

2. Джабраїлов Р. А. Територіальна громада міста та місто у сфері господарювання / Р. А. Джабраїлов // Вісник Донецького національного університету, Сер. В: Економіка і право.– 2008.– Вип. 2.– С. 386-394.

3. Найденов Н. Маркетинговий аналіз регіонального ринка пасажирських перевозок / Н. Найденов, Д. Астафьев // Маркетинг.– 2003.– № 1 (68).– С. 28-36.

4. Блудян Н. Реформирование пассажирского транспорта (В порядке обсуждения) / Н. Блудян // Автомобильный транспорт.– 2005.– № 2.– С. 29-31.

УДК 656.7.073.376.14 (043.2)

Шевченко М.І.,  
юрист,

адвокатське об'єднання "Денисенко і Партнери", м. Ірпінь, Україна

### ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ЗАХОДІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ ДОГОВОРІВ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Наділення підприємств і громадян свободою господарської діяльності та підприємництва дало поштовх до розгортання сфери майнових відносин та урізноманітнення господарських зв'язків суб'єктів підприємницької діяльності як у внутрішньому обороті країни, так і при здійсненні ними зовнішньоекономічної діяльності.

Найбільш доцільною і адекватною вільним ринковим відносинам правовою формою опосередкування таких відносин є господарський договір, адже результати підприємницької діяльності реалізуються на ринку товарів і послуг на договірних засадах.

Як зазначає В.В. Луць транспортні договори поділяються на основні та допоміжні. Основні транспортні договори опосередковують головну сферу взаємовідносин транспортних організацій і клієнтури (перевезення вантажу, буксирування тощо). Допоміжні договори сприяють нормальній організації перевізного процесу (на організацію перевезень, експлуатацію під'їзних колій, подачу і забирання вагонів, вузлові угоди тощо) [1, с. 106].

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (ч. 1 ст. 909 ЦК, ч. 1 ст. 307 ГК). Це так званий разовий (реальний) договір на перевезення конкретного вантажу. Перевізник і власник (володілець) вантажів у разі потре-

би, здійснювати систематичні перевезення можуть укласти довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажів – подавати до перевезення вантажі у встановленому обсязі. У цьому договорі визначаються обсяги, строки та інші умови надання транспортних засобів і подання вантажів для перевезення, порядок розрахунків та інші умови перевезень. Залежно від виду транспорту, яким передбачається систематичне перевезення вантажів, укладаються такі довгострокові договори: довгостроковий – на залізничному і морському транспорті, навігаційний – на річковому транспорті (внутрішньому флоті), спеціальний – на повітряному транспорті, річний – на автомобільному транспорті. Порядок укладення довгострокових договорів встановлюється відповідними транспортними кодексами, статутами або правилами перевезень (ст. 914 ЦК, частини 3 і 4 ст. 307 ГК).

Зобов'язання з перевезення конкретного вантажу виникає з договору перевезення, що його укладають у момент прийняття перевізником від відправника вантажу разом з відповідним транспортним документом (накладною тощо). Цей документ, по суті, є письмовою формою договору перевезення вантажу. В ньому зазначаються найголовніші умови: найменування учасників, характеристика вантажу, дата прийняття його до перевезення тощо.

Належне виконання сторонами обов'язків, які випливають з договору перевезення або норм транспортного законодавства, має наслідком припинення зобов'язання з перевезення вантажу та досягнення учасниками мети договору.

На думку авторів, кожне виконання за зобов'язанням характерне тим, що воно являє собою вольові діяння, спрямовані на припинення зобов'язання. Та, на жаль, домогтися цього не завжди вдається. Існує ряд об'єктивних і суб'єктивних факторів, які впливають на розлад господарських зв'язків, знижують загального рівня виконавчу дисципліну суб'єктів господарювання, негативно позначаються на правилах перевізного процесу, призводять до крадіжок і псування вантажів на транспорті, прострочення доставки їх споживачам та інших правопорушень. У зв'язку з цим важливу роль покликані відігравати заходи забезпечення виконання договорів перевезення.

Забезпечення виконання зобов'язання є традиційним інститутом зобов'язального права, відомим ще з часів римського права. Він включає ряд заходів забезпечувального характеру, спрямованих на стимулювання боржника до належного виконання обов'язку та створення для кредитора додаткових гарантій виконання зобов'язання.

У ч. 1 ст. 546 Цивільного Кодексу перелічено основні види (заходи) забезпечення виконання зобов'язання: 1) неустойка; 2) порука; 3) гарантія; 4) застава; 5) завдаток; 6) при тримання [2].

Учасники зобов'язання можуть передбачити декілька видів забезпечення одночасно (наприклад, гарантію та неустойку для забезпечення договору з перевезення вантажів). Забезпечення може надаватися: а) боржником за основним зобов'язанням (неустойка, завдаток); б) третьою особою: (порука, гарантія); в) а також чи то боржником, чи то третьою особою (застава).

Отже, у власному (вузькому) розумінні під способами забезпечення виконання зобов'язань розуміють додаткові забезпечувальні заходи, які мають спеціальний (додатковий) характер і дають можливість досягнути виконання незалежно від того, чи заподіяні кредитором збитки і чи є у боржника майно, на яке можна звернути стягнення за виконавчими документами.

#### *Література*

1. Луць В.В. Контракти в підприємницькій діяльності: навч. посіб. – 2-е вид., перероб. і допов. / В.В. Луць. К.: Юрінком Інтер, 2008. – 576с.
2. Цивільний кодекс України, прийнятий 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40-44. – Ст. 356.

УДК 346. 546 : 656.7 : 061.5 (043.2)

**Широкова-Мурараш О. Г.,**  
к. і. н.,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ПРОЦЕСИ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ АВІАТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

Для сучасних економічних систем розвинутих країн характерними є тенденції до глобалізації у тій чи іншій галузі. Власне терміном "глобалізація", зокрема, позначаються економічні процеси всесвітньої інтеграції та уніфікації. На сьогодні беззаперечними є те, що галузь авіаперевезень стає глобальною. Свідченням цьому є створення у 2007 р. за погодженням Антимонопольного комітету України році Стратегічного альянсу "Українська авіаційна група" у складі двох вітчизняних авіаперевізників – ЗАТ "АероСвіт" та ТОВ "Авіакомпанія "Донбасаеро".

За результатами поглибленого дослідження ситуації на ринках авіаперевезень Антимонопольний комітет України надав дозвіл на роз-

ширення Стратегічного альянсу "Українська авіаційна група" шляхом внесення змін до узгоджених дій у вигляді укладення Додаткової угоди від 30 грудня 2009 року між ЗАТ "АероСвіт" і ТОВ "Авіакомпанія "Донбасаеро" у вигляді вступу до нього ВАТ "Дніпроавіа", яка була створена ще у 1931 році [4].

Об'єднання ресурсів вказаних вище вітчизняних авіакомпаній в межах Стратегічного альянсу передусім продиктоване необхідністю створення для них сприятливих умов на рівних конкурувати з іноземними авіакомпаніями, які зможуть вийти на ринок за умови приєднання України до Угоди "Про відкрите небо". Своєю чергою формування таких альянсів узгоджується із пріоритетами розвитку авіаційного транспорту в межах схваленої у жовтні 2010 році Транспортної стратегії України на період до 2020 року в частині приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами, забезпечення безпеки авіації, інтеграція системи авіаційного транспорту до європейської авіаційної транспортної системи, удосконалення законодавства з питань цивільної авіації та оновлення парку повітряних суден [2].

З метою забезпечення якісного обслуговування й дотримання прав споживачів послуг із авіаперевезень, встановлення прозорих, недискримінаційних правил поведінки на ринку авіатранспортних сполучень 29 вересня 2011 року був підписаний Меморандуму про співпрацю між Державною інспекцією України з питань захисту прав споживачів та авіакомпаніями – учасниками Стратегічного альянсу "Українська авіаційна група" [1]. Відповідно до Меморандуму, авіакомпанії альянсу взяли на себе зобов'язання уникати будь-яких узгоджених та координуваних дій, що обмежують права споживачів, та неухильно дотримуватися вимог нового Повітряного кодексу України, що набув чинності 16 вересня 2011 року.

Варто зазначити, що розпочата в Україні тенденція глобалізації авіатранспортної галузі віддзеркалюється в намаганні авіаперевізників скоординувати свою діяльність щодо надання послуг з продажу та маркетингу, в розв'язанні питань складання розкладів, регулярності рейсів та розміру повітряних суден, у встановленні обсягів авіаперевезень пасажирів, товарно-матеріальних запасів і принципів надання послуг. Так, наприклад, у 2012 році Антимонопольний комітет України надав дозвіл на узгоджені дії у вигляді здійснення спільної діяльності приватним акціонерним товариством "Авіакомпанія "Міжнародні авіалінії України" (Україна) та компанією "Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V." (Нідерланди) на маршруті Амстердам – Київ – Амстердам відповідно до Угоди про спільну діяльність від 23 грудня 2011 року [3]. Заявлені узго-