

кого права на фотографічний твір розпочинається з моменту його створення, а саме надання твору об'єктивної форми. При цьому для отримання правової охорони твір має відповідати критеріям творчості та оригінальності. Створення фотографії в об'єктивній формі без дотримання цих ознак не охороняється законом, тому як наслідок авторське право на такі об'єкти не виникає. Сьогодні ще чітко не визначені діючим законодавством деякі основні поняття в сфері охорони прав на фотографічні твори, що значно ускладнює режим їх правової охорони та негативно впливає на формування договірних відносин у сфері використання авторських прав. Усе вищевикладене свідчить про необхідність удосконалення чинного законодавства, а також потребу урегулювати деякі норми законодавства між собою, усунути окремі істотні недоліки, прогалини, суперечливі положення тощо.

Література

1. Про авторське право і суміжні права: Закон України від 23.12.1993 р. № 3792-ХІІ // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– № 32.– Ст. 314.
2. Омельчук К. До питання про авторські права на фотографії/ К. Омельчук // Право України.– 2003.– №4.– С. 75-79.
3. Фотографічні твори як об'єкти авторського права. [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://knowledge.allbest.ru/law/2c0a656_35b2ac68a4c53a_89521206c26_0.html.
4. Зварич Ж.І. Особливості виникнення авторського права на фотографічні твори. [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://www.lexline.com.ua/?go=full_article&id=832.
5. Подкоритов О.В. Проблеми захисту фотографічних творів як об'єкту права інтелектуальної власності / О.В. Подкоритов [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://intellect21.cdu.edu.ua/?p=489>.

Онщенко О.В.,
к.ю.н., доцент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Зелениця В.А.,
студентка,
Київський національний торговельно-економічний університет,
м.Київ, Україна

ЛЕГАЛЬНЕ ВИЗНАЧЕННЯ ДОГОВОРУ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Аналіз чинного законодавства, яке регулює перевезення, дозволяє зробити висновок, що положення про договір перевезення характеризуються певною специфікою, яка не властива іншим цивільно-правовим інститутам. Поряд з Цивільним кодексом України (далі – ЦК) [1] існують окремі кодифіковані акти, які дозволяють враховувати специфіку перевезень на кожному виді транспорту. Що стосується повітряних перевезень, то таким актом є Повітряний кодекс України [2] (далі – ПК).

Як зазначається у п.78 ч. 1 ст. 1 ПК, повітряне перевезення – це перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення.

Відповідно до ч.1 ст.98 ПК повітряні перевезення виконуються між авіаперевізником та пасажиром або вантажовідправником. Згідно ч. 2 цієї ж статті, кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами). Разом з тим, ПК не дає визначення договору перевезення повітряним транспортом.

З огляду на те, що договір перевезення повітряним транспортом є цивільно-правовим договором на нього поширюються норми ЦК.

Договірні зобов'язання, що випливають з договору повітряного перевезення, належать до групи договорів про надання послуг. Тобто, на нього розповсюджуються положення Глави 63 ЦК "Послуги. Загальні положення": положення цієї глави, відповідно до ч. 2 ст. 901 ЦК, можуть застосовуватися до всіх договорів про надання послуг, якщо це не суперечить суті зобов'язання. Окрім того, спеціальної регламентації послуг з перевезення присвячено норми Глави 64 ЦК "Перевезення".

ЦК посідає центральне місце у регулюванні відносин перевезення, тому всі норми, які містяться в інших законодавчих і нормативних актах, зокрема, норми і ПК мають йому відповідати, за винятком тих ви-

падків, коли ЦК передбачено можливість врегулювання перевізних відносин законом по-іншому.

Аналізуючи норми, які містяться у Главі 64 ЦК, можна зробити висновок, що поняття "договір перевезення" розкривається через низку договорів, які покликані регулювати різні відносини, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів і багажу. Зазначені договори відрізняються один від одного за різними ознаками: суб'єктивним складом, предметом тощо.

Тому можна погодитися з думкою окремих вчених, що в сучасних умовах уже не доцільно вести мову про один-єдиний договір перевезення. Більш точним здається говорити про систему договорів, що опосередковують перевезення вантажів, пасажирів і багажу.

Відповідно до ч. 1 ст. 908 ЦК перевезення вантажу, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Тобто, залежно від об'єкта перевезення законодавець виділяє перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти. Відповідно, повітряне перевезення можна визначити як "перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном".

За договором перевезення вантажу, згідно ч. 1 ст. 909 ЦК, 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.

За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його перевезення (ч. 1 ст. 910 ЦК).

Різновидом договору перевезення є договір чартеру (фрахтування): за договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам (ч. 1 ст. 912 ЦК). Схоже визначення міститься і у п. 104 ч.1 ст. 1 нового Повітряного кодексу України: чартерне повітряне перевезення – нерегулярне повітряне перевезення, що здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування), за яким авіаперевізник надає фрахтівнику або фрахтівникам за плату визначену кількість місць або

всю місткість повітряного судна на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, що зазначені фрахтівником.

ЦК містить загальні правила, які не відображають специфіку перевезення пасажирів, багажу, пошти та вантажу різними видами транспорту. Більш детальна регламентація повинна забезпечуватися спеціальними нормативними актами у сфері повітряних перевезень основним з яких є ПК. Відповідно доцільно закріпити у ПК не тільки визначення договору чартеру (фрахтування повітряного судна), а визначення договору повітряного перевезення вантажу та договору повітряного перевезення пасажирів.

Література

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 року // Відомості Верховної Ради України.– 2003.– №№ 40-44 – Ст. 356.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– № 48.– Ст. 536.

УДК 349.41

Павленко Ю.В.,
старший консультант Управління забезпечення міжпарламентських зв'язків Верховної Ради України, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ СОЦІАЛЬНОЇ ФУНКЦІЇ ПРАВА ВЛАСНОСТІ

Інститут права власності завжди посідав центральне місце в цивільному праві. Адже його основні положення визначають зміст інших інститутів цивільного права, зокрема договірного, спадкового тощо. Його розвиток відбувався під дією суспільних відносин, що постійно змінювалися. Так, на думку А. П. Сергєєва та Ю.К. Толстого "право власності володіє властивістю упругості, або еластичності. Це значить, що йому присутня властивість відновлюватись в попередньому об'ємі, як тільки пов'язуючі його обмеження відпадуть" [1, с.243].

Власність як науковий термін вживається в двох аспектах: в економічному і в юридичному. В економічному – це присвоєння матеріальних благ, суть якого полягає в належності наявних засобів виробництва і одержуваних продуктів праці державі, окремим колективам чи індивідам. Належність (присвоєння) в даному випадку означає відношення суб'єкта присвоєння до певних матеріальних благ, як до своїх, і, відповідно, відношення до них усіх інших осіб, як до чужих.