

З вище викладеного можна зробити висновок, що в сучасних умовах особливої актуальності набуває забезпечення координації діяльності органів державної влади, підприємств, установ, організацій, об'єднань громадян, що розв'язують проблеми охорони здоров'я та безпеки праці, а також співробітництво і проведення консультацій між роботодавцями та працівниками, між усіма соціальними групами під час прийняття рішень з охорони праці на місцевому та державному рівнях.

Література

1. Про пріоритетні напрями інноваційної діяльності в Україні: Закон України від 08.09.2011 № 3715-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 2-3. – Ст. 41.
2. Кодекс законів про працю України: станом на 10.12.1971 № 322-VIII / Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 30. – Ст. 273.
3. Про охорону праці : Закон України від 14 жовтня 1992 року № 2694-XII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 21. – Ст. 133.
4. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 20-21. – Ст. 712.
5. Кримінальний кодекс України: станом на 5 квітня 2001 р. № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 36. – Ст. 360.

УДК 347:656.7.073(043.2)

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

ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ: ПОНЯТТЯ ВАНТАЖУ

Перевезення вантажів повітряним транспортом дозволяє істотно скоротити загальний час доставки вантажу і вирішує проблему транспортування вантажів практично в будь-яке місце на земній кулі.

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [1].

Визначення поняття «вантаж» та його ознак безпосередньо впливають на зміст договору перевезення вантажу повітряним транспортом.

Відповідно до п. 24 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу вантаж - будь-яке майно, що перевозиться на борту повітряного судна, крім пошти, бортових припасів і багажу, що перевозяться згідно з багажною

квитанцією [2].

Майже аналогічне визначення міститься у Правилах повітряних перевезень вантажів (далі по тексту – «Правила»): вантаж (або товари) – це майно, що транспортується чи підлягає транспортуванню повітряним, наземним, морським (річковим) транспортом або щодо якого відбуваються операції, передбачені цими Правилами, крім поштових відправлень та іншого реквізиту, що перевозяться згідно з міжнародною поштовою угодою, і багажу, що перевозиться згідно з багажною квитанцією [3].

Запорукою успішної доставки вантажу будь-яким видом транспорту, в тому числі і повітряним, є його належна упаковка. Але законодавець не дає відповіді на питання: чи є упаковка частиною вантажу?

Як зазначає Р. Лідовець, хоча упаковка, контейнер та інше обладнання, призначене для збереження та транспортування вантажу не вказуються прямо у визначеннях вантажу, що містяться в українському законодавстві, буквально тлумачення цих норм, дозволяє зробити висновок, що вони входять до складу останнього. Це впливає з того, що у переважній більшості визначень під вантажем розуміється усе майно, яке передане для перевезення відправником. А оскільки упаковка, контейнер та інше обладнання, призначене для збереження та транспортування вантажу може бути надане відправником разом з вантажем, то воно охоплюється таким визначенням поняття «вантаж». Якщо упаковка, контейнер чи інше обладнання, призначене для збереження та транспортування вантажу надається перевізником, то воно не може вважатися вантажем. Чітке з'ясування цього питання необхідне для того, щоб визначити обсяг відповідальності перевізника у разі втрати або пошкодження упаковки, контейнера чи іншого обладнання, призначеного для збереження та транспортування вантажу, а також для визначення суб'єкта відповідальності у разі пошкодження вантажу через недоліки упаковки [5].

Вантажовідправник відповідає за належне упакування товарів, що приймаються до транспортування і які можливо транспортувати за звичайних умов, не зашкоджуючи пасажиром, іншим вантажам, повітряному судну (іншим транспортним засобам, що беруть участь у транспортуванні), терміналам аеропортів (п. 9.2.1. Правил) [3].

Відповідно до положень Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, перевізник не несе відповідальності, якщо і настільки, наскільки він доведе, знищення, утрата або пошкодження вантажу спричинені неправильним упакуванням вантажу особою, яка не є перевізником, або його службовцями чи агентами [4].

Аналогічне положення міститься і в Правилах повітряних перевезень вантажів: перевізник не відповідає за знищення, втрату, ушкодження чи затримку в доставці вантажу якщо товар чи вміст вантажу погіршився чи

зіпсувався внаслідок неправильного упакування вантажу особою, яка не є перевізником, або його службовцем чи агентом... (п. 20.4.3. Правил) [3].

З огляду на зазначене, ми підтримуємо позицію юристів-правників про законодавче закріплення складу вантажу і включення до нього упаковки, контейнера чи іншого подібного обладнання, призначеного для збереження та транспортування вантажу, якщо воно надане перевізнику відправником.

Література

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48. – Ст. 536.
3. Правила повітряних перевезень вантажів 14.03.2006 р. № 186 // Офіц. вісн. України. – 2013.
4. Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень // Офіційний вісник України. – 2009. – 15 травня. – № 33.
5. Лідовець Р. А. Поняття вантажу за договором перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право». – 2011. – № 2(4) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://lj.oa.edu.ua/articles/2011/n2/11lradvp.pdf>.

УДК 629.73:347(043.2)

Моргун А. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Кметик Х. В., к.ю.н., доцент

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНИХ ПОСЛУГ У ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ

В наш час через складну економічну та суспільно-політичну ситуацію в нашій країні розвиток ринку авіаційних послуг зазнав істотних збитків. Основна кількість українських авіакомпаній мають низький рівень організації виробничо-комерційної структури. Рівень інфраструктурної організації навіть базових операторів авіаційного ринку України, не говорячи вже про найменші авіакомпанії і сферу малої регіональної авіації, залишається на найнижчому рівні у порівнянні з побудовою інших авіаційних суб'єктів в умовах жорсткого реально існуючого міжнародного ринку розвинених країн. Водночас, у більшості авіаційних компаній, що займають провідні позиції на ринку авіаційних послуг, відсутні необхідні кошти для відновлення парку повітряних суден. З цієї ж причини авіаційні компанії не в змозі повною мірою організувати чергування пошуково-