

Некрутенко В. В., Клименко О. П., студенти,
Аерокосмічний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Шуст Н. Б., д.соц.н., професор

СТРАХУВАННЯ В АВІАЦІЙНІЙ СФЕРІ

Кожну хвилину людство прагне захистити своє життя від катастроф, аварій. І для того, щоб унеможливити виникнення небажаних подій та обмежити їх згубний вплив уже в давні часи зародилося страхування. Перші ознаки страхових відносин спостерігались ще за часів Стародавньої Греції [1, с. 15], а класичне страхування (у сьогодишньому розумінні) нараховує понад три століття. Тому вік страхування в авіаційній сфері не більший за вік людини [1, с. 25]. Один із перших полісів зі страхування повітряних суден на випадок авіакатастроф був виданий ще перед першою світовою війною у Лондоні [2, с. 48]. Це і стало початком розвитку страхування в авіаційній сфері.

З винайденням першого літального апарату страхування в авіаційній сфері стало більш необхідним. Американські винахідники, авіаконструктори та пілоти Уилберт і Орвилл Райти увійшли в історію авіації, як брати Райти – брати, які здійснили перший політ на власному літаку. Днем зародження авіації вважається 17 грудня. Саме в цей день 1903 року відбувся перший політ, який був керований Орвиллом Райтом. Повітряне судно протрималося у небі 12 секунд і пододало 40 м [3, с. 76].

Формування страхового ринку на початку носило стихійний характер. Особливо активно страхування починає впроваджуватися у період розвитку промисловості. І лідером у страховому бізнесі стає Велика Британія.

Мета та функції страхування в авіаційній сфері удосконалювалися разом із становленням економічного розвитку та науково-технічного прогресу. Страхування в авіаційній сфері – це загальна назва комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного судна і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавства [2, с. 85]. Актуальність авіаційного страхування на сьогодні дуже висока. Правознавці стверджують, що з моменту виникнення авіації виникла проблема забезпечення безпеки авіаційних польотів. У середньому відбулося близького 60 авіаційних катастроф. Аналіз авіаційних катастроф у світовому масштабі показує, що загальний шанс на спасіння у авіакатастрофах при польотах на великих реактивних авіалайнерах значно вищий, порівняно з невеликими літаками.

Для уникнення таких катастроф був створений не один закон і не одне законодавство.

Першим основним документом в Україні став Повітряний кодекс, який був прийнятий 04 травня 1993 року. Також не менш важливим став Закон України «Про страхування», який визначив такі види страхування, як:

- 1) страхування членів екіпажу й авіаційного персоналу;
- 2) 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;
- 3) страхування відповідальності повітряного перевізника і виконавця повітряних робіт щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажиром, багажу, пошти, вантажу, прийнятим до перевезення, іншим користувачам повітряного транспорту та третім особам;
- 4) страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за збитки, які можуть бути завдані ним під час виконання авіаційних робіт; страхування авіаційних суден [4].

Обов'язковість такого страхування обумовлена міжнародними конвенціями (Варшавська конвенція, Гвадалахарська конвенція, Римська конвенція, Монреальська конвенція), до яких приєдналася Україна, а також внутрішніми нормативно-правовими 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). Зауважимо, що серед страхування в авіаційній сфері обов'язковим з погляду міжнародних вимог є лише відповідальність повітряного перевізника перед третіми особами, пасажиром, власниками багажу, вантажу та пошти. В Україні обов'язковість страхування повітряних суден та членів екіпажу встановлено лише внутрішнім законодавством.

Також варто згадати, що важливою подією у розвитку авіаційного страхування стало прийняття нового Повітряного кодексу України 2011 року [5]. Документ актуалізує права пасажирів, фіксуючи конкретні підстави, строки і розміри компенсації за відмову у перевезенні, відміни польоту, тривалої затримки вильоту і зниження класу обслуговування. Крім того, пасажир чартерних рейсів також зможуть отримати компенсацію за затримку рейсу.

Також важливим стало прийняття Закону «Про приєднання України до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень» від 17 грудня 2008 р., що набрав чинності в 2009 році.

Страхування в авіаційній сфері набуває свого розвитку, який повинен регулюватися державою. Перш за все потрібно зменшити кількість

страховиків, що надають страхувальникам страхове покриття, а також удосконалювати наявну нормативну базу для розвитку доступного ринку страхових послуг.

Таким чином, страхування в авіаційній сфері унеможливорює та передбачає ризики наслідків авіакатастроф.

Література

1. Клапків М. С., Клапків Ю. М. Витоки національного страхового ринку України / М. С. Клапків, Ю. М. Клапків – К.: Карт-бланш, 2003. – 275 с.
2. Базилевич В. Д., Базилевич К. С. Страхова справа / В. Д. Базилевич, К. С. Базилевич. – 3-тє вид., пер. і доп. – К.: Товариство «Знання», 2002. – 348 с.
3. Соболев Д. А. История самолетов мира / Д. А. Соболев – М.: РУСАВИА, 1955. – 343 с.
4. Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 р. № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.
5. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

УДК 629.7(477)(091)(043.2)

Онопрієнко Д. Б., студентка,
Гуманітарний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Чабах О. М., старший викладач,

СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ (ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ)

Після затвердження Постановою Верховної Ради пріоритетів розвитку науки і техніки України накопичено значний досвід реалізації державних науково-технічних програм. Завдяки йому Україна послідовно виходить на зовнішній ринок зі своїми розробками. Розвиток засобів автоматизації та інформаційної техніки дав змогу впровадити працевзберігаючі та часозаощаджуючі засоби в управлінських, наукових, конструкторських, банківських, медичних, навчальних та інших закладах. Персональний комп'ютер став невід'ємним атрибутом багатьох видів діяльності, а інформаційна техніка – спеціальною галуззю промисловості.

У червні 2001 р. на розгляд Верховної Ради України було винесено проект Закону «Про пріоритетні напрямки розвитку науки і техніки України», в якому значну увагу акцентовано на проблемах фундаментальної науки, зокрема інфраструктурі провідних наукових установ та наукових шкіл України.