного права; наявність широкої системи перестрахування (за розміром страхових сум авіаційні ризики є одними з найбільших узагалі з усіх видів страхування (десятки, сотні мільйонів, а іноді й мільярди доларів)), наявність фахівців із міжнародного права або договорів з міжнародними юридичними компаніями (для врегулювання будь-якого серйозного страхового

випадку з авіаційного страхування потрібні знання та грамотне застосування всіх законів різних держав) і т.д.

Після авіакатастроф авіакомпанія часом банкрутує і стає неспроможною виплатити відшкодування потерпілим. Тому держави світу, котрі, обстоюючи інтереси своїх громадян, приєдналися до відповідних міжнародних конвенцій, вимагають від кожної авіакомпанії, авіаперевізника обов'язково застрахувати свою відповідальність, причому на ліміт, не менший за встановлений у країні, на території якої виконуються польоти. Щодо відшкодування збитків пасажиром важливо пам'ятати, що ліміти відповідальності в різних країнах неоднакові. Наприклад, в Україні цей ліміт становить не менш як 20000 дол. США за кожную особу, у країнах Європейського союзу – не менш як 100000 дол., а у США, Канаді, Японії обмежень немає. Необмежений ліміт відповідальності означає, що особа, яка потерпіла від авіаційної події, може подати позов на необмежену суму, і він може бути визнаний судом. У такому разі загальна сума відшкодування повинна бути саме такою, яку визнав суд [4, с. 84-86].

Постановою Кабінету Міністрів України від 13 липня 1998 року за № 1083 передбачено обов'язкове страхування всіх членів екіпажів повітряних суден цивільної авіації та авіаперсоналу. Установлена мінімальна страхова сума 50 000 гривень за одну особу. За своєю природою цей вид страхування – відповідальність авіаційного експлуатанта (авіакомпанії) за життя та здоров'я членів екіпажі під час виконання ними своїх професійних обов'язків. Вони мають бути внесені до сертифіката експлуатанта даної авіакомпанії. Страхувальником є авіаексплуатант, а члени екіпажу – застрахованими. Зауважимо, що Постанова зобов'язує страхувальника застрахувати членів екіпажу лише під час знаходження на борту літака, тобто "під час польоту". Але в більшості авіакомпанії (особливо вантажні) потребують ширшого покриття ризиків, зв'язаних із страхуванням членів екіпажів. Таке покриття називається "24 години при виконанні службових обов'язків" (24 hours on duty). На жаль, Постанова сьогодні передбачає обов'язковість лише мінімального покриття – "під час польоту", і це є недоліком. Як приклад можна навести загибель в Об'єднаних Арабських Еміратах в автомобільній катастрофі по дорозі з готелю до аеропорту всіх членів екіпажу однієї з українських авіаком-

паній. Звичайно, усі вони і під час відпочинку в готелі, і під час їзди до аеропорту виконували свої службові обов'язки.

Незважаючи на недоліки законодавства, для українських страховиків і для страховиків усіх країн виплата страхових відшкодувань членам екіпажу або їхнім сім'ям у разі загибелі останніх є справою честі для страхової компанії і, як правило, виплачується завжди і в першу чергу [3, с. 212-214].

#### *Література*

1. Базилевич В. Страховий ринок України: монографія / В. Базилевич. – К. : Знання, 1998. – 371 с.
2. Говорушко Т. Страхові послуги: навчальний посібник / Т. Говорушко. – М-во освіти і науки України, Укр. нац. ун-т харчових технологій. – К. : Центр навчальної літератури, 2005. – 397 с.
3. Охріменко О. Страхування у сфері туризму та готельного господарства: Навчальний посібник для студентів вищих навчальних закладів / О. Охріменко; Ред. Т. Ю. Ходирева. – К.: Вища школа, 2003. – 257 с.
4. Стожок Л. Страхування: Навчальний посібник для дистанційного навчання / Л. Стожок; Ред. Г. Г. Старостенко; Відкритий міжнародний університет розвитку людини "Україна". – К. : Університет "Україна", 2005. – 162 с.

УДК 656.7.072.6 (043.2)

**Костиріна М. В.,**  
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

### **ОБСЛУГОВУВАННЯ ПАСАЖИРІВ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА**

Аеропорт – багатофункціональне транспортне підприємство, яке є наземною частиною авіаційної транспортної системи, що забезпечує зліт і посадку повітряних суден, їх наземне обслуговування, прийом та відправлення пасажирів, багажу, пошти та ван-

тажів, а також створює необхідні умови для функціонування авіакомпаній, державних органів регулювання авіаційної, митної та іншої діяльності, спрямованої на поліпшення рівня обслуговування пасажирів та забезпечення економічної стабільності аеропорту [4].

Перевізник надає пасажирам на борту повітряного судна комплекс послуг залежно від типу та облаштування повітряного судна, тривалості польоту, часу доби, протягом якої проходить політ, а також класу обслуговування, що зазначений у квитку. Обсяг послуг і порядок їх надання визначаються правилами перевізника.

Він, в свою чергу, повинен забезпечити пасажирів повітряного судна технічними засобами та системами забезпечення безпеки; підтримуватися відповідного температурного режиму в салоні, засобами індивідуального користування для пасажирів (індивідуальне освітлення, вентилятор, столик для харчування, система прив'язних ременів безпеки, кисневих та димозахисних масок тощо); підтримку належного санітарно-гігієнічного стану салону повітряного судна; справність та укомплектованість обладнання, інвентарю та засобів обслуговування пасажирів; наявність місць для пасажирів з дітьми та місць з можливістю встановлювати люльки для немовлят; можливість розміщення хворих на носшах та інвалідів, тобто надання всіх послуг, які створюють комфорт та відповідають тривалості польоту [1].

Перевізник на борту повітряного судна повинен мати підготовлений персонал у достатній кількості для здійснення обслуговування пасажирів, у тому числі надання долікарської допомоги, а також для забезпечення безпеки польоту відповідно до чинних норм та правил цивільної авіації України.

Перед початком польоту бортпровідники зобов'язані надати коротку інформацію пасажирам (на доступних мовах) про політ, його тривалості, маршруті прямування, можливість або заборону куріння, розташування туалетів, розпорядку харчування, правил користування рятувальними жилетами і екстреної евакуації та погодні умови у пункті призначення.

На борту повітряного судна надається ряд таких безкоштовних послуг, як допомога пасажирам під час посадки або висадки до/з повітряного судна (знаходження місця, розміщення ручної по-