

Лісова В. Ю., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ ЧАРТЕРУ (ФРАХТУВАННЯ) ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Існує така думка, що поняття «фрахтування» потрібно трактувати у двох різних значеннях, як для позначення відносин перевезення, так і для найму транспортного засобу.

Взагалі поняття фрахтування і чартер дуже близькі за значенням та і по природі застосування, оскільки у визначенні договору чартеру сторони називаються фрахтівник і фрахтувальник, а друга назва цього договору – договір фрахтування повітряного судна [3]. В Цивільному кодексі України у статті 912 також вживається вище названі поняття як договір чартеру (фрахтування) [1].

У застосуванні даної правової норми виникло питання щодо колізії та конкуренції при визначенні, яку ж норму застосувати в даній ситуації. Тому, з метою усунення колізій та конкуренцій щодо укладення договору чартеру (фрахтування) судна та найму судна, потрібно з'ясувати та розмежувати поняття «чартер» та «фрахтування».

Поняття «чартер» слід застосовувати виключно до відносин перевезення. Натомість поняття «фрахтування» слід застосовувати виключно для характеристики відносин найму судна (повітряного, морського, річкового).

Саме поняття «фрахтування», означає винагороду, що сплачується за договорами перевезення, найму чи піднайму судна або транспортного засобу для різних цілей. Це не один раз підтверджує те, що поняття «фрахтування» характерне як для відносин перевезення, так і найму.

Отже, фрахтування - це угода про перевезення чи наймання судна для виконання рейсу або ряду рейсів, на обумовлений період часу.

Самий зміст норми згідно із ч. 2 ст. 912 ЦК України має відсильний характер, так як вказує на необхідність звернення до транспортних кодексів (статутів) для з'ясування порядку укладення та форми договору чартеру (фрахтування) [1].

Даний договір укладається на трьох видах транспорту - морському, річковому і повітряному. Так, чартерне повітряне перевезення може укладатися щодо перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти, морський рейсовий чартер щодо перевезення вантажу, а чартерне перевезення річковим транспортом - пасажирів. Однак, відомості щодо

правової природи договору чартеру (фрахтування) можна одержати звернувшись до положень Кодекс торгівельного мореплавства України та Повітряний кодекс України. Будь-які норми про порядок укладення договору повітряного чартеру і його зміст в Повітряному кодексі України не вказаний. На відміну від Повітряного кодексу України, Кодекс торгівельного мореплавства України містить детальні правила, що регулюють порядок укладення чартеру.

За юридичними ознаками, договір чартеру (фрахтування) завжди є двосторонній, консенсуальний та відплатний. Він укладається в письмовій формі шляхом складання єдиного документа, що підписується фрахтівником і фрахтувальником або їх уповноваженими представниками.

Особливість договору чартеру полягає у визначенні сфери його застосування. Чартер застосовується при нерегулярному перевезенні для оформлення перевезення масових вантажів, таких як нафти, вугілля, руди, що заповнюють якщо не все судно, то більшу його частину [2, с. 136].

Сторонами договору чартеру (фрахтування) є фрахтувальник та фрахтівник. Фрахтівником є володілець транспортного судна (його власник або особа, якій транспортний засіб належить на іншій правовій підставі). Фрахтувальником є юридична особа або фізична особа, зацікавлена в перевезенні великих партій вантажів або групи пасажирів за маршрутом, передбаченим договором чартеру (фрахтування), що, як правило, не співпадає із встановленими напрямками перевезення. При цьому, фрахтувальником може бути й відправник або одержувач вантажу.

Відносини між фрахтівником і фрахтувальником визначаються чартером, а між перевізником (фрахтівником) і одержувачем - коносаментом, якщо в ньому відсутні застереження з посиланням на чартер.

Фрахтувальник несе відповідальність за зобов'язаннями зокрема із коносаментів або інших перевізних документів.

Фрахтувальник відповідає за збитки, викликані рятунням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини. У разі загибелі судна фрахт підлягає сплаті по день загибелі судна, а якщо цей день встановити неможливо - по день отримання останньої звістки про нього.

Отже, підсумовуючи вище сказане, можна зробити такі висновки, що поняття «чартер» слід застосовувати виключно до відносин перевезення, а поняття «фрахтування» слід застосовувати виключно для характеристики відносин найму судна, хоча законодавець не виокремлює ці поняття, а відносить їх в єдине ціле, і позначає статтю як договір чартеру (фрахтування). На мою думку, я б не відокремлювала два різних поняття, а залишила так як закріплено в нормативних актах, так як вони мають на меті одну і ту саму ціль - це перевезення чогось із однієї точки в іншу.

Література

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-VI (зі змінами від 11.06.2016) // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40. – Ст. 15.
2. Повітряний кодекс України 19.05.2011 № 3393-VI (зі змінами від 28.12.2015) // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48. – Ст. 33.

УДК 347.4:356.13(477)(043.2)

Літвінов А. О., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ДОГОВІР ОБСЛУГОВУВАННЯ АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ В ДЕРЖАВНІЙ ПРИКОРДОННІЙ СЛУЖБІ УКРАЇНИ

Авіаційна галузь будь-якої технологічно розвиненої країни належить до стратегічних і відіграє значну роль у розвитку економіки суспільства. Саме в цій галузі Україна має неабиякі можливості. Попри всі негаразди за роки незалежності авіаційна галузь зазнала певної трансформації, було модернізовано частину її технологічного потенціалу та розпочато перехід до ринкових відносин. Своєрідність сучасного періоду розвитку військової авіації України, її реформування з метою підвищення безпеки, надійності, ефективності, конкурентоспроможності потребує ґрунтовного наукового осмислення та всебічного розгляду питань, пов'язаних із правовими аспектами існування та діяльності цієї галузі, і, зокрема, питань використання договірних зобов'язань для забезпечення належного функціонування авіаційної техніки в Державній прикордонній службі України (далі – Держприкордонслужба України). У сучасних умовах розвитку ринкової економіки України спостерігається розширення договірних правовідносин, підсилюється особлива роль договору як універсальної і найбільш цілеспрямованої правової форми товарно-грошових та інших майнових відносин, у тому числі й в авіаційній галузі. Шляхом укладання та виконання цивільно-правових договорів суб'єкти права самостійно, на власний розсуд, здійснюють виробництво продукції, отримують або надають послуги, реалізують свої суб'єктивні цивільні права. Цивільно-правовий договір в умовах сучасної ринкової економіки та наявності конкурентного середовища спроможний забезпечувати необхідний баланс між попитом та пропозицією, стимулювати виробництво конкурентоздатної продукції і товарів, надання якісних послуг і в такий спосіб впливати на динаміку ринкових відносин. Одним із поширених видів договорів, який в умовах сьогодення набув широкого