

зіпсувався внаслідок неправильного упакування вантажу особою, яка не є перевізником, або його службовцем чи агентом... (п. 20.4.3. Правил) [3].

З огляду на зазначене, ми підтримуємо позицію юристів-правників про законодавче закріплення складу вантажу і включення до нього упаковки, контейнера чи іншого подібного обладнання, призначеного для збереження та транспортування вантажу, якщо воно надане перевізнику відправником.

Література

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48. – Ст. 536.
3. Правила повітряних перевезень вантажів 14.03.2006 р. № 186 // Офіц. вісн. України. – 2013.
4. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // Офіційний вісник України. – 2009. – 15 травня. – № 33.
5. Лідовець Р. А. Поняття вантажу за договором перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право». – 2011. – № 2(4) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lj.oa.edu.ua/articles/2011/n2/11lradvp.pdf>.

УДК 629.73:347(043.2)

Моргун А. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Кметик Х. В., к.ю.н., доцент

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

В наш час через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в нашій країні розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. Основна кількість українських авіакомпаній мають низький рівень організації виробничо-комерційної структури. Рівень інфраструктурної організації навіть базових операторів авіаційного ринку України, не говорячи вже про найменші авіакомпанії і сферу малої регіональної авіації, залишається на найнижчому рівні у порівнянні з побудовою інших авіаційних суб'єктів в умовах жорсткого реально існуючого міжнародного ринку розвинених країн. Водночас, у більшості авіаційних компаній, що займають провідні позиції на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні 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 пошуково-рятувального 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. Так, завдаючи збитків національним інтересам країни на внутрішній ринок України активно виходять іноземні виробники авіаційної техніки й авіаційні компанії, незважаючи на наявність конкурентоздатних повітряних суден вітчизняного виробництва нового покоління. Недостатньо уваги приділяється проблемі експорту цивільних літаків. Основною причиною такого стану є вкрай обмежене фінансування авіаційної діяльності у поєднанні з неефективним державним регулюванням [1].

На даний час основними проблемами авіапромислового комплексу є: криза внутрішнього ринку цивільної авіаційної техніки, пов'язана з відсутністю в авіаційних компаній необхідних коштів для відновлення парку експлуатованих повітряних суден; відсутність в авіапромисловому комплексі власних фінансових ресурсів, необхідних для його розвитку; різке скорочення експорту цивільних повітряних суден; відсутність стимулів для вітчизняних та іноземних фінансових структур до вкладення інвестицій в авіаційно-будівельну промисловість на умовах, близьких до умов одержання фінансових ресурсів іноземними виробниками авіаційної техніки; організаційна роздробленість комплексу після першого етапу акціонування і приватизації; недостатнє та неповне фінансування робіт, передбачених державною цільовою програмою розвитку цивільної авіаційної техніки України, що призвело до недотримання термінів виконання низки робіт зі створення нового покоління вітчизняних цивільних повітряних суден; падіння інтелектуального потенціалу науково-дослідних інститутів, переривання процесу зміни поколінь авіаційних учених, інженерів, техніків і висококваліфікованих робітників; посилення конкуренції як на зовнішньому, так і на внутрішньому ринку з боку закордонних авіапромислових компаній; боротьба за права власності і відсутність контролю за підприємствами й організаціями авіаційної промисловості, яка особливо загострилася останнім часом [2].

Аналізуючи дану проблему, на мою думку, потрібно акцентувати увагу на таких проблемах цивільної авіації, як: зниження об'ємів

авіаційних перевезень; зношеність та застарілість парку цивільних повітряних суден, невідповідність техніко-економічних характеристик експлуатованих повітряних суден попереднього покоління сучасним світовим вимогам; структурна роздробленість вітчизняних авіаційних підприємств (авіакомпаній, організацій забезпечення і т.д.), нездатних у низці випадків забезпечити необхідний рівень послуг при здійсненні авіаційних перевезень; відставання розвитку матеріально-технічної бази об'єктів авіаційної інфраструктури від сучасних вимог; відсутність в авіаційних компаній фінансових ресурсів для модернізації основних фондів; незавершеність формування нормативно-правової бази в галузі системи обов'язкової сертифікації (атестації). Як наслідок, виникли такі недоліки діючої цивільної підсистеми організації повітряного руху, як: незавершеність формування єдиної господарської системи управління повітряним рухом як державного унітарного підприємства; недосконалість матеріально-технічного забезпечення; недосконалість організаційно-мобілізаційного і технічного планування переведення центрів організації повітряного руху з мирного на, потенційно можливий, воєнний стан; необхідність організаційно-штатної перебудови цивільної підсистеми організації повітряного руху при переході з мирного на воєнний стан.

З огляду на викладене вище, можна зробити висновок, що 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.

Література

1. Григорак М. Ю. Глобальна логістика і перспективи розвитку повітряного транспорту / М. Ю. Григорак, О. Й. Косарев // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури: зб. наук. праць. – Вип. 10. – 2008. – С. 54-59.

2. Дараганова Н. В. Правове регулювання діяльності екіпажу повітряного судна України / Н. В. Дараганова. – К., 2009. – 96 с.

УДК 347.824.4:368.1(043.2)

Настенко Д. Ю., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Грабовська Г. М., к.ю.н., доцент

ОСНОВНІ АСПЕКТИ СТРАХУВАННЯ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Авіаційне страхування - це загальна назва комплексу майнового, особистого страхування та страхування відповідальності, яка впливає з