

те нарушения в линейный отдел полиции и службу авиационной безопасности аэропорта назначения.

В отношении пассажира, не выполнившего законное распоряжение командира воздушного судна, возбуждается дело об административном правонарушении, предусмотренном пунктом 6 статьи 11.17 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее – КоАП РФ) (Невыполнение лицами, находящимися на борту воздушного судна, законных распоряжений командира воздушного судна). Установлены довольно серьезные меры ответственности за данное правонарушение – санкция статьи предусматривает наказание в виде административного штрафа в размере от двух тысяч до пяти тысяч рублей или административный арест на срок до пятнадцати суток.

Дела данной категории возбуждаются должностными лицами органов внутренних дел (полиции) (подпункт 1 пункта 2 статьи 28.3 КоАП РФ), а также Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (статья 23.42 КоАП РФ).

Полномочия по рассмотрению дел данной категории принадлежат судам (на основании пункта 2 статьи 23.1 КоАП РФ), а также органам Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (на основании статьи 23.42 КоАП РФ).

Объектом данного правонарушения являются общественные отношения, связанные с соблюдением правил поведения граждан на воздушном транспорте.

Объективную сторону данного правонарушения составляют различные нарушения правил поведения граждан на воздушном транспорте. Объективная сторона правонарушения выражается в том, что виновный нарушает установленные правила путем совершения указанного в статье 11.17 КоАП действия (бездействия), например, не выполняет распоряжений пристегнуть ремни безопасности, надеть спасательные жилеты, прекратить передвижение по судну, покинуть судно, прекратить нарушение общественного порядка и т.д.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется умышленной формой вины.

Субъектами данного правонарушения являются только граждане.

Подводя итог вышесказанному, следует отметить, что воздуш-

ное законодательство Российской Федерации содержит необходимые положения, направленные на охрану жизни и здоровья граждан на борту воздушных судов. В настоящее время существует правоприменительная практика, которая свидетельствует, что все пассажиры, виновные в неисполнении законных распоряжений командира воздушного судна, неминуемо привлекаются к административной ответственности.

УДК 347.824.4:368.1 (043.2)

Вишневський О. С.,

студент,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В.М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Як свідчать статистичні данні Міністерства транспорту України, авіаційна галузь постійно розвивається, а попит на користування авіаційним транспортом в Україні постійно зростає. 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.

Станом на 06.07.2013 року в Державній авіаційній адміністрації зареєстровано 65 страхових компаній, що мають право здійснювати обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації. 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 страхувальників у страховиків, які не спеціалізуються на страхуванні авіаційних ризиків.

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, збільшилися ліміти відповідальності повітряних перевізників, що, відповідно, збільшило страхові суми за договорами страхування авіаційних ризиків.

Окрім того, що існують специфічні характеристики притаманні транспортним ризикам в цілому, є також особливі риси, притаманні страхуванню окремих видів транспорту, які виділяють цей вид страхування поміж інших та які накладають певні обмеження на діяльність транспортного підприємства. Наприклад, до особливих рис авіаційного страхування відносяться:

а) великі за розмірами страхові суми. Дві найбільші українські авіакомпанії – "Аеросвіт" та "Міжнародні авіалінії України" застрахували свою відповідальність перед третіми особами при експлуатації повітряних суден на 750 млн. доларів кожна.

б) наявність катастрофічних збитків. Для отримання дозволу на виконання польоту авіакомпанія повинна укласти три основні договори страхування: страхування каско повітряного судна, відповідальності перед третіми особами та страхування членів екіпажу. Відповідно, при настанні катастрофи страждають: корпус повітряного судна, пасажир, вантаж, пошта, члени екіпажу.

в) залежність від перестрахування.

г) обов'язковий характер авіаційного страхування. Авіакомпанія не отримає дозвіл на виконання польоту без наявності передбачених законодавством договорів страхування.

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.

Прикладом такої ситуації стала нездатність страхової компанії "Авіоніка" здійснити виплату страхового відшкодування по авіаційній катастрофі з літаком авіакомпанії "Аероміст-Харків", що відбулась 22 грудня 2002 року. В авіакатастрофі загинуло 38 пасажирів та 6 членів екіпажу. Повітряне судно також було повністю знищено (літак зіткнувся з горою). При розміщенні ризику в перестрахування страхова компанія не врахувала необ-

хідність покриття на території Ірану, а літак здійснював політ саме в Іран. Таким чином, перестраховик відмовився здійснювати перестрахове відшкодування, а вітчизняний страховик був фінансово неспроможний зробити виплату самостійно.

Питання про здійснення відшкодування по авіакатастрофі було винесено на національний рівень на переговорах між Україною і Росією, оскільки основним перестраховиком виступала страхова компанія "Інгострах". Виплату по авіакатастрофі прийняла на себе страхова компанія "Уніка" – один з лідерів страхування авіаційних ризиків на вітчизняному ринку страхування. "Уніка" хоча і не мала відношення до страхування та перестрахування даного ризику, прийняла участь у виплаті страхового відшкодування, а також задіяла свої партнерські зв'язки та економічні важелі у взаємодії з російським перестраховиком "Інгострах". Після цього страхова компанія "Інгострах" погодилась виплатити свою частку відшкодування.

В результаті можна зробити висновки про те, що страхування авіаційних ризиків в Україні активно розвивається. Проте, кількість страховиків, що надають страхувальникам страхове покриття, зavelика на даному етапі розвитку авіаційного страхування. На нашу думку, кількість страховиків, що здійснюють страхування авіаційних ризиків, повинна бути обмежена державою з урахуванням економічної доцільності та ситуації, що склалась на вітчизняному ринку страхування. Це допоможе захистити інтереси не тільки страхувальників, а й самих страховиків.

Література

1. Електронне наукове фахове видання "Ефективна економіка" [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1885>.
2. Український фінансовий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://news.finance.ua/ua/orgtrg/~2/8/999/59471>.
3. Архів Національної бібліотеки України імені В. І. Вернадського [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/pspe/2008-1/Deminskiy_108.htm.