

авторського права до статутного капіталу підприємства; передача (продаж) прав на об'єкти авторського права. Тут же виникає проблема розрахунку об'єктів авторського права та постановки їх на бухгалтерський облік того чи іншого підприємства. Проте, це уже питання іншого наукового дослідження.

Отож, об'єкти авторського права та їх комерціалізація залишається актуальним питанням теорії та практики в юридичній та економічній сфері, що зумовлено розвитком дієвого ринку об'єктів авторського права, через який продукт творчої та розумової праці вводиться в господарський обіг. На цьому слід надалі зосередити регулятивний вплив авторського права.

Література

1. Про авторське право і суміжні права: Закон України від 23 грудня 1993 р. № 3792-ХІІ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/>
2. Комерціалізація інтелектуальної власності [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://foresight-agency.com/>
3. Інтелектуальна власність в ринковій економіці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pidruchniki.com/>

УДК 346.3:656.7.072 (043.2)

Сеник В. О., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА В АВІАЦІЇ

Усі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а також її управлінням і наглядом, пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення і авіаційні роботи, а також порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

В останнє десятиріччя розвиток авіаційних перевезень в Україні збільшується за рік приблизно на 20 %. Фахівці прогнозують, що навіть цього року, попри світову фінансову кризу та вкрай нестабільну економічну ситуацію в Україні, авіаційні перевезення залишаться на рівні, не нижчому

за рівень минулих років. Можна відзначити, що транспортні операції на сучасному повітряному транспорті як у світі, так і в Україні характеризуються масовістю, ритмічністю та достатньою складністю. У зв'язку з цим виникає потреба в чіткому правовому механізмі здійснення повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу і, що найголовніше, у визначенні відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх учасників авіаційного перевезення від небажаного впливу та порушень. На практиці транспортні операції на повітряному транспорті регулюють національне законодавство та міжнародні договори. Тривалий час ситуація з нормативними документами, що регулюють порядок здійснення міжнародних повітряних перевезень, залишалася відносно статичною. Однак останнім часом намітилася тенденція зміни правового регулювання міжнародних повітряних перевезень і більш жорсткого правового регулювання відповідальності учасників цього процесу. В Україні на цей час існує проблема зміни чинного та прийняття нового законодавства, яке регулювало б процес здійснення повітряних перевезень, у тому числі міжнародних. Правове регулювання транспортних відносин визнається вирішальним на сучасному етапі розвитку нашої держави. Так, Концепція адаптації законодавства України до законодавства Європейського союзу, схвалена Постановою Кабміну від 16 серпня 1999 р. № 1496, визначає сферу транспортного законодавства як одну з пріоритетних, яка має бути адаптована до законодавства ЄС. У зв'язку із проголошенням свободи підприємницької діяльності на території України з'явилася велика кількість експлуатантів повітряних суден, більшість із яких займається повітряними перевезеннями. Фактично на теренах української держави зареєстровано близько 80 експлуатантів повітряних суден. Звісно, більшість із них відіграють незначну роль у повітряних перевезеннях і транспортному сполученні України з іншими державами, проте є декілька авіакомпаній, що здійснюють комбіновані авіаційні перевезення пасажирів, вантажів і пошти на постійній основі, періодично проходячи різноманітні аудити органів авіаційної влади України та міжнародних організацій щодо безпеки. Правовідносини авіаперевізників та інших учасників транспортного процесу підлягають належному правовому регулюванню. Особливої актуальності набуває інститут відповідальності авіаперевізника. Однак у правовому полі, що стосується міжнародних повітряних перевезень, спостерігається складна ситуація:

➤ не всі країни є учасниками міжнародних договорів у сфері здійснення перевезень повітряним транспортом, тому виникає питання права, що підлягає застосуванню для визначення меж відповідальності перевізника.

- у сфері міжнародних перевезень повітряним транспортом домінують застарілі документи;
- практично кожна авіакомпанія має власні внутрішні правила перевезень пасажирів, багажу та вантажу (хоча ці правила і ґрунтуються на існуючих нормативних актах, у зв'язку з відсутністю впорядкованої системи останніх спостерігається розрізненість внутрішніх правил перевезень авіакомпаній) [2].

Відповідно до Господарського кодексу України, передбачена така відповідальність перевізника: відповідальність перевізника за збереження вантажу виникає з моменту прийняття вантажу до перевезення. Перевізник зобов'язаний доставити вантаж до пункту призначення у строк, передбачений транспортними кодексами, статутами чи правилами. Перевізник звільняється від відповідальності за прострочення в доставці вантажу, якщо прострочення сталося не з його вини. Розмір штрафів, що стягуються з перевізників за прострочення в доставці вантажу, визначається відповідно до закону. Сплата штрафу за доставку вантажу з простроченням не звільняє перевізника від відповідальності за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, що сталися внаслідок прострочення. Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, пошкодження вантажу (ст. 314 ГК): перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини. Ця стаття передбачає розміри відповідальності за шкоду, заподіяну при перевезенні вантажу:

- у разі втрати або нестачі вантажу – у розмірі вартості вантажу, який втрачено або якого не вистачає;
- у разі пошкодження вантажу – у розмірі суми, на яку зменшилася його вартість;
- у разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, – у розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижча за дійсну вартість вантажу [1].

Отже, загальні засади відповідальності встановлені Господарським кодексом України, Міжнародними угодами в сфері повітряного транспорту та спеціальними правилами, що тісно між собою переплітаються і становлять законодавчу базу задля регулювання відносин між сторонами.

Література

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.
- 2 .Відповідальність перевізника в авіації // Щотижнева інформаційно-правова газета «Правовий тиждень» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://legalweekly.com.ua>.