

Такаджі Л. Г., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ НАЙМУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Найм (оренда) повітряного судна містить ряд особливостей порівняно із загальними положеннями про найм транспортних засобів. Проте в науковій літературі практично не висвітлюється ця проблематика – автори зазвичай лише коментують відповідні положення про найм транспортних засобів, які містяться у ЦК України, згадуючи при цьому, що повітряне судно також може бути предметом договору найму транспортного засобу [1, с. 398; 2, с. 637; 3, с. 680]. Монографічні праці з даної проблематики також відсутні, тому відносини найму повітряного судна є актуальними для наукового дослідження.

Предметом договору найму транспортного засобу може бути повітряне судно. Проте поняття повітряного судна є досить широким. Зокрема, одне з визначень повітряного судна наводиться у п. 79 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України від 19.05.2011 р., де зазначено, що повітряне судно – це апарат, що підтримується в атмосфері у результаті його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні. Подібне визначення містилося і у ч. 2 ст. 15 Повітряного кодексу України від 04.05.1993 р. (який втратив чинність з 16.09.2011 р.). Також такі визначення дублюються у багатьох підзаконних нормативно-правових актах, які регулюють різні види відносин у сфері авіації та авіаційних перевезень (сертифікація експлуатантів, безпека польотів, правила експлуатації повітряних суден тощо).

Згідно положень Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) предметом договору найму транспортного засобу виступає повітряне судно, різновидами якого є літаки, вертольоти, планери, дельтаплани тощо. Ці ж повітряні судна за технічними характеристиками можуть бути звичайними, легкими, дуже легкими, надлегкими тощо. Це, в свою чергу, зумовлює вимоги щодо кількості осіб, які необхідні для експлуатації повітряного судна певного виду, зокрема, надлегке або дуже легке повітряне судно містить максимум два місця, включаючи пілота [3].

Натомість літак для обслуговування потребує екіпажу в кількості, визначеній технічними характеристиками, а це може становити від трьох до кілька десятків осіб. Тому надлегкими та дуже легкими повітряними суднами може керувати і сам орендар – фізична особа, яка має свідоцтво пілота, дотримуючись при використанні повітряного судна і публічно-

правових норм щодо безпеки польотів, використання повітряного простору тощо; орендар – юридична особа також за наявності осіб, які мають свідоцтво пілота (уклавши з ними трудовий чи цивільно-правовий договір), може використовувати самостійно вищезазначені повітряні судна. Натомість використання літака (в тому числі на умовах оренди) можливе лише за наявності статусу експлуатанта [5, с. 204].

В багатьох нормативно-правових актах по-різному визначаються вимоги до орендаря і при цьому всі визначення наголошують на певні ознаки, характерні для орендаря. Проте слід внести певну чіткість в регулювання цих відносин та визначити, хто може бути орендарем, оскільки на даний час не зовсім зрозуміло, чи може, наприклад, будь-яка фізична чи юридична особа бути орендарем повітряного судна, чи вона обов'язково повинна наділятися статусом експлуатанта або заключати з експлуатантом відповідний договір на експлуатацію (обслуговування) повітряного судна.

Орендарем повітряного судна може бути як фізична особа (незалежно від наявності у неї статусу суб'єкта підприємницької діяльності), так і юридична особа (незалежно від наявності у неї статусу експлуатанта).

В даному випадку слід розмежувати поняття «орендар повітряного судна» та «експлуатант повітряного судна» та визначити їх співвідношення, оскільки в багатьох нормативних актах йдеться про те, що орендар повітряного судна повинен бути експлуатантом.

Визначення поняття «експлуатант» наводиться у п. 36 ч. 1 ст. 1 ПК України від 19.05.2011 р., де зазначено, що експлуатант – це юридична або фізична особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден. Таке ж визначення міститься і у абз. 16 п. 1.5 Правил реєстрації цивільних повітряних суден. Натомість, орендар – це особа, яка є стороною в договорі найму (оренди) повітряного судна, тобто яка бере повітряне судно в користування за плату на певний строк. Договір може бути укладений з метою здійснення польотів в особистих цілях, для здійснення систематичних повітряних перевезень або для іншої мети – використання для будь-яких цілей, у тому числі ті, які не передбачають здійснення польотів. Проте в останньому випадку можна дискутувати щодо правової природи такого договору – зокрема чи це буде найм транспортних засобів, чи звичайний найм [4, с. 776-777].

ЦК України у ст. 805 визначає певні особливості найму транспортного засобу з екіпажем, який його обслуговує. Ці особливості поширюються на відносини найму з екіпажем всіх транспортних засобів, у тому числі й повітряних суден. Крім того, правовий статус екіпажу повітряного судна та взаємовідносини експлуатанта та екіпажу визначаються розділом 8 ПК України від 19.05.2011 р. Варто відзначити, Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден виділяє різні види оренди

залежно від того, чий екіпаж обслуговуватиме орендоване повітряне судно [3].

Сторони договору оренди повітряного судна повинні узгоджувати з Укравіатрансом усі зміни і доповнення, які вносяться до договору і стосуються вимог безпечної експлуатації повітряного судна. Про це зазначено у п. 2.3 Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден. Ця норма не відповідає положенням ЦК України щодо укладення та змісту цивільно-правового договору.

Договір найму повітряного судна врегульовує відносини між сторонами договору, тобто врегульовує приватні відносини. Натомість положення щодо безпечної експлуатації повітряних суден (вимоги, нормативи тощо) встановлюються спеціально уповноваженим органом державної влади, і ці норми є публічно-правовими. Нагляд за дотриманням орендарями повітряних суден цих норм здійснюється Укравіатрансом, і ці відносини є адміністративними. Тому в договорах найму сторони не зобов'язані вказувати умови щодо безпечної експлуатації повітряного судна, оскільки це не є цивільні відносини. Тим більше сторони договору найму не повинні узгоджувати з Укравіатрансом ні сам договір, ні зміни чи доповнення до нього, бо це суперечить принципу свободи договору. Водночас за порушення правил безпеки польотів чи експлуатації повітряного судна орендар нестиме відповідальність, встановлену публічно-правовими нормами (так само як наймач (водій) автомобіля за порушення правил дорожнього руху) [4, с. 778].

Отже, відносини найму (оренди) повітряного судна врегульовані багатьма нормативно-правовими актами. Водночас немає системного правового регулювання цих відносин. Багато положень чинного законодавства містяться у численних підзаконних нормативно-правових актах, які нерідко по-різному врегульовують відносини найму повітряного судна, а часто прямо суперечать вимогам цивільного законодавства. А у ПК України взагалі відсутні відповідні норми, які повинні стати базовими для регулювання відносин найму повітряного судна. Слід взяти за основу підхід, який закладено у Кодексі торговельного мореплавства України. Зокрема, в цьому нормативно-правовому акті визначено в окремій главі особливості найму (оренди) морського судна (істотні умови договору, технічний стан морського судна тощо). ПК України теж повинен містити відповідні законодавчі положення щодо особливостей найму повітряного судна, оскільки на даний час відносини найму повітряного судна належним чином на рівні спеціального законодавства не врегульовані.

Література

1. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2 т. Т. 2 /

за ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – 3-є вид., перероб. і доп. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – 1088 с.

2. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / за ред. В. М. Коссака. – К.: Істина, 2008. – 992 с.

3. Цивільний кодекс України. Коментар (із змін. та доповн. станом на 18.02.2004 р.) / за заг. ред. Є. О. Харитонova, О. М. Калітенко. – Одеса: Юрид. літ., 2004. – 1112 с.

4. Тарасенко Л. Л. Особливості договору найму повітряного судна / Л. Л. Тарасенко // Форум права. – 2011. – № 3. – С. 774-780.

5. Транспортне право України: навч. посіб. / Демський Е. Ф., Іжевський В. К. та ін.; за заг. ред. В. К. Іжевського, Е. Ф. Демського. – К.: Атіка, 2008. – 292 с.

УДК 347:347.8(043.2)

Туз А. О., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Білоусов В. М., старший викладач

СЕРТИФІКАЦІЯ ТА ПОРЯДОК ДОПУСКУ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН ДО ЕКСПЛУАТАЦІЇ

На сьогоднішній день в Україні постало питання щодо сертифікації повітряного судна. Здійснення сертифікації уповноважений орган з питань цивільної авіації.

Сертифікація повітряного судна - встановлення відповідності авіаційної техніки вимогам до льотної придатності й охорони навколишнього середовища.

Відповідність зразка авіаційної техніки і його компонентів вимогам сертифікаційного базису встановлюється на підставі результатів сертифікаційних робіт: розрахунків, моделювання, аналізу досвіду експлуатації зразка або його прототипів і сертифікаційних (лабораторних, стендових, наземних і льотних) випробувань зразка. Сертифікаційні роботи проводяться відповідно до діючих методів визначення відповідності або методами, що розроблені організаціями і підприємствами, які проводять сертифікаційні роботи. Зазначені методи включаються до програм сертифікаційних робіт.

Цивільне повітряне судно нової конструкції повинно бути сертифіковано на відповідність його діючим в Україні нормам льотної придатності і мати сертифікат типу. Сертифікат типу видає державний орган з питань сертифікації та реєстрації. Власником сертифіката типу є розробник повітряного судна. У разі зміни затвердженої конструкції типу