

ли транспортна діяльність відноситься до основного виробництва); транспортна діяльність, яка пов'язана із обслуговуванням основного виробництва. Некомерційна транспортна діяльність також має два напрямки: діяльність, у зв'язку із виконанням службових та посадових обов'язків та транспортна діяльність власників транспортних засобів (або користувачів транспортного засобу) у особистих цілях, не пов'язаних із отриманням прибутку [2, с. 48].

Роблячи підсумок слід зазначити, що дорожній транспорт знаходиться в постійному розвитку. Однак, темпи даного розвитку, напряму залежать від інтенсивності економічних процесів, що відбуваються у державі та світі.

Література

1. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 року // Відомості Верховної Ради України.– 2011.– № 11.– Ст. 69.
2. Развадовський В. Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання): дис. ... доктора юр. наук: 12.00.07/ Віктор Йосипович Развадовський; Національний університет внутрішніх справ. ? Х., 2002. ? 508 с.

УДК 656.7

Гусарєва О.С.,
к.ю.н.,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ОСНОВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ

Ефективність функціонування транспортної галузі має значний вплив на процес розвитку національної економіки України. Авіація як одна із складових транспортної галузі відіграє в цьому процесі значну роль. Наявність узгодженої бази нормативно-правових актів, ефективне управління авіаційним сектором, належний рівень її фінансового та матеріально-технічного забезпечення, все це не тільки впливає на транспортну систему України, але й відбивається на загальному стані вітчизняної економіки.

Сьогодні розвиток авіаційної галузі стримується багатьма факторами, серед яких: відсутність належного нормативно-правового забезпечення функціонування суб'єктів авіаційної діяльності, їх реорганізації та невідповідність багатьох норм авіаційного законодавства положенням

міжнародних нормативно-правових актів; неналежний технічний рівень засобів навігації, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажу; відсутність реконструкції та модернізації аеропортів; фізична та моральна застарілість основних засобів виробництва, зменшення ресурсу аеродромного покриття, авіаційної наземної техніки, споруд та обладнання.

За таких умов, вважаємо за доцільне зупинитися на основних напрямках розвитку вітчизняної авіації.

За останні роки Верховною Радою та Урядом України було прийнято цілий ряд нормативно-правових актів, направлених на врегулювання проблем авіаційної галузі. Так, одним з основних, базових актів у цій сфері є Транспортна стратегія на період до 2020 року [3]. У документі не тільки зазначені загальні принципи та напрями реалізації Стратегії, але й чітко визначені пріоритети розвитку видів транспорту, у тому числі авіаційного. Зокрема, передбачається: приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами; інтеграція системи авіаційного транспорту до європейської авіаційної транспортної системи; забезпечення безпеки авіації; удосконалення законодавства з питань цивільної авіації; забезпечення потреб вітчизняних і закордонних авіакомпаній у якісному обслуговуванні повітряного руху; оновлення парку повітряних суден.

Закон України "Про розвиток літакобудівної промисловості" [1] визнав літакобудування пріоритетною галуззю економіки України, а науково-дослідні та дослідно-конструкторські роботи по створенню нової авіаційної техніки відніс до категорії критичних технологій. Реалізація положень даного документа дасть змогу посилити цивільну та військову безпеку України, забезпечити конкурентоспроможність літаків, двигунів для них та авіаційного обладнання вітчизняного виробництва.

Прийняття Державної програми авіаційної безпеки цивільної авіації [2] забезпечило врахування основних положень міжнародних нормативно-правових актів щодо запобігання і припинення терористичних актів. У свою чергу, створення організаційно-правових засад щодо забезпечення авіаційної безпеки та ефективності діяльності цивільної авіації було визначено за основну мету Програми.

Забезпечення безпечного та ефективного функціонування всіх суб'єктів авіаційної діяльності, зміцнення їх матеріально-технічної бази, впровадження технологічних процесів обслуговування повітряних перевізників і пасажирів, розбудови інфраструктури аеропортів відповідно до сучасних міжнародних вимог – все це було визначено за основну мету Концепцією Державної цільової програми розвитку аеропортів на

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-