

УДК 347.453.6

Л.Л. ТАРАСЕНКО, Львівський національний університет імені Івана Франка

ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ НАЙМУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Ключові слова: найм, оренда, транспортний засіб, договір, повітряне судно, експлуатант, орендар

Найм (оренда) повітряного судна містить ряд особливостей порівняно із загальними положеннями про найм транспортних засобів. Проте в науковій літературі практично не висвітлюється ця проблематика – автори зазвичай лише коментують відповідні положення про найм транспортних засобів, які містяться у ЦК України, згадуючи при цьому, що повітряне судно також може бути предметом договору найму транспортного засобу [1, с.398; 2, с.680; 3, с.637]. Монографічні праці з даної проблематики також відсутні, тому відносини найму повітряного судна є актуальними для наукового дослідження. Метою цієї статті є здійснення аналізу правових норм, які регулюють порядок передання повітряного судна в користування, визначають правовий статус сторін договору найму повітряного судна, визначають особливості користування повітряним судном, здійснення аналізу теоретичних позицій і судової практики, а також висунення пропозицій для усунення суперечностей правового регулювання цих відносин. Зокрема, її новизна міститься в пропозиціях до чинного законодавства України щодо визначення переліку державних повітряних суден, які можна передавати в оренду, стосовно правового статусу орендаря повітряного судна, щодо чинності договору найму повітряного судна в разі порушення орендарем публічно-правових норм тощо.

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 від 19.05.2011 р. (далі – ПК України від 19.05.2011 р.), 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. Подібне визначення містилося і у ч.2 ст.15 Повітряного кодексу України від 04.05.1993 р. (який втратив чинність з 16.09.2011 р.). Також такі ж визначення дублюються у багатьох підзаконних нормативно-правових актах, які регулюють різні види відносин у сфері авіації та авіаційних перевезень (сертифікація експлуатантів, безпека польотів, правила експлуатації повітряних суден тощо).

Повітряні судна поділяються на цивільні та державні. Саме таку класифікацію повітряних суден містить ПК України від 19.05.2011 р. Цивільне повітряне судно – це повітряне судно, що не належить до державних повітряних суден (п.103 ч.1 ст.1 ПК України від 19.05.2011 р.). Повітряне судно є державним, якщо воно застосовується у військовій, митній та прикордонній службі, службі цивільного захисту, в органах внутрішніх справ (п.31 ч.1 ст.1 ПК України від 19.05.2011 р.). Вважаємо, що і цивільні, і державні повітряні судна, можуть бути предметом договору найму, оскільки на нормативному рівні не встановлено обмежень щодо можливості 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 організацій та юридичних осіб інших держав на території України. Проте у нормативних актах немає жодної згадки про те, що вищезазначені об'єкти не можуть перебувати у користуванні фізичних чи юридичних осіб, тобто вони теж можуть бути предметом договору найму транспортного засобу.

Більше того, у п.3.1.4 Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації

від 31.01.2006 р. № 67, зазначено, що державне повітряне судно може бути зареєстровано в державному реєстрі цивільних повітряних суден України, якщо воно орендується юридичною або фізичною особою України у відповідних міністерств та на період оренди переводиться до категорії цивільних повітряних суден. Таким чином, законом допускається оренда державного повітряного судна. Проте на законодавчому рівні слід визначити, які державні повітряні судна можна передавати в оренду фізичним чи юридичним особам. Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 25.07.2000 р. № 1171 «Про затвердження переліку видів господарської діяльності, здійснення якої дозволяється військовим частинам Збройних Сил» військові частини мають право здавати в оренду повітряні транспортні засоби, але вищезазначена постанова не містить переліку цих повітряних транспортних засобів.

Однак крім вищезазначеної класифікації повітряних суден існує також поділ повітряних суден і за іншими критеріями, що має значення для укладення договору найму (оренди) та для безпосереднього використання повітряного судна.

Зокрема, класифікація повітряних суден здійснюється на підставі встановлених основних характеристик, наприклад: літак, вертоліт, планер тощо.

Крім того, повітряні судна поділяють на легкі, дуже легкі та надлегкі повітряні судна. Про ці види повітряних суден йдеться в Правилах реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджених наказом Державіаслужби від 31.01.2006 р. № 67, в Правилах видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 07.12.1998 р. № 486 та в інших нормативно-правових актах. Такий поділ повітряних суден також впливає на умови їх використання за договором найму.

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

Натомість літак для обслуговування потребує екіпажу в кількості, визначеній технічними характеристиками, а це може становити від трьох до кілька десятків осіб. Тому надлегкими та дуже легкими повітряними суднами може керувати і сам орендар – фізична особа, яка має свідоцтво пілота, дотримуючись при використанні повітряного судна і публічно-правових норм щодо безпеки польотів, використання повітряного простору тощо; орендар – юридична особа також за наявності осіб, які мають свідоцтво пілота (уклавши з ними трудовий чи цивільно-правовий договір), може використовувати самостійно вищезазначені повітряні судна. Натомість використання літака (в тому числі на умовах оренди) можливе лише за наявності статусу експлуатанта.

Вищезазначене зумовлює необхідність дослідити детальніше правовий статус сторін за договором найму повітряного судна.

Фактично немає суперечностей та колізій щодо правового статусу орендодавця, оскільки відповідно до загальних положень про найм ним може бути власник речі або інша особа, уповноважена на укладення договору найму. Лише в одному підзаконному нормативному акті міститься визначення орендодавця повітряного судна. Зокрема, у Положенні про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден, затвердженому наказом Державіаслужби від 30.12.2005 р. № 995, зазначено, що орендодавець повітряного судна – це фізична або юридична особа, власник або представник власника повітряного судна, що здається в оренду (аб.18 п.1.4 Положення). В інших підзаконних актах, які регулюють відносини найму повітряного судна, спеціальних вимог до орендодавця не міститься взагалі. Напри-

клад, в Інструкції про порядок передачі в оренду повітряних суден авіакомпаній та авіапідприємств державної форми власності та відкритих акціонерних товариств (ВАТ), всі акції яких або їх частка перебувають у державній власності, яка, як зазначено в п.1.2, встановлює основні вимоги до суб'єктів оренди при передачі та використанні в оренді повітряних суден, що занесені до державного реєстру цивільних повітряних суден України, насправді жодних вимог до суб'єктів оренди повітряного судна не встановлює.

Фактично вказана Інструкція визначає порядок отримання дозволу орендодавцем від Укравіатрансу на передачу належних їм повітряних суден в оренду і використовується посадовими особами Укравіатрансу в процесі здійснення ними їх повноважень щодо надання вищезазначеного дозволу.

Таким чином, немає потреби детально зупинятися на характеристиці орендодавця повітряного судна, оскільки в даних правовідносинах він не наділений специфічним статусом.

Щодо правового статусу орендаря повітряного судна існує набагато більше спірних моментів. Водночас, в науковій літературі ніхто з авторів детально не зупиняється на характеристиці правового статусу орендаря повітряного судна, натомість широко висвітлюються правовий статус повітряного перевізника без конкретизації – чи перевізник є власником чи орендарем повітряного судна [3, с.762; 4, с.204; 5, с.579; 6, с.337]. Але це не свідчить про те, що у відносинах найму повітряного судна правовий статус орендаря не містить суперечностей.

У ПК України від 19.05.2011 р. не міститься спеціальних вимог до орендаря. У підзаконних актах міститься більш детальне регулювання правового статусу орендаря. Зокрема, у Положенні про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден, затвердженому наказом Державіаслужби від 30.12.2005 р. № 995, зазначено, що орендар – це фізична або юридична особа, яка за договором оренди взяла повітряне судно у тимчасове платне користування (аб.17 п.1.4 Поло-

ження). Інше визначення орендаря міститься в Правилах реєстрації цивільних повітряних суден, затверджених наказом Державіаслужби від 31.01.2006 р. № 67. Зокрема, відповідно до аб.29 п.1.5 цих Правил орендар повітряного судна – це юридична або фізична особа, яка орендує повітряне судно для здійснення підприємницької та іншої діяльності.

Проаналізувавши Правила сертифікації експлуатантів, затверджених наказом Державіаслужби від 20.09.2005 р. № 684, можна зробити висновок, що орендар може мати статус експлуатанта (п.8.2 цих Правил).

Отже, як бачимо, в багатьох нормативно-правових актах по-різному визначаються вимоги до орендаря і при цьому всі визначення наголошують на певні ознаки, характерні для орендаря. Проте слід внести певну чіткість в регулювання цих відносин та визначити, хто може бути орендарем, оскільки на даний час не зовсім зрозуміло, чи може, наприклад, будь-яка фізична чи юридична особа бути орендарем повітряного судна, чи вона обов'язково повинна наділятися статусом експлуатанта або заключати з експлуатантом відповідний договір на експлуатацію (обслуговування) повітряного судна.

На нашу думку, орендарем повітряного судна може 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).

В даному випадку 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.

Отож, орендарі є суб'єктами авіаційної діяльності, поряд з власниками і експлуатантами. Такий висновок можна зробити з аналізу п.1.1 Положення про реєстрацію цивільних повітряних суден. 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. Зокрема, відповідно до п.6.1.4 Правил сертифікації експлуатантів експлуатанту, який пропонує авіаційні послуги, потрібно бути власником (чи мати в оперативному управлінні) не менш як одного повітряного судна транспортної категорії або бути користувачем одного повітряного судна транспортної категорії на підставі договору про довгострокову, не менш ніж 3 роки, оренду повітряного судна.

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. Таке ж визначення міститься і у аб.16 п.1.5 Правил реєстрації цивільних повітряних суден. Отже, 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. Статус експлуатанта засвідчується сертифікатом. Сертифікат експлуатанта – це юридичний документ, який дозволяє експлуатанту виконувати певні комерційні повітряні перевезення. Це визначення сертифікату міститься у ч.20 п.1.4 Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден.

Натомість орендар – це особа, яка є стороною в договорі найму (оренди) повітряного судна, тобто яка бере повітряне судно в користування за плату на певний строк. Договір може бути укладений з метою здійснення польотів в особистих цілях, для здійснення систематичних повітряних перевезень або для іншої мети – використання для будь-яких цілей, в тому числі ті, які не передбачають здійснення польотів. Проте в останньому випадку можна дискутувати щодо правової природи такого договору – зокрема чи це буде найм транспортних засобів, чи звичайний найм.

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.

У зв'язку з цим у Положенні про експлуатацію контрактних повітряних суден навіть неодноразово вживається поняття «експлуатант – орендар», тим самим підкреслюючи, що для використання повітряного судна необхідно набути статус експлуатанта. Правовий статус експлуатанта визначається Правилами сертифікації експлуатантів, затверджених наказом Державіаслужби від 20.09.2005 р. № 684. Таким чином, орендарем повітряного судна може бути або юридична особа, або дієздатна фізична особа.

Використання повітряного судна наділене рядом особливостей. Ці особливості зумовлені тим, що використання певних видів повітряних суден без екіпажу є неможливим. У зв'язку з цим сторони в договорі найму повітряного судна певного виду (зазвичай великі літаки, які здійснюють комерційні повітряні перевезення) повинні обов'язково обумовити умову про екіпаж, який обслуговуватиме повітряне судно. Крім того, зважаючи на характер використання повітряного судна, воно може використовуватися як в межах України, так і поза її межами.

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. Крім того, правовий статус

екіпажу повітряного судна та взаємовідносини експлуатанта та екіпажу визначаються розділом 8 ПК України від 19.05.2011 р. Варто відзначити, Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден виділяє 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 оренда.

«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 й орендаря, при цьому експлуатація повітряного судна здійснюється на підставі Сертифіката експлуатанта-орендодавця.

В разі найму повітряного судна без екіпажу орендоване повітряне судно повинно бути внесено до сертифікату експлуатанта наймача. На нашу думку, у таких випадках наймодавець несе відповідальність лише за передавання повітряного судна наймачеві у стані, який обумовлений в договорі. Натомість відповідальність за експлуатацію повітряного судна та наслідки цієї експлуатації покладається на наймача.

Слід звернути увагу також на те, що орендар повітряного судна, який має статус експлуатанта, повинен отримати дозвіл на експлуатацію контрактного повітряного судна в Укрavia-транс. Про це зазначено у Положенні про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден, зокрема у п.2.1 Положення вказано, що експлуатація повітряного судна,

повинна здійснюватись за умови видачі експлуатанту відповідного Дозволу на експлуатацію контрактного повітряного судна.

Більше того, наступні норми Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден щодо оренди повітряного судна є досить суперечливими. Зокрема, відповідно до п.2.2 цього Положення договори (контракти) оренди/фрахтування/обміну повітряного судна повинні містити положення про припинення дії такого договору в разі прийняття Укрavia-трансом рішення про припинення дії Дозволу. Ця норма дає підстави стверджувати, що в договорі найму повітряного судна обов'язково повинна бути умова про припинення договору в разі скасування Укрavia-трансом дозволу на експлуатацію повітряного судна орендарем. Водночас вищезазначене Положення не визначає правові наслідки недотримання цієї вимоги. На нашу думку, відсутність в орендаря дозволу на експлуатацію повітряного судна не впливає на чинність договору найму, а має значення лише для можливості орендаря використовувати повітряне судно. Тобто орендар не зможе в цей час користуватися орендованим повітряним судном, поки не відновить дозвіл на його експлуатацію. А скасування цього дозволу під час дії договору найму в жодному разі не повинно впливати на чинність договору найму, зокрема бути підставою для його припинення. Сторони в договорі можуть передбачити таку умову, якщо дійдуть згоди щодо неї, але, на нашу думку, вона не є істотною з огляду на норми цивільного законодавства.

Також сторони договору оренди повітряного судна повинні узгоджувати з Укрavia-трансом усі зміни і доповнення, які вносяться до договору і стосуються вимог безпечної експлуатації повітряного судна. Про це зазначено у п.2.3 Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден. На нашу думку, ця норма не відповідає положенням ЦК України щодо укладення та змісту цивільно-правового договору.

Договір найму повітряного судна регулює відносини між сторонами договору,

тобто врегульовує приватні відносини. Натомість положення щодо безпечної експлуатації повітряних суден (вимоги, нормативи тощо) встановлюються спеціально уповноваженим органом державної влади, і ці норми є публічно-правовими. Нагляд за дотриманням орендарями повітряних суден цих норм здійснюється Укравіатрансом, і ці відносини є адміністративними. Тому в договорах найму сторони не зобов'язані вказувати умови щодо безпечної експлуатації повітряного судна, оскільки це не є цивільні відносини. Тим більше сторони договору найму не повинні узгоджувати з Укравіатрансом ні сам договір, ні зміни чи доповнення до нього, бо це суперечить принципу свободи договору. Водночас за порушення правил безпеки польотів чи експлуатації повітряного судна орендар нестиме відповідальність, встановлену публічно-правовими нормами (так само як наймач (водій) автомобіля за порушення правил дорожнього руху).

У зв'язку з вищенаведеним пункти 2.2 та 2.3 Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден слід виключити, як такі що суперечать вимогам цивільного законодавства.

Також, якщо керуватися Положенням про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден, використання повітряного судна можливе на умовах договорів оренди, найму або фрахтування. Тобто ці договори розглядаються у вищезазначеному Положенні як окремі види договорів. Проте жодних відмінностей між ними в Положенні не вказано. Зокрема, відповідно до ч.17 п.1.4 цього Положення різновидами оренди повітряного судна (крім «сухої», «мокрої» та «комбінованої») є ще фрахтування повітряного судна на основі договорів найму повітряного судна. Отже, на нашу думку, ч.17 п.1.4 Положення про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден слід виключити. Крім того, у Положенні вживаються поняття – оренда та фрахтування повітряного судна. Зокрема, оренда повітряного судна – це строкове платне користування повітряним судном, засноване на договорі

(контракті) і потрібне орендареві для здійснення підприємницької та іншої діяльності. Натомість визначення поняття фрахтування у Положенні не наводиться. Більше того, з контексту цього Положення можна зробити висновки, що це різні поняття, оскільки вживаються вони не як синоніми.

Таким чином, на нашу думку, слід усунути вищезазначені недоліки законодавчої техніки, залишивши в Положенні про експлуатацію контрактних цивільних повітряних суден словосполучення «оренда повітряного судна».

Також заслуговує на увагу такий різновид оренди повітряного судна, за яким відбувається взаємний обмін повітряними суднами на певний строк (взаємна оренда). В такому разі на ці відносини поширюється як цивільне законодавство (щодо укладення договору, його виконання тощо), так і публічно-правові норми (щодо безпеки польотів, вимог щодо технічної експлуатації тощо).

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 порізно врегульовують відносини найму повітряного судна, а часто прямо суперечать вимогам цивільного законодавства. А у ПК України взагалі відсутні відповідні норми, які повинні стати базовими для регулювання відносин найму повітряного судна. На нашу думку, слід взяти за основу підхід, який закладено у Кодексі торговельного мореплавства України. Зокрема, в цьому нормативно-правовому акті визначено в окремій главі особливості найму (оренди) морського судна (істотні умови договору, технічний стан морського судна тощо). ПК України теж повинен містити відповідні законодавчі положення щодо особливостей найму повітряного судна, оскільки на даний час відносини найму повітряного судна належним чином на рівні спеціального законодавства не врегульовані.

ЛІТЕРАТУРА

1. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. Т. 2. / за ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – 3-е вид., перероб. і доп. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 1088 с.
2. Цивільний кодекс України. Коментар (із змін та доповн. станом на 18.02.2004 р.) / за заг. ред. Є. О. Харитоновна, О. М. Калітенко. – Одеса : Юрид. літ., 2004. – 1112 с.
3. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / за ред. В. М. Коссака. – К. : Істина, 2008. – 992 с.
4. Транспортне право України : навч. по-
- сіб. / Демський Е. Ф., Іжевський В. К. та ін. ; за заг. ред. В. К. Іжевського, Е. Ф. Демського. – К. : Атіка, 2008. – 292 с.
5. Зобов'язальне право: теорія і практика : навч. посіб. [для студ. юрид. вузів і ф-тів унів.] / О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова, В. В. Луця та ін. ; за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 912 с.
6. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / за заг. ред. Г. Л. Знаменського, В. С. Щербини ; [кол. авт.: О. А. Беляневич, О. М. Вінник, В. С. Щербина та ін.]. – 2-е вид., перероб. і допов. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 720 с.

Тарасенко Л. Л. Особливості договору найму повітряного судна / Л. Л. Тарасенко // Форум права. – 2011. – № 3. – С. 774–780 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-3/11tlncp.pdf>

Здійснено аналіз правових норм, які регулюють порядок передання повітряного судна в користування, визначають правовий статус сторін договору найму повітряного судна, визначають особливості користування повітряним судном. Також здійснено аналіз теоретичних позицій і судової практики з даної проблематики. Висунуті пропозиції для усунення суперечностей та і колізій правового регулювання цих відносин.

Тарасенко Л.Л. Особенности договора аренды воздушного судна

Выполнен анализ правовых норм, которые регулируют порядок передачи воздушного судна в пользование, определяют правовой статус сторон договора аренды воздушного судна, определяют особенности пользования воздушным судном. Рассмотрены теоретические позиции и судебная практика по данной проблематике. Выдвинуты предложения по устранению противоречий и коллизий правового регулирования этих правоотношений.

Tarasenko L.L. Singularities of the Lease Contract of an Aircraft

The assaying of precepts of law which one regulate transmission order of an aircraft in use is made, spot legal status of contract parties of an aircraft lease, spot singularities of use by an aircraft. Idealized stands and court practice on the yielded problematic are considered. Sentences on elimination of contradictions and collisions of legal regulation of these legal relationships are brought.