

Присяжний Н. В., студентка,
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. Предметом договору найму може виступати повітряне судно. Проте поняття повітряного судна є досить широким. Одне з визначень повітряного судна наводиться у п. 79 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України (далі – ПК України), 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 [1, с. 312].

Повітряні судна поділяються на цивільні та державні. Повітряне судно є державним, якщо воно застосовується у військовій, митній та прикордонній службі, службі цивільного захисту, в органах внутрішніх справ. Вважаймо, що і цивільні, і державні судна, можуть бути предметом договору найму, оскільки на нормативному рівні не встановлено обмежень щодо можливостей передачі цих суден в оренду.

Повітряні судна, які відносяться до бойової та спеціальної військової техніки, не можуть перебувати у власності громадян, громадських об'єднань, міжнародних організації та юридичних осіб інших держав на території України. Слід зауважити наступне, що у нормативних актах немає жодної згадки про те, що вищесказані об'єкти не можуть перебувати у користуванні фізичних і юридичних осіб, тобто вони теж можуть бути предметом договору найму транспортного засобу.

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 ж, в свою чергу, зумовлює вимоги щодо кількості осіб, які необхідні для експлуатації повітряного судна певного виду, зокрема, надлегке або легке повітряне судно містить максимум два місця, включаючи пілота [2, с. 216].

Натомість літак для обслуговування потребує екіпажу в кількості, визначеній технічними характеристиками, а це може становити від трьох до десятків осіб. Тому висновком цього є те, що надлегким та легким повітряними суднами може керувати і сам орендар – фізична особа, яка має

свідоцтво пілота, дотримуючись при використанні повітряного судна і публічно – правових норм щодо безпеки використання повітряного простору; орендар – юридична особа також за наявності осіб, які мають свідоцтво пілота (уклавши з ними трудовий чи цивільно – правовий договір), може використовувати самостійно вищесказані повітряні судна. Натомість використання літака (в тому числі на умовах оренди) можливе лише за наявності статусу експлуатанта.

На мою думку, орендарем повітряного судна можуть 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). Слід виокремити те, що в даних правовідносинах орендар не наділений специфічним статусом.

Використання повітряного судна наділене рядом особливостей. Ці особливості зумовлені тим, що використання певних видів повітряних суден без екіпажу є неможливим. 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, в тому числі і повітряних суден [2, с. 231].

Виділяють різні види оренди залежно від того, чий екіпаж обслуговуватиме орендоване повітряне судно. Зокрема, за цим критерієм розрізняють наступні види договору оренди повітряного судна: суха, мокра та комбінована [3, с. 672].

«Суха» оренда (Dry – lease) – це оренда повітряного судна без екіпажу орендодавця з метою експлуатації повітряного судна на підставі Сертифіката експлуатанта - орендаря. У цьому разі видача Сертифіката експлуатанта в Україні здійснюється згідно з Правилами сертифікації експлуатантів.

«Мокра» оренда (Wet – lease) – це оренда повітряного судна з екіпажем експлуатанта, який здає в оренду повітряне судно з метою експлуатації повітряного судна на підставі Сертифіката експлуатанта – орендодавця.

«Комбінована» оренда (Damp – lease) – це оренда повітряного судна за умов, коли екіпаж складається з льотного персоналу орендодавця і орендаря, при цьому експлуатація повітряного судна на підставі Сертифіката експлуатанта - орендодавця. Також заслуговує на увагу такий різновид оренди повітряного судна, за яким відбувається взаємний обмін повітряними суднами на певний строк взаємна оренда.

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.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Цивільний кодекс України: станом на 1 вересня 2014 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2014. – № 40-44. – Ст. 356.
3. Цивільний кодекс України: Коментар / За заг. ред. Є. О. Харитонова, О. М. Калітенко. – Одеса: Юридична література, 2013. – 1112 с.

УДК 349.2 (043)

Розводовська М. А., студентка,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Троцюк Н. В., старший викладач

ТРУДОВА ДИСКРИМІНАЦІЯ ПРАЦІВНИКІВ У СФЕРІ АВІАЦІЇ

Конституція України проголошує державу правовою, а найвищою цінністю – людину, її права і свободи. Важливою гарантією реалізації прав є проголошення принципу їх рівності незалежно від будь-яких обставин, адже сьогодні значного поширення набула дискримінація, особливо у сфері авіації.

Проблема дискримінації у трудових правовідносинах піднімалася в працях науковців: Н. Болотіної, В. Венедиктової, О. Дашковської, О. Дуюнової, І. Лагутіної, П. Пилипенка, О. Ярошенка та інших. Утім залишається малодослідженою проблема дискримінації працівників у сфері авіації. На національному рівні немає належної нормативної підтримки заборони дискримінації у сфері праці як загалом, так і в сфері цивільної авіації, зокрема.

Згідно п. 2 ч. 1 ст. 1 Закону України «Про засади запобігання та протидії дискримінації в Україні» від 06.09.2012 № 5207-VI, дискримінація – ситуація, за якої особа та/або група осіб за їх ознаками раси, кольору шкіри, політичних, релігійних та інших переконань, статі, віку, інвалідності, етнічного та соціального походження, громадянства, сімейного та майнового стану, місця проживання, мовними або іншими ознаками, які були, є та можуть бути дійсними або припущеними (далі – певні ознаки), зазнає обмеження у визнанні, реалізації або користуванні правами і свободами в будь-якій формі, встановленій цим Законом, крім випадків, коли таке обмеження має правомірну, об’єктивно обґрунтовану мету, способи досягнення якої є належними та необхідними [1].