

вантаж у пункт призначення, розуміти так, що зобов'язання виникає лише після прийняття вантажу, то можна дійти висновку про встановлення законодавчої презумпції реальності договору перевезення вантажу. Однак існування такої презумпції, на нашу думку, не перешкоджає сторонам передбачити в договорі повітряного перевезення обов'язок прийняти вантаж для перевезення в майбутньому. У такому разі цей договір набуде ознак консенсуальності [2, с. 599].

Отже, можна підсумувати, що правова природа договору перевезення вантажу повітряним транспортом, який є різновидом договору про надання перевізних послуг, має такі особливості:

- 1) предмет договору містить специфічні ознаки щодо характеристики вантажу (його вид, вагу, об'єм тощо), які безпосередньо впливають на виконання перевезення;
- 2) договір є реальним, оплатним, двостороннім.

#### *Література*

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40-44. – Ст. 356.

2. Договірне право України. Особлива частина: навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова та ін. [заг. ред. О. В. Дзери]. – К.: Юрінком Інтер, 2009. – 1200 с.

UDK 341.225(043.2)

**Номыachenko Svetlana**, PhD, Associate Professor  
of Law Institute, National Aviation University, Kyiv  
**Motrychuk Iryna**, Student,  
Odessa National Academy of Law, Odessa

### **TO THE PROBLEM: USING THE PRO FORMS OF CHARTERS**

Sea shipping plays an important role in the economy of our country, occupying a central place in a single system of transportation. The specifics of sea transport is that it is not just for transportation of goods within the country, and often performs the function as providing trade relations between states. Maritime transport is the most versatile type of transport, which specializes in serving the international trade that is regulated by general customs. Almostly nowadays due to tremendous tendency of collaboration through different ways of economic issues trading companies may therefore decide to contract with a particular logistics company undertaking to provide for all its shipping services. The logistics company in its turn may be relying upon various contracts with shipowners and other carriers. As the result new contractual relationships and features in the contract picture. The validity of the affreightment contract has to be seen in this perspective, even if it is by no

means a completely new contractual arrangement.

To begin with, the united convention which could regulate the conditions of the charter parties does not exist. That is the main reason why charter is free type of contract as the result the regulation by needs to be enhanced. English Law of contracts deals with using typical forms of charters. One basic observation is then that chartering law forms part of the general law of contract, and it merits to be underlined that the law related to chartering combines the generality of contract law and the particular features of the ways and methods through which charter contracts are made and performed. This work is done by large organizations (BIMCO), exporters and importers of bulk delivered to tramp sailing ships, shipowning and brokerage companies. For market acceptance proforma charters are in the discussions BIMCO, the Chamber of Shipping in the UK and then get a certain score [1, p. 63].

Ukrainian legislation does not regulates the main questions, which need to be regulated by. Only Article 136. details voyage charter Voyage charter should contain basic information: name of the parties of the vessel and cargo, the port of departure and destination (or place the direction of the vessel). By charter voyage can be included by agreement and other conditions of reservation. Voyage charter signed by the charterer (carrier) and charterer or their authorized representatives [2, art. 136].

Due to English contract Law a time charter party is a contract whereby the lessor places a fully equipped and manned ship at the disposal of the lessee for a period of time for a consideration called hire. The lessor may be the ship owner or demise charterer and the time charterer will be the lessee. The hire is payable at specified intervals during the term of the charter. On the other hand, a “time charter for a trip” is a time charter for a particular voyage or voyages. In such a case, the lessor places the fully equipped and manned ship with the lessee till the completion of the voyage. In such charter, hire is paid at periodic intervals. Whereas the term The term bareboat charter signifies an arrangement for the hiring of a boat or ship without crew and the people renting the boat from the owner are responsible for appointing the crew and making other arrangements. In such a case, the chartered takes over the vessel for a stated period of time with a minimum of restrictions for a stipulated sum.

The details of each contract is vital at practise, as the rule parties use these typical proforms of each contract, it helps them not to create new one each time. What is more international community and national legislation regulate down mentioned treaties with the help of purview method and these contracts is the subject of local regulation between the parties of the contract. The most worldwide proform of charter is the typical convention if BIMCO.

Despite the regulation of charters’ forms with the help of Ukrainian legislation, the national and international community should enhance the collaboration. Due to Ukrainian companies using the diversity pro forms, but almostly it needs a great amount of money. Also Ukrainian lawyers are not

compatible in English law system and dispute resolutions.

### *References*

1. Lars Gorton Volume Contracts of Affreightment – Some Features and Principles [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-3.pdf>
2. Кодекс торговельного мореплавства // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349.
3. BIMCO Uniform Time-Charter (as revised 2001) Code Name: «BALTIME 1939» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.caleamaritime.com/files/BALTIME.pdf>

УДК 341.824:338.47 (043.2)

**Хом'яченко С. І.**, к.ю.н., доцент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
**Огієвський В. В.**, студент,  
Навчально-науковий Інститут екологічної безпеки,  
Національний авіаційний університет, м. Київ

## **МОРАТОРІЙ НА КУПІВЛЮ-ПРОДАЖ ЗЕМЕЛЬ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ**

Земля в Україні є основним національним багатством, просторовим базисом для життя, розміщення продуктивних сил, засобом виробництва і предметом праці, економічним ресурсом тощо. Але з розвитком земельних відносин земля стає об'єктом купівлі-продажу.

Як відомо, наразі на території України встановлено мораторій на продаж земель сільськогосподарського призначення, який певною мірою суперечить сучасній земельній реформі, а також конституційним правам громадянина України. Конституційне право власності на землю – це закріплена в Конституції України та деталізована в інших нормативно-правових актах можливість фізичних та юридичних осіб володіти, користуватися і розпоряджатися землею, що гарантується та захищається державою. Але в повній мірі це право може здійснюватися за умови, коли суб'єкти права власності можуть не тільки володіти і користуватися, але й розпоряджатися власними земельними ділянками, це визначає землю як простір для економічної діяльності. Земельна реформа мала на меті кардинальну перебудову земельних відносин, проведення роздержавлення земель, сприяння розвитку нових організаційно-функціональних форм на селі, заснованих на приватній власності. Але недостатність законодавчої, нормативно-правової та економічної бази для врегулювання відносин у сфері землекористування, а також не врегулювання ринкового обігу земель сільськогосподарського призначення спеціальним законом, що