

ються і євроінтеграційні процеси, які можуть мати як позитивний, так і негативний вплив. Досвід країн, у тому числі таких, як Польща, Чехія та Угорщина, засвідчує, що відкриття неба, включно й для дешевих перевізників, зробило авіатранспорт доступним для ширших категорій споживачів. Частки традиційних національних компаній на ринку авіаперевезень зазвичай зменшувалися, однак в абсолютних вимірах кількість пасажирів збільшувалася. Нові дешеві перевізники зосереджувалися на нових сполученнях і нових споживачах. Як наслідок, громадяни лише отримали вигоду від політики відкритого неба, адже отримали кращий доступ до послуг авіаперевезення. Однак, перш ніж повністю відкрити небо, необхідно зміцнити національні авіакомпанії. Українські авіакомпанії надто малі для того, щоб існувати як окремі учасники ринку, тому їм доведеться об'єднуватися в альянси або тісно співпрацювати з іншими компаніями на ринку.

Аеропорти також слід відкрити для інвесторів, але зберегти за державою контроль над операціями, де це необхідно, з причин національної безпеки. Інвестори можуть вкладати кошти у розвиток території аеропортів: готелі, конференц-центри, магазини тощо. Усе це може допомогти диверсифікувати доходи аеропортів та, відповідно, покращити інфраструктуру.

Література

1. Марінцева К. В. Пасажирські перевезення : підручник / К. В. Марінцева. – Видавництво Національного авіаційного університету "НАУ-друк", 2009. – 226 с.
2. Полянская Н. Е. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте / Н. Е. Полянская. – К. : НАУ, 2004. – 320 с.
3. Довідник керівника агентства з продажу авіаперевезень. – Одеса : ПЛАСКЕ ЗАТ, 2007. – 288 с.

УДК 347.463 (043.2)

Чушенко І. М.,

студентка,

Юридичний інститут

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН ЗА НЕВИКОНАННЯ (НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ) ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ

Договір чартеру є одним із найстаріших договорів, що застосовувалися у сфері перевезень. Цей договір зародився як інститут морського права, якому ще за часів середньовіччя був відомий договір під назвою "цертепартія" [4, с. 640].

Не зважаючи на те, що названий вид договору не є новим, він залишається малодослідженим. Теоретичних узагальнень, практичних рекомендацій, належного правового регулювання відносин відповідальності, які випливають з договору чартеру замало для нормального здійснення міжнародних перевезень і розвитку міжнародних відносин в цілому.

Цивільний кодекс України закріплює у ч. 1 ст. 912 визначення договору чартеру, як договору за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам [3, с. 856].

Відповідальність сторін за договором чартеру за неналежне виконання своїх обов'язків аналогічна відповідальності сторін за договорами перевезення вантажу, пасажирів і багажу з урахуванням особливостей відповідальності на морському і повітряному транспорті. Але фактичний перевізник несе відповідальність лише за шкоду, заподіяну безпосередньо перевезенням, що він здійснює, а перевізник за договором є відповідальним щодо всього перевезення.

Що стосується відповідальності по договору морського чартеру фрахтівника і перевізника за втрату, нестачу чи пошкодження вантажу, то законодавство України встановлює однаковий режим відповідальності і для фрахтівника, і для перевізника.

Характеризуючи відповідальність сторін договору повітряного чартеру, слід зазначити, що залежно від виду порушення, вона може мати обмежений чи необмежений характер [5, с. 256].

Як було зазначено, за своїм правовим становищем фрахтівник є перевізником. За законодавством України обмежена відповідальність перевізника настає у разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу і багажу, а також речей, які є у пасажирів.

Розглядаючи особливості цивільно-правової відповідальності при виконанні повітряних чартерних перевезень, необхідно окремо зупинитися на тих випадках, коли у перевезенні наявні два перевізники: перевізник за договором та фактичний перевізник.

При чартерних перевезеннях поділ перевізників на договірний та фактичний можливий тоді, коли у ролі фрахтувальника виступає авіакомпанія. Це має місце тоді, коли договір повітряного чартеру укладається саме з метою виконання зобов'язання з повітряного перевезення перед третіми особами. Так, наприклад, можлива така ситуація, коли при великому попиті на перевезення, авіакомпанії не вистачає власного парку літаків. Для задоволення цього попиту, вона укладає договір повітряного чартеру з іншою авіакомпанією. Відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язання несе сторона за договором, з якого воно виникло, якщо законодавством не передбачено, що відповідальність несе безпосередній виконавець.

При міжнародних чартерних перевезеннях визначення суб'єкта відповідальності за наявності перевізника за договором та фактичного перевізника здійснюється на підставі Конвенції, додаткової до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, що здійснюються особами, які не є перевізниками за договором, прийнятої у Гвадалахарі конвенції у 1961 р.

Отже, можна дійти висновку, що цивільно-правова відповідальність сторін договору чартеру – це санкції, які застосовуються до сторони-правопорушника і виражаються у покладенні додаткових тягарів на неї.

Існують два режими відповідальності, яка настає за порушення нормального розвитку відносин, що виникають з договору повітряного чартеру: відповідальність сторін договору чартеру за неналежне виконання або невиконання договірних умов, режим

якої визначається умовами договору повітряного чартеру та нормами права, що застосовується до регулювання договору; відповідальність, режим якої визначається Варшавською Конвенцією і яку несе сторона чи сторони договору чартеру перед пасажирами та власниками вантажу у випадку заподіяння шкоди життю та здоров'ю пасажирів, заподіяння шкоди в результаті знищення, втрати чи ушкодження зареєстрованого багажу чи вантажу та затримки.

Слід зазначити, що правове регулювання відносин по договору чартеру не відповідає потребам функціонування та розвитку чартерних перевезень. Доводиться констатувати відсутність уніфікованих норм про договір чартеру, про відповідальність за договором чартеру, а також серйозні прогалини у правовому закріпленні його на національному рівні в більшості держав, у тому числі і в Україні. Існує об'єктивна необхідність в першу чергу у вирішенні саме теоретичних проблем, пов'язаних з правовим регулюванням відносин відповідальності за договором чартеру, бо вдосконалення законодавства не може йти у відриві від науки. Лише коректна побудова конструкції договірних відносин з договору чартеру та відповідальності за останнім, дозволить послідовно і повно врегулювати відносини з договором чартеру в законі.

Література

1. Цивільний кодекс України : Коментар. – Х. : Одиссей, 2003. – 856 с.
2. Цивільне право України : підручник / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 640 с.
3. Забелин В. Г. Фрахтовые операции во внешней торговле : учебное пособие / В. Г. Забелин. – М. : РосКонсульт, 2000. – 256 с.