

Хочу зробити висновок і сказати, що з кожним роком приділяється все більше уваги питанням страхування, це безпосередньо пов'язано з тим, що будь – яка помилка в авіаційній сфері дуже дорого коштує. Одночасно з розвитком технічного прогресу в авіаційній індустрії відбувався й розвиток авіаційного страхування. І сьогодні існують тенденції щодо вдосконалення практики цього виду страхування з урахуванням змін міжнародного національного законодавства та з огляду на розвиток авіаційних технологій. Аналізується вся технологія страхування (дуже часто корективам піддаються страхові суми та зобов'язання страхувальника та інше), для того щоб створити «бездоганний механізм».

Література

1. Повітряний кодекс України: станом на 19 травня 2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 20-21. – Ст. 712.
2. Про страхування: Закон України від 07 березня 1996 р. № 85/96 // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.
3. Осадець С. С. Страхування: Підручник / С. С. Осадець [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://vuzlib.su/Str_O/_index.htm

УДК 629.73 (091) (043.2)

Шмулявцев В. В., студент,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ЦИВІЛЬНА АВІАЦІЯ: ІСТОРІЯ ВИНИКНЕННЯ ТА РОЗВИТОК

Авіація – одна з наймолодших галузей техніки. Після затвердження Постановою Верховної Ради пріоритетів розвитку науки і техніки України накопичено значний досвід реалізації державних науково-технічних програм. Завдяки йому Україна послідовно виходить на зовнішній ринок зі своїми розробками.

Розвиток засобів автоматизації та інформаційної техніки дав змогу впровадити працезберігаючі та часозаощаджуючі засоби в управлінських, наукових, конструкторських, банківських, медичних, навчальних та інших закладах. Персональний комп'ютер став невід'ємним атрибутом багатьох видів діяльності, а інформаційна техніка – спеціальною галуззю промисловості. У червні 2001 р. на розгляд Верховної Ради України було винесено проект Закону «Про пріоритетні напрямки розвитку науки і техніки України», в якому значну увагу акцентовано на проблемах фундаментальної науки, зокрема інфраструктурі провідних наукових установ та наукових шкіл України. Головними для сучасної науки

визначено проблеми людського розвитку, нових біотехнологій (мікробні, генні технології, діагностика і методи лікування найпоширеніших захворювань), розвиток нових комп'ютерних засобів і технологій інформатизації суспільства, новітніх технологій в енергетиці, енергозбереженні та ресурсозбереженні в промисловості, агропромисловому комплексі. Ці пріоритети покликані стати основою для розробки державних науково-технічних програм.

Із розпадом Радянського Союзу єдина авіатранспортна система СРСР – Аерофлот – втратила монополію на внутрішні і міжнародні перевезення пасажирів та вантажів. Виникло багато дрібних авіакомпаній, парк повітряних суден (ПС) котрих іноді не перевищує двох-трьох машин. До кінця 1993 р. в Україні їх нараховувалося понад 80. У погоні за прибутком нові авіаперевізники найчастіше вдаються до перевищення норм завантаження ПС, порушення експлуатаційних обмежень і погіршення якості технічного обслуговування авіатехніки. Все це призвело до різкого зниження рівня безпеки польотів.

На початку 90-х років перед цивільної авіацією України стояли завдання створення системи державного регулювання авіаційної діяльності у нових умовах, а також суб'єктів (авіакомпаній, аеропортів), здатних працювати в умовах конкуренції. З цією метою було створено Державну адміністрацію авіаційного транспорту України, прийнято Повітряний кодекс. Країна вступила до міжнародних авіаційних організацій, уклала міжурядові угоди про повітряні шляхи.

Друге завдання виявилось набагато складнішим. Воно зачіпало інтереси десятків тисяч працівників авіатранспортної галузі та всіх тих, хто користувався її послугами. Цивільна авіація України не мала досвіду самостійної роботи на міжнародних повітряних лініях (МПЛ), необхідної інфраструктури (закордонних представництв, системи продажу та бронювання білетів, послуг з перевезення вантажів) [2].

На сьогоднішній день цивільна авіація України має досить багато проблем. Основні з них це: застарілий авіапарк, зменшення авіаперевезень (порівняно з 90-ми роками в 10 разів). Найбільшою проблемою було те, що в Україна не мала авіакомпанії, спроможної конкурувати з іноземними перевізниками. Міжурядові угоди про повітряні перевезення надали можливість Україні самостійно здійснювати прямі міжнародні авіаційні перевезення. Ці угоди передбачали паритетні умови праці для перевізників обох сторін. Але українські перевізники не могли конкурувати з такими авіакомпаніями, як «Люфтганза», «Ер Франс» та ін. Потрібно було створити українську авіакомпанію, яка б відповідала міжнародним стандартам. Нею стала авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України» (МАУ).

Фундатором МАУ з боку України виступило державне об'єднання «Авіалінії України», зарубіжним партнером – ірландська лізингова компанія GRA, яка передала Україні два літаки Боїнг-737-400 та фінансувала введення їх в експлуатацію. Внеском з боку України стало надання СП прав на обслуговування 30 найбільш напружених та конкурентоспроможних маршрутів у Західну Європу. Нині МАУ – державна національна авіакомпанія України.

25 листопада 1992 р. літак Боїнг-737-400 першим рейсом до Лондона відкрив нову сторінку в історії цивільної авіації України. Спершу МАУ повинна була динамічно розвиватися на європейських маршрутах, а відтак і на інших ПЛ. Об'єднання «Авіалінії України», структура, що залишилась Україні як територіальна частка «Аерофлоту СРСР», мала поступово скорочувати міжнародну діяльність та зосередити свої сили на маршрутах, де конкуренція ще не така жорстка та не вимагає використання нової техніки. На базі авіапідприємств «Авіалінії України», які мали поступово адаптуватися до функціонування у ринкових умовах, планувалось створити сучасні регіональні та місцеві лінії для польотів в Україні та до сусідніх держав. Такою була концепція розвитку цивільної авіації України перехідного періоду. З різних причин вона не була реалізована [1].

Але, незважаючи на економічні труднощі, жорстку конкуренцію, авіакомпанія МАУ успішно розвивається без суттєвої допомоги з боку держави. Невдовзі вона увійшла в трійку авіакомпаній світу за показниками надійності польотів на літаках типу Боїнг та стала першою у цивільній авіації України керуватися міжнародними стандартами наземного і бортового сервісу. В Україні триває робота над новітніми літаками ОКБ ім. О. К. Антонова АН-70 і АН-140, які не мають аналогів у світі, а також літаками і гелікоптерами бізнес-класу з реактивними й іншими двигунами. Тобто спостерігається новітній розвиток технічного обладнання в Україні.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 356.