

- оцінити масштаб і можливі наслідки подальшого поглиблення кризових явищ і термін виникнення ситуації банкрутства;

- оцінити внутрішні можливості підприємства щодо локалізації та переборення кризових явищ [2].

Діагностика криз містить у собі комплекс методів, необхідних для оцінки поточного стану організації, виявлення причин погіршення кількісних і якісних показників діяльності. Зрозуміло, діагностика сама по собі не може вирішити проблему. Необхідно усунути основну причину кризи, згладити її негативні прояви, усунути наслідки. В умовах кризи виникає потреба в кардинальних заходах щодо оздоровлення авіаційного підприємства, реорганізації його діяльності, стратегічних інноваційних змінах.

Стратегічна концепція антикризового управління авіаційними підприємствами повинна формуватися з урахуванням основних тенденцій щодо зміцнення конкурентних позицій авіапідприємств на ринку авіаційних послуг, в основу визначення домінуючих ознак детермінації підприємств за формами господарської діяльності, впливу інноваційної та інвестиційної політики.

Література

1. Василенко В. О. Антикризове управління підприємством: Навчальний посібник / В. О. Василенко. – К. : ЦНЛ. – 2005. – 504с.

2. Радченко В. В. Формування моделі процесу антикризового управління авіапідприємством / В. В. Радченко // Підприємство, господарство та право. – 2001. – №8. – С. 6.

УДК 346.92 (043.2)

Францова Х. О.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

ДОСУДОВЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ СПОРІВ В СФЕРІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Досудовий порядок врегулювання господарських спорів – одна з форм захисту прав, яка полягає у вирішенні спірних питань за

зобов'язаннями Сторін до звернення однієї із Сторін до суду. Судове вирішення спорів завжди досить важке, дороге з точки зору фінансових витрат, тривале і складається з безлічі складних процесуальних процедур, тому в багатьох випадках досудове врегулювання спору є альтернативною та ефективною можливістю вирішити суперечку, а в разі господарських спорів, зберегти взаємовигідні партнерські відносини для подальшої співпраці і навіть знайти можливі нові шляхи співпраці. Крім цього, досудовий порядок врегулювання спорів у ряді випадків обов'язковий, якщо він передбачений законом або договором між Сторонами спору.

Стаття 5 ГПК України містить відомості про те, що сторони можуть самостійно застосовувати заходи, спрямовані на досудове врегулювання спору [1]. Даний досудовий порядок вирішення спорів передбачений ГПК України є загальним, але існує і спеціальний порядок передбачений іншими нормативно-правовими актами. Так питання пов'язані з перевезенням вантажу повітряним транспортом передбачений Повітряним Кодексом України, Варшавською та Монреальською конвенціями та Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 квітня 2010 року. Повітряні перевезення пасажирів в свою чергу здійснюються у відповідності до вимог Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), а також норм Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України, Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 квітня 2010 року.

Одним з найважливіших завдань, що стоять перед авіаційною галуззю, є забезпечення повітряних перевезень вантажів, пасажирів, багажу та пошти в Україні й за її межами. Формою досудової реалізації господарсько-правової відповідальності є подання претензії. Претензія – це складена у письмовій формі вимога зацікавленої особи про відшкодування шкоди (збитків), що виникла в результаті внутрішнього або міжнародного повітряного перевезення.

Перевізник несе відповідальність у разі прострочення достав-

ки вантажу, а також за втрату, недостачу, пошкодження вантажу. Одним з обов'язків перевізника є своєчасна доставка вантажу, при винному порушенні якого він несе відповідальність. До того часу, поки перевізник не доведе інше, вважається, що втрата, нестача чи пошкодження вантажу сталися під час перевезення. Ст. 94 Повітряного кодексу вказує, що перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов [2].

У випадку неналежного перевезення вантажу пасажир повинен надіслати перевізнику претензію негайно після виявлення пошкодження (втрати частини) й не пізніше ніж протягом семи календарних днів з дати отримання вантажу. Законодавець встановлює строк, з якого вважається, що багаж втрачений і цей строк становить 21 день з дати, наступної за тією, в яку багаж повинен був прибути до місця призначення. У випадку затримки в перевезенні претензія повинна бути заявлена не пізніше ніж протягом 21 календарного дня з дати, коли вантаж було передано у розпорядження власника. Претензії щодо втрати вантажу висуваються до перевізника після того, як його буде визнано втраченим. Будь-яка претензія повинна бути подана письмово та вручена або відправлена у строки. Отримавши претензію, перевізник залежно від її складності та достатності претензійних документів, відсутність яких унеможливорює розгляд претензії по суті заявлених вимог, направляє заявнику повідомлення-запит, у якому інформує заявника про отримання претензії, про необхідність у разі потреби пред'явлення додаткових документів і про строки розгляду претензії після одержання документів, яких не вистачає. Перевізник зобов'язаний розглянути претензію і повідомити заявника про її задоволення чи відхилення протягом трьох місяців з дати її отримання, якщо перевезення, у зв'язку з яким була висунута претензія, повністю здійснювалося одним перевізником. Якщо в такому перевезенні брали участь інші перевізники, строк розгляду претензії може бути продовжено до шести місяців з урахуванням чинних правил врегулювання претензій такими перевізниками [3].

Отже, можна сказати так як законодавець встановив більші строки подачі претензії та відповіді на неї ніж прописано у ГПК України і це більш практично, адже якщо звернути увагу на те що

перевезення вантажів відбувається не тільки по території нашої держави, але й по всьому світу, і в більш короткі терміни дійти взаємовигідного рішення з конфлікту між сторонами досить проблематично, це дає змогу забезпечення вирішення спору без звернення до суду із позовом, що в свою чергу істотно зменшить витрати обох сторін.

Література

1. Господарський процесуальний кодекс України від 06.11.1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 6. – Ст. 56.
2. Повітряний Кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №48-49. – Ст. 536.
3. Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23.04.2010 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0669-10>

УДК 346.1:656.7.073 (043.2)

Юхно В. В.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Козирева В. П., к.ю.н., доцент

НАДАННЯ ПОСЛУГ У СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Повітряне сполучення, як регулярне так і нерегулярне, здійснюється з метою перевезень пасажирів, багажу, вантажів, пошти. Більшість повітряних сполучень здійснюється з комерційною метою: перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти за певну плату і відповідно носять комерційний характер.

Використання повітряного простору України, а саме організація повітряного руху на маршруті, організація повітряного руху на підході та в районі аеродрому передбачає надання послуг з аеронавігаційного обслуговування. Відповідно до п. 16 ч. 1 ст. 1