

ПРАВОВІ ЗАСАДИ РІЗНИХ ВИДІВ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ

Авіаційне страхування включає в себе страхування повітряних суден, страхування різних видів відповідальності експлуатантів повітряних суден, власників (операторів) аеропортів і ангарів, виробників літальних апаратів та іншої продукції авіаційно-промислового комплексу і пов'язаних з авіацією галузей.

Чиказька конвенція (1944 р) регулює питання діяльності цивільної авіації та страхування повітряних суден (апаратів важче і легше повітря, виключаючи космічні, незалежно від їх конструкції та призначення, призначених для польотів у повітряному просторі, підтримуваних в атмосфері за рахунок взаємодії з повітрям і/або тяги двигунів) [2, с. 321].

Умови авіаційного страхування склалися з урахуванням досвіду страхування суден і вантажів, тому при страхуванні великих авіаційних ризиків використовуються загальні фінансові кошти, забезпечують можливість страхової виплати, а також універсальні й спеціалізовані страхові організації андеррайтерів, об'єднаних в синдикати.

Специфіка авіаційного страхування виявляється в катастрофічній природі ризику. Воно зберігає свою ризикову природу, незбалансованість і збитковість для багатьох страховиків.

Основними страхувальниками повітряних суден в даний час є комерційні авіаперевізники та експлуатанти, що займаються багатьма видами повітряних робіт, оператори повітряних таксі, аероклуби, авіазаводи, різні організації, фірми, що займаються продажем і перепродажем авіатехніки, лізингові компанії, а також приватні власники повітряних суден і т. д. Крім того, свої повітряні судна страхують промислові та комерційні компанії, що мають власні авіатранспортні служби для перевезення персоналу і вантажів.

Об'єктом страхування є майновий інтерес страхувальника, пов'язаний з безпекою повітряного судна: його корпусу, включаючи крила і хвостову частину, шасі, електричних, гідравлічних систем, навігаційного та радіообладнання. встановленого всередині або на корпусі повітряного судна, а також частин, знятих з повітряного судна, на той час, поки на ньому не встановлено аналогічні частини взамін знятих [3, с. 456].

У світовій практиці найбільш поширені комбіновані поліси зі страхування повітряних суден (так зване «авіакаско») і різних видів відповідальності, пов'язаних з їх експлуатацією.

За договором страхування страховик зобов'язаний відшкодувати в грошовій або в натуральній формі або зменшити розмір шкоди, заподіяної з будь-яких причин протягом періоду страхування під час знаходження повітряного судна в польоті, при рулюванні, на стоянці з вимкненими двигунами – на землі чи на воді (для гідропланів та інших повітряних суден з поплавковим шасі). Повітряні судна можуть бути застраховані на умовах «тільки від повної загибелі» або «від усіх ризиків».

У першому випадку при настанні страхового випадку (тобто повне руйнування, загибель повітряного судна) виплачується страхове відшкодування в розмірі повної страхової суми. У другому – страхувальникові виплачується страхове відшкодування не тільки при загибелі судна, але і при його пошкодженнях, що виникли з якихось причин, крім спеціально встановлених як виключення (застереження) в полісі, але сума виплати залежить від умов і тяжкості страхового випадку.

Не покривається збиток внаслідок зносу, корозії, конструктивних дефектів, поломки електрообладнання або механічної поломки окремих механізмів, деталей і частин, якщо така шкода не з'явився наслідком загибелі або пошкоджень, викликаних пожежею, блискавкою, вибухом, ударом, зіткненням повітряного судна з іншим повітряним судном або з іншими об'єктами, злочинних дій третіх осіб. Якщо в результаті природного зносу якої-небудь деталі пошкоджується повітряне судно, відшкодовується збиток, заподіяний об'єкту страхування, за вирахуванням вартості цієї деталі.

Страхова сума при страхуванні повітряного судна може бути встановлена в розмірі, що не перевищує дійсної вартості судна на момент укладання договору страхування, але допускається страхування на суму, меншу вартості повітряного судна.

У поліс по страхуванню повітряного судна зазвичай включають такі умови, як:

- пропажа повітряного судна (зазвичай повітряне судно вважається зниклим без вісті і страхове відшкодування виплачується, якщо про нього після зльоту немає зведенні протягом 15 днів і більше);

- вимушена посадка і витрати але рятуванню повітряного судна (у разі посадки повітряного судна у зв'язку з форс-мажорними обставинами та неможливості зльоту з місця такої посадки відшкодовуються в обумовлених межах доцільно зроблені і узгоджені зі страховиком витрати по забезпеченню зльоту або транспортуванню повітряного судна);

- вартість ремонту пошкодженого повітряного судна (обговорюються умови і межі відповідного відшкодування витрат, якщо визнано, що пошкодження мало місце внаслідок страхового випадку);

- встановлення повної загибелі повітряного судна;

- право на абандон (за умовами договору страхування повітряного судна страхувальник зазвичай не може заявити абандон без згоди

страховика, тобто відмовитися на його користь від своїх прав на застраховане майно з метою отримання страхового відшкодування в розмірі страхової суми).

Література

1. Актуальні проблеми господарського права: навч. посіб. / за ред. В. С. Щербини. – К.: Юрінком Інтер, 2013. – 528 с.
2. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / заг. ред. Г. Л. Знаменського, В. С. Щербини. – К.: Юрінком Інтер, 2012. – 776 с.

УДК 347.925(100):346(043.2)

Ніколаєнко Т. Б., к.ю.н., доцент,
Національна академія Державної прикордонної служби
імені Богдана Хмельницького, м. Хмельницький

Чеботок Д. С., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ДЕЯКІ АСПЕКТИ УКЛАДЕННЯ МИРОВОЇ УГОДИ У ГОСПОДАРСЬКОМУ ПРОЦЕСІ

Проведені останнім часом дослідження як теоретиками, так і практиками, продемонстрували значимість ролі інституту мирової угоди в правовому механізмі впливу на економічні конфлікти сторін. В усіх правових країнах світу намітилася тенденція до впровадження спрощених судових процедур і полегшення доступу до правосуддя. Зокрема, на вищезазначене звернув увагу Комітет Міністрів Ради Європи в своїй рекомендації від 14.05.1981 № R (81) 7 [4], в якій вказується про доцільність прийняття заходів щодо полегшення або заохочення примирення сторін або дружнього врегулювання спору до прийняття його до провадження або в ході розгляду.

Наразі постає проблема стимулювання сторін до укладення мирової угоди. Адже мирова угода заслуговує більш широкого застосування, що викликано потребами сучасної економічної системи. На сьогодні не повністю відображено весь спектр існуючих особливостей даного правового інституту, що свідчить про необхідність додаткових досліджень в цьому напрямі.

Поняття мирової угоди у господарському процесі є визначеним на законодавчому рівні тільки в процедурі банкрутства. Так, відповідно до ст. 77 Закону України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» у редакції Закону України від 22.12.2011 р № 4512-VI мировою угодою є домовленість між боржником та кредиторами стосовно відстрочки та /або розстрочки, а також прощення