

лізингоодержувачем солідарну відповідальність;

9) перехід права власності. Орендодавець протягом усього терміну дії договору оренди і по його закінченню є власником предмету оренди. При фінансовому лізингу лізингоодержувач, сплативши лізингові платежі (які в більшій частині є відшкодуванням вартості основних засобів наданих у лізинг), по закінченню дії договору стає власником наданого у лізинг майна. Орендар же, сплативши орендні платежі, не отримує нічого.

Отже, лізинг є складним, багатогранним, багатовимірним явищем і, відповідно, категорією економічної науки, має суттєві відмінності від оренди як за своїм характером, більш широкою сутністю, так і механізмом здійснення операцій, кількістю учасників та їх правами і обов'язками.

#### *Література*

1. Галецька Т. І. Особливості правового регулювання лізингових відносин в Україні / Т. І. Галецька // Наукові записки Національного університету «Острозька академія». Серія: Економіка. – 2010. – № 14 – С. 354-358.
2. Смирнов Л. А. Лизинговые операции / Л. А. Смирнов. – М.: АО «Консалтбанкир», 1995. – 174 с.
3. Горемыкин В. А. Лизинг / В. А. Горемыкин. – М.: Дашковъ и Ко, 2003. – 368 с.
4. Курилец И. В. Финансовый лизинг как инструмент санации предприятий / И. В. Курилец. – М.: ООО «Маркет ДС Корпорейшн», 2004. – 138 с.
5. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 301.

УДК 347.824(043.2)

**Утєхіна І. С.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Грабовська Г. М., к.ю.н., доцент

### **ОБОВ'ЯЗКОВЕ АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ У СФЕРІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Страховання людиною свого життя та майна у цивільній авіації – одне з найважливіших питань сьогодення. Через реальні катастрофи у сфері цивільної авіації, які відбулися протягом цього року, дають підстави для кращого осмислення та роз'яснення суспільству з якою метою проводиться обов'язкове страхування.

Авіаційне страхування – це загальна назва комплексу майнового, особистого страхування осіб у разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством [2].

Обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації здійснюється на підставі постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12 жовтня 2002 року.

Обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації проводиться з метою забезпечення захисту інтересів експлуатантів, пасажирів, третіх осіб. 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. Вимоги щодо страхування поширюються на іноземних експлуатантів повітряних суден під час виконання ними польотів у повітряному просторі України в частині відповідальності за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, пошти, вантажу та третім особам [4].

Обов'язкове страхування включає в себе: – страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, 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 [3].

Об'єктом страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, пошти, вантажу є майнові інтереси страхувальника, які виникають унаслідок зобов'язання відшкодовувати у порядку, встановленому законодавством, пасажирам (спадкоємцям), вантажовласникам збитки, заподіяні внаслідок страхового випадку.

Відповідальність перед пасажиром вважається застрахованою за наявності у пасажирів авіаквитка з моменту його реєстрації та внесення до поіменного списку перевізника до моменту, коли пасажир залишив перон аеропорту під наглядом уповноваженої особи повітряного перевізника.

Відповідальність за майнові збитки вважається застрахованою на час офіційного перебування багажу, пошти та вантажу на борту повітряного судна та під час завантаження (розвантаження) повітряного судна [1].

Страховими випадками вважаються:

1) подія, внаслідок якої настає відповідальність страхувальника за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю пасажирів;

2) подія, внаслідок якої настає відповідальність страхувальника за шкоду (втрату, пошкодження, зіпсуття), заподіяну багажу, поклажі, пошти, вантажу.

Страхова сума, встановлена договором обов'язкового страхування, не повинна бути меншою за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів:

а) під час виконання польотів у межах України – суми, еквівалентної

20 000 доларів США за курсом НБУ;

б) під час виконання міжнародних польотів – у межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої здійснюються пасажирські перевезення, відповідно до уніфікованих умов об'єднання лондонських страховиків або інших умов, що застосовуються у міжнародній практиці;

в) за втрату або шкоду, заподіяну багажу, пошті або вантажу, – суми, еквівалентної 20 долларам США за курсом НБУ, за кожен кілограм ваги;

г) за речі (поклажу), що знаходяться у пасажира – суми, еквівалентної 400 доларів США за курсом НБУ.

Розмір максимального страхового тарифу на один рік не повинен перевищувати 2 відсотків страхових сум, визначених договором обов'язкового страхування [1].

Страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу. Страхувальником є експлуатант повітряного судна, який експлуатує його на законних підставах. Страховим випадком вважається подія, внаслідок якої заподіяна шкода життю і здоров'ю членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу під час виконання ними службових обов'язків. Страхова сума, встановлена договором обов'язкового страхування, не повинна бути меншою ніж 100 000 гривень за кожную застраховану особу. Розмір максимального страхового тарифу на один рік не повинен перевищувати 2 відсотків страхової суми, визначеної договором обов'язкового страхування [1].

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.

Отже, авіаційне страхування є досить складним за своєю суттю, а його реалізація потребує від страховика особливого підходу. Обов'язковість низки авіаційних видів страхування обумовлена міжнародними конвенціями з цивільної авіації, до яких приєдналася Україна, внутрішніми законодавчими актами. Для ринку страхових послуг в авіації характерними є значні страхові суми та ліміти відповідальності, можливості виникнення катастрофічних збитків.

### *Література*

1. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. № 1535 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 42. – Ст. 138.

2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV (за станом на

12.08.2015) // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356.

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

УДК 347.822.4(043.2)

**Форостюк М. М.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Липець Л. В., к.ю.н., доцент

## **ОСОБЛИВОСТІ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ ТА НАГЛЯДУ ЗА БЕЗПЕКОЮ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ**

Цивільна авіація є невід'ємним елементом транспортної галузі і має важливе значення для господарства України. Але авіаційний транспорт є одним із найбільш небезпечних об'єктів і може становити велику загрозу для пасажирів. Експлуатація авіаційного транспорту, виходячи зі змісту ст. 1187 Цивільного кодексу України, створює джерело підвищеної небезпеки. Тому безпека цивільної авіації має особливо важливе значення. Порухення правил безпеки в цій сфері здатні призвести до масштабних катастроф і, як наслідок - великих людських жертв, руйнувань, завдати шкоду важливим стратегічним або особливо небезпечним об'єктам, дезорганізувати їх роботу, завдати значних матеріальних збитків тощо [1].

Забезпечення безпеки цивільної авіації є завданням не лише авіаперевізників та пасажирів, а й української держави в цілому. Безпека цивільної авіації є невід'ємною частиною національної безпеки. Держава, як носій суверенітету, на своїй території (зокрема, в повітряному просторі, на який вона розповсюджує свою юрисдикцію) має відповідати за забезпечення безпеки повітряного транспорту і повітряних сполучень. Для цього держава має контролювати і координувати дії всіх суб'єктів, що мають відношення до авіаційної діяльності, здійснювати державне регулювання у сфері забезпечення безпеки цивільної авіації.

Особливістю державного управління цивільною авіацією є те, що воно здійснюється не через Міністерство транспорту та зв'язку України, а через Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, яка створена у 2004 році замість ліквідованого Державного департаменту авіаційного транспорту. Завданням Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації є попередження авіаційних подій та забезпечення безпеки польотів [2].

Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Вона виконує функції головного