

раїни;

- до господарського суду подано заяву керуючого іноземною процедурою банкрутства щодо визнання іноземної процедури банкрутства, а також щодо судової допомоги та співробітництва у зв'язку з іноземною процедурою банкрутства (ч. 2 ст. 119 Закону).

Отже, провадження у справах про банкрутство авіаційного підприємства за участю кредиторів-нерезидентів регулюється цим Законом, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Проте на нашу думку, основними проблемами, що будуть виникати при розгляді справ про банкрутство – це визначення засад юрисдикції та компетенції національних судових установ, конкурсних та інших систем провадження, визнання прав офіційних іноземних керуючих, захисту прав кредиторів та відновлення платоспроможності боржника, збереження активів неспроможної особи для проведення реорганізаційних заходів.

Література:

1. Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом: Закон України від 22.12.2011р. // Відомості Верховної Ради України, 1999 р.– № 42-43, ст. 378.

УДК 341 : 339.13(477) : 656.7(045)

Корчак Н.М.,

кандидат юридичних наук, доцент,
Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД ПРИТЯГНЕННЯ ДО ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ ЗА ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ КОНКУРЕНЦІЇ

Незважаючи на те, що ознакою конкурентного ринку є незалежність його учасників, на сьогодні політики, економісти та юристи є одноставними у розумінні мети конкурентної політики держави ? це забезпечення ефективного функціонування економіки на основі розвитку конкурентних відносин, а не досягнення досконалої конкуренції. Саме функціонування ефективної конкуренції формує той суспільний інтерес, котрий потребує правового захисту з боку держави.

Повітряний транспорт є найдорожчим і водночас найшвидшим ви-

дом транспорту. Поряд з цим приходиться констатувати, що в Україні ринок перевезень саме авіаційним транспортом не є конкурентоспроможним і в основному перебуває у стані природної монополії [3, с. 10]. Тому порушення норм конкурентного законодавства зазвичай пов'язане із зловживанням монопольним (домінуючим) становищем з боку окремих компаній (підприємств) – природних монополістів. Зокрема, у 2007 році Антимонопольний комітет України оштрафував двох реалізаторів авіапального за зловживання монопольним становищем: ЗАТ СП "КРЕ-БО" на 100 тис. грн та на 50 тис. грн – ТОВ "ЛУК АВІА ОЙЛ", а у 2010 році ДП "Міжнародний аеропорт "Бориспіль" на 10 млн. грн за монопольне зловживання щодо завищення цін на спеціалізовані аеропортові послуги.

До прикладу, за повідомленням прес-служби Антимонопольного комітету України від 2 вересня 2010 року, Управління Федеральної антимонопольної служби в Республіці Дагестан оштрафувало ВАТ "Авіалінії Дагестану" на 4 млн. рублів за зловживання монопольним становищем на ринку послуг аеропортів. Внаслідок дій, пов'язаних із необґрунтованою відмовою в укладенні договорів з боку ВАТ "Авіалінії Дагестану", було створено перешкоди доступу на ринок ТОВ "Авіакомпанія "Аеросервіс" під час здійснення діяльності на території аеропорту в м. Махачкала. За даними, розміщеними на сайті Антимонопольного комітету України від 4 травня 2011 року, Новосибірське управління Федеральної антимонопольної служби Росії оштрафувало ВАТ "Авіакомпанія "Сибір" на 10 млн. рублів за зловживання монопольним становищем, яке було вчинено шляхом порушення порядку формування тарифів за маршрутом "Новосибірськ-Владивосток-Новосибірськ".

Іншим різновидом порушення правил конкуренції є вчинення антиконкурентних дій суб'єктів господарювання. В закордонній практиці така діяльність отримала назву "картельні змови". Однак, на жаль, в Україні поки що не склалася відповідна практика притягнення авіаперевізників до відповідальності за вказане правопорушення.

І навпаки, конкуренти відомства інших країн жорстко карають за картельні змови, зокрема на ринку пасажирських перевезень авіаційним транспортом. Так за повідомленнями прес-служби Антимонопольного комітету України компанія "Northwest Airlines" визнала себе винною в участі у змові з метою фіксації цін на послуги авіаперевезень і погодилася сплатити 38 млн USD штрафу (2 вересня 2010 року); компанія "Polar Air Cargo" визнала себе винною в участі у змові з метою фіксації цін на послуги авіаперевезень і погодилася сплатити 17,4 млн USD

штрафу (4 жовтня 2010 року); компанія "All Nippon Airways Co." (Японія) визнала себе винною в участі у змові з метою фіксації цін на авіапослуги та погодилася сплатити штраф у розмірі 73 млн USD (7 грудня 2010 року); корпорація EVA Airways визнала свою провину та погодилася сплатити штраф у розмірі \$ 13.2 млн за участь у картелі на ринку послуг з авіаперевезень (11 липня 2011 року).

Для порівняння слід звернути увагу, що Законом Шермана в США передбачена штрафна відповідальність для юридичної особи за змову у розмірі до 100 млн USD. Відповідно ж до ч.2 ст. 52 Закону України "Про захист економічної конкуренції" за вчинення антиконкурентних узгоджених дій накладаються штрафи у розмірі до десяти відсотків доходу (виручки) суб'єкта господарювання від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) за останній звітний рік, що передував року, в якому накладається штраф. У разі наявності незаконно одержаного прибутку, який перевищує десять відсотків зазначеного доходу (виручки), штраф накладається у розмірі, що не перевищує потрібного розміру незаконно одержаного прибутку.

Що ж до практики притягнення до відповідальності за антиконкурентні узгоджені дії в інших країнах варто зазначити, що, наприклад, Європейська Комісія оштрафувала 11 авіакомпаній загалом на 799,4 млн EUR за участь у міжнародній змові (повідомленням прес-служби Антимонопольного комітету України від 24 листопада 2010 року); Тюменське Управління Федеральної антимонопольної служби Росії оштрафувало БАТ "Авіакомпанія "ЮТейр" і БАТ "Авіаційна транспортна компанія "Ямал" на 2,5 та 2,6 млн рублів відповідно за антиконкурентні узгоджені дії на ринку авіаперевезень (повідомленням прес-служби Антимонопольного комітету України від 24 листопада 2010 року).

Насамкінець варто зазначити, що ефективність регулювання економічними процесами залежить від можливості (здатності) суб'єктів господарювання бути конкурентами. Повітряний транспорт і пов'язана з ним інфраструктура справляють значний вплив на розвиток ринку пасажирських і вантажних перевезень та економіку держави в цілому. Тому не дарма у назві статті 78 Повітряного кодексу України присутні слова "вільна конкуренція та рівноправність" [1]. На сьогодні держава намагається забезпечити реальний вплив конкуренції на економічні відносини у сфері перевезень авіаційним транспортом не тільки шляхом виявлення та припинення протиправних дій, які призводять або можуть призвести до недопущення, усунення або обмеження конкуренції у цій сфері, але й шляхом інтеграції системи авіаційного транспорту до європейської авіаційної транспортної системи [2]. Останнє повинно

здійснюватися шляхом укладення Угоди між Україною та ЄС про відкрите небо, забезпечення участі України в європейських авіаційних організаціях (ICAO, IATA, EASA, ECAC, EUROCONTROL).

Література:

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 року // Офіційний вісник України. ? 2011. ? № 46. ? С. 27. ? Ст. 1881.
2. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року : Розпорядження Кабінету Міністрів України" від 20 жовтня 2010 року. №2174-р. // Офіційний вісник України.– 2010.– № 92 – С. 545, Ст. 3280.
3. Корчак Н. М. Правова характеристика порушень конкурентного законодавства в авіатранспортній галузі: вітчизняний та зарубіжний досвід // Юридичний вісник: Наукові праці Національного авіаційного університету.– К.: Книжкове видавництво НАУ. ? 2011. ? № 3 (20). ? С.10-13.

УДК 347.826:629 (043.2)

Малишко В.М.,
к.ю.н.,

Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ГОСПОДАРСЬКА ДЕЛІКТНІСТЬ У ГАЛУЗІ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Господарська деліктність – це сукупність господарських деліктів (проступків), які вчинені у певному географічному просторі, у певний період часу.

Господарське правопорушення – це протиправна дія або бездіяльність суб'єктів господарських відносин, яка не відповідає вимогам норм господарського права, не узгоджується з юридичними обов'язками зазначеного суб'єкта, порушує суб'єктивні права іншого учасника відносин або третіх осіб. Так, згідно з ч. 2 ст. 193 ГК [1] порушення зобов'язань є підставою для застосування господарських санкцій.

За невиконання або неналежне виконання господарських зобов'язань чи порушення правил здійснення господарської діяльності правопорушник відповідає належним йому на праві власності або закріпленім за ним на праві господарського відання чи оперативного управління майном, якщо інше не передбачено законами.