

няв Постанову, за якою визначив шляхи розв'язання проблеми, зокрема: удосконалення державного управління у сфері безпеки дорожнього руху на засадах консолідації відповідних функцій центральних органів виконавчої влади і координації дій органів державної влади та місцевого самоврядування; системне запровадження та належне фінансування заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху; удосконалення порядку ведення обліку дорожньо-транспортних пригод та проведення аналізу причин їх виникнення для розроблення заходів з підвищення рівня безпеки дорожнього руху в місцях концентрації дорожньо-транспортних пригод; підвищення професійного рівня особового складу Державтоінспекції, а також державних службовців та працівників Укртрансінспекції; поліпшення профілактичної роботи, спрямованої на запобігання дорожньо-транспортному травматизму, а також підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху; поліпшення експлуатаційних показників автомобільних доріг і вулиць за параметрами безпечності з урахуванням європейських вимог, а також системи контролю їх експлуатаційного стану за параметрами безпеки руху; запровадження автоматизованих засобів контролю дорожнього руху, передусім швидкості руху; удосконалення системи організації руху транспортних засобів та пішоходів, зокрема шляхом використання новітніх технічних засобів організації дорожнього руху з поліпшеними характеристиками їх сприйняття; підвищення ефективності підготовки учасників дорожнього руху шляхом запровадження новітніх методів навчання; сприяння проведенню наукових досліджень у сфері безпеки дорожнього руху та впровадженню їх результатів у практику; активізація міжнародного співробітництва та обміну досвідом щодо забезпечення безпеки дорожнього руху [1].

Таким чином, підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху повинно стати чи не одним з основних завдань як державних органів, так і громадських об'єднань через більш широке застосування роз'яснювальної роботи про чинне законодавство у галузі дорожнього руху, громадський вплив на учасників дорожнього руху, профілактику протиправних дій та ін. Розширення використання загальносоціальних заходів впливу на підвищення рівня правосвідомості учасників дорожнього руху: поліпшення якості доріг і об'єктів дорожньої інфраструктури, удосконалення взаємин між правоохоронними органами й учасниками дорожнього руху, вихід на рівень партнерських відносин має сприяти охороні прав наших громадян.

Література

1. Постанова Кабінету Міністрів України від 8 серпня 2012 року №771 "Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 року". Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/771-2012>

2. Голосніченко І. Правосвідомість і правова культура / І. Голосніченко // Право України. – 2009. – 218 с.

УДК 340.12+341+346.7(043.2)

Чернега А.П.,
к.ю.н., доцент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЛІЗИНГУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ: ІСТОРИКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Авіаційний транспорт України потерпає від старіння парку повітряних суден, що майже вичерпав свій ресурс. У державі не більше 6 % пасажирських літаків, які експлуатуються менш ніж п'ять років. Авіакомпанії України отримують у лізинг машини віком від 10 до 19 років [1, с.63-64]. Але жодне з авіаційних підприємств через брак обігових коштів не має змоги безпосередньо закуповувати нові літаки. Вітчизняні авіакомпанії практично не купують літаки, а тим більше нові. А купівля нових українських літаків – виняток з правил. Останні, наприклад *ближньомогагістральні літаки Ан-148 та Ан-158*, каталожна ціна яких коливається від 22 до 30 млн. доларів хоч і дешевші за свої закордонні аналоги (*бразильський Embraer E-190 та канадський Bombardier CRJ-900NG, які коштують понад 40 млн. доларів*), проте не складають їм конкуренцію. І в першу чергу, за відсутності гнучких механізмів реалізації лізингових схем для українських авіаперевізників з боку держави.

Затверджені Кабінетом Міністрів України ще у 2001 р. *Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України на період до 2010 року та Програма фінансового оздоровлення підприємств авіаційного транспорту* виявилися неефективними і не визначили механізмів запровадження лізингових схем оновлення парку повітряних суден [2]. Крім того, у програмах навіть не йшлося про літаки Ан-148 та Ан-158. *"Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року"*, схвалена Кабміном України від 5 березня 2008 р. – спрямована на приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами,

як важливої складової стратегії держави, спрямованої на забезпечення конкурентоспроможності України на світовому ринку авіаційних послуг [3, ст.798]. Проте і вона обійшла проблему оновлення парку повітряного флоту.

Питання зрушилося з місця у 2009 р., коли Кабінет Міністрів України схвалив *"Концепцію Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року"*. Відповідно до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Україна як член Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) повинна дотримуватись міжнародних стандартів, згідно з якими кожна держава-учасниця ІКАО, зобов'язана розробити і реалізувати національну програму безпеки польотів [4].

За даними ІКАО, відносні показники рівня безпеки польотів у вітчизняній галузі цивільної авіації були значно гірші від середніх загальносвітових показників. Результати аналізу причин виникнення авіаційних подій та інцидентів протягом 1999-2009 рр. засвідчили, що вони сталися через: порушення правил безпеки польотів, некваліфіковані дії екіпажу повітряних суден та відмову техніки під час польотів. Остання причина залишається основною, оскільки більшість авіакомпаній України, і досі, експлуатують технічно та фізично застарілі літаки, що вичерпали свій запас ресурсів та мають низький рівень надійності. Відсутність достатньої кількості запасних частин та їх висока собівартість призвели до розукомплектування повітряних суден та заміни агрегатів, двигунів, систем та обладнання деталями, узятими з інших літаків. І як наслідок, знизився рівень безпеки польотів та щороку зменшувалася кількість сертифікованих повітряних суден.

З метою удосконалення механізму реалізації лізингу повітряних суден, спрощення процедури митного оформлення під час ввезення авіаційної техніки та запасних частин, що переміщуються через митний кордон України, а також для забезпечення експлуатації, ремонту та модернізації повітряних суден, Кабінет Міністрів України, 2010 р. прийняв дві Постанови *"Про затвердження переліку суб'єктів літакобудування, щодо яких запроваджуються тимчасові заходи державної підтримки"* та *"Про питання ввезення на митну територію України товарів суб'єктами літакобудування"* [5, ст.1404, ст.1967]. Вони надали можливість українським лізинговим компаніям та авіаперевізникам на пільгових умовах ввозити іноземні літаки та запчастини до них без сплати ПДВ до 1 січня 2016 р. Крім того Україна здійснила важливий крок до просування на міжнародний авіаційний ринок і 6 червня 2012 р. ратифікувала *Конвенцію про міжнародні майнові права на рухоме обладнання* [6]. *Кейптаунська Конвенція* захищає інтереси власника

техніки в ситуаціях, коли у користувача виникають проблеми. Країна, яка не ратифікувала конвенцію, не може розраховувати на пільги і знижки від виробників і лізингодавців. А тому для українських авіакомпаній поповнювати флот уживаними літаками стане набагато простіше і дешевше. Проте, розвиток такого сценарію не влаштовує вітчизняного авіавиробника, оскільки він, будуючи літак, платить ПДВ 20 % на комплектуючі, куплені в Україні, і стільки ж відсотків складають митні збори на комплектуючі іноземного виробництва, яких у авіалайнері близько половини. *"Якщо літак коштуєдесь 25 млн. дол., то фактично 2,5 млн. складають преференції з мінусом"* – зазначив генеральний конструктор ДП "Антонов" Дмитро Ківа [7].

Однією з перешкод для того, аби українські авіаперевізники купували вітчизняні літаки, є невідповідні і недосконалі державні умови отримання та експлуатації повітряних суден вітчизняного виробника у лізинг, – відсутність гнучких лізингових програм. Сьогодні лізингові платежі американським та європейським компаніям є значно нижчими аналогічних платежів українським і російським лізинговим компаніям, – *"світові" два відсотки проти десяти "українських"*.

Тому парки повітряних суден провідних українських авіакомпаній *"Міжнародні авіалінії України"*, *"Аеросвіт"*, *"Дніпроавіа"*, *"ДонбасАеро"*, *"Windrose"* – складаються виключно із літаків іноземного виробництва марки Boeing, Embraer, Airbus та McDonnell. Лише МАУ використовує з 2009 р. один літак Ан-148 і має домовленість із ДП "Антонов" про постачання на умовах лізингу по 15 літаків Ан-148 і Ан-158. Компанії прагнуть уніфікувати флот. Експлуатація літаків одного типу значно скорочує витрати на технічне обслуговування бортів та підготовку екіпажів. Наприклад, МАУ має власну базу технічного обслуговування та інженерного забезпечення авіаційної техніки *Boeing*. Відтак, розпочавши оновлення флоту, авіаперевізники віддають перевагу тим типам літаків, які в них уже є. При цьому основним інструментом для українських авіаперевізників був і залишається лізинг, розвиток якого повністю залежить від державної політики.

Держава має створювати і підтримувати ефективні умови для розвитку авіаційного транспорту в Україні, насамперед вітчизняного виробника. Лізингові "крила" мають відкрити для України єдиний європейський простір, що передбачає адаптацію регулювання авіаційних перевезень до європейського законодавства та надасть можливість підвищити привабливість українського повітряного простору та конкурентоспроможність вітчизняних авіакомпаній.

Література

1. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / За ред. Марчіна Свенціцкі. – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
2. "Лізингові" крила вітчизняної авіації – чи піднімуть вони її у небо? Розглянуто Колегією Рахункової палати 22.09.2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http // ac-rada.gov.ua](http://ac-rada.gov.ua).
3. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. № 506-р. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 25. – Ст.798.
4. Концепція Державної цільової програми безпеки польотів на період до 2015 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 273-р. // Урядовий кур'єр від 01.04.2009 р. № 58.
5. Про затвердження переліку суб'єктів літакобудування, щодо яких запроваджуються тимчасові заходи державної підтримки: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 червня 2010 р. № 405 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 43. – Ст.1404; Про питання ввезення на митну територію України товарів суб'єктами літакобудування: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 липня 2010 р. № 680 // Офіційний вісник України. – 2010. – № 57. – Ст.1969.
6. Про ратифікацію Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання та Протоколу до Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання з питань авіаційного обладнання: Закон України від 6 червня 2012 р. // Голос України від 04.07.2012 р., № 119.
7. Муравський А. Авіакомпанії vs авіабудівельники // День. 10 жовтня 2012 р. №182.

УДК 347.824.4 (043.2)

Шапенко Л.О.,
фахівець I категорії кафедри теорії та історії держави і права,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ ВИНИКНЕННЯ СТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

Внаслідок швидких і революційних змін, яких зазнає цивілізація, хоч як прикро, але постійно зростають ризики виникнення катастроф, аварій тощо. Особливо дошкуляють та завдають значної шкоди суспільству катастрофи на різних видах транспорту. Окреме місце посідають аварії

під час здійснення авіаційних перевезень. Оскільки головним носієм ризику під час польоту, в першу чергу, є повітряне судно, то постає необхідність обов'язковості страхування засобів повітряного транспорту.

Страхування авіаційного транспорту (авіа-каско) – галузь, що включає в себе сукупність методів захисту від небезпек, які виникають на шляху повітряних сполучень. Ідеологічно цей вид страхування базувався на основі морського страхування. Разом з тим світова практика показує, що специфіка авіаційного страхування виявила його катастрофічну природу, на відміну від морських ризиків.

Необхідно зазначити, що авіаційне страхування виникло ще на початку ХХ століття, а перший поліс страхування повітряного судна було видано в Лондоні [5, с. 281]. Англійський страховий ринок і на сьогодні залишається одним із найсприятливіших. Протягом довгого часу він диктував правила та умови страхування, що були взяті за основу багатьох страхових норм в інших країнах. З розвитком технічного прогресу в авіаційній індустрії одночасно відбувся і розвиток авіаційного страхування. І нині існують тенденції щодо вдосконалення практики страхування авіатранспорту з урахуванням змін міжнародного, національного законодавства та з огляду на розвиток авіаційних технологій.

Правовою базою регулювання відносин в сфері авіаційного страхування є як національне законодавство, так і міжнародні конвенції, до яких приєдналася Україна (Варшавська, Гвадалахарська, Монреальська, Римська конвенції). Проте обов'язковість страхування повітряних суден встановлена лише внутрішнім законодавством.

Перше законодавче запровадження в Україні страхування повітряних суден було здійснене в ст. 103 розділу XVII "Авіаційне страхування" Повітряного кодексу, прийнятого 4 травня 1993 року. Дана стаття визначила, що повітряний перевізник і виконавець повітряних робіт зобов'язані страхувати орендовані та передані їм в експлуатацію повітряні судна [2]. При цьому обов'язковому страхуванню підлягав тільки повітряний транспорт, що входив до Єдиного державного реєстру цивільної авіації України.

Наступним кроком у розвитку страхування авіатранспорту стало прийняття в 1996 році Закону України "Про страхування", в якому з'явилася низка конкретизованих видів страхування. Одним з таких видів цей Закон визначив страхування авіаційних суден [3]. Порядок та умови проведення обов'язкового авіа-каско були закріплені спочатку в Постанові КМУ "Про порядок та умови проведення обов'язкового авіаційного страхування" № 1083 від 13 липня 1998 року. Проте згодом, 12 жовтня 2002 року Кабінет Міністрів України прийняв Постанову "Про затверд-