

Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.

3. Про затвердження порядку і правил проведення авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 січня 2002 р. № 1535 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-п>.

4. Яворська Т. В. Страхові послуги: навч. посіб. / Т. В. Яворська. – К.: Знання, 2008. – 350 с.

УДК 347.824.4(477)(043.2)

Логоша В. В., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Зеленова М. О., асистент

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ РИЗИКІВ В УКРАЇНІ

Відповідно до ч. ч. 1 та 2 ст. 117 Повітряного кодексу України [2] в Україні запроваджене обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації яке здійснюється страховиками-резидентами, що отримали в установленому порядку ліцензію на здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації. Даний вид страхування регулюється Законом України «Про страхування» від 07.03.1996 р. [3] та окремими підзаконними нормативно-правовими актами, наприклад, Порядком і правилами проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, які затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. № 1535 [4] (далі – Порядок і правила).

Відповідно до Порядку і правил, 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 пасажиром, багажу, пошти, 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.

Як було зазначено вище, страховиками є юридичні особи-резиденти України, які отримали в установленому порядку ліцензії на проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, зареєстровані в уповноваженому органі виконавчої влади в галузі цивільної авіації і які можуть бути членами Авіаційного страхового бюро.

Щодо Авіаційного страхового бюро варто зазначити, що дана

організація, яка мала б стати незалежним об'єднанням страховиків України в авіаційній сфері, досі не функціонує, що створює незручності у співпраці вітчизняних страховиків.

Страхувальниками можуть бути українські експлуатанти повітряних суден, повітряні перевізники, які мають право здійснювати пасажирські та вантажні перевезення, особи, які мають право власності на повітряне судно, та особи, які є замовниками авіаційних робіт.

Незважаючи на те, що повітряні судна цивільної авіації є найбезпечнішими серед інших видів транспорту, настання страхового випадку найчастіше обертається катастрофою та потребує значних фінансових ресурсів з боку страховиків. Так, у катастрофі з літаком авіакомпанії «Аероміст-Харків», що відбулась 22 грудня 2002 року, загинуло 38 пасажирів та 6 членів екіпажу. Повітряне судно також було повністю знищено (літак зіткнувся з горою). При розміщенні ризику в перестраховування страхова компанія не врахувала необхідність 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 [5].

Таким чином, окрім дотримання національного законодавства, перевізники, що здійснюють міжнародні рейси, повинні дотримуватися норм міжнародного законодавства, якщо вони належним чином ратифіковані. Так, наприклад, відповідно до ст. 50 Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень [1] (Монреальської конвенції), держави-сторони вимагають, щоб їхні перевізники забезпечили належне страхування своєї відповідальності згідно із цією Конвенцією. Держава-сторона, до якої перевізник виконує польоти, може вимагати від нього доказів забезпечення належного страхування своєї відповідальності згідно з цією Конвенцією.

Отже, для створення сприятливого страхового ринку у авіаційній сфері в Україні необхідно:

1) використання закордонного досвіду у сфері страхування (особливо актуально для тих авіакомпаній, що здійснюють міжнародні рейси) та залучення до співпраці брокерів, страхових агентів тощо, які обізнані з нормами міжнародного авіаційного права;

2) створення Авіаційного страхового бюро або хоча б окремого напрямку у Лізі страхових організацій України, або регіональних об'єднаннях страховиків.

Література

1. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 року // Офіційний вісник України. – 2009 р. – № 33.

2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості

Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

3. Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 р. № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.

4. Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. № 1535 // Урядовий кур'єр. – 2002. – № 206.

5. Мезіна О. Є. Страхування авіаційних ризиків в Україні: тенденції та перспективи розвитку / О. Є. Мезіна // Ефективна економіка. – 2013. – № 3. – С. 13-15.

УДК 342.9 (043)

Манукян А. Ж., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Троцюк Н. В., старший викладач

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОХОРОНИ ПРАЦІ НА АВІАЦІЙНИХ ПІДПРИЄМСТВАХ УКРАЇНИ

Людина та її здоров'я – найбільша цінність Української держави. Держава покладає великих зусиль, створюючи умови для безпечної життєдіяльності людини як у навколишньому середовищі, так і в середовищі праці. На жаль, сьогодні стан охорони праці в Україні не можна назвати задовільним. Про це свідчить високий рівень травматизму, у тому числі смертельного, особливо в таких визначальних для економіки держави галузях як авіабудівництво та транспорт.

Авіабудівна галузь є стратегічно важливою для України й однією з базових галузей національної економіки. Закон України «Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні» від 08.09.2011 р. № 3715-VI визначає в ст. 4 [1] такі стратегічні пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні на 2011-2021 рр., як освоєння нових технологій високотехнологічного розвитку транспортної системи, ракетно-космічної галузі, авіа- і суднобудування, озброєння та військової техніки.

Розглянемо більш детально правові основи охорони праці працівників на авіапідприємствах України, оскільки статистичні дані доводять, що наслідком незадовільного стану охорони праці в даній галузі є виробничий травматизм та певні захворювання у працівників.

Вагомий внесок у розробку основ охорони праці на авіапідприємствах України внесли такі вчені як: Болотіна Н. Б., Остапенко Л. О., Личенко І. О., Щербина В. І. та інші.

Одним із основних нормативно-правових актів, що регулює відносини у сфері охорони праці на авіаційних підприємствах України є Кодекс законів про працю України. Даний кодифікований нормативно-правовий