

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. Харитонова, 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

повітряного судна або зміни його експлуатаційно-технічної документації, які впливають на льотну придатність, цей тип повітряного судна повинен пройти додаткову сертифікацію і одержати доповнення до сертифіката типу. Сертифікація цивільних повітряних суден, а також контроль за їх відповідністю нормам льотної придатності здійснюється за правилами сертифікації цивільних повітряних суден України. Порядок проведення випробувань і сертифікації цивільного повітряного судна, що експортується з України, а також видачі експортного посвідчення про придатність до польотів та інших сертифікаційних документів встановлюється правилами сертифікації цивільних повітряних суден України. Кожний виготовлений в Україні екземпляр цивільного повітряного судна повинен бути сертифікований на відповідність його конструкції, характеристик та експлуатаційно-технічної документації вимогам, передбаченим правилами сертифікації цивільних повітряних суден України. Після реєстрації повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України власник такого судна повинен отримати в державному органі з питань сертифікації і реєстрації відповідне посвідчення (сертифікат) про придатність його до виконання польотів як бортовий документ [1].

Державний орган з питань сертифікації та реєстрації може делегувати право на видачу та продовження строку дії посвідчення про придатність екземпляра повітряного судна до польотів іншим державним та відомчим органам у порядку, передбаченому правилами сертифікації. Посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів іноземного повітряного судна визнається в Україні дійсним за умови, коли вимоги, відповідно до яких такий сертифікат видано або відповідно до яких йому надано юридичну силу державою його реєстрації, відповідають встановленим Україною вимогам. Права розробника авіаційної техніки разом з сертифікатом типу чи рівнозначним документом, а також обов'язки з авторського нагляду за дотриманням і збереженням льотної придатності при виробництві, ремонті та експлуатації авіаційної техніки можуть бути передані іншій юридичній особі тільки за погодженням з розробником та після затвердження державним органом з питань сертифікації і реєстрації. При цьому державний орган з питань сертифікації і реєстрації повинен переконатися, що всю необхідну інформацію, включаючи дані про проект типу, передано правонаступнику і він може належним чином використати ці дані для дотримання і збереження льотної придатності авіаційної техніки.

Допуск повітряних суден до експлуатації здійснюється наступним чином: цивільне повітряне судно, яке має сертифікат типу, допускається до експлуатації, якщо воно зареєстровано у державному реєстрі цивільних повітряних суден України і має посвідчення про придатність до

польотів [2].

На цивільному повітряному судні при виконанні польотів повинна бути наступна бортова документація: а) реєстраційне посвідчення; б) посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів; в) свідоцтва про страхування: – членів екіпажу і авіаційного персоналу, який перебуває на борту повітряного судна; – відповідальності щодо відшкодування збитків, в тому числі перед третіми особами; г) бортовий журнал повітряного судна; д) дозвіл на бортові радіостанції; е) посвідчення (сертифікати) на всіх членів екіпажу [1].

Вищезазначений порядок сертифікації і допуску повітряних суден до експлуатації є однією з найважливіших складових державного регулювання діяльності авіації України для забезпечення належного рівня безпеки авіації.

Література

1. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV (зі змінами від 05.10.2016) // Відомості Верховної Ради України: офіційне видання від 03.10.2003 р. – № 40.

2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI (зі змінами від 28.12.2015) // Відомості Верховної Ради України: офіційне видання від 09.12.2011 р. – № 48.

УДК 349:331:656.7(043.2)

Хоменко Д. А., Шустур Є. О., студенти,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Вишновецька С. В., д.ю.н., доцент

ПРОБЛЕМА ТРУДОВОЇ ДИСКРИМІНАЦІЇ ПРАЦІВНИКІВ АВІАЦІЙНОЇ СФЕРИ: СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ ВИРІШЕННЯ

В Україні досить поширеним явищем стало укладання письмових трудових контрактів в транспортній сфері, зокрема в авіації та залізниці. Роботодавці фактично примушують працівників підписувати такий контракт, положення якого несуть скоріш негативні наслідки, ніж позитивні. Забуваючи, що трудовий контракт може бути укладений тільки з певними категоріями співробітників.

Головна соціальна небезпека трудового контракту полягає в тому, що він містить строковий характер. Саме ця ознака являється «дискримінаційною» по відношенню до працівника і дає значні переваги роботодавцю, особливо, якщо мова йде про короткострокові контракти (1-3 роки). Аналізуючи практику трудових правовідносин, основною