соціально-економічного розвитку сільських територій, раціонального використання та охорони земель сільськогосподарського призначення.

Література

1. Куцевич О. П. Правові питання консолідації земель в Україні: автореф. дис. … канд. юрид. наук: 12.00.06 / О. П. Куцевич. – Київ, 2014. – 20 с.

2. Попов А. Поняття, зміст і завдання консолідації земель: європейський досвід / А. Попов // Землевпорядний вісник. – 2015. – № 1. – С. 36-40.

3. Захарченко П. Земельні відносини напередодні та у ході аграрної реформи П. Столипіна: правове забезпечення / П. Захарченко // Юридична Україна. – 2008. – № 2. – С. 4-7.

4. Актуальні питання розвитку земельної реформи в Україні / [А. С. Даниленко, Ю. Д. Білик, М. Ю. Гарбуз та ін.]; за ред. Ю. Д. Білика. – К.: Урожай, 2004. – 94 с.

5. Малолєткова О. Мораторій дивідендів не дає / О. Малолєткова // Урядовий кур'єр. – 2015. – 24 квітня. – № 75. – С. 7.

6. Малолєткова О. Адекватну ціну забезпечить конкуренція / О. Малолєткова // Урядовий кур'єр. – 2015. – 29 квітня. – № 78. – С. 5.

УДК 341.824:338.47

Свистун Л. Я., к.ю.н., доцент,
Дніпропетровський державний університет
внутрішніх справ, м. Дніпропетровськ

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПРАВОВОЇ ПРИРОДИ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Основними правовими ознаками договорів перевезення вантажу повітряним транспортом є їх оплатність та реальність. Усі договори перевезення як різновид договорів про надання послуг є оплатними. Застосовувані тарифи і збори повинні бути опубліковані перевізником чи від його імені (або розраховані згідно із тарифними нормативами перевізника), бути чинними на день видачі авіавантажної накладної. Якщо тарифи чи збори не відповідають опублікованому рівню, то різницю між останнім застосованим тарифом чи збором потрібно повернути вантажовідправнику (вантажоодержувачу) або стягнути з вантажовідправника (вантажоодержувача).

Якщо інше не встановлено перевізником, опубліковані тарифи і збори включають повітряне перевезення вантажу між визначеними перевізником аеропортами чи між аеропортом та іншим пунктом посадки або пунктом, розташованим біля пункту посадки. До таких опублікованих тарифів і зборів не входять:

1) оплата за завантаження, доставку і міське термінальне

обслуговування до/від аеропорту, якщо ці послуги не надаються перевізником;

2) оплата за зберігання і складські послуги, а також надання засобів обслуговування;

3) оплата за послуги із страхування;

4) авансові платежі;

5) оплата за митне оформлення товарів;

6) збори (у тому числі митні), податки, а також штрафи, накладені чи стягнуті відповідними державними органами чи адміністрацією аеропорту;

7) кошти, витрачені перевізником для відновлення пошкодженого упакування;

8) оплата за перевезення у зворотному напрямку з пункту призначення до пункту відправлення чи до іншого пункту, якщо таке перевезення не здійснюється за рішенням перевізника [2, с. 598].

Згідно із ч. 1 ст. 640 ЦК України договір є укладеним з моменту одержання особою, яка направила пропозицію укласти договір, відповіді про прийняття цієї пропозиції. Мова іде про консенсуальні договори.

В ч. 2 ст. 640 ЦК України йдеться про реальні договори: якщо відповідно до акта цивільного законодавства для укладення договору необхідні також передання майна або вчинення іншої дії, договір є укладеним з моменту передання відповідного майна або вчинення певної дії. Укладення договору перевезення вантажу повітряним транспортом пов’язане із пред’явленням вантажу для перевезення. Оскільки за законом обов’язок відправника – надати вантаж для перевезення, а перевізника – надати транспорт, договір перевезення вантажу повітряним транспортом можна вважати реальним за своєю правовою природою. Враховуючи те, що законом також встановлено певні правові наслідки недотримання вищезазначених обов’язків з боку перевізника та відправника вантажу, що не є наслідками невиконання або неналежного виконання умов договору перевезення вантажу, отже, до того моменту, як відправник вантажу не надасть вантаж для перевезення, а перевізник його не прийме, договір не можна вважати укладеним.

Також про реальність договору повітряного перевезення вантажу свідчить обов’язок повітряного перевізника надати транспортні засоби під завантаження у строк, установлений договором, а відправника вантажу пред’явити у певний строк вантаж, який підлягає перевезенню, у належній тарі та (або) упаковці, з відповідним маркуванням згідно із вимогами закону (ст. 917 ЦК України).

Законодавець прямо не вирішує питання про консенсуальність чи реальність договору повітряного перевезення вантажів. Проте якщо положення ч. 1 ст. 909 ЦК України у частині, яка встановлює зобов’язання перевізника доставити довірений йому другою стороною (відправником)

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)

Homyachenko 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