

аутсорсинг іншу авіакомпанію або перевізника, які не є стороною договору, укладеного перевізником та пасажиром, у випадку аварії літака. Монреальська конвенція також включає зобов'язання перевізників отримувати страховку в своїй країні. Страхового полісу має бути достатньо для покриття їх відповідальності згідно з Конвенцією. Це забезпечує пасажиром запевнення, що у випадку аварії літака перевізник зможе виконати своє зобов'язання сплатити компенсацію всім сім'ям жертв чи постраждалим [3].

Отже, два основних документи міжнародного повітряного законодавства – Монреальська конвенція та Варшавська конвенція. Монреальська конвенція створила єдиний режим міжнародного повітряного права. Однак той факт, що деякі країни ратифікували Варшавську конвенцію, а не Монреальську конвенцію, і навпаки, суттєво впливає на відповідальність за авіакатастрофи. Кілька держав вирішили лише ратифікувати Варшавську конвенцію, що завдає шкоди міжнародним авіаперевізникам. Таким чином, врегулювання цього питання досі залишається відкритим.

#### *Література*

1. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_181#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_181#Text) (дата звернення 13.10.2020).

2. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_130#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_130#Text) (дата звернення 13.10.2020).

3. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text) (дата звернення 13.10.2020).

УДК 629.7 (043.2)

**Галатенко К.В.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Устинова І.П., к.ю.н., доцент

### **АВІАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ**

Україна є однією з країн світу, в якій авіакосмічна промисловість має досить високий рівень розвитку. В сучасному світі величезне значення в житті всього людства має авіація і космонавтика.

Безперечно, причетність країни до цивілізованого світу визначається ще й рівнем її участі в авіакосмічній діяльності. А на планеті не так уже й багато держав, які могли б конкурувати з Україною у сфері авіакосмічних технологій.

Розвиток міжнародних відносин та глобалізація економічних процесів стимулюють розвиток повітряних перевезень, зростання попиту на швидке та зручне транспортне сполучення [1, с. 67].

Україна має досить потужний потенціал у галузі авіації. Зокрема, на її території міститься два найбільших виробники авіатехніки в СНД – Харківське державне авіаційне промислове підприємство та Авіаційний науково-технічний комплекс ім. О.К. Антонова, що є лідерами українського літакобудування [2].

Незважаючи на всі пріоритети, які ми маємо, в Україні відсутня диференціація партнерів та ринків збуту. Для того, щоб вийти на західний ринок, потрібно розвивати партнерство з країнами Східної та Центральної Європи. Також необхідна наявність розвинутого внутрішнього ринку, який на сьогодні фактично відсутній в Україні [3].

Автор підтримує тезу про те, що в першу чергу українські авіакомпанії повинні мати спрямованість на інтегрування внутрішніх та міжнародних авіарейсів. Завдяки вигідному географічному розташуванню України та наявністю міжнародних аеропортів можливе нове освоєння відкритої ніші ринку – ринку транзитних пасажирів [4, с. 148-149].

В умовах інтеграції авіаційної галузі України в європейську, спостерігаються позитивні зрушення в сфері авіаційних перевезень України, але, незважаючи на них, також існують і деякі проблеми в цій галузі, а саме: нестабільність кон'юнктури зовнішніх ринків, що впливає і на активність перевезення авіатранспортом пасажирів і вантажів; криза внутрішнього ринку авіаційної техніки, пов'язана з недостатньою кількістю коштів у авіаційних компаній для оновлення парку повітряних суден; відсутність в авіаційній галузі власних фінансових ресурсів, потрібних для її розвитку; нерозвиненість кредитних механізмів і лізингу з фінансування виробництва і постачання авіаційних суден; відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних компаній до інвестування в авіаційно-будівельну промисловість; посилення конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку з боку закордонних авіапромислових компаній. Погоджуємося, що головною проблемою є те, що парк повітряних суден України є надто застарілим, оскільки близько 80% літаків використовуються понад 10 років, а їх технічний розвиток та

обслуговування не відповідає стандартам сучасної авіації [5, с. 16-18].

Отже, авіаційна промисловість в Україні потребує певних капіталовкладень. На жаль, проблем в авіаційній сфері дуже багато, але це не заважає Україні займати почесне місце в сфері авіації. Поступово, певними кроками авіація відновлює свою колишню стабільність.

### *Література*

1. Історія повітроплавання та цивільної авіації України / уклад. Семенова М.Ф., Вахнован В.Ю., Шкурко О.П. Київ: НАУ, 2015. С. 67.
2. Офіційний сайт Державної авіаційної служби України. URL: <http://avia.gov.ua> (дата звернення 10.10.2020).
3. Липницький Д.В. Лізинг як інструмент підвищення конкурентоспроможності та капіталізації транспортної галузі України. URL: <http://www.nbuv.gov.ua>. дата звернення 10.10.2020).
4. Ложачевська О.М. Глобальна інституціональна взаємодія міжнародних авіаційних організацій з аеропортами України: монографія. Київ: Логос, 2019. С. 148-149.
5. Кореняко А. Украинские авиаперевозки: одним крылом в Европе. *Взлет*. 2013. № 11. С. 14-26.

УДК 342.951:351.713 (043.2)

**Дячишин М.В.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Кунєв Ю.Д., д.ю.н., професор

## **АДМІНІСТРАТИВНО - ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВТРАТИ БАГАЖУ ПРИ АВІАЦІЙНОМУ ПЕРЕВЕЗЕННІ**

У наші дні кількість авіаційних перевезень із комерційною, а також туристичною метою постійно зростає. Крім того, повітряні перевезення вважаються найбільш безпечним способом подорожувати, адже впродовж останніх десятиліть у виробництві впроваджувалися нові технології, щоб підвищити безпеку польотів. Авіатранспортуванню підлягають, як правило, не лише пасажир, а й багаж, який вони беруть із собою. Проте, як говорить статистика, кожен сотий пасажир втрачає свій багаж та не знає, що ж робити у такому випадку. Отож, тема нашого дослідження є актуальною в умовах сьогодення, оскільки перевезення багажу в авіаційному транспорті має свої певні переваги та недоліки.

Перш за все, потрібно внести ясність, що багажем визнаються речі пасажира, спакзовані для перевезення різними видами