

Варшавської конвенцією 1929 г., через суд, которая может тянуться годами. Совсем по другому, в пользу пассажира, решает Монреальская конвенция 1999 г. вопросы возмещения за вред, причиненный его багажу. В Монреальской конвенции 1999 г. в корне изменен подход к возмещению при задержке рейса.[2]

Наиболее приемлемым решением вопроса является ратификация Азербайджанской Республикой Монреальской Конвенции 1999 года, чтобы защитить интересы отечественных потребителей при международных воздушных перевозках, а также повысить конкурентоспособность национальных авиаперевозчиков.

Литература

1. Бордунов В. Независимый институт международного права/ http://www.iiilaw.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=1148:2009-11-24-06-16
2. Монреальская конвенция 1999 года как источник регулирования использования электронного билета. <http://www.lowcosts.ru/e-tickets/e-ticket-3.shtml>
3. Список документов, касающихся международных воздушных перевозок/ <http://zakonuz.uzshar.com/?document=18090&print>
4. Холопов К.В. Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года) Российский внешнеэкономический вестник №10 (октябрь)2009

УДК 347.2/3

Бутинський В. Я.,
асистент,
Микитюк М. С.,
студент.

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПОРЯДОК НАКЛАДАННЯ ЗАБОРОНИ ВІДЧУЖЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

За загальним правилом транспортні засоби є рухомими речами, а тому відомості про заборону їх відчуження вносяться не до Єдиного реєстру заборон відчуження об'єктів нерухомого майна, а до Державного реєстру обтяжень рухомого майна.

Провівши аналіз нормативних документів, якими передбачено ведення Державного реєстру обтяжень рухомого майна [2], можна поста-

вити під сумнів питання можливості проведення реєстрації заборони на транспортні засоби в цьому реєстрі.

Виникнення обтяження внаслідок застави майна власника та накладання заборони на його відчуження, як відомо, є різними юридичними фактами. Перше (обтяження внаслідок застави майна) відбувається в межах цивільно-правових відносин, друге (заборона, а також арешт) – є публічною правовою категорією. Отже, постає питання: до якого виду обтяжень можна віднести накладену нотаріусом заборону на транспортний засіб?

В правовідносинах повинно існувати принаймні дві сторони: обтяжувач та боржник, причому:

- або обтяжувач має право на рухоме майно боржника;
- або повинно існувати обмеження права боржника чи обтяжувача на рухоме майно, що виникає на підставі закону, договору, рішення суду або з інших дій фізичних і юридичних осіб, з якими закон пов'язує виникнення прав і обов'язків щодо рухомого майна.

Проаналізувавши визначення поняття обтяження, можна дійти висновку, що про накладену нотаріусом заборону не згадується, оскільки, по-перше, нотаріус не є обтяжувачем та, по-друге, заборона не виникає на підставі закону, договору, рішення суду або з інших дій фізичних і юридичних осіб, а є юридичним фактом, що виникає на підставі вчинення нотаріальної дії з накладення заборони. Тобто заборона відчуження є самостійним обмежуючим правовим механізмом впливу на обсяг правомочностей власника.

Приватні обтяження можуть бути забезпечувальними та іншими договірними. Забезпечувальним є обтяження, яке встановлюється для забезпечення виконання зобов'язання боржника або третьої особи перед обтяжувачем. До таких відносяться:

- застава рухомого майна, що виникає на підставі договору;
- право застави рухомого майна;
- право притримання рухомого майна;
- інші обтяження рухомого майна, які кваліфікуються як забезпечувальні [1].

Отже, для забезпечувального обтяження характерним є те, що воно встановлюється для забезпечення виконання зобов'язання боржника або третьої особи перед обтяжувачем. Причому виникає забезпечувальне обтяження з дій учасників цивільних відносин (внаслідок укладення відповідних правочинів чи за підстав, встановлених законом), а не з дій третьої особи, якою є нотаріус, та який, як згадувалось вище, не є обтяжувачем.

Отже, накладену нотаріусом заборону на транспортний засіб не можна віднести ні до "іншого договірної обтяження", ні до "іншого обтяження рухомого майна, яке кваліфікується як забезпечувальне". Тобто, можна зробити висновок, що заборона на транспортний засіб, накладена нотаріусом, не є приватним обтяженням.

Публічним є обтяження рухомого майна, яке виникає відповідно до закону або рішення суду. До публічних обтяжень ми можемо віднести:

- застава;
- накладення арешту на рухоме майно на підставі рішення суду;
- звернення стягнення на рухоме майно відповідно до рішення суду, винесеного за позовом, який стосується виконання незабезпечених зобов'язань боржника;
- арешт на рухоме майно на підставі рішень уповноважених органів;
- інші обтяження рухомого майна, які кваліфікуються публічними [1].

Як бачимо, в переліку публічних обтяжень також відсутня згадка про заборону на транспортні засоби, що накладає нотаріус. Отже, на нашу думку, проведення реєстрації накладеної нотаріусом заборони на транспортний засіб у реєстрі обтяжень, не вбачається можливим. Хоча, як відомо, розробники даного реєстру передбачили реєстрацію в ньому накладеної нотаріусом заборони на транспортні засоби. Але це вже питання до розробників, а також до держателів цього реєстру.

Складно здогадатись, для чого було запроваджено нотаріальну дію з накладання заборони на транспортні засоби, оскільки в Державному реєстрі передбачено можливість реєстрації застави майна, що виникає на підставі договору. Накладання заборони на транспортні засоби фактично дублює цю реєстрацію, та, як зазначалось вище, виконати процедуру реєстрації накладеної заборони на транспортні засоби в реєстрі з дотриманням норм чинного законодавства неможливо, оскільки законодавством така процедура не передбачена. А без такої реєстрації втрачається сенс у самій нотаріальній дії.

Література

2. Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень: Закон України від 18.11.2003 // Відомості Верховної Ради України.– 2012.– № 21.– Ст.197.

3. Про затвердження Порядку ведення Державного реєстру обтяжень рухомого майна: Постанова Кабінету Міністрів України № 830 від 05.07.2004// Офіційний вісник України.– 2004.– № 27.– том 1.– Ст. 196.

ОКРЕМІ ЕЛЕМЕНТИ ДОГОВОРУ ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ, БАГАЖУ ТА ВАНТАЖІВ В УКРАЇНІ

Значення повітряного транспорту важко переоцінити, адже його головна перевага полягає у швидкості доставки пасажирів або вантажів на великі відстані (середня відстань доставки одного пасажирів повітряним транспортом у 10-15 разів більша від аналогічної на залізничному транспорті).

Повітряні перевезення в Україні регулюються відповідно до положень Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 року (далі – ЦК України), Господарського кодексу України від 16 січня 2003 року (далі – ГК України), Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 (далі – ПК України), а також Закону України "Про відповідальність перевізників під час здійснення міжнародних пасажирських перевезень" від 2 грудня 2010 року, Наказу Міністерства транспорту та зв'язку України № 216 від 23 квітня 2010 року "Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу", іншими нормативними актами та загальними положеннями про правила перевезення та надання послуг. Враховуючи активну участь України у світовому економічному співтоваристві, все частіше використовуються норми міжнародних транспортних угод і конвенцій при регулюванні повітряних перевезень. Вони мають важливе значення при здійсненні міжнародних перевезень, а також слугують прикладом для уніфікації українського транспортного законодавства. Серед них Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року, набрала чинності для України від 6 травня 2009 року), Варшавська конвенція (Варшава, 12 жовтня 1929, набрала чинності для України від 14 листопада 1959 року), та додаткові до них конвенції і протоколи.

Суб'єктами правовідносин в сфері повітряного перевезення пасажирів відповідно до законодавства України є авіаційний перевізник і пасажир.

Авіаційний перевізник – це суб'єкт господарювання, що надає послуги з перевезення пасажирів, вантажу, пошти повітряним транспортом, виконує перевезення пасажирів та (або) вантажу за плату та (або) за наймом, має ліцензію на провадження діяльності з перевезення паса-