

результату, який можливий чи допустимий позитивним правом на основі одностороннього правочину, повинне відповідати вимогам права. Тут йдеться про інституційне призначення правочину.

УДК 656.7.022.12 (043.2)

Бігун Р. А.,

студент,

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

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

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА В АВІАЦІЇ

В останнє десятиріччя розвиток авіаційних перевезень в Україні збільшується за рік приблизно на 20 відсотків. Можна відзначити, що транспортні операції на сучасному повітряному транспорті як у світі, так і в Україні характеризуються масовістю, ритмічністю та достатньою складністю. У зв'язку з цим виникає потреба в чіткому правовому механізмі здійснення повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу і, що найголовніше, у визначенні відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх учасників авіаційного перевезення від небажаного впливу та порушень. На практиці транспортні операції на повітряному транспорті регулюються національним законодавством та міжнародними договорами.

Правове регулювання транспортних відносин визнається вирішальним на сучасному етапі розвитку нашої держави. Так, Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, схвалена Постановою Кабміну від 16 серпня 1999 р. № 1496, визначає сферу транспортного законодавства як одну з пріоритетних, яка має бути адаптована до законодавства ЄС.

У зв'язку із проголошенням свободи підприємницької діяльності на території України з'явилася велика кількість експлуатантів повітряних суден, більшість із яких займається повітряними перевезеннями. Фактично на теренах Української держави зареєстровано близько 80 експлуатантів повітряних суден. Звісно,

більшість із них відіграють незначну роль у повітряних перевезеннях і транспортному сполученні України з іншими державами, проте є декілька авіакомпаній, що здійснюють комбіновані авіаційні перевезення пасажирів, вантажів і пошти на постійній основі, періодично проходячи різноманітні аудити органів авіаційної влади України та міжнародних організацій щодо безпеки.

Правовідносини авіаперевізників та інших учасників транспортного процесу підлягають належному правовому регулюванню. Особливої актуальності набуває інститут відповідальності авіаперевізника. Однак у правовому полі, що стосується міжнародних повітряних перевезень, спостерігається складна ситуація:

- у сфері міжнародних перевезень повітряним транспортом домінують застарілі документи;

- практично кожна авіакомпанія має власні внутрішні правила перевезень пасажирів, багажу та вантажу (хоча ці правила і ґрунтуються на існуючих нормативних актах, у зв'язку з відсутністю впорядкованої системи останніх спостерігається розрізненість внутрішніх правил перевезень авіакомпаній);

- не всі країни є учасниками міжнародних договорів у сфері здійснення перевезень повітряним транспортом, тому виникає питання права, що підлягає застосуванню для визначення меж відповідальності перевізника [2].

Правовідносини у сфері міжнародних повітряних перевезень в Україні регулюють чинне законодавство України та міжнародні договори. Тісно переплітаються норми Повітряного кодексу України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України та положення міжнародно-правових договорів, зокрема Монреальської конвенції 1999 р.

Господарський кодекс, містить окрему главу, яка присвячена правовому регулюванню перевезення вантажів. Відповідно до Господарського кодексу, передбачена така відповідальність перевізника. Відповідальність перевізника за збереження вантажу виникає з моменту прийняття вантажу до перевезення. Перевізник зобов'язаний доставити вантаж до пункту призначення у строк, передбачений транспортними кодексами, статутами чи правилами. Перевізник звільняється від відповідальності за прострочення в доставці вантажу, якщо прострочення сталося не з його вини. Розмір штрафів, що стягуються з перевізників за простро-

чення в доставці вантажу, визначається відповідно до закону. Сплата штрафу за доставку вантажу з простроченням не звільняє перевізника від відповідальності за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, що сталися внаслідок прострочення.

Так, відповідно до ст. 314 Господарського кодексу України, відповідальність перевізника за втрату, нестачу, пошкодження вантажу: перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини. Ця стаття передбачає розміри відповідальності за шкоду, заподіяну при перевезенні вантажу:

- у разі втрати або нестачі вантажу – у розмірі вартості вантажу, який втрачено або якого не вистачає;
- у разі пошкодження вантажу – у розмірі суми, на яку зменшилася його вартість;
- у разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, – у розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижча за дійсну вартість вантажу.

Література

1. Господарський кодекс України // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.
2. Відповідальність перевізника в авіації [Електронний ресурс] // Щотижнева інформаційно-правова газета "Правовий тиждень". – Режим доступу: <http://legalweekly.com.ua/index.php?id=16061&show=news&newsid=121340>

ПОНЯТТЯ ТА ОЗНАКИ КОРПОРАТИВНОГО ІНВЕСТИВАННЯ ЯК ПРАВОВОЇ КАТЕГОРІЇ

Законодавчо в Україні визначено декілька видів інститутів спільного інвестування, які залежно від виду організаційно-правової форми поділяються на корпоративні інвестиційні фонди та пайові інвестиційні фонди. У зв'язку з цим постає питання стосовно встановлення правової природи родового поняття -інституту спільного інвестування чи інституту корпоративного інвестування. Проблематики даної теми полягає у тому, що в юридичній літературі та в чинному законодавстві недостатньо дослідженими залишаються питання визначення поняття, змісту та особливостей корпоративного інвестування в Україні.

Ю. М. Жорнокуй під корпоративним інвестуванням розуміє діяльність приватних осіб (інвесторів) з об'єднання майнових та інтелектуальних цінностей, пов'язану з набуттям корпоративних прав та прав власності на цінні папери, емітовані професійними учасниками ринку цінних паперів, які надалі розміщують отримані кошти в цінних паперах та корпоративних правах інших суб'єктів [2, с. 112]. На його думку, корпоративне інвестування має наступні ознаки: діяльність приватних осіб (інвесторів) спрямована на об'єднання майнових та інтелектуальних цінностей; метою об'єднання майнових та інтелектуальних цінностей є набуття корпоративних прав та прав власності на цінні папери; емітентами цінних паперів є професійні учасники ринку цінних паперів.

Емісія цінних паперів професійними учасниками ринку цінних паперів передбачає об'єднання грошових коштів приватних осіб (інвесторів) з подальшим їх розміщенням у цінних паперах та корпоративних правах інших суб'єктів [2, с. 11].

В. М. Бутузов визначає корпоративне інвестування як вкладення коштів в акції підприємств, що мають форму акціонерних това-