

авіаційних підприємств в галузі безпеки польотів і авіаційної безпеки; недосконалість наявних тренажерів, що призводить до подорожчання підготовки, зниження навиків членів екіпажу в керуванні повітряними судами, особливо в складних метеоумовах і в аварійних ситуаціях; недостатня оснащеність цивільної авіації технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, в тому числі апаратурою виявлення вибухових речовин; невідповідність інформаційного забезпечення безпеки польотів потребам системи державного регулювання, що ускладнює своєчасне прийняття рішень з метою запобігання авіаційних надзвичайних ситуацій; застаріла лабораторна база й устаткування науково-дослідних і проектних організацій цивільної авіації та промисловості, що забезпечують відпрацьовування і вирішення технічних проблем забезпечення безпеки цивільної авіації; відсутність порядку фінансування витрат на утримання і розвиток служби пошукового й аварійно-рятувального забезпечення польотів цивільної авіації; недостатнє фінансування робіт із забезпечення безпеки цивільної авіації і надійності авіаційної техніки.

На нашу думку, використання високих технологій при створенні технічних засобів забезпечення авіаційної безпеки і здійсненні заходів щодо захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання сприятиме залученню іноземних інвестицій у розвиток галузі.

Отже, важливе значення має оснащення аеропортів і авіапідприємств сучасним високотехнологічним устаткуванням і технічними засобами забезпечення авіаційної безпеки, використання новітнього устаткування при огляді пасажирів, багажу, вантажів і пошти, у тому числі через використання коштів від аеропортових зборів.

Література

1. Ложачевська О. М. Факторы, влияющие на развитие воздушного транспорта Украины / О. М. Ложачевська, Н. С. Шаповал // Економіст. – 2002. – №7. – С. 96-97.
2. Цивільне та сімейне право України у запитаннях та відповідях / Є. О. Харитонов, О. М. Калітенко, В. М. Зубар та ін. – Х. : Одісей, 2002. – 640 с.
3. Садловська І. Методичні рекомендації з формування стра-

тегії розвитку авіатранспортних підприємств / І. Садловська // Відомості міністерства транспорту та зв'язку України. – 2005. – №6. – С.12-14.

УДК 347.4 (043.2)

Мельничук А. С.,

студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПОШТИ

Відповідно до ст. 22 Закону України "Про поштовий зв'язок" оператори для перевезення пошти використовують власні транспортні засоби, а також на договірних засадах транспорт інших фізичних та юридичних осіб. Також, перевезення поштових відправлень автомобільним, водним, залізничним та авіаційним транспортом здійснюється на договірних засадах відповідно до законодавства України [1, ст. 22]. Однак, варто зазначити, що жодних нормативних передумов щодо особливостей правового регулювання перевезення пошти у вказаному закріпленні немає. Саме тому, питання перевезення пошти, а отже і реалізації права особи на приватне листування, здійснюється у відповідності до норм Цивільного кодексу України. Отже, спробуємо розглянути правове врегулювання проблеми авіаційного перевезення пошти більш детально.

Відповідно до спільного Наказу Державного комітету зв'язку та інформатизації України та Міністерства транспорту України № 105/297 від 08.06.99 р. "Про затвердження Правил перевезення пошти повітряними суднами" умови і правила перевезення пошти погоджуються з Міністерством інфраструктури України. Договір про перевезення пошти повітряними суднами укладається у формі двосторонньої угоди між підприємством поштового зв'язку та авіаційними підприємствами (авіакомпаніями).

Договір має бути укладений у письмовій формі та повинен

відповідати вимогам законодавства України. Істотними умовами Договору є найменування сторін; предмет Договору; термін, на який укладається Договір; умови перевезення пошти; обов'язки та відповідальність сторін; розмір, склад та графік платежів, умови їх перегляду; умови дострокового розірвання Договору; дата і місце укладання Договору. За згодою сторін у Договорі можуть бути передбачені інші умови. Правилами передбачено примірний договір про перевезення пошти.

За договором авіапідприємства беруть на себе зобов'язання прийняти пошту до перевезення, своєчасно і в цілості доставити довірену їм пошту в пункти призначення та видати пошту підприємству поштового зв'язку, а підприємство поштового зв'язку бере на себе зобов'язання оплатити перевезення пошти в установленому порядку та прийняти її в пункті призначення.

Відправлення повинні відповідати вимогам, установленим актами Всесвітнього Поштового Союзу, Поштовими правилами та законодавчими актами країн відправлення і призначення. Поштові відправлення здаються авіапідприємствам разом із супровідними документами.

Пошта вважається прийнятою до перевезення з моменту, коли працівник авіапідприємства або уповноважена ним особа прийняли пошту від працівника підприємства поштового зв'язку і видали примірник накладної з розпискою, засвідченою особистим штампом працівника авіапідприємства або штампом авіапідприємства в прийманні пошти, із зазначенням словами кількості прийнятих відправлень і речей, дати та часу приймання, посади і прізвища працівника, що прийняв пошту.

Навантаження пошти у повітряні судна, а також її розвантаження з повітряних суден і транспортування до підприємств зв'язку виконуються силами і засобами аеропортів на основі угод з авіаперевізником. В аеропортах, де відсутні підприємства поштового зв'язку, пошта завантажувється у повітряні судна і розвантажувється з них силами і засобами аеропортів, а від складу аеропорту до підприємств поштового зв'язку та у зворотному напрямку транспортується силами і засобами підприємств поштового зв'язку. Навантаження пошти в повітряне судно здійснюється у зворотній послідовності її розвантаження в пунктах посадки повітряних суден. Пошта для кожного пункту посадки повинна відділяти-

ся у повітряному судні сітками або іншими засобами. Навантаження пошти в повітряне судно і розвантаження з нього здійснюються працівниками аеропорту в присутності особи, відповідальної за комерційне завантаження з боку авіапідприємства.

Пошта вважається доставленою до підприємства зв'язку з моменту, коли працівник підприємства поштового зв'язку прийняв пошту від працівника авіапідприємства і видав відповідну розписку.

У разі поставлення пошти з порушенням порядку, встановленого Правилами, розписка за фактично прийняту пошту видається працівником поштового зв'язку тільки після складення і підписання сторонами міжвідомчого акта [3].

Отже, із вищевикладеного випливає, що спеціального законодавчого акту щодо правового регулювання договору перевезення пошти в Україні немає. Саме тому, дане питання підлягає під загальні норми Цивільного кодексу України, Повітряного кодексу України, а також відповідного договору перевезення.

Література

1. Про поштовий зв'язок: Закон України від 04.10.2001 № 2759-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 6. – Ст.39.
2. Лучко О. А. Удосконалення вітчизняного законодавства щодо гарантій прав громадян на таємницю телефонних розмов, телеграфної та іншої кореспонденції / О. А. Лучко. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/ortal/soc_gum/Nvknvsvs/2010_4/luchko.htm.
3. Шульженко Ф. П. Транспортне право: підручник / Ф. П. Шульженко, О. О. Гайдулін, Р. С. Кундрік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://studentam.net.ua/content/view/6096/93/>.