

Compensation for damage - the contract may contain conditions for compensation for the damage that the aircraft may cause to third parties. Ownership rights - the rights and obligations of the owner and the lessee about the aircraft may be defined in the contract.

Thus, it can be concluded that the features of air transport leasing contracts can include various aspects such as financial, technical, legal and operational. For example, an air transport leasing contract may specify such terms as rent, terms of the contract, terms of use of the aircraft, responsibility for maintenance and repair, compensation for damage, etc. Other features of air transport leasing agreements include such aspects as requirements for aircraft insurance, verification of documentation for the aircraft, compliance of the aircraft with aviation industry safety standards, and ensuring compliance with the rules and legislation of the respective country of registration of the aircraft. In addition, the air transport leasing contract may take into account other aspects that depend on the specifics of the specific agreement and the contract participants. Therefore, when concluding and executing an air transport leasing contract, it is necessary to take into account various aspects that are specific to this type of agreement.

References

1. Трофімова О.В. Правове регулювання лізингової діяльності в Україні. Київ: КИТ, 2005. 216 с.

2. Ментух Н.Ф. Історія розвитку лізингових відносин в Україні. *Актуальні проблеми реформування системи законодавства України*: матер. міжн. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 29-30 січ. 2016 р.). Запоріжжя: Запорізька міська громадська організація «Істина». 2016. С. 47-50.

3. Лізинг для початківців, або як авіакомпанії орендують літаки для польотів. URL: https://www.avianews.com/interestingaviation/2022/10/02/how_do_airlines_lease_airplanes/

УДК 349.6 (043.2)

Поліщук І.В., старший викладач,
Гончар В.О., здобувач вищої освіти
першого (бакалаврського) рівня,
Національний транспортний університет, м. Київ, Україна

СЕРТИФІКАЦІЯ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Сфера спільного авіаційного сектору між Європейським Союзом та деякими третіми країнами спрямована на розширення європейських авіаційних правил, включаючи вимоги безпеки. Відкриття спільного

ринку повітряного транспорту та поступова координація законодавчих та нормативних актів поєднуються із запровадженням технічної допомоги для підтримки держав-членів у поетапному здійсненні необхідних заходів.

12 жовтня 2021 р. було підписано Угоду про спільний авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом, яка була ратифікована Верховною Радою України 17 лютого 2022 р. «Угода передбачає уніфікацію ринку повітряного транспорту в Україні та Європейському Союзі, що сприятиме більш ефективному використанню ринку повітряного транспорту та поліпшенню якості послуг, розвиватиме транзитний потенціал України, інтегруватиме його в європейську авіаційну структуру та зміцнюватиме авторитет України як європейської авіаційної країни» [1, с. 20]. Ця Угода заснована на принципах третіх країн, які не є членами ЄС (в т.ч. і Україна), але прийняли все законодавство ЄС про цивільну авіацію, особливо щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, транспортних обов'язків авіаперевізника, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Угода вимагає прийняття європейських стандартів щодо безпеки польотів та відповідного рівня обслуговування повітряних суден. Разом з тим, Угода передбачає виконання усіх без винятку положень регламентів, директив та рішень, що стосуються питання сертифікації та визнання сертифікації повітряних суден.

Положення щодо сертифікації та визнання сертифікації прямо не передбачені у тексті Угоди, але у Додатку 1 до Угоди міститься перелік актів ЄС, які мають використовуватися державами-учасниками Угоди [2]. Одним з основних таких авіаційних актів ЄС (в т.ч. щодо сертифікації) є Регламент ЄС № 216/2008 про загальні правила у галузі цивільної авіації, відповідно до статті 3 якого «сертифікація» означає будь-яку форму визнання того, що продукт, частина або пристрій, організація чи особа відповідає належним вимогам, включаючи положення Регламенту та правилам з його впровадження, а також видачу належного сертифікату, що засвідчує таку відповідність. «Сертифікат» означає будь-яке схвалення, ліцензію або інший документ, що виданий в результаті сертифікації» [3]. Іншим актом є Регламент Комісії ЄС № 748/2012 про правила з реалізації процедури сертифікації літальних апаратів та пов'язаних з ними виробів, деталей та приладів стосовно їх придатності для льотної експлуатації та впливу на навколишнє середовище.

Регламентами визначено, що відповідність повітряного судна, зареєстрованого в Договірній Державі, продуктам, частинам та обладнанню, встановленому на ньому, визначається відповідно до таких положень:

1) виріб повинен мати сертифікат типу. Якщо заявник довів, що товар відповідає основі сертифікації типу, а виріб не має наступних

характеристик або характеристик, видається сертифікат типу та доказ про зміну сертифікату типу, включаючи додатковий сертифікат типу що не є безпечним. Сертифікат типу охоплює виріб, включаючи всі деталі та обладнання, встановлене на ньому;

2) частинам та пристроям може бути надано особливі сертифікати, якщо доведено, що вони відповідають детальним умовам льотної придатності, встановленим для забезпечення відповідності основним вимогам;

3) кожному літальному апарату видається окремий сертифікат льотної придатності, якщо буде доведено, що він відповідає конструкції типу, схваленій сертифікатом типу та відповідні документи, інспекції та випробування свідчать про те, що стан літального апарату гарантує безпеку експлуатації;

4) сертифікат льотної придатності діє доки його не буде призупинено, скасовано чи припинено та доки літальний апарат обслуговують відповідно до основних вимог [2].

Питання визнання сертифікації врегульовано статтею 11 Регламенту, яка визначає, що «держави-учасниці без додаткових вимог чи оцінки визнають сертифікати, видані відповідно вимог Регламенту. Якщо первинне визнання стосується конкретної потреби чи потреб, будь-яке подальше визнання охоплюватиме лише цю саму потребу чи потреби» [3]. Сертифікати, які не можуть бути видані відповідно до положень Регламенту, можуть бути видані на підставі відповідних положень національного законодавства. Тому далі стаття 12 Регламенту регулює питання визнання сертифікатів, виданих третьою країною, якщо це передбачено в угоді про взаємне визнання між Співтовариством та цією третьою країною. Додатками до Угоди між Україною та ЄС про спільний авіаційний простір передбачено підзвітність України щодо проведення сертифікації Європейському агенству з безпеки польотів, однак зазначено, що самі сертифікати мають видаватися національними органами України. У зв'язку з чим в Україні прийняті та застосовуються відповідні Авіаційні правила (Частина 21).

Література

1. Васишин Х.В. Гармонізація законодавства України з правом ЄС в галузі цивільної авіації. Київ, 2021. 64 с. URL: <https://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/52030/1/%.pdf> (дата звернення: 15.04.2023).

2. Acquis ЄС у сфері цивільної авіації та перспективи адаптації законодавства України у світлі підписання та набуття чинності Угоди про спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/go/3007-20> (дата звернення: 15.04.2023).

3. Regulation № 216/2008 of the European Parliament and of The Council / The official site of EU. URL: [LexUriServ.do\(europa.eu\)](http://LexUriServ.do(europa.eu)) (дата звернення: 15.04.2023).