

період до 2020 року [4]. Поетапне виконання її основних положень обумовить необхідний розвиток вітчизняних аеропортів та розбудову їх інфраструктури на сучасному міжнародному рівні.

Загалом, зазначимо, що авіація є однією з найважливіших галузей національної економіки. Ефективність її функціонування є необхідною умовою стабілізації та подальшого розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях, забезпечення захисту національних інтересів України. У свою чергу, поетапне та комплексне виконання основних положень зазначених вище програм та стратегій не тільки забезпечить високий рівень конкурентоспроможності України на світовому ринку, але й стане однією із складових стратегії державного розвитку.

Література

1. Про розвиток літакобудівної промисловості: Закон України від 12.07.2001р. № 2660// Відомості Верховної Ради України.– 2001.– №50.– Ст.261.

2. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20.02.2003 р. №545// Відомості Верховної Ради України.– 2003.– №17.– Ст.140.

3. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року. Розпорядження КМУ від 20.10.2010 р. № 2174-р. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-p>.

4. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року. Розпорядження КМУ від 05.03.2008 р. №506р. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/506-2008-p>.

УДК 347.463

Дзюбенко О.Л.,
к.ю.н.,
Фисан Р.Ю.,
студентка,

Київський національний університет культури і мистецтв, м. Київ, Україна

ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Світовим авіаційним перевезенням належить важливе місце в системі товарообігу. Їх обсяг щороку зростає. Таке зростання пояснюється розширенням міжнародної торгівлі товарами високого ступеня перероб-

ки і науковою продукцією, на ціни яких високі авіаційні тарифи не роблять істотного впливу.

Водночас конкурентною перевагою повітряного транспорту в порівнянні з іншими видами транспорту є швидкість і якість перевезення вантажу. Проте, основним недоліком залишаються високі тарифи перевезення вантажу. Так, за оцінками Світового банку у якості "авіа придатних" приймаються вантажі з пені ФОБ, за 1 фунт маси більше 10 доларів [2]. Однак, не дивлячись на це, обсяг повітряних перевезень в Україні щороку зростає, про що свідчить офіційні статистичні дані: з 87,9 тис. тонн у 2010 році до 92,1 тис. тонн у 2011 році [3].

Правове регулювання перевезень вантажу повітряним транспортом здійснюється як нормами міжнародного права, зокрема: Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28.05.1999), Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення (Женева, 24.05.1980), так і нормами вітчизняного законодавства, серед яких провідне місце належить Цивільному кодексу України (глави 47-53, 64), Господарському кодексу України (ст.ст. 306-316), Повітряному кодексу України, а також Правилам повітряних перевезень вантажів тощо.

Аналізуючи норми діючого законодавства, можна констатувати, що відповідно до п. 78 ст. 1 Повітряного кодексу України, під повітряним перевезенням слід розуміти перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення. Таким чином, обов'язковою підставою перевезення вантажу повітряним транспортом є договір, який укладається відповідно до ст. 98 вказаного Кодексу між авіаперевізником та вантажовідправником. При цьому в Повітряному кодексі України відсутня дефініція вказаного договору. Водночас, Цивільний кодекс України містить загальне визначення договору перевезення вантажу (ст. 909) без врахування істотних ознак договору перевезення вантажу саме повітряним транспортом.

Відсутність законодавчого визначення договору перевезення вантажу повітряним транспортом привернула до себе увагу науковців. Так, на думку І.О. Безлюдько, договором перевезення вантажу повітряним транспортом є договір, за яким одна сторона (повітряний перевізник) зобов'язується доставити повітряним шляхом довіреній їй другою стороною (вантажовідправником або замовником) вантаж до аеропорту призначення у встановлені у договорі строки та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а замовник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [4, с. 12].

Таке визначення надає можливість визначити як істотні умови дого-

вору, так і з'ясувати найменування сторін договору з належними їм правами та обов'язками.

Не виникає сумніву в тому, що істотною умовою договору перевезення вантажу повітряним транспортом є умова про предмет. Враховуючи те, що договір перевезення вантажу повітряним транспортом належить до договорів про надання послуг, можна констатувати, що предметом вказаного договору є послуги із перевезення вантажу повітряним транспортом.

При цьому під вантажем слід розуміти будь-яке майно, що перевозиться на борту повітряного судна, крім пошти, бортових припасів і багажу, що перевозяться згідно з багажною квитанцією (п. 24 ст. 1 Повітряного кодексу України). Особливу вагу слід звернути на те, що окрім найменування вантажу у договорі необхідно зазначати його вид, вагу, масу, об'єм, пакування тощо з метою його належного виконання.

Умовами перевезення вантажу, на думку Є.О. Харитонова, є швидкість, відстань, пункт призначення, строк доставки, провізна плата. Так, строк доставки вантажу визначається або за згодою сторін, або відповідно до транспортних статутів (кодексів) [5].

Пункт призначення, в свою чергу, має винятково важливе значення для укладення договору перевезення вантажу повітряним транспортом, оскільки повітряні перевезення здійснюються повітряними лініями, які розташовуються на території України або інших країн, початковою і кінцевою точками яких є аеропорти. Їхнє місце знаходження може мати суттєве значення для вантажовідправника, який вправі самостійно визначити місце виконання договору, але обов'язково погодивши його з перевізником.

Не менш важливою умовою договору є провізна плата – тарифи на повітряні перевезення, що визначають обсяг оплати за повітряне перевезення та за пов'язані з ним послуги, а також умови здійснення такої оплати, включаючи винагороду та умови, запропоновані суб'єктам, що надають агентські послуги з продажу повітряних перевезень, визначаються авіаперевізниками в установленому ними порядку і оприлюднюються у формі, доступній користувачам (ч. 2 ст. 99 Повітряного кодексу України).

Договір перевезення вантажу повітряним транспортом укладається в письмовій формі і підтверджується транспортною накладною. Сторонами договору перевезення вантажу повітряним транспортом є повітряний перевізник та вантажовідправник (замовник). Права та обов'язки сторін досліджуваного договору, а також відповідальність за невиконання чи неналежне виконання умов договору передбачені Повітряним кодексом України та іншими нормативно-правовими актами.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05. 2011 р. 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– № 48.– Ст. 536.
2. Ніколаєв Д. С. Транспорт у міжнародних економічних відносинах / Д. С. Ніколаєв.– М., 2007.– 109 с.
3. Підсумки діяльності авіаційної галузі України за 2011 рік [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://avia.gov.ua/documents/diyalnist/p%D1%96dsumki%20d%D1%96jalnost%D1%96/23725.html>.
4. Безлюдько І.О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним законодавством України : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юр. наук / І. О. Безлюдько.– К., 2005.– 13 с.
5. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар / За ред. Є. О. Харитонова.– Х. : Одісей, 2003.– 786 с.

УДК 347.4

Карпенко Г.В.,
старший лаборант кафедри цивільного права і процесу,
Кохан Б.А.,
студент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ВНУТРІШНІМ ВОДНИМ ТРАНСПОРТОМ

Вивчаючи питання забезпечення правового регулювання перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом у цілому, можна зробити висновки, що за останні 100 років достатньої уваги річковим перевезенням не приділялося. Чинне законодавство в цій сфері за обсягом врегульованих питань подібне до законодавства початку ХХ століття. Так, видатний російський вчений Г.Шершеневич зазначав, що окрім перевезень залізницею, в російському законодавстві приділяється увага морським перевезенням. Перевезення ж по внутрішньому водному сполученні, річкам, озерам, каналам залишається зовсім ненормованим, якщо не брати до уваги статuti пароплавних товариств і правил, на підставі яких вони здійснюють свої операції [1, с. 212].

Не змінилася докорінно ситуація і на сьогоднішній день. До останнього часу у вітчизняному законодавстві відсутній спеціальний законодавчий акт, котрий регулював би відносини перевезень внутрішнім водним транспортом, що регулюються Статутом внутрішнього водного транспорту (з наступними змінами і доповненнями) [2], затвердженого поста-