

1) за втрату чи нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, – в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – в розмірі дійсної вартості; 2) за втрату, пошкодження або нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажирів, – в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням з Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

Література:

1. Підпригора О. А. Цивільне право: підручник для студентів юрид. вузів та факультетів / О. А. Підпригора. – К.: Вентурі, 1997. – 480 с.

УДК 347.824.4:656.7.071(043.2)

Шапенко Л.О.,
фахівець I категорії,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Калюжний Р.А., д.ю.н., професор

СТРАХУВАННЯ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ ТА ІНШОГО АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ В СИСТЕМІ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ

Соціальний захист громадян, гарантований страхуванням, – один з пріоритетних напрямів державної політики щодо забезпечення економічної рівноваги і подолання політичної напруженості в Україні. Серед різноманітних видів страхування провідне місце належить авіаційному страхуванню. З'ясування суті цього виду страхування, його основних ідей та напрямів удосконалення є особливо важливим завданням сьогодення – в період реформування економіки, змін стереотипів мислення, становлення в Україні правової держави. Міжнародна практика до галузі авіаційного страхування відносить страхування працівників авіації, тобто членів екіпажу і іншого авіаційного персоналу. Оскільки кількість авіакатастроф за останнє десятиліття значно зросла, то держава зобов'язана забезпечити належним захистом для підвищення ефективності професійної діяльності цієї категорії працівників.

Якщо звернутись до історії, то можна зазначити, що один із перших

полісів страхування в галузі авіації було видано в Лондоні ще на початку ХХ ст. [6, с. 345]. Нині англійський страховий ринок залишається одним із основних центрів авіаційного страхування і перестраховування. Протягом довгого часу він диктував правила та умови страхування, що були взяті за основу страхових норм в інших країнах. Одночасно з розвитком технічного прогресу в авіаційній індустрії відбувся й розвиток авіаційного страхування. І на сьогодні існують тенденції щодо вдосконалення практики цього виду страхування з урахуванням змін міжнародного, національного законодавства та з огляду на розвиток авіаційних технологій.

Перше законодавче запровадження в Україні страхування членів екіпажу та іншого авіаційного персоналу було здійснено в ст. 103 розділу "Авіаційне страхування" Повітряного кодексу, прийнятого 4 травня 1993 р. [3]. В Україні протягом 1993-1995 рр., незважаючи на обов'язкову форму цього виду страхування, договори страхування уклалися на підставі правил страхування, що розроблялись страховальниками самостійно і використовувались при укладанні аналогічних за ризиками договорів добровільного страхування. З прийняттям Закону України "Про страхування" ситуація дещо змінилася, і в рамках обов'язкового страхування було визначено, що одним із видів страхування є авіаційне страхування цивільної авіації. [4].

Постановою Кабінету Міністрів України "Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 року № 1535 передбачено обов'язкове страхування членів екіпажу та іншого авіаційного персоналу [5]. За своєю природою цей вид страхування – це відповідальність авіаційного експлуатанта (авіакомпанії) за життя та здоров'я членів екіпажів під час виконання ними своїх професійних обов'язків. Страховальником є авіаексплуатант, а члени екіпажу – застрахованими. Об'єктом страхування є життя і здоров'я осіб, які пов'язані з виконанням технологічних процесів під час виконання повітряних робіт, а саме члени екіпажу повітряного судна та інші особи авіаційного персоналу, що перебувають на борту повітряного судна та особи, пов'язані із забезпеченням технологічних процесів під час виконання повітряних робіт. Зазначені особи вважаються застрахованими лише на борту літака, тобто з початком передпольотної підготовки до закінчення післяполітних робіт. Але більшість авіакомпаній (особливо вантажні) потребують ширшого покриття ризиків, пов'язаних із страхуванням членів екіпажів. Таке покриття називається "24 години при виконанні службових обов'язків" (24 hours on duty). На жаль, Постанова сьогодні передбачає обов'язковість лише мінімального

покриття – "під час польоту", і це є недоліком. Як приклад можна навести загибель в Об'єднаних Арабських Еміратах в автомобільній катастрофі по дорозі з готелю до аеропорту всіх членів екіпажу однієї з українських авіакомпаній. Звичайно, усі вони і під час відпочинку в готелі, і під час їзди 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 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 пропалою мають звернутись до суду, який і прирівняє "зникнення безвісти" до смерті [2].

Отже, страховий випадок являє собою настання події, внаслідок якої заподіяна шкода життю і здоров'ю членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу під час виконання ними службових обов'язків, а саме:

- загибель застрахованої особи чи отримання нею тілесного пошкодження із смертельним наслідком у разі авіаційної події;
- отримання застрахованою особою травм, які призвели її до інвалідності;
- отримання застрахованою особою травм, які призвели до тимчасової втрати нею працездатності і зумовили госпіталізацію на строк понад 48 годин протягом семи діб з моменту авіаційної чи наземної події [5].

Авіаційне страхування в цілому є недешевим видом страхування, досить дорогим воно стало після 11 вересня 2001 року: значні розміри страхових сум, визначені у валюті різних країн (десятки, сотні мільйонів, мільярди доларів). Слід особливо наголосити, 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. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI [Електронний ресурс]: Законодавство України – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>.

2. Цивільний кодекс України: – К.: Велес, 2011.– 304 с.

3. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР [Електронний ресурс]: Законодавство України – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80>.

4. Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 р. №1535. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-%D0%BF>.

5. Осадець С. С. Страхування: Підручник / Керівник авт. кол. і наук. ред. С. С. Осадець- К.: КНЕУ, 1998.– 528 с.