



В. В. Спасибо,  
здобувач Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва  
імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України  
(м. Київ)

УДК 347.45/47

## ОСОБЛИВОСТІ ВИЗНАЧЕННЯ ОБ'ЄКТА ПРАВОВІДНОСИН З АЕРОПОРТОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ

*Аналізуються послуги щодо обслуговування авіаперевезень, які надаються аеропортами. Крізь призму теорії об'єкта прав та правовідносин розглядаються об'єкти правовідносин із надання аеропортових послуг. Зазначається про їх комплексний, складний характер внаслідок того, що вони є сукупністю дій щодо забезпечення безпечної посадки, зльоту повітряного судна в аеропорту, його регламентного обслуговування та зберігання, а також у разі необхідності — надання послуг пасажирам повітряного судна і вчинення необхідних операцій з багажем, вантажем та поштою. Доводиться недоречність використання різної термінології з приводу послуг, що надаються аеропортами (аеропортові послуги; послуги, пов'язані з діяльністю аеропорту; послуги, що надаються в аеропортах; аеропортове обслуговування; спеціалізовані послуги аеропортів), і пропонується використання єдиного терміна “аеропортове обслуговування”.*

**Ключові слова:** аеропорт, авіаперевезення, наземне обслуговування

При користуванні повітряним транспортом, питома вага перевезень яким у загальному обсягу пасажирських перевезень рік від року неухильно збільшується, виникає потреба в одержанні специфічних видів послуг — з аеропортового обслуговування. Новий Повітряний кодекс України (далі — ПК України) [1] містить відразу декілька схожих за найменуванням термінів: аеропортові послуги; послуги, пов'язані з діяльністю аеропорту; послуги, що надаються в аеропортах; аеропортове обслуговування; спеціалізовані послуги аеропортів. Між тим і ПК України, і законодавство України не містять чіткого нормативного визначення вказаних термінів і єдиного розуміння об'єкта відповідних правовідносин. Це, в свою чергу, створює складнощі при виявленні специфіки здійснення прав і виконання обов'язків учасників цих правовідносин та негативно впливає на правозастосування. Недосконалість нормативного регулювання має бути виправлена, для чого необхідним є опрацювання підстав вживання в українському законодавстві різної термінології та необхідність у цьому.

Аналіз останніх публікацій, у яких досліджуються ті чи інші аспекти послуг в сфері перевезення, дозволяє стверджувати про те, що на сьогодні відсутня навіть сама постановка цих проблем, у той час коли їх значущість невпинно зростає. Питання об'єкта правовідносин у сфері послуг, які надаються аеропортами, через свою дуже вузьку спеціалізацію не привертають до себе уваги наукового середовища. Натомість є нагальна потреба в наданні на них відповідей.

*Метою статті є надання науково обґрунтованих висновків про об'єкт правовідносин з аеропортового обслуговування.*



Структура правовідносин, зміст і сутність його окремих елементів становили предмет наукових досліджень багатьох відомих учених як на рівні галузевих наук, так і на загальнотеоретичному рівні. Втім, слід визнати, що до цього часу наукова дискусія з цього питання триває, в тому числі стосовно такої правової категорії, як об'єкт правовідносин. Сукупність поглядів учених можна узагальнено викласти таким чином.

Свого часу склалося уявлення про ототожнення об'єкта права й об'єкта правовідносин. Наприклад, у С. С. Алексєєва можна зустріти твердження, що об'єкти права — це ще один (крім “змісту” і “суб'єктів”) елемент правовідносин, який ним визначається як предмет навколишнього світу, матеріальне чи нематеріальне благо, з приводу (стосовно) якого склалися правовідносини [2, с. 72]. С. О. Голунський і М. С. Строгович також вважали, що об'єктом права називається те, з приводу чого суб'єкти права вступають у правовідносини і що складає зміст їх взаємних прав та обов'язків [3, с. 277]. О. А. Пушкін і В. М. Самойленко звертали увагу на те, що поняття “об'єкт права” застосовується в юридичній літературі в різних значеннях: як щодо суспільних відносин, що в конкретних соціально-економічних умовах підлягають правовому регулюванню, так і в якості елемента правовідносин [4, с. 167]. Я. М. Магазинер [6, с. 174], О. С. Іоффе [5, с. 57] та деякі інші автори дотримувалися теорії дії, надаючи саме їм значення правових об'єктів, на які може претендувати управнена особа. Відповідно речі не могли вважатися об'єктами прав, але їх особливі якості мають цивільно-правове значення як зовнішні обставини, що зумовлюють необхідність певного регулювання поведінки осіб для попередження наслідків суспільно-небезпечних або таких, що суперечать інтересам держави [5, с. 60].

Натомість така “моністична теорія” об'єкта правовідносин згодом була переглянута її прибічниками, в результаті чого з'являється “плюралістична” теорія, за якою об'єктом правовідносин виступають предмети матеріального і духовного світу [7, с. 301, 392], дії учасників правовідносин та блага [8, с. 142], поведінка суб'єктів правовідносин [9, с. 38], поведінка зобов'язаної особи [10, с. 230], припускаються і безоб'єктні правовідносини [11, с. 213–217].

Слід визнати, що стосовно правовідносин, які є предметом цього дослідження, наведені загальнотеоретичні проблеми розуміння їх об'єкта набувають особливих складнощів, адже в цьому випадку мають місце послуги, щодо яких дуже складно, якщо взагалі це можливо, знайти певне майнове (уречевлене) благо, яке було б позначено як об'єкт правовідносин. Цікавий приклад складнощів визначення об'єкта в таких правовідносинах наводився Р. О. Халфіною щодо того, що вважати об'єктом договору про натирання підлог чи прибирання приміщення — блиск натертої підлоги, чистоту вікон чи щось інше [11, с. 214].

Дійсно, часто саме такі суто практичні питання приводили деяких дослідників до висновків про існування безоб'єктних правовідносин. Проте, як вбачається, ці складнощі виникають лише із погляду про ототожнення об'єкта правовідносин з певною річчю. Якщо ж визнавати об'єктом правовідносин дії зобов'язаних осіб, на які може претендувати управнена особа, поставлене питання є вирішуваним. Водночас виникає не менш складне питання про розрізнення об'єкта правовідносин та їх змісту.

У цій роботі при побудові міркувань щодо об'єкта досліджуваних правовідносин спиратимемося на теорію дій як об'єктів правовідносин. Відомо, що для вираження того чи іншого поняття, предмета, явища в певній галузі науки та/або законодавства застосовуються спеціальні терміни. ПК містить одночасно декілька схожих за найменуванням термінів, через які може бути описаний об'єкт правовідносин, що виникають між господарюючими суб'єктами<sup>1</sup> та іншими особами в аеропортах.

Так, у ч. 1 ст. 81 ПК України йдеться про надання в аеропортах і на аеродромах послуг із забезпечення зльоту-посадки повітряних суден, обслуговування пасажирів

<sup>1</sup> Саме така термінологія застосовується в ПК України.



в аеровокзалі; авіаційної безпеки; пошуку та рятування в зоні відповідальності аеропорту; наднормативної стоянки, обслуговування вантажів; приймання, зберігання, контролю якості та видачі авіаційного пального для заливу в паливозаправники або заправлення баків повітряних суден та інших послуг, пов'язаних з діяльністю аеропорту.

Буквальне тлумачення змісту цієї норми дозволяє дійти таких висновків. По-перше, норма містить у собі перелік *окремих послуг*, кожна з яких належить до послуг, пов'язаних із діяльністю аеропорту. По-друге, цей перелік не є виключним, на що вказує наявність у нормі словосполучення “та в разі надання інших”. Отже, окрім вказаних видів послуг, можливе надання й інших, пов'язаних із діяльністю аеропорту. По-третє, немає вказівок про наявність тих чи інших груп послуг *всередині* наведеного переліку, тобто він не є структурованим.

Разом із тим у ч. 2 ст. 81 ПК України вживається вираз про *аеропортове обслуговування та інші послуги, що надаються в аеропортах (на аеродромах)*. Такий вислів справляє враження, що термін “аеропортове обслуговування” нормативно протиставлений “іншим послугам, що надаються в аеропортах”.

З цього можна висловити такі міркування. По-перше, послуги, що надаються в аеропортах, мають внутрішню структуру, тобто згруповані в групи елементів. По-друге, наведені терміни співвідносяться як “частина” і “ціле”, тобто всі послуги, що входять до аеропортового обслуговування, є послугами, що надаються в аеропортах. Втім, не всі ці послуги належать до аеропортового обслуговування. По-третє, наведені терміни співвідносяться і як “окреме” та “загальне”. Відтак послуги однієї групи повинні мати властиві лише їм характерні риси, що дозволить виділити й ідентифікувати їх поміж інших послуг, що надаються в аеропортах. Однак те, яким чином співвідноситься термін “послуги, що надаються в аеропортах” з терміном “послуги, пов'язані із діяльністю аеропорту”, залишається незрозумілим.

Згідно з ч. 4 ст. 65 ПК України утримувачі сертифікатів аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування та наземного обслуговування несуть відповідальність за дотримання вимог, установлених авіаційними правилами України, і безпосередньо забезпечують безпеку та регулярність польотів, безпечну експлуатацію аеродрому та аеропорту і захист інтересів споживачів *аеропортових послуг*. Буквальне тлумачення цієї норми дозволяє дійти висновку про те, що споживачі аеропортових послуг вступають у правовідносини із спеціальними суб'єктами: утримувачами сертифікатів аеродрому, провайдера аеронавігаційного обслуговування та наземного обслуговування. Натомість те, в чому саме полягають аеропортові послуги, з цієї норми безпосередньо не випливає. Цю правову прогалину можна усунути лише із застосуванням методу системного тлумачення, шляхом аналізу тих видів діяльності, що можуть здійснювати вказані спеціальні суб'єкти.

Також слід вказати, що законодавство України як самостійний термін виділяє “аеропортову діяльність”, під якою розуміється виконання технологічних процесів з наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, пошти, вантажу і підтримання в експлуатаційному стані аеродрому, споруд, механізмів, машин та обладнання для забезпечення зльоту, посадки, маневрування, стоянки повітряних суден, технічного обслуговування повітряних суден, забезпечення паливно-мастильними матеріалами і спеціальними рідинами [12]. Як вбачається, зміст терміна “аеропортова діяльність” майже співпадає із змістом термінів “послуги, пов'язані з діяльністю аеропорту” та “спеціалізовані послуги аеропортів”.

Підсумовуючи викладене, можна стверджувати, що норми ПК України й інших актів законодавства України містять одночасно декілька термінів, що, на перший погляд, описують однакові об'єкти. Однак ці терміни чітко не ідентифіковані, їх нормативне визначення відсутнє, не існує визначеного структурного взаємозв'язку між ними, а їх зміст частково співпадає між собою. Ця проблема має бути вирішена на рівні галузевої науки цивільного права, для чого необхідно або теоретично довести можливість і практичну потребу у застосуванні всіх вказаних термінів з наданням



науково обґрунтованих пропозицій щодо додаткової їх нормативної індивідуалізації, усунення існуючих взаємних суперечностей між ними та перетинань змісту або довести необхідність виключення з термінологічної бази нежиттєздатних термінів із обґрунтуванням нового упорядкування тих термінів, що можуть і мають залишитися.

Грамотичний спосіб тлумачення термінів “спеціалізовані послуги аеропортів” та “послуги, пов’язані з діяльністю аеропорту” приводить до думки, що в обох цих випадках передбачається наявність у аеропорту статусу *суб’єкта права*. Між тим аеропорти нині не мають такого статусу. І аналіз загальної логіки та перспектив розвитку підприємств аеропортової галузі, не виявляє підстав та тенденцій повернення аеропортам статусу суб’єктів права. Тому термін про послуги аеропортів є догматично суперечливим.

Термін “послуги, що надаються в аеропортах” не має зазначених вище недоліків, оскільки не передбачає наявність в аеропорту статусу суб’єкта права, а виходить з його бачення як *місця* надання послуг. Втім, і цей термін має певні вади, в першу чергу, — невизначеність за змістом, адже, з одного боку, термін “послуги, що надаються в аеропортах” за правилами грамотичного тлумачення вимагає включення до його змісту всіх послуг, що теоретично можуть надаватися на території аеропортів. З іншого ж — цей перелік уже зараз фактично наближається до повного переліку всіх можливих видів господарської діяльності. Відтак і цей термін не має ані практичної, ані теоретичної (наукової) цінності.

На відміну від наведених вище термінів, терміни “аеропортові послуги” та “аеропортове обслуговування” не містять у собі тих вад, про які зазначалося. Тому вони є однаково прийнятними. Втім, при більш прискіпливому їх дослідженні можна виявити одну суттєву відмінність між ними, що дозволяє зробити обґрунтований остаточно висновок про можливість застосування лише одного з цих термінів.

Оскільки йдеться про правовідносини, що виникають та ґрунтуються на договорі як двосторонньому правочині, а під останнім ст. 202 ЦК України розуміє дії осіб, спрямовані на набуття, зміну або припинення цивільних прав та обов’язків, це означає, що особи мають усвідомлювати значення своїх дій, можливі наслідки її вчинення та бажати їх настання. Відтак зрозумілими є мета та мотивація дій осіб, що мають вихідним початком певну потребу в будь-чому, яку відчуває особа та яка вимушує її до діяльності, спрямованої на задоволення цієї потреби.

Повертаючись до термінів “аеропортове обслуговування” та “аеропортові послуги”, застережемо, що другий термін призначений для найменування двох чи більше послуг (їх сукупності), які хоча і є різними та відокремленими, але в той же час мають ті чи інші однакові властивості, які дозволяють об’єднувати їх в одну групу. І навпаки, перший термін “аеропортове обслуговування” підкреслює не відокремленість певних послуг, а їх нерозривну єдність, навіть наявність певного процесу, що складається з кількох елементів, охоплених і пов’язаних єдиною метою.

Виходячи з цього, можна констатувати існування двох можливих концепцій у підходах до визначення терміна, що аналізується: концепція множинності аеропортових послуг і концепція єдиної аеропортової послуги.

З урахуванням висловлених вище міркувань щодо цілеспрямованості правочинів, навіть поверховий аналіз переліку послуг, що за змістом чинного законодавства України і норм IATA (ICAO) можуть бути віднесені до аеропортових, викликає сумнів у тому, що замовник дійсно може мати мотиви, і його воля може бути спрямована на укладення договору *на кожен окрему* аеропортову послугу. Проти цієї гіпотези можна висунути аргументи як фактичного, так і юридичного характеру.

З фактичної точки зору слід зазначити, що будь-яке повітряне судно не може починати політ до аеропорту без затвердженого для неї слоту (виділеного часу для здійснення зльоту і посадки). Таким чином, експлуатант повітряного судна ще до



початку рейсу користується послугою з організації польоту. Коли повітряне судно наближається до аеропорту, його капітан в обов'язковому порядку користується послугами з виконання польотів, надання електрозв'язку, аеронавігаційного, метеорологічного, орнітологічного та радіотехнічного забезпечення польотів. При посадці повітряного судна його екіпаж не може не отримувати послуги з інженерно-авіаційного й аеродромно-технічного забезпечення польотів. При цьому експлуатант аеропорту зобов'язаний забезпечити у будь-якому разі в силу імперативних норм закону можливість надання послуг з пошуково-рятувального забезпечення, протипожежного забезпечення польотів.

Після посадки повітряного судна його експлуатант неодмінно користується послугою з охорони аеродрому. Якщо повітряне судно перевозить пасажирів, перевізник не може не користуватися послугами з реєстрації пасажирів, обробки багажу і вантажу, доставки пасажирів від повітряного судна до будівлі аеровокзалу та ін. Одночасно на пероні згідно з технічними регламентами експлуатації відповідних типів повітряних суден надаються послуги з їх технічного обслуговування, прибирання тощо.

Якщо повітряне судно затримується на території аеропорту більше ніж на годину, встановлену нормативами, експлуатант повинен буде сплатити тариф за наднормативну стоянку повітряного судна. При проведенні зльоту повітряного судна надаються послуги, аналогічні послугам при посадці, але в зворотному порядку. Наведений перелік можливо і надалі продовжувати і деталізувати, але в цьому не вбачається необхідності, адже і з цього ясно, що об'єктивно воля замовника не може бути спрямована на укладення договору *на кожну окрему* аеропортову послугу.

З юридичної точки зору, слід підкреслити, що виконання польотів пов'язане з підвищеним ризиком можливості нанесення шкоди життю і здоров'ю багатьох людей. Виходячи з цього, господарські операції, пов'язані з польотами, завжди потребували і потребують підвищеної уваги. Саме тому весь процес виконання польотів, починаючи з підготовки до зльоту і завершуючи необхідними роботами після посадки повітряного судна, має *безперервне нормативне регулювання* переважно імперативними, зобов'язуючими і забороняючими нормами. Завдяки цьому можна легко переконатися, що користувачі завжди по кожному рейсу одержують саме процес надання комплексу нерозривно пов'язаних між собою послуг, як єдине ціле, що може змінюватись лише кількісно.

Це впливає навіть із визначення терміна "аеропорт", що міститься в ст. 1 ПК України. Призначення аеропорту законодавець вбачає у прийманні, відправленні повітряних суден і *обслуговування повітряних перевезень*. При визначенні поняття "міжнародний аеропорт" також додатково вказано на обов'язковість здійснення в ньому митних, санітарних, імміграційних, карантинних (стосовно тварин і рослин) та інших процедур, передбачених законодавством.

Визначаючи обов'язки експлуатанта аеропорту (ст. 70 ПК України), законодавець імперативно вимагає забезпечити прийняття та відправку повітряних суден, організацію *наземного обслуговування* повітряних суден, пасажирів, екіпажів, багажу, вантажу та пошти, зобов'язує мати для цього аеродром, споруди, обладнання, техніку, персонал і дозволяє включати розташовані на його території об'єкти системи організації повітряного руху, метеорологічного обслуговування, вертолітні майданчики, під'їзні колії із смугами відведення, об'єкти соціальної сфери та інші спорудження й об'єкти. У разі виконання міжнародних польотів в аеропорту *повинні здійснюватися* митний, прикордонний, санітарно-карантинний та інші види контролю, які передбачені законодавством України. Нарешті, для того, щоб забезпечити комплексне надання послуг, до Правил сертифікації аеропортів [14] була включена така норма: сертифікат аеропорту надається за умови наявності сертифіката аеродрому та повного комплексу сертифікатів за видами та суб'єктами аеропортової діяльності, авіаційної наземної техніки та аеродромного обладнання (п. 3.5.3). Отже, аеропорт не може отримати сертифікат і відповідно розпочати



роботу без підтвердження того, що він фактично має і технічні й організаційні можливості надавати своїм користувачам саме *комплексне аеропортове обслуговування*.

З урахуванням викладеного, на нашу думку, більш правильною є гіпотеза, що замовник має бути зацікавленим у *процесі надання всього комплексу* тих благ, що в позитивному праві зараз іменуються “аеропортів послуги”. Тому вважаємо, що термін “аеропортів послуги” не в повному обсязі відображає мету, на досягнення якої фактично спрямовується воля користувачів при укладенні відповідних договорів. Більш правильним терміном є “аеропортів обслуговування”.

Фактично наявний певний процес взаємодії, що постійно триває між експлуатантом повітряного судна, експлуатантом аеропорту та іншими особами протягом всього періоду часу між посадкою і зльотом повітряного судна в аеропорту, та складається з конкретних дій чи поведінки його учасників (частина цілого).

Сприйняття терміна “аеропортів обслуговування” доводить комплексний характер тих об'єктів, які ним охоплюються. Одразу ж постає необхідність в усвідомленні правових зв'язків між ними, для чого слід звернутися до методології права, що передбачає можливість двох типів зв'язку між елементами правового цілого: сумативний зв'язок та синтетичний зв'язок. Розрізнення між ними провадиться за ступенем стійкості зв'язків між елементами. При сумативному типі зв'язку жодний елемент цілого не набуває якісно нових властивостей і може легко вийти із складу цілого, суттєво не порушуючи його структурності. Синтетичний тип значно глибше організовує внутрішні зв'язки своїх частин, кожна з яких набуває певні нові властивості, як частина цього цілого [14, с. 198–199].

Структура (лат. *structura* — устрій) — це побудова і внутрішня форма організації системи, яка виступає як єдність стійких взаємозв'язків між її елементами і законів цих взаємозв'язків [15, с. 462]. Сутність понять “структура” та “елемент” найбільш яскраво знаходить свій прояв у співставленні з поняттями “ціле” та “частина”. Ціле є категорією субстанціонального, змістовного порядку. Частини цілого — суть субстанціональних, змістовних його компонентів. Структура є внутрішньою формою цілого, а її елементи — тими моментами, зв'язками, “блоками” організаційного устрою цього цілого. Елемент є частиною цілого, але становить не “чисту”, ізольовану частину, а розглядається в комплексі її зв'язків з іншими частинами цілого і з самим цілим. Тобто елемент — характеристика частини зі сторони тієї її властивості, яка перетворює різні частини в єдине структурне ціле. Відрізняють внутрішню та зовнішню структуру. Внутрішню структуру складає певний зв'язок частин єдиного правового утворення, а зовнішню — його зв'язки з елементами інших правових структур [14, с. 197, 198, 199].

На відміну від “структури”, філософська категорія “система” включає в себе, окрім елементів як частин цілого, також розгляд їх необхідних зв'язків між собою. Вважаємо можливим підтримати позицію В. С. Тюхтіна, який надає таке робоче визначення терміна “система”: це множинність пов'язаних між собою елементів (будь-якої природи), що мають той чи інший вид упорядкованості по визначених властивостях і зв'язках, відносно стійку єдність, яка характеризується внутрішньою цілісністю, що виражається у відносній автономності поведінки і (чи) існування цієї множинності в оточуючому середовищі [16, с. 48–49]. Д. А. Керімов виводить такі принципи співвідношення категорій “структура” та “система”: по-перше, не будь-яке ціле є системою, але будь-яка система цілісна. По-друге, не будь-яка структура системна, але будь-яка система не може не містити в собі структуру, яка в знятому виді міститься в системі. По-третє, не будь-яке функціонування системне, але будь-яка система не може бути не функціонуючою [14, с. 258].

Проекція наведених загальних методологічних засад на правовідносини з аеропортів обслуговування дозволяє стверджувати, що об'єктом цих правовідносин є *система дій*, спрямованих на забезпечення безпечної посадки, зльоту повітряного судна в аеропорту, його регламентного обслуговування та зберігання, а також у разі



необхідності — надання послуг пасажиром повітряного судна і вчинення необхідних операцій з багажем, вантажем та поштою.

#### Список використаних джерел

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 г. № 3393-VI [Текст] // ОВУ. — 2011. — № 46. — Стор. 27. — Ст. 1881.
2. *Алексеев, С. С.* Право: азбука — теория — философия: опыт комплексного исследования [Текст] / С. С. Алексеев. — М. : Статут, 1999. — 712 с.
3. *Алексеев, С. С.* Об объекте права и правоотношения [Текст] / С. С. Алексеев // Вопросы общей теории советского права : сб. ст. / под ред. С. Н. Братуся. — М. : Госюриздат, 1960. — 405 с.
4. *Голунский, С. А.* Теория государства и права [Текст] : учебн. / С. А. Голунский, М. С. Строгович. — М. : Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1940. — 304 с.
5. Гражданское право Украины [Текст] : учебн. [для вузов системы МВД Украины] ; [в 2-х част.] / А. А. Пушкин, В. М. Самойленко, Р. Б. Шишки и др. ; под ред. А. А. Пушкина, В. М. Самойленко. — Х. : Ун-т внутр. дел; Основа, 1996. — Часть 1. — 421 с.
6. *Магазинер, Я. М.* Советское хозяйственное право: с приложением “Очерка важнейших сделок советского хозяйственного права” доц. В. К. Райхера [Текст] / Я. М. Магазинер, В. К. Райхер. — Л. : Издание Кассы взаимопомощи студентов Лен. инст. нар. хозяйства им. Фр. Энгельса, 1928. — 489 с.
7. *Толстой, Ю. К.* К теории правоотношения [Текст] / Ю. К. Толстой. — Л. : Изд-во ЛГУ, 1959. — 87 с.
8. *Кечекьян, С. Ф.* Правоотношения в социалистическом обществе [Текст] / С. Ф. Кечекьян. — М. : Изд-во АН СССР, 1958. — 185 с.
9. *Александров, Н. Г.* Правовые отношения в социалистическом обществе [Текст] : лекция, прочитанная на юридическом факультете МГУ / Н. Г. Александров ; Московский государственный университет им. М. В. Ломоносова. — М. : Изд-во МГУ, 1959. — 45 с.
10. *Иоффе, О. С.* Вопросы теории права [Текст] / О. С. Иоффе, М. Д. Шаргородский. — М. : Госюриздат, 1961. — 380 с.
11. *Халфина, Р. О.* Общее учение о правоотношении [Текст] / Р. О. Халфина. — М. : Юридическая литература, 1974. — 348 с.
12. Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів : постанова Кабінету Міністрів України від 14.07.2010 р. № 590 [Текст] // ОВУ. — 2010. — № 53. — Стор. 50. — Ст. 1784.
13. Правила сертифікації аеропортів, затв. наказом Міністерства транспорту України від 05.07.2004 р. № 569, зареєстр. в Міністерстві юстиції України 26.07.2004 р. за № 924/9523 [Текст] // ОВУ. — 2004. — № 30. — Частина 2. — Ст. 2051.
14. *Керимов, Д. А.* Методология права (предмет, функции, проблемы философии права) [Текст] / Д. А. Керимов. — [2-е изд.]. — М. : Аванта+, 2001. — 560 с.
15. *Философский словарь* [Текст] / под ред. И. Т. Фролова. — [5-е изд.]. — М. : Политиздат, 1987. — 590 с.
16. *Тюхтин, В. В.* Системно-структурный подход и специфика философского знания [Текст] / В. В. Тюхтин // Вопросы философии. — 1968. — № 11. — С. 47-59.

Надійшла до редакції 31.10.2013



**Спасибо В. В. Особенности определения объекта правоотношений по аэропортовому обслуживанию**

*Анализируются услуги по обслуживанию авиаперевозок, предоставляемых аэропортами. Сквозь призму теории объекта прав и правоотношений рассматриваются объекты правоотношений по предоставлению аэропортовых услуг. Отмечается их комплексный, сложный характер в силу того, что они представляют собой совокупность действий по обеспечению безопасной посадки, взлета воздушного судна в аэропорту, его регламентного обслуживания и хранения, а также в случае необходимости — предоставление услуг пассажирам воздушного судна и совершение необходимых операций с багажом, грузом и почтой. Доказывается неуместность использования различной терминологии по поводу услуг, предоставляемых аэропортами (аэропортовые услуги, услуги, связанные с деятельностью аэропорта; услуги, предоставляемые в аэропортах аэропортовое обслуживание, специализированные услуги аэропортов), и предлагается использование единого термина “аэропортовое обслуживание”.*

**Ключевые слова:** аэропорт, авиаперевозка, наземное обслуживание.

**Spasybo, V. V. Features of Object Definition of Legal Relations on the Airport Service**

*The article examines services provided by airports. In the light of the theory of property rights and legal relations of the objects providing Airport services are considered. It is noted that their complex nature due to the fact that they represent a set of actions to ensure a safe landing, take-off of aircraft at the airport, its routine maintenance and storage, as well as, if necessary — to provide services to passengers of aircraft and commit the necessary operations of baggage, cargo and mail. The irrelevance of usage of different terminology regarding services provided by the airport (airport services, services related to airport activities, services provided at airports, Airport service, and specialized airport services) and the usage of the single term “Airport Service” is proposed.*

**Keywords:** airport, transport aircraft, ground handling.

