

### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48. – Ст. 536.
2. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
3. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18-22. – Ст. 144.
4. Про захист прав споживачів: Закон України від 12 травня 1991 р. № 1023-XII // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. – № 30. – Ст. 379.

УДК 347.824.4(043.2)

**Даценко Т. В.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Липець Л. В., к.ю.н., доцент

## **ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ СТРАХУВАННЯ ПАСАЖИРІВ НА АВІАЦІЙНОМУ ТРАНСПОРТІ**

Європейська інтеграція є стратегічним пріоритетом для України, вже розроблено й ухвалено Національну програму інтеграції України до Європейського союзу (ЄС). Обраний шлях передбачає багато змін у всіх сферах, включаючи й цивільну авіацію.

Проблема безпеки на повітряному транспорті завжди вважалась ключовою для авіагалузі будь-якої країни світу, в тому числі і для України.

Події останніх років свідчать про те, що існуюча система забезпечення безпеки польотів, на жаль, не досконала та потребує подальшого вдосконалення, хоча в цьому питанні інтереси авіаційної влади та страховиків збігаються. Відбувається переорієнтація з інтересів перевізника на інтереси споживача – пасажирів. Це пов'язано з тим, що клієнти авіакомпаній стали краще проінформованими і більш вимогливими [3, с. 98].

Повітряний транспорт, як і інший транспорт, може бути небезпечним для учасників перевезення та інших людей, а також їхнього майна. Після великих авіакатастроф буває, що авіакомпанія банкрутує і стає неспроможною виплатити відшкодування потерпілим сторонам. Тому, держави світу, що, відстоюють 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 пасажирів важливо пам'ятати, що

ліміти відповідальності в різних країнах неоднакові. Наприклад, в Україні цей ліміт становить не менш як 20000 дол. США за кожну особу, у країнах Європейського союзу – не менш як 100000 дол., а у США, Канаді, Японії – немає обмежень. 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.

Відповідальність за багаж здебільшого встановлюється як 1 дол. за 1 кг, а за вантаж – 20 дол. за 1 кг. Тому страхування цього виду може здійснюватись як з визначенням лімітів відповідальності окремо за одного пасажера, за 1 кг багажу або вантажу та окремо перед третіми особами. У практиці при страхуванні цього виду дуже часто застосовують, так званий, єдиний комбінований ліміт (combine single limit). Ліміт відповідальності в комбінованому ліміті – це загальна максимальна страхова сума (страхове відшкодування), що може сплатити страховик за сукупністю позовів третіх осіб, пасажирів, вантажовласників стосовно одного страхового випадку.

Як приклад, можна згадати катастрофу літака, що сталась у одній із країн Європи, де уламки літака зруйнували будівлі й стали причиною смерті кількох осіб, котрі перебували на території катастрофи у той час. Крім того, загинули всі пасажери, які були на борту. Страхова сума – комбінований ліміт відповідальності становив 500 млн дол. США. Виплата, у мільйонах доларів, здійснювалась так: пасажерам (або спадкоємцям за законом) за їхній багаж і вантаж – 380 дол. США; сім'ям загиблих на землі – 80 дол. США; компенсація за зруйновані будівлі – 40 дол. США. Усього – 500 млн дол. США [1, с. 134].

Постановою Кабінету Міністрів України від 13 липня 1998 року № 1083 передбачено обов'язкове страхування всіх членів екіпажів повітряних суден цивільної авіації та авіаперсоналу. Встановлена 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 екіпажів під час виконання ними своїх професійних обов'язків. Вони мають бути внесені до сертифіката експлуатанта даної авіакомпанії. Страхувальником є авіаексплуатант, а члени екіпажу – застрахованими.

На жаль, Постанова сьогодні передбачає обов'язковість лише мінімального покриття – «під час польоту», і це є недоліком. Наприклад, згадується загибель в Об'єднаних Арабських Еміратах в автомобільній катастрофі дорогою з готелю до аеропорту всіх членів екіпажу однієї з українських авіакомпаній. Звісно, усі вони і під час відпочинку в готелі, і в дорозі до аеропорту виконували свої службові обов'язки. Ще одним прикладом, що підтверджує необхідність розширення страхового покриття, може служити різке погіршення здоров'я (інфаркт / інсульт), що

і сталося з одним із пілотів під час заходження на посадку. Пілот ще був живим, коли перебував на борту літака, а смерть настала у машині швидкої допомоги. Якщо ж покриття у цього пілота – лише «під час польоту», то страхування «де факто» і «де юре» може не збігатися. Не рідкісним випадком є і «зникнення безвісти» літака та членів екіпажу, особливо коли катастрофа сталася над морем і знайти тіла неможливо. У законодавстві щодо випадку «зникнення безвісти» не зроблено застережень. Тому застосовується Цивільний кодекс, згідно з яким родичі зниклої особи можуть звернутись до суду, який винесе рішення про визнання особи померлою [15, с. 110].

Слід особливо наголосити, на тому, що, 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 [4, с. 80].

В Україні в 2001 році цей вид страхування здійснювали 44 страхові компанії, а за 9 місяців 2002 року – 45 страхових компаній, які одержали 25057,6 тис. грн. та 30050,4 тис. грн. страхових платежів відповідно.

Максимальна страхова сума по окремому об'єкту страхування склала від 20 000 тис. грн. до 150 000 тис. грн. За період 1997-2001 роки середній рівень перестраховування склав 68,7 %, а страхових виплат – 11,15 %.

Щодо обов'язкового страхування членів екіпажу та авіаційного персоналу, то в Україні в 2001 році цей вид страхування здійснювали 43 страхові компанії, а з 2010 року – 36 страхові компанії, які одержали 1 883,9 тис. грн. та 2 175,6 тис. грн. страхових платежів відповідно. Максимальна страхова сума по окремому об'єкту страхування склала від 1,5 тис. грн. до 5 400,0 тис. грн.

Максимальна кількість договорів страхування, укладених протягом 2012 року, з розрахунку на одну страхову компанію – 120, що складає 15,6 % від загальної кількості укладених договорів за цим видом страхування [10, с. 110].

У цьому виді обов'язкового страхування об'єктом страхування є життя та здоров'я осіб під час виконання ними повітряних робіт, що визначені в заявці страхувальника і до яких належать: працівники замовника авіаційних робіт, пасажирів, які перевозяться за заявкою замовника авіаційних робіт без придбання квитків. Зазначені особи вважаються застрахованими з моменту вступу на борт повітряного судна з метою виконання польоту до моменту покидання повітряного судна. Страхувальник з цього виду страхування – це фізична або юридична особа, яка є замовником авіаційних робіт і уклала відповідну угоду.

Слід особливо наголосити на тому, що, 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.

### *Література*

1. Алексеев І. Страхові послуги: навч. посіб. / І. Алексеев, І. Кондрат, Н. Ярошевич. – Львів: Вид-во Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2006. – 203 с.
2. Бігдаш В. Страхування: навч. посіб. / В. Бігдаш. – К.: МАУП, 2006. – 444 с.
3. Базилевич В. Страховий ринок України: монографія / В. Базилевич. – К.: Знання, 1998. – 371 с.
4. Базилевич В. Страховий ринок України: природа та особливості функціонування: автореф. дис.... д-ра екон. наук: 08.01.01 / В. Базилевич. – К., 1998. – 35 с.
5. Внукова Н. Страхування: навч.-метод. посіб. / Н. Внукова, В. Успенко, Л. Временко; за заг. ред. Н. Внукової. – Х.: Бурун Книга, 2004. – 371 с.
6. Говорушко Т. Страхові послуги: навч. посіб. / Т. Говорушко. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 397 с.
7. Охріменко О. Страхування у сфері туризму та готельного господарства: навч. посіб. / О. Охріменко; ред. Т. Ю. Ходирева; Київський ун-т туризму, економіки і права. – К.: Вища школа, 2003. – 257 с.
8. Плиса В. Страхування: навч. посіб. / В. Плиса. – К.: Каравела, 2006. – 391 с.
9. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12.10.2002 № 1535 / Урядовий кур'єр. – 2002. – № 206.
10. Стожок Л. Страхування: навч. посіб. / Л. Стожок; ред. Г. Г. Старостенко; Відкритий міжнарод. ун-т розвитку людини «Україна». – К.: Університет «Україна», 2005. – 162 с.
11. Страхування: навч.-метод. посібник / за заг. ред. О. О. Гаманкової. – К.: КНЕУ, 2000. – 117 с.
12. Страхування: підручник / кер. авт. кол. і наук. ред. С. Осадець. – 2-е вид., перероб. і доп. – К.: КНЕУ, 2002. – 599 с.
13. Ткаченко Н. В. Страхування: навч. посіб. / Н. В. Ткаченко. – К.: Ліра-К, 2009. – 375 с.
14. Фурман В. М. Страховий ринок України: стан, проблеми розвитку та шляхи їхнього розв'язання / В. М. Фурман // Фінанси України. – № 12. – 2014. – 131 с.
15. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356.