

Література

Гусар О. А. Зміст персоналу цивільної авіації в сучасному повітряному праві України / О. А. Гусар // Юридичний науковий електронний журнал. – 2014. – № 2. – С. 50-53.

Повітряний кодекс України: від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

Про затвердження Правил сертифікації служб авіаційної безпеки в Україні: Наказ Державіаслужби від 02.06.2006 № 397 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0716-06>

УДК 347.824.4 (477)(043.2)

Шталіна А. В., студентка,
Юридичний інститут,

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

АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

На сьогодні відбувається процес збільшення кількості авіаційних катастроф. Причиною цього може послугувати як «людського фактору», тобто помилки авіадиспетчера, і ризик збоїв або відмов обладнання, із-за якого може статись помилка. Але незважаючи на те, що саме стало причиною аварії, це завжди призводять до загибелі великої кількості людей, та в той же час величезного обсягу матеріальних збитків, як для пасажирів авіаційного транспорту, так і для самих авіакомпаній. Слід зазначити, що помилка в управлінні повітряним простором, як правило, коштує дуже дорого і страхові суми дуже великі (від 500 млн. до 3 млрд. дол.). Тому питання страхування мають неабияке значення в цивільній авіації України.

Перше законодавче запровадження в Україні авіаційного страхування було здійснено в XVII розділі «Авіаційне страхування» Повітряного кодексу, прийнятого 4 травня 1993 р., поділено загальний термін «авіаційне страхування» на більш деталізовані і конкретні види, що мали здійснюватися в обов'язковому порядку [1].

З прийняттям Закону України «Про страхування» ситуація щодо класифікації видів дещо змінилася, з'явилася низка конкретизованих видів страхування. У межах добровільних видів видавалася ліцензія на майнове страхування засобів повітряного транспорту і страхування відповідальності власників повітряних суден, включаючи відповідальність вантажоперевізника. А в рамках обов'язкового страхування Закон «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 [2].

Розглянемо технологію страхування відповідальності повітряного перевізника і виконавця повітряних робіт щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажиром, багажу, пошті, вантажу. Об'єктом страхування є майнові інтереси страхувальника, які виникають унаслідок зобов'язання останнього в порядку, встановленому цивільним законодавством: відшкодувати третім особам – пасажиром та вантажовласникам – збитки, пов'язані з експлуатацією повітряного судна.

Страховими випадками вважають: авіаційну пригоду за участю повітряного судна страхувальника, внаслідок якої настає його цивільна відповідальність за заподіяну шкоду життю та здоров'ю пасажирів, їхньому майну (багажу); факт пошкодження, псування або заподіяння іншої шкоди багажу, пошті, вантажу, за які страхувальник несе відповідальність за контрактом на перевезення. Відповідальність за майнові збитки вважається застрахованою на час офіційного перебування вантажу та багажу на повітряному судні чи під час завантаження на повітряне судно.

Страховальником з цього виду страхування має бути авіаційний перевізник, що має право здійснювати пасажирські та вантажні перевезення. Страхувальники зобов'язані страхувати цивільну відповідальність: перед пасажиром з розрахунку кількості всіх пасажирських крісел, передбачених сертифікатом цього повітряного судна; перед власниками вантажу з розрахунку максимальної вантажопідйомності [3].

Страхова сума, встановлена договором страхування з цього виду страхування, повинна забезпечувати такі розміри: за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів: при виконанні польотів – у межах України з розрахунку еквіваленту 20 000 доларів США за кожне пасажирське; при виконанні міжнародних польотів – у межах та на умовах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої виконуються пасажирські перевезення; за шкоду, заподіяну багажу або вантажу, із розрахунку еквіваленту 20 дол. США за 1 кг; за всі речі, що перебувають у пасажиром, - у розмірі 400 дол. США [1].

Хочу зробити висновок і сказати, що з кожним роком приділяється все більше уваги питанням страхування, це безпосередньо пов'язано з тим, що будь – яка помилка в авіаційній сфері дуже дорого коштує. Одночасно з розвитком технічного прогресу в авіаційній індустрії відбувався й розвиток авіаційного страхування. І сьогодні існують тенденції щодо вдосконалення практики цього виду страхування з урахуванням змін міжнародного національного законодавства та з огляду на розвиток авіаційних технологій. Аналізується вся технологія страхування (дуже часто корективам піддаються страхові суми та зобов'язання страхувальника та інше), для того щоб створити «бездоганний механізм».

Література

1. Повітряний кодекс України: станом на 19 травня 2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 20-21. – Ст. 712.
2. Про страхування: Закон України від 07 березня 1996 р. № 85/96 // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.
3. Осадець С. С. Страхування: Підручник / С. С. Осадець [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://vuzlib.su/Str_O/_index.htm

УДК 629.73 (091) (043.2)

Шмулявцев В. В., студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ЦИВІЛЬНА АВІАЦІЯ: ІСТОРІЯ ВИНИКНЕННЯ ТА РОЗВИТОК

Авіація – одна з наймолодших галузей техніки. 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 працезберігаючі 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. Головними для сучасної науки