

авіації, що передбачає підвищення ролі держави в дотриманні міжнародних стандартів безпеки польотів.

Література

1. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. № 3167-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 274.

2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.

3. Концепція державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/Normativno-pravova-baza/Nacionalne-zakonodavstvo/Postanovi-KMU/23498.html>.

УДК 347.822.4(043.2)

Зінченко М. М., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ОБОВ'ЯЗКОВЕ АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ: СТРАХУВАННЯ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Авіаційне страхування — це загальна назва комплексу майнового та особистого страхування, страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у випадку настання певних подій які визначені договором страхування або законодавством. Загалом розрізняють обов'язкове та добровільне авіаційне страхування. Застосування цих видів страхування обумовлено внутрішніми законодавчими актами та міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна. Воно поширюється на усіх як на території нашої країни, так і за її межами [1].

Обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації проводиться з метою забезпечення захисту інтересів експлуатантів, пасажирів, третіх осіб і включає: страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, пошті, вантажу; страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам; страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу; страхування повітряних суден; страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт [2].

Страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу передбачає, що об'єктом страхування є майнові інтереси, що не суперечать законодавству, пов'язані з життям і здоров'ям членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу.

Страхувальником є експлуатант повітряного судна. Прізвища та імена застрахованих осіб вносяться до страхового поліса (сертифіката) або в додаток до поліса (сертифіката), який є його невід'ємною частиною і засвідчується підписами та печатками страховика і страхувальника.

Страховим випадком вважається подія, внаслідок якої заподіяна шкода життю і здоров'ю членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу (смерть, інвалідність, тимчасова втрата працездатності) під час виконання ними службових обов'язків (з початку передпольотної підготовки до закінчення післяпольотних робіт).

Для отримання суми страхової виплати страхувальник зобов'язаний надати страховику оригінали або нотаріально засвідчені копії документів, передбачених договором обов'язкового страхування, а саме:

- заяву про страхову виплату;
- страховий поліс (сертифікат);
- розрахунковий документ, що підтверджує внесення страхових платежів;
- сертифікат льотної придатності;
- листок непрацездатності або довідку спеціалізованої медичної установи про встановлення інвалідності;
- свідоцтво про смерть та документи про правонаступництво для спадкоємців (у разі загибелі чи смерті застрахованої особи) [3].

При проведенні страхування життя основними страховими випадками є дожиття до закінчення строку дії договору та смерть застрахованого. Тому для страховика важливо визначити ймовірність настання цих подій. Від цього залежить еквівалентність відносин між страховиком і страхувальником, яку відображає страховий тариф. Для визначення ймовірності настання страхового випадку використовуються показники смертності і тривалості життя людини. При цьому здійснюється диференціація тарифних ставок за віком людини. За допомогою демографічної статистики обчислюється ймовірність дожиття і смерті осіб різного віку й складається таблиця смертності. Вона показує, скільки років у середньому може прожити одна людина з-поміж тих, хто народився, або тих, хто досяг певного віку. Достовірно побудована таблиця смертності дає можливість адекватно визначити розмір страхової премії. Високим показникам смертності відповідають вищі страхові премії [3].

Для того, щоб пояснити дію економічних механізмів страхування життя доцільно класифікувати його:

- а) за характером страхування (ризиками) на захисне і

нагромаджувальне страхування;

б) за способом виплати на страхування з одноразовою (страхування капіталів або сум) і багаторазовою виплатою (страхування рент або ануїтетів).

При нагромаджувальному страхуванні у договорі передбачають ризики смерті та дожиття. Відбувається нагромадження коштів за кожним окремим договором страхування за рахунок сплачених внесків і приєднуваного інвестиційного доходу.

Література

1. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 33. – Ст. 1162.

2. Повітряний кодекс України: станом на 19.05.2011 // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 20-21. – Ст. 712.

3. Про затвердження Порядку та правил обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 № 1535 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-%D0%BF>.

УДК 347.5:656.7.073.42(043.2)

Капустяк І. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Філик Н. В., к.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА МОНРЕАЛЬСЬКОЮ КОНВЕНЦІЄЮ В УКРАЇНІ

На сучасному етапі розвитку повітряного транспорту в Україні зростає кількість нових маршрутів на далекі відстані. У зв'язку з чим виникає потреба в чіткому правовому механізмі регулювання повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу і, що найголовніше, у визначенні відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх учасників авіаційного перевезення від небажаного впливу та порушень, тому особливої актуальності набуває інститут відповідальності авіаперевізника.

В Україні правовідносини у сфері повітряних перевезень регулюються за допомогою норм національного і міжнародного законодавства. Щодо національного, то це норми Повітряного кодексу України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України і міжнародні положення, зокрема Монреальська конвенція від 28 травня 1999 року, яка була ратифікована Верховною Радою України 17 грудня 2008 року як