

Слід додати, що до компетенції Міністерства інфраструктури України належить затвердження правил реєстрації місцевих повітряних ліній, порядку допуску місцевих повітряних ліній до експлуатації; правил сертифікації персоналу з питань місцевих повітряних ліній [4]. А Державіаслужба України, відповідно до покладених на неї завдань: здійснює контроль за станом та якістю місцевих повітряних ліній; розробляє та впроваджує порядок допуску, правила реєстрації і сертифікації місцевих повітряних ліній до експлуатації; видає сертифікат придатності місцевих повітряних авіаліній до експлуатації; реєструє місцеві повітряні лінії України [5].

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. із змінами № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України від 09.12.2011 – 2011 р. – № 48, / № 48-49 /. – С. 2024. – Ст. 536.
2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. // Офіційний вісник України від 22.10.2004 – 2004. – № 40. -С. 195. – Ст. 2667. – Код акту 30261/2004
3. Конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов от 16 декабря 1970 г. // Україна в міжнародно-правових відносинах. – К. : Юрінком, 1996.
4. Про затвердження Порядку надання і анулювання прав на експлуатацію повітряних ліній : Наказ Міністерства інфраструктури України від 23.04.2013 р. № 245 // Офіційний вісник України – 2013 р. – № 38. – С. 99. – Ст. 1355. – Код акту 67152/2013.
5. Про Положення про Міністерство інфраструктури України : Указ Президента України від 12.05.2011 р. № 581/2011 із змінами // Урядовий кур'єр від 25.05.2011 р. – № 93.
6. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України : Указ Президента від 06.04.2011 р. № 398 / 2011 // Урядовий кур'єр від 21.04.2011 – № 73.

УДК 347.824.4(043.2)

Шапенко Л. О.,
старший викладач,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

АВІАЦІЙНЕ СТРАХУВАННЯ: ІСТОРІЯ ВИНИКНЕННЯ, СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Історія розвитку авіаційного страхування починає свій відлік ще від початку ХХ століття в період становлення авіаційної галузі. Так перед Першою світовою війною в Лондоні було видано один із перших полісів страхування у сфері авіації, що стало зародком системи авіастрахування [1, с. 281]. Протягом довгого часу англійський страховий ринок, маючи найбільш розвинену систему страхування, диктував правила та умови страхування, що були взяті за основу страхових норм багатьма країнами. Англійський страховий ринок і досі залишається одним із основних центрів авіаційного страхування та перестрахування.

Суть, функції і призначення авіаційного страхування формувалися історично, відбиваючи рух, тенденції загального економічного розвитку та особливості розвитку авіаційної галузі в умовах науково-технічного прогресу. Значимість авіаційного страхування істотно зросла у період формування ринкової економіки та ринкових відносин, що сприяло зміцненню приватної власності. На відміну від планово-адміністративної системи, яка існувала за радянських часів, держава перестала нести відповідальність за відшкодування збитків економічних суб'єктів і громадян у разі настання несприятливих подій, стихійних лих та катастроф під час виконання авіаційних робіт, що спричинило формування попиту на страхові послуги.

Також вплив на реформування системи страхування в цілому та авіаційного страхування зокрема справив розвиток України як правової держави із соціально-орієнтованою ринковою економікою, залучення її до європейських та світових інтеграційних процесів та прийняття в 1996 році Конституції України, норми якої гарантують право громадян на соціальний захист.

В умовах сьогодення авіаційне страхування покликане забезпе-

чити покриття збитків та обмежити згубний вплив небажаних наслідків, які можуть виникнути в разі настання страхових ризиків під час здійснення авіап перевезень. Авіаційне страхування становить цілий комплекс майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з експлуатації повітряного транспорту і захищає майнові інтереси юридичних і фізичних осіб в разі настання певних подій, визначених договором страхування або законодавством [2, с.413].

Враховуючи те, що авіація є дуже сильно регламентованим сектором економіки, а повітряні перевезення здійснюються як в межах, так і поза межами країни, авіаційне страхування регулюється нормами міжнародних угод, конвенцій та нормами внутрішнього законодавства, а також тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком.

Прийняття 04 травня 1993 року Повітряного кодексу України поклато основу визначенню поняття "авіаційне страхування" та мало перше законодавче запровадження у незалежній Україні. Наступним важливим кроком нашої держави на шляху становлення та розвитку страхової справи стало прийняття у травні 1993 р. Декрету Кабінету Міністрів України № 47-93 "Про страхування", а згодом Закону України "Про страхування", який визначив одним із видів обов'язкового страхування авіаційне страхування [3].

Нині порядок і правила проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації визначені Постановою Кабінету Міністрів України "Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації" від 12 жовтня 2002 р. № 1535, яка замінила Постанову Кабінету Міністрів України від 13 липня 1998 р. № 1083 "Про порядок і умови проведення обов'язкового авіаційного страхування" [4].

Значним досягненням у розвитку авіаційного страхування та становлення повітряного права в Україні стало прийняття нового Повітряного кодексу України 2011 року, а також приєднання у 2008 році до Конвенції "Про уніфікацію деяких правил повітряних перевезень" 1999 року, яка стала узагальненням нових економічних та соціальних стандартів, що застосовуються до відповідальності перевізника, а також модернізувала застарілі норми щодо авіаційних перевезень, які містилися у Варшавській конвенції 1929 року з метою інтеграції України до сучасних світо-

вих стандартів безпеки повітряного сполучення [5]. Проте недоліком залишається невідповідність чинного національного законодавства та підзаконних нормативних актів даній конвенції, що, в свою чергу, спричиняє плутанину в тлумаченні норм та визначенні меж відповідальності авіаперевізника.

Як підсумок необхідно зазначити, що сьогодні страховий ринок України перебуває на стадії формування, опанування інструментарієм та методикою страхування. Наявна нормативна база лише частково створила підґрунтя для розвитку доступного і привабливого для споживачів ринку страхових послуг та потребує суттєвого вдосконалення з урахуванням норм та принципів міжнародного законодавства в галузі авіаційного страхування.

Недоліком авіаційного страхування цивільної авіації є існування великої кількості страховиків, що надають страхувальникам страхове покриття, тому з урахуванням економічної ситуації на вітчизняному ринку страхування та з метою захисту інтересів як страхувальників, так і самих страховиків, необхідно обмежити на державному рівні кількість страховиків.

В результаті виконання першочергових завдань по удосконаленню регулювання відносин в галузі авіаційного страхування, відбудеться подальше зростання числа договорів страхування, збільшення розмірів страхових виплат і, як наслідок, зростання обсягу фінансових ресурсів в системі авіастрахування та надання більш якісного страхового захисту.

Література

1. Яворська Т. В. Страхові послуги: навч. посіб. / Т. В. Яворська. – К. : Знання, 2008. – 350 с.
2. Осадець С. С. Страхування : підручник / керівник авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець. – вид. 2-ге, перероб. і доп. – К. : КНЕУ, 2002. – 599 с.
3. Про страхування [Електронний ресурс] : Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80>
4. Про затвердження порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації [Електронний ресурс] : Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. № 1535. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1535-2002-%D0%BF>

5. Конвенція по уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень [Електронний ресурс] : від 28 травня 1999 року – Режим доступу : www.rada.gov.ua

УДК 656.7012.34.008.8(043.2)

Анікіна В. В., Бучинська О.М.

студентки,

Аерокосмічний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Зуєва В.О., к.п.н., доцент

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

З огляду на те, що повітряний транспорт не має конкуренції серед інших його видів щодо швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів та ще й на великі відстані (середня відстань доставки повітряним транспортом є в 10-15 разів більшою від аналогічного показника у його найближчого конкурента – залізниці, з тенденцією до зростання). Саме цей момент є домінуючим у визначенні перспектив його розвитку. Сьогодні в Україні понад 80 тис. суб'єктів підприємницької діяльності підтримують активні зовнішньоекономічні зв'язки з підприємствами і фірмами 185 країн світу на різних континентах [1]. І вагому роль у їх забезпеченні особливо, з країнами далекого зарубіжжя відіграє саме повітряний транспорт, роль якого сьогодні складно переоцінити.

Слід зазначити, що в сучасних умовах через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в нашій країні, розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. Як порівняти цифри 2000 року з нинішнім, то можна пересвідчитися, що обсяг авіаційних перевезень скоротився у 8 разів. Водночас зросла кількість вітчизняних комерційних авіаційних компаній, що конкурують на ринку авіаційних послуг. При цьому з великої кількості авіаційних компаній лише декілька виконують близько 90% об'єму робіт і тільки одна третина компаній працює на постійній основі [2].

Складною проблемою на сьогодні є надзвичайна застарілість парку літаків цивільної авіації. Понад 80% пасажирських літаків експлуатуються більше 10 років, їх технічний і експлуатаційний рівень не відповідає сучасним стандартам, особливо в галузі авіаційних двигунів. Водночас у більшості авіаційних компаній, що займають провідні позиції на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні фінансові кошти для відновлення парку повітряних суден. З цієї ж причини авіаційні компанії не в змозі повною мірою організувати чергування пошуково-рятувальних повітряних суден, що істотно знижує рівень такого забезпечення польотів цивільної авіації.

Вкрай складна ситуація склалася в сфері організації управління повітряним рухом. 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. Однак об'єм продажу вітчизняної цивільної авіаційної техніки скоротився в порівнянні з початком 90-х років більш, ніж у п'ять разів, що пояснюється падінням пасажирообігу, відсутністю фінансових можливостей у вітчизняних авіаційних компаній для переоснащення парку повітряних суден, відсутністю в країні системи авіаційного лізингу.

Наприкінці травня 2013 року віце-прем'єр-міністр України Олександр Вілкул зазначив, що авіаційна галузь України почала виходити з кризи, в яку потрапила після зупинки роботи "Аеросвіту" [3]. У квітні пасажиропотоки через аеропорти України збільшилися на 4,5% порівняно з квітнем минулого року. Особливо бурхливе зростання спостерігається у великих регіональних аеропортах – Харкові, Львові, Одесі: вони перетягнули на себе частину пасажирів, що літали раніше з "Борисполя".

На думку експертів Airport Consulting Vienna, "Бориспіль" тільки в травні почав відходити від удару. Падіння трафіку в цьому місяці в порівнянні з травнем 2012 року становило лише 2,9%, що набагато менше, ніж у січні – квітні цього року [3]. Правда, слід зазначити, що органічне зростання пасажиропотоку в "Борисполі" становить близько 10% на рік – ця цифра підтверджувалася в попередні роки, зазначають у прес-службі "Борисполя", так що фак-