

перевезень в Україні та світі [2].

За останні роки поступово розпочався процес адаптації українського законодавства у сфері авіаційної галузі до європейських стандартів. Разом з експертами Європейського контролю (ЄК) Українська авіаційна влада розробила паспорт проекту «Забезпечення безпеки польотів в Україні», який став першим проектом в Україні, що реалізовуватиметься у рамках технічної та експертної допомоги за програмою Європейського Союзу «TWINNING».

Враховуючи задекларований курс України на інтеграцію до Європейського Союзу, пріоритетним повинно стати впровадження заходів по адаптації нормативно-правової бази авіаційного транспорту України відповідно до стандартів ЄС.

Таким чином, на сьогодні існують певні прогалини у сфері правового регулювання авіаційних підприємств. Українське законодавство не досить чітко відповідає європейським нормам, що і є основною загрозою для безпечних польотів від українських перевізників. Тому, одним із перших завдань для вдосконалення законодавства у сфері цивільної авіації є прийняття нової редакції європейських стандартів в галузі цивільної авіації, якими повинно бути врегульовані питання, пов'язані з професійною підготовкою персоналу, забезпеченням організації та виконанням польотів, забезпеченням льотної придатності повітряних суден, формуванням корпоративної культури експлуатанта.

Література

1. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_038

2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3393-17/page6>

УДК 34:656.7.076.3/4(043.2)

Піденко Д. О., студент,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Жмур Н. В., к.ю.н.

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОРЕНДИ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

Найм (оренда) повітряного судна містить ряд особливостей порівняно із загальними положеннями про найм транспортних засобів. 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, 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].

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. У багатьох нормативно-правових актах слова «власник», «орендар», «експлуатант» вживаються в одному переліку, як синоніми, проте це не зовсім вірно, оскільки експлуатант може бути або власником, або орендарем.

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.

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, у 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].

Якщо узагальнити поняття «експлуатант», можна стверджувати, що експлуатант – це суб'єкт авіаційної діяльності, який є власником або наймачем повітряного судна (суден), та який здійснює експлуатацію повітряного судна або пропонує свої послуги в цій галузі.

Чинне законодавство України, надаючи можливість будь-кому укласти договір найму повітряного судна, надає право використовувати орендоване повітряне судно для повітряних перевезень виключно особі, яка володіє статусом експлуатанта. Зокрема, положення про це міститься у ст. 59 ПК України, де зазначено, що повітряні перевезення можуть здійснюватися повітряним перевізником, який має права експлуатанта авіаційної техніки. Також ознакою повітряних перевезень є те, що вони здійснюються на комерційній основі, тобто фактично є підприємництвом. А підприємництво – це діяльність, яка здійснюється систематично. Тому для того, щоб систематично експлуатувати повітряні судна, в тому числі на умовах найму, слід мати статус експлуатанта.

Виділяють різні види оренди залежно від того, чий екіпаж обслуговуватиме орендоване повітряне судно. Зокрема, за цим критерієм можна виділити такі види договору оренди повітряного судна: суха, мокра

та комбінована.

«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 мають певне закріплення і місце в законодавстві України. Водночас немає системного правового регулювання цих відносин а у ПК України взагалі відсутні відповідні норми, які повинні стати базовими для регулювання відносин найму повітряного судна. Велика кількість положень чинного законодавства містяться у підзаконних нормативно-правових актах, які нерідко по різному врегульовують відносини найму повітряного судна, а часто прямо суперечать вимогам цивільного законодавства, через що виникають прогалини на колізії, які потрібно закріпити і врегулювати внесенням змін до чинного законодавства.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Цивільний кодекс України від 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.