

акціонеру чи третій особі в акціонерному товаристві (у такому разі корпоративні відносини припиняються лише стосовно нього), перетворення господарського товариства на товариство з одним учасником внаслідок виходу всіх інших із його складу, перетворення такого товариства на приватне підприємство тощо [3, с. 37].

Таким чином, слід зробити певний висновок, а саме: корпоративні відносини – це складне юридичне явище, сутність якого трактується у юридичній літературі по-різному, а тому єдності серед науковців так і не досягнуто. Однак, зауважуємо, що корпоративні відносини включають в себе майновий, немайновий та організаційний характер. Крім того, здійснюючи доктринальний аналіз, ми все ж таки схильні до позиції, що корпоративні відносини мають цивільно-правову природу.

Література

1. Ганзицька Т. С. Поняття та зміст корпоративних правовідносин [Електронний ресурс] / Т. С. Ганзицька, В. В. Гапонов // Юридичний науковий електронний журнал. – 2017. – Режим доступу: http://lsey.org.ua/2_2017/13.pdf.

2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

3. Колосов Р. Поняття та зміст корпоративних правовідносин: теоретико-правовий аспект / Р. Колосов // Підприємництво, господарство і право. – 2017. – № 8. – С. 35-38.

4. Корягіна Т. В. Деякі аспекти правового регулювання корпоративних відносин в Україні / Т. В. Корягіна // Інвестиції: практика та досвід. – 2009. – № 3. – С. 33-36.

УДК 343.156(043.2)

Євтєєв І. В., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Мамотенко Д. Ю., к.е.н., доцент,
Інститут управління та права,
Запорізький національний технічний університет, м. Запоріжжя

РОЛЬ СУСПІЛЬНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ В ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ АВІАЦІЇ ЗАГАЛЬНОГО ПРИЗНАЧЕННЯ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Однією із суттєвих особливостей правового регулювання авіації в країнах Західної Європи та США є участь у нормотворчому

процесі неурядових суб'єктів. Коло зазначених суб'єктів включає представників великих авіаційних підприємств, суспільних організацій та об'єднань, національних федерацій та спілок фахівців та пілотів.

Досить цікавим у зазначеному контексті є досвід європейських країн. Приміром, у Німеччині Федеральне міністерство транспорту наділило повноваженнями щодо оцінки льотної придатності та сертифікації деяких категорій повітряних суден (ультралайтів) федерацію надлегких повітряних суден (скорочено нім. DULV). DULV наділяється повноваженнями щодо видачі: сертифікатів типу та сертифікатів льотної придатності для надлегких повітряних суден на оплатній основі. Подібна директива використовується також в Чехії та в інших країнах.

Досить розповсюдженою є практика залучення до законотворчої практики авіаційних експертних організацій, які об'єднують найкращих експертів з усієї країни. Приміром, у ФРН до оцінки льотної придатності легкої категорії повітряних суден самостійної споруди в якості експертної організації залучено «Асоціацію Оскара Урсинуса» (Oskar Ursinus Vereinigung: OUV). Зазначена асоціація включає більш ніж 1000 членів з усієї Німеччини, більшість з них здійснюють польоти на саморобних літаках [1]. Процедура оцінки та видачі посвідчення льотної придатності для окремого екземпляру повітряного судна включає декілька етапів: експерту оцінку, проведення наземних і льотних випробувань з метою оцінки відповідності встановленим вимогам, перевірку та уточнення експлуатаційної документації та ін. В ряді інших європейських країн також існує подібна практика.

Цікавим є приклад правового регулювання надлегких повітряних суден в США, зокрема видача сертифікатів льотної придатності для надлегких спортивних літальних апаратів — LSA (Light-Sport Aircraft). Для цієї категорії повітряних суден використовуються спеціальні вимоги, які в США називають консенсус-стандартами (Consensus Standards) [2]. Випробування, що стосуються відповідності LSA встановленим стандартам, розробник проводить самостійно. Повноваження щодо видачі сертифікатів льотної придатності для цієї категорії літальних апаратів покладено на Федеральну авіаційну адміністрацію США. Для прийняття позитивного рішення про видачу сертифікату необхідне наступне: декларація виробника про відповідність надлегкого спортивного апарату встановленим вимогам та висновки експерта з льотної придатності. Для зазначеної категорії АЗП сертифікат типу не потрібний, а сертифікат льотної придатності на екземпляр LSA

видається Федеральною авіаційною адміністрацією США (Federal Aviation Administration - FAA) [3].

Цікаво, що повноваження пов'язані з оглядом, випробуванням та оглядом деталей літальних апаратів або повітряних суден, з метою надання дозволів на льотну придатність FAA покладає на приватних осіб - експертів, зокрема FAA DAR (Designated Airworthiness Representative) (представник призначеної льотної придатності) та FAA DER (Designated Engineering Representative) (призначений технічний представник) [2]. Фахівці FAA відповідають за визначення того, що літаки, авіаційні двигуни або деталі, подані ними, відповідають затвердженому типу конструкції, знаходяться в стані безпечної експлуатації і відповідають будь-яким іншим встановленим вимогам. Вони також несуть відповідальність за повноту, точність і обробку всіх офіційних документів і документів.

Призначені представники з льотної придатності (DAR) реалізують свої повноваження у напрямку або технічного обслуговування та виробництва. В першому випадку йдеться про особу, яка має сертифікат механіка з рейтингом планера і силової установки (A & P), або особу, яка має сертифікат ремонту і працює на ремонтній станції, яка відповідає конкретним кваліфікаційним вимогам. Призначений представник з льотної придатності (DAR) стосовно виробництва має володіти аеронавігаційними знаннями і досвідом в області виготовлення літаків і відповідає певним кваліфікаційним вимогам.

Призначений інженерний представник (DER) - це фізична особа, що має інженерний ступінь або його еквівалент, та володіє необхідними технічними знаннями і досвідом і відповідає певним кваліфікаційним вимогам.

Зазначеним експертам надано дозвіл не тільки на виконання певних функцій сертифікації від імені FAA, а й на видачу сертифікатів льотної придатності на певні повітряні судна. Ці дозволи надаються на підставі знань та досвіду людей у конкретній галузі авіації, таких як виробництво літаків, авіаційне машинобудування або експлуатація літальних апаратів.

Отже, досвід зарубіжних країн свідчить про те, що до правового регулювання варто залучати представників неурядових організацій. Корисним для України слід вважати досвід Європейських країн, зокрема Німеччини, де до процесу видачі сертифікатів залучено OUV та DULV, які мають повноваження щодо оцінки льотної придатності легкої категорії повітряних суден.

Література

1. Никитин И. Опыт сертификации ВС АОН / И. Никитин // Авиация общего назначения: научно-технический журнал. – Х., 2016. – № 11. – С. 34-37.
2. Офіційний сайт Міністерства транспорту США / Federal Aviation Administration [Online]. Available: <https://www.faa.gov/>.
3. Зарубіжний досвід правового регулювання авіації загального призначення / В. О. Зуєва, В. Б. Череватюк // Юридичний вісник «Повітряне і космічне право». – 2013. – № 2. – С. 10-14.

УДК 349.2:629.7(043.2)

Заїка В. П., Кухар Р. В., студенти,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Белуга Ю. М., старший викладач

СОЦІАЛЬНИЙ ЗАХИСТ АВІАЦІЙНОГО ПЕРСОНАЛУ

Регулювання трудових відносин та діяльності в авіаційній сфері здійснює Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. У розділі 5 «Авіаційний персонал» міститься поняття авіаційного персоналу; умови сертифікації і допуску авіаційного персоналу до авіаційної діяльності; загальні положення підготовки, перепідготовки і підвищення кваліфікації авіаційного персоналу. Розділ 6 «Екіпаж повітряного судна» містить поняття екіпажу повітряного судна, права членів екіпажу цивільного повітряного судна та обов'язки експлуатанта щодо їх забезпечення, визначення командира повітряного судна, права командира цивільного повітряного судна [3].

Проте, на нашу думку, ні поняття авіаційного персоналу, ні поняття екіпажу повітряного судна не визначають поняття «працівник повітряного транспорту» та його трудові відносини і соціальний захист. Саме трудові відносини і соціальний захист працівників авіаційної сфери забезпечуються статтею 53 Повітряного кодексу України, і не менш важливим є Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р., який у ст. 17 визначає, що трудові відносини, соціальний захист і дисципліна праці працівників транспорту регулюються Кодексом законів про працю України [1], іншими законодавчими актами України, статутами (положеннями) про дисципліну працівників окремих видів транспорту, що затверджуються Кабінетом Міністрів України за погодженням із відповідними профспілковими органами. При цьому