

зробити відповідні зміни.

Штраф може бути накладено протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше ніж через три роки з дня його вчинення, що також відповідає загальним правилам притягнення до адміністративної відповідальності (п. 3.5). Правила та процедура складання протоколу відповідає вимогам КУпАП.

Наказом передбачено процедуру сплати штрафу порушником, що по порядку і строкам не відрізняється від чинних інших адміністративних процедур, тобто 15-денний строк, або примусове стягнення через виконавчу службу.

Враховуючи розглянуті питання, видно, що чинна процедура притягнення до відповідальності за порушення законодавства на повітряному транспорті врегульована на достатньому рівні та повністю вписується у чинне процесуальне нормативне поле адміністративної відповідальності.

Література

1. Про затвердження Порядку накладення і стягнення штрафів за порушення вимог законодавства на повітряному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 26 грудня 2011 р. № 637 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z0073-12>

2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

УДК 341+346.3

Спірін В. Г., Кузьмін А. Р., студенти,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет
Науковий керівник: Радзивілл О. А., к.ю.н., доцент

ЧАРТЕРИ ЯК ОСОБЛИВИЙ ВИД ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

В умовах глобалізації економіки міжнародні перевезення набувають все більшого значення. Також із розвитком науково-технічних досягнень особливо зростає роль повітряних перевезень, які дозволяють у максимально зручний та швидкий спосіб здійснити міжнародне перевезення. У зв'язку з цим, для нашої держави є актуальним, по-перше, усвідомлення і використання переваг, які дає членство в міжнародних договорах у сфері комерційних авіаперевезень; по друге, реорганізація національного законодавства і установ таким чином, щоб ці переваги ефективно реалізовувалися [1].

Міжнародним вважають перевезення, згідно з яким пункти

відправлення та призначення розташовані або на території двох держав, або на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави. Характер такого авіап перевезення не залежить від форми перевізного документа [2].

Не зважаючи на вирішальну роль у міжнародному авіасполученні регулярних лінійних перевезень, чартерні перевезення в багатьох випадках залишаються безальтернативними. Чартерні перевезення здійснюються за договором чартеру на зафрахтованому повітряному судні.

Поняття «чартерне повітряне перевезення» закріплено в нормах Повітряного кодексу України (далі ПКУ) і визначається як нерегулярне повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування), за яким авіап перевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником. Такі перевезення здійснюються за маршрутами, що збігаються з наявними на внутрішніх і міжнародних авіалініях, або будь-якими іншими. В світовій практиці розрізняють низку комерційних різновидів чартерів. Наприклад, під час закритого чартеру – перевезення оплачує організація, що купує чартер для своїх співробітників зазвичай маршрутом, який не входить у регулярні повітряні лінії, а самі пасажирів не оплачують перевезення [1]. Чартери такого виду займають незначну частину в обсязі чартерних перевезень. За умовами блок-чартеру фрахтівник купує частину комерційної ємності літака – блок місць (30-40 місць) на регулярному рейсі. Замовник платить за блок загалом, незважаючи на фактичне його використання, тобто зайнятість місць у блоці. Такі перевезення вигідні авіакомпаніям лише в період попиту, адже блок місць продають за ціною, істотно меншою, ніж його вартість за звичайними тарифами. Зміст типового договору чартеру передбачає визначення типу повітряного судна та конкретні умови перевезення, зокрема:

- максимальне комерційне завантаження чартеру: кількість пасажирів, маса багажу;
- місце відправлення та призначення, час вильоту рейсу;
- призначення перевезення;
- права й обов'язки перевізника та замовника.

Перевізник, наприклад, зобов'язується вчасно, згідно з графіком, доданим до договору, надати літак визначеної вартості, що забезпечує перевезення чартерного завантаження. Виконання формальностей, пов'язаних зі здійсненням польотів, до котрих належать імміграційні, митні, карантинні, прикордонні питання, а також отримання дозволу авіаційної влади на виконання чартерного перевезення бере на себе

перевізник. Замовник зобов'язаний забезпечити своєчасну доставку пасажирів і багажу в аеропорт відправлення [1].

Крім того, чартерні рейси дозволяють здійснити перевезення, які неможливо запланувати і здійснити регулярними рейсами, наприклад, перевезення спортсменів на змагання, учасників симпозіумів, асамблей; перевезення між країнами, що не пов'язані між собою регулярними авіалініями, а також перевезення в пункти, куди немає регулярних польотів (віддалені курорти).

Щодо вантажних чартерів, то хоча їхня частка є відносно невеликою, порівняно з вантажними перевезеннями на регулярних рейсах, вони відіграють важливу роль для розвитку господарських відносин, оскільки використовуються у тих випадках, коли попит на перевезення не може бути задоволений регулярними рейсами, наприклад, перевезення хімікатів, овочів, фруктів, квітів і т. ін. [3].

Отже, чартерні перевезення стали невід'ємною частиною міжнародних перевезень, що призводить до появи тісної взаємодії між авіакомпаніями та туристичними фірмами, яка передбачає бронювання місць та викуп авіаквитків через системи бронювання, укладання договору між туристичною фірмою та авіакомпанією на квоту місць на регулярних авіалініях, укладання агентської угоди, організацію чартерних. Така співпраця сьогодні є необхідною для обох сторін, адже дає можливість туристичним фірмам отримати вигідні тарифи для перевезення своїх туристів, а авіакомпаніям - підвищити обсяги продажу своїх квитків. Можна впевнено стверджувати, що від ефективної комерційної взаємодії туристичних фірм і авіакомпаній та пошуку нових ефективних підходів до організації авіаційних туристичних перевезень залежить не тільки успіх їх діяльності окремих підприємств, а й розвиток ринку авіаційних туристичних перевезень загалом.

Література

1. Конвенция о международной гражданской авиации / Міжнародне приватне право. Міжнародні договори України. Том 1 / відп. ред. та упоряд. А. Довгерт та В. Крохмаль. – К.: Port-Royal, 2000. – С. 44-72.
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
3. Правила виконання чартерних рейсів: затверджені наказом Міністерства транспорту України від 18 травня 2001 р. № 297 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 22. – Ст. 1024.