

призначення, відсутність механізму реалізації набуття права власності на земельну ділянку на підставі набувальної давності, корумпованість органів влади та місцевого самоврядування, недоліки правового регулювання викупу земельних ділянок для суспільних потреб чи з мотивів суспільної необхідності. Для вирішення даних проблем необхідно внести зміни до земельного законодавства України. Зокрема, доповнити ст. 119 Земельного кодексу України положеннями щодо порядку реалізації набуття права власності на земельну ділянку за давністю користування, прийняти Закон України «Про ринок земель».

#### *Література*

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Жушман В. П. Аграрне право та законодавство України: [навч. – практ. посібник] / В. П. Жушман – Х.: ТОВ «Одісей», 2003. – 451 с.
3. Кулинич П. Ф. Право власності на землю: нові підходи до визначення змісту/ П. Ф. Кулинич // Право України. – 2009. – № 9. – С. 22–29.
4. Коваленко Т. Юридичні дефекти у проекті Закону України «Про ринок земель» / Т. Коваленко // Юридична Україна. – 2012. – № 4. – С. 60 – 64.
5. Самбор М. А. Набуття права власності на земельні ділянки на підставі набувальної давності: український досвід / М. А. Самбор // Право України. – 2011. – № 2. – С. 270 – 277.

УДК 504.06(043.2)

**Моренець О. І.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Боярська З. І., к.і.н., доцент

### **ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ**

Авіаційна галузь держави належить до стратегічної і відіграє значну роль у розвитку економіки країни. Саме в цій галузі Україна має значні можливості. Тому розвиток авіаційної галузі в Україні призводить до зростання потреби у страховому захисті. Проблема страхового забезпечення авіаційної галузі має велике значення для її стабільного та ефективного функціонування, зменшення збитків від інцидентів, створення високого потенціалу розвитку в майбутньому.

Практичне застосування авіаційної галузі носить широкомасштабний характер, однак, першочерговим завданням цивільної авіації незмінно залишається задоволення все зростаючих потреб у повітряних перевезеннях пасажирів і вантажів [1].

Збільшення використання повітряного транспорту в сучасних умовах пов'язано з величезним числом ризиків, виключити які неможливо. Окрім того, останнім часом з'являються нові конструкції літаків і вертольотів різного народногосподарського призначення, збільшується авіапарк, а, отже, підвищується інтенсивність зльотів і посадок, зростає пасажиропотік. Усе це позначається на рівні ризику в авіаційній галузі.

Найбільша кількість страхових подій відбувається під час зльоту чи посадки, тому що саме в цей час повітряне судно отримує найбільші динамічні та статичні навантаження.

Тому на сьогодні за достатньо великої кількості авіаційних подій і інцидентів, старіючого парку повітряних суден, недостатності власних фінансових ресурсів для купівлі нової техніки, все більш актуальним стає авіаційне страхування, оскільки забезпечує страхувальника захистом від втрат, що виникають в процесі виробництва, використання або експлуатації авіаційної техніки [2, с. 124].

Авіаційне страхування регулюють норми міжнародних угод та конвенцій, до яких приєдналася Україна (Варшавська, Гвадалахарська, Римська, Монреальська), нормативні акти міжнародних організацій цивільної авіації, членом яких є Україна (ІКАО, ІАТА), а також внутрішні законодавчі акти.

Авіаційне страхування включає обов'язкові і добровільні види майнового і особистого страхування авіаційних ризиків.

Згідно статті 7 Закону України «Про страхування», авіаційне страхування цивільної авіації – вид страхування, який передбачено як обов'язковий [3]. Відповідно до Постанови КМУ № 1535, обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації містить: страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, 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 [4].

Страхування повітряних суден є саме тим видом авіаційного страхування, за яким зафіксовано найбільше страхових випадків і здійснюється найбільше страхових виплат, оскільки поломки та

пошкоджень літаків буває чимало. Для страховика важливим моментом при укладанні договору з цього виду страхування є зазначення не лише авіаексплуатанта, але й вигодонабувача, тобто власника повітряного судна. При цьому, якщо повітряне судно перебуває під заставою, тоді права вигодонабувача переходять до компанії (особи), в якій цей літак заставлено. Така ситуація часто виникає у практиці авіаційного страхування як в Україні, так і за кордоном. Як правило, страхувальниками є авіакомпанії – авіаексплуатанти. Останні не є власниками повітряних суден, які вони експлуатують, і при страхуванні «каско», у першу чергу, повинні бути враховані майнові інтереси власника або всіх співвласників [5].

Проте, при здійсненні авіаційного страхування в Україні виникає ряд проблемних питань.

Зокрема, важливе значення має встановлення оптимального страхового тарифу, який має враховувати якнайбільше факторів: ринкова вартість судна, його тип, рік випуску, кількість пасажирських або вантажних місць, кваліфікація льотного складу, технічне обслуговування судна. Беруться до уваги статистичні дані за останні роки щодо кількості загиблих літаків, їх типу та вартості.

До уваги також приймається географія та маршрут польотів повітряного судна. Важливим фактором є пасажиромісткість повітряного судна, адже основна частина відповідальності – це відповідальність саме перед пасажирами, а не лише перед третіми особами. При встановленні тарифів по авіаційному страхуванню більшість страхових компаній дотримується принципу індивідуального підходу при оцінці ризику [6].

Таким чином, підсумовуючи аналіз сучасного стану авіаційного страхування в Україні, який безсумнівно не вичерпує усієї різноманітності проблеми, за доцільним є: збільшення капіталоємності страхового ринку України; створення єдиного державного перестраховика, який матиме кваліфікований персонал та надійну фінансову базу, що дозволить надавати страховий захист залежно від потреб кожного клієнта, а також дозволить знизити ціни на послуги з авіаційного страхування; залучення до роботи в страхові компанії, які займаються авіаційним страхуванням висококваліфікованих спеціалістів, які добре знаються на цьому виді страхування та міжнародному праві.

Важливим є вивчення досвіду роботи іноземних страхових компаній та законодавства держав світу для знаходження шляхів вдосконалення авіаційного страхування в Україні.

### *Література*

1. Інформаційне агентство «Українські національні новини» [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.unn.com.ua/news/02-03-2011/229654>
2. Страхування: [підруч.] / керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець. – [вид. 2-е, перероб. і доп.]. – К.: КНЕУ, 2002. – 599 с.
3. Про страхування: Закон України від 07 березня 1996 року [Електронний ресурс]: Законодавство України – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/85/96-вр>
4. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. № 1535 [Електронний ресурс]: Законодавство України – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-п>
5. Саварін Л. А. Страхування «КАСКО» повітряних суден в Україні [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://libfor.com/index.php?newsid=46>
6. Страхувальники виїжджають на авіакомпаніях [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://delo.ua/business/strahovcshiki-vyvezhajut-na-av-130547/>

УДК 341.229(043.2)

**Петрина Н. О.**, студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Єршов Є. К., старший викладач

### **КОСМІЧНИЙ ОБ'ЄКТ: ОСНОВНИЙ ЮРИДИЧНИЙ ЗМІСТ ПОНЯТТЯ З ТОЧКИ ЗОРУ НАЦІОНАЛЬНОГО І МІЖНАРОДНОГО КОСМІЧНОГО ПРАВА**

На відміну від небесних тіл природного походження (як-от Місяць, планети, астероїди тощо), під космічними об'єктами у міжнародному космічному праві маються на увазі створені людиною штучні супутники Землі, автоматичні і пілотовані кораблі та станції, ракети-носії тощо.

У діючих нормативно-правових актах і міжнародних угодах по космосу немає визначення космічного об'єкта. Оскільки це серйозна прогалина у міжнародному праві, кожна держава регламентує дане питання у власному національному законодавстві. Так, у Законі України «Про космічну діяльність» вказано, що об'єкти космічної діяльності (космічна техніка) – матеріальні предмети штучного походження, що проектуються, виготовляються та експлуатуються як у космічному просторі (космічний сегмент, космічна інфраструктура), так і на поверхні Землі (наземний сегмент, наземна інфраструктура) з метою дослідження та використання космічного простору [3].