

Вишновецький А. В., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Белуга Ю. М., старший викладач

ДО ПИТАННЯ ПРО КЛАСИФІКАЦІЮ ДОГОВОРІВ ПОВІТРЯНОГО ЧАРТЕРУ

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору. Особливу роль серед повітряних перевезень відіграють чартерні перевезення, тобто перевезення, що здійснюються за договором повітряного чартеру. Популярність чартерних перевезень пояснюється кількома факторами, зокрема, такими, як поява надмірної кількості літаків у авіапарках деяких компаній, труднощами при завантаженні суден на регулярних рейсах, розвитком туризму і появою користувачів повітряного транспорту, для яких важливою є вартість перевезення. Крім того, чартерні рейси дозволяють здійснити перевезення, які неможливо запланувати і здійснити регулярними рейсами.

Договір чартеру – угода між фрахтувальником та авіаперевізником про виконання чартерного рейсу. Чартерний рейс – рейс, який виконується на зафрахтованому повітряному судні на підставі договору чартеру.

Відносини, що опосередковуються договором повітряного чартеру, в цілому, можна охарактеризувати як відносини по наданню місткості повітряного судна та по виконанню перевезення за плату. Така характеристика, однак, є досить загальною, оскільки залежно від певних чинників ці відносини набувають специфіки, що обумовлює необхідність диференціації договору повітряного чартеру на окремі види.

В. Г. Афанасьєв пропонує таку класифікацію повітряних чартерів. На думку автора, авіа-чартерні перевезення в цілому можна класифікувати з комерційної точки зору і за методом їх організації. За цим критерієм він поділяє чартери на: закриті чартери, ефініті-чартери, інклюзив-тур-чартери, блок-чартери, нецільові комерційні чартери, прорейтові чартери (спліт-чартери) [1, с. 166].

За договором закритого чартеру здійснюється некомерційне (закрите цільове) перевезення, що організується підприємством, установою чи організацією для доставки своїх працівників до місця роботи, ділової зустрічі чи відпочинку. Комерційного продажу місць для пасажирів при цьому не передбачається. Таке перевезення здійснюється зазвичай на ділянці, що не обслуговується регулярними авіалініями. Замовник безпосередньо входить у контакт з авіакомпанією і поїздка організується

за цінами, погодженими між ними. Питома вага такого типу чартерних перевезень у даний час скорочується.

Наступний вид чартеру – так званий ефініті або *pro rata* чартер – поїздка, що організовується різноманітними організаціями для своїх членів, які об'єднані спільною професією чи певною спільністю інтересів (*affinity* – близькість). Вартість перевезення розподіляється пропорційно між учасниками (*pro rata* – пропорційно). За договорами цього виду здійснюються перевезення членів непрофесійних спортивних клубів, жіночих організацій тощо. Керівництво клубу чи асоціації самостійно чи через туристичну фірму укладає договір з авіакомпанією.

Перевезення типу «інклюзив тур» являє собою політ туди і назад чи по колу, що виконується повністю чи частково повітрям за загальною вартістю, до якої входить забезпечення пасажирів житлом від початку поїздки. При цьому може бути також передбачене надання додаткових послуг; рейс може виконуватися або на звичайних регулярних авіалініях, чи повітряними суднами, спеціально найнятими для цієї мети. Звичайно політ розрахований на певний час і до певного місця чи місць призначення. При цьому вартість послуг складається з вартості перевезення в обох напрямках, проживання в готелі та/або іншого наземного обслуговування.

За договором блок-чартеру наймається не вся місткість літака, а лише його певна частина – блок місць. Як правило, продається блок місць на літак, що виконує регулярний рейс, але чартерна ціна кожного місця у цьому випадку значно нижча за мінімальний опублікований тариф. Туристична фірма і перевізник конфіденційно домовляються про ціну кожного крісла. Блок-чартерні перевезення організуються в основному у неsezонний час з метою додаткового завантаження рейсових літаків.

За договором нецільового, комерційного чартеру, на відміну від ефініті-чартеру, дозволяється об'єднувати у групу для перевезення будь-яких людей, що не пов'язані між собою приналежністю до якоїсь організації чи клубу. Група пасажирів повинна бути не меншою, ніж 50 осіб. Учасники оплачують 25 % вартості чартерного перевезення за 6 місяців до початку перевезення, а за 30 днів група пасажирів, що організує чартерне перевезення, повинна повністю оплатити вартість польоту групи із 40 пасажирів.

Прорейсовий або спліт-чартер – вид договору чартеру, за яким перевезення здійснюється поетапно (*split* – розділений). Власне, чартерне перевезення починається лише на другій чи на наступній ділянці польоту і є частиною змішаного перевезення, яке здійснюється частково регулярним рейсом, частково – чартерним.

У законодавстві України не проводиться класифікація договорів повітряного чартеру, проте п. 1.5 Правил виконання чартерних рейсів,

затверджених наказом Міністерства транспорту України від 18.05.2001 № 297, визначає поняття чартерного рейсу з попереднім бронюванням або «неспеціалізованої групи», чартерний рейс «Інклюзив тур», чартерний рейс «спеціалізована група», чартерний рейс із бізнес-метою, вантажний чартерний рейс, чартерний рейс із спеціальною метою та чартерні рейси до курортних місць [2].

Література

1. Афанасьев В. Г. Международные отношения в области гражданской авиации / В. Г. Афанасьев. – М.: Международные отношения, 1983. – 271 с.

2. Правила виконання чартерних рейсів: затверджені наказом Мінтрансу України від 18.05.2001 № 297 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 22. – Ст. 1024.

УДК 347:656.7(477)(043.2)

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

ШЛЯХИ СТВОРЕННЯ ПРАВОВИХ ЗАСАД ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕЧНОГО ФУНКЦІОНУВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Авіаційний транспорт України як важлива галузь економіки, а з іншого боку – як джерело підвищеної небезпеки потребує особливої правової охорони, створення правових засад для забезпечення його нормального й безпечного функціонування. Але забезпечення безпеки цивільної авіації неможливе без ясного розуміння мети, того, що саме її складає. Тому надзвичайно важливе теоретичне і практичне значення має з'ясування змісту поняття «авіаційна безпека» як складової поняття «безпека авіації». Теоретичне значення полягає в тому, що без такого визначення неможливе дослідження проблем забезпечення ні безпеки цивільної авіації загалом, ні авіаційної безпеки зокрема. Практичне значення визначення змісту цього поняття має передусім для нормотворчості, хоча ним і не обмежується. Проблема якості законодавства як ніколи гостро стоїть сьогодні перед Україною. Надзвичайно актуальним, враховуючи стратегічний зовнішньо політичний курс України на інтеграцію до Європейського Союзу, є приведення національного законодавства, нормотворчої діяльності у відповідність з європейськими стандартами. Також очевидно, що низька якість законодавства неминуче негативно позначається на стані