

авіаційних перевезень; зношеність та застарілість парку цивільних повітряних суден, невідповідність техніко-економічних характеристик експлуатованих повітряних суден попереднього покоління сучасним світовим вимогам; структурна роздробленість вітчизняних авіаційних підприємств (авіакомпаній, організацій забезпечення і т.д.), нездатних у низці випадків забезпечити необхідний рівень послуг при здійсненні авіаційних перевезень; відставання розвитку матеріально-технічної бази об'єктів авіаційної інфраструктури від сучасних вимог; відсутність в авіаційних компаній фінансових ресурсів для модернізації основних фондів; незавершеність формування нормативно-правової бази в галузі системи обов'язкової сертифікації (атестації). Як наслідок, виникли такі недоліки діючої цивільної підсистеми організації повітряного руху, як: незавершеність формування єдиної господарської системи управління повітряним рухом як державного унітарного підприємства; недосконалість матеріально-технічного забезпечення; недосконалість організаційно-мобілізаційного і технічного планування переведення центрів організації повітряного руху з мирного на, потенційно можливий, воєнний стан; необхідність організаційно-штатної перебудови цивільної підсистеми організації повітряного руху при переході з мирного на воєнний стан.

З огляду на викладене вище, можна зробити висновок, що авіаційна промисловість України, незважаючи на глибокі економічні складнощі, поки ще зберігає свій базовий науково-технічний і виробничий потенціал, що дозволив створити і сертифікувати в останні роки низку зразків цивільної авіаційної техніки, що не поступаються світовим аналогам.

#### *Література*

1. Григорак М. Ю. Глобальна логістика і перспективи розвитку повітряного транспорту / М. Ю. Григорак, О. Й. Косарев // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – Вип. 10. – 2008. – С. 54-59.

2. Дараганова Н. В. Правове регулювання діяльності екіпажу повітряного судна України / Н. В. Дараганова. – К., 2009. – 96 с.

УДК 347.824.4:368.1(043.2)

**Настенко Д. Ю.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Грабовська Г. М., к.ю.н., доцент

## **ОСНОВНІ АСПЕКТИ СТРАХУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН**

Авіаційне страхування - це загальна назва комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з

експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних та фізичних осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством [3, с. 247].

За договором страхування одна сторона (страховик) зобов'язується у разі настання певної події (страхового випадку) виплатити другій стороні (страхувальникові) або іншій особі, визначеній у договорі, грошову суму (страхову виплату), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі та виконувати інші умови договору [1].

В Україні здійснюється обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації. Обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації здійснюється страховиками-резидентами, які отримали в установленому порядку ліцензію на здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації. Порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації визначаються Кабінетом Міністрів України [2].

Слід зауважити, що згідно міжнародним вимогам обов'язковість встановлена лише для страхування відповідальності повітряного перевізника перед третіми особами, пасажирями, власниками багажу вантажу та пошти. Страхування повітряних суден та страхування членів екіпажу, як обов'язкові види страхування, встановлено в Україні внутрішнім законодавством. У межах добровільного страхування авіаційних ризиків проводиться майнове страхування повітряного транспорту та страхування відповідальності власників повітряного транспорту, включаючи відповідальність перевізника за тими ризиками, які не передбачено обов'язковим страхуванням.

Виникає ряд питань під час здійснення авіаційного страхування в Україні. Одним з них являється питання встановлення оптимального страхового тарифу, при розрахунку якого враховується багато факторів, а саме: ринкова вартість судна, його тип, рік випуску, кількість пасажирських або вантажних місць, класифікація льотного складу та технічне обслуговування судна. Наступне на що необхідно звертати увагу, це статистика аварій літаків такого типу за останні два роки., та на географію маршруту польотів повітряного судна [3, с. 248].

Найважливішим фактором під час визначення оптимального страхового тарифу є пасажиромісткість літака, адже основна частина відповідальності передбачається саме перед пасажирями.

Під час встановлення тарифу більша частина страхових компаній дотримуються принципу індивідуального підходу при оцінці ризику. Причиною цього є те що значні страхові суми визначені у валюті різних країн переважно в доларах та євро. Оскільки тарифи розраховуються відштовхуючись від розмірів страхових сум, а вони в свою чергу залежать від курсу валют, тому під час інфляції національної валюти, в нашому випадку, гривні відносно долара та євро, розміри страхових внесків за

авіаційним страхуванням на вітчизняному страховому ринку збільшуються.

Повітряні судна, як предмет страхування, є саме тим видом авіаційного страхування за яким зафіксовано найбільше страхових випадків і становить найбільшу частку від страхових виплат, через те що пошкодження та поломки літаків є досить частим фактором.

Для страхової компанії важливим моментом при укладені договору страхування повітряного судна є зазначення не лише авіа експлуатанта, а й вигодо набувача тобто власника. А якщо виникає ситуація при якій судно перебуває під заставою, тоді права вигодо набувача переходять до компанії в якій цей літак заставлено. Подібні ситуації є досить частими у практиці авіаційного страхування як в Україні так і за кордоном. Зазвичай страхувальниками, особами які страхують, є авіакомпанії експлуатанти, які не являються власниками повітряних суден. Вони їх експлуатують та страхують від ризиків. Під час страхування «Каско» у першу чергу враховуються майнові інтереси власника та всіх співвласників [3, с. 248].

Таким чином можна зробити висновок, що на даний момент вітчизняний ринок авіа страхування переживає не найкращі часи. По-перше значні коливання курсу валют створюють незручності під час визначення сум страхових внесків. По-друге, як зазначалося вище, одним із факторів який впливає на суму тарифу являється географія та маршрути польотів, оскільки зараз на частині території України відбуваються бойові дії, результатом яких являються збиті повітряні судна цивільної авіації, прикладом є Малайзійській боїнг. А це вже в свою чергу підвищує ризики настання страхового випадку і тягне за собою підвищення страхових тарифів.

#### *Література*

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 979.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – ст. 536.
3. Осадець С. С. Страхування: підручник / [Кер. авт. кол. і наук. ред. С. С. Осадець]. – Вид. 2-ге, перероб. і доп. – К.: КНЕУ, 2002. – 599 с.