

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.

Ч. 2 ст. 219 ГК передбачає, що засновники суб'єкта господарювання не відповідають за зобов'язаннями цього суб'єкта, крім випадків, передбачених законом або установчими документами про створення даного суб'єкта. У цьому аспекті є надзвичайно цікавим питання щодо відповідальності суб'єкта господарювання за зобов'язаннями свого засновника, а також особливості відповідальності суб'єктів господарювання державного сектору за зобов'язаннями свого засновника – держави.

Але незважаючи на неоднозначний виклад цього питання в науковій літературі [2]<http://pulib.if.ua/> – _ftn5, правозастосовна практика, особливо щодо розв'язання міжнародних комерційних спорів, іде іншим шляхом. Так, у відомій справі, пов'язаній з арештом на території Канади літака АН-124 "Руслан", що належить державному підприємству АНТК ім. Антонова на праві господарського відання, експертний висновок професора Довгєрта та й рішення судових органів Канади виходять з констатації факту, що він перебуває в державній власності, а відповідно, можливе накладення стягнення на нього за боргами держави [3]<http://pulib.if.ua/> – _ftn6.

Підставою для розгляду справи про правопорушення у галузі цивільної авіації є протокол про правопорушення, складений за формою передбаченою законодавством.

Усі реквізити протоколу заповнюються розбірливим почерком українською мовою. Не допускається закреслення чи виправлення відомостей, що заносяться до протоколу, а також унесення додаткових записів після того, як протокол підписаний особою, стосовно якої він складений. Протоколи про правопорушення в галузі цивільної авіації мають право складати Голова Державіаслужби України, його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи Державіаслужби України, керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники.

Повноваження державних інспекторів підтверджуються посвідченням державного інспектора з авіаційного нагляду у Державіаслужбі України, а уповноважених на проведення перевірок посадових осіб Державіаслужби України – наказом Державіаслужби України про проведення перевірки та службовим посвідченням.

У разі скоєння суб'єктом правопорушення на території аеропорту керівники аеропортів, начальники служб авіаційної безпеки аеропортів або їх заступники складають протокол про правопорушення у галузі цивільної авіації та у триденний строк направляють його до Державіаслужби України.

Протокол складається за кожним виявленим фактом правопорушен-

ня у галузі цивільної авіації і підписується посадовою особою, що складала протокол, та керівником або уповноваженим представником суб'єкта. У разі наявності свідків протокол підписується також і цими особами.

У разі відмови керівника або уповноваженого представника суб'єкта підписати протокол посадова особа, що складала протокол, вносить до такого протоколу відповідний запис. Відмова від підписання протоколу не є підставою для припинення справи про правопорушення у галузі цивільної авіації.

Особа, яка вчинила правопорушення, має право подати в протокол пояснення і зауваження щодо його змісту, а також викласти мотиви своєї відмови від його підписання та робити заяви і подавати клопотання. У разі якщо правопорушник викладає свої пояснення на окремому аркуші, у протоколі про це робиться відповідна відмітка.

Протокол складається у двох примірниках. Перший примірник протоколу вручається під розписку керівнику або уповноваженому представнику суб'єкта чи надсилається рекомендованим листом поштою. Другий примірник протоколу надсилається до Державіаслужби України.

Розглядає справи про правопорушення у галузі цивільної авіації Державіаслужба України, за результатами розгляду виносяться постанови про накладення штрафу за правопорушення в галузі цивільної авіації або постанови про закриття провадження у справі про правопорушення у галузі цивільної авіації.

Від імені Державіаслужби України розглядати справи про правопорушення і накладати стягнення мають Голова Державіаслужби України, його заступники, державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи Державіаслужби України.

Штраф за невиконання (неналежне виконання) Суб'єктом вимог законодавства, що регулює діяльність у галузі цивільної авіації, накладається у розмірах, визначених в статті 127 Повітряного кодексу України [4]. Державні інспектори та уповноважені на проведення перевірок посадові особи Державіаслужби України мають право накладати стягнення у розмірі до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Штраф може бути накладено на юридичну особу – суб'єкта авіаційної діяльності протягом шести місяців з дня виявлення правопорушення, але не пізніше ніж через три роки з дня його вчинення. У разі вчинення юридичною особою – суб'єктом авіаційної діяльності двох або більше правопорушень штрафи накладаються за кожне вчинене правопорушення окремо.

Література:

1. Господарський кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради – 2003.- № 18, № 19-20, № 21-22.- Ст.144.
2. Спасибо-Фатеева І. Проблеми відповідальності юридичних осіб // Підприємництво, господарство та право.– 2001.– № 9.– С. 3.
3. <http://pulib.if.ua/> – _ftnref6 Кукса В. Епопея з "Русланом" як підручник правового нігілізму // Дзеркало тижня.– 2003.– № 38 (463).– 4-10 жовт.– С. 7.
4. Повітряний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 4.04.1993 р. // Відомості Верховної Ради.– 1993.– № 25.– Ст. 275.

УДК 346.1 (043.2)

Луканін О.В.,
викладач,
Донецький юридичний інститут МВС України,
м. Донецьк

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ АВІАОБСЛУГОВУЮЧИХ ПІДПРИЄМСТВ, ЩО Є СУБ'ЕКТАМИ ПРИРОДНИХ МОНОПОЛІЙ

Відповідно до Повітряного кодексу України, фізичні та юридичні особи незалежно від форми власності, відомчої підпорядкованості, які провадять діяльність у галузі цивільної авіації визначаються, як суб'єкти авіаційної діяльності [1]. Тобто фактично усі суб'єкти господарювання, що здійснюють діяльність у галузі цивільної авіації є суб'єктами авіаційної діяльності. Однак для того щоб визначити таких суб'єктів, необхідно зазначити, яка саме діяльність відноситься до авіаційної галузі. Повітряним кодексом визначається, що авіаційна діяльність – це діяльність фізичних та юридичних осіб у галузі авіації та/або організація повітряного руху України [1]. Таке визначення авіаційної діяльності є загальним і ставить багато питань щодо встановлення кола осіб, які є суб'єктами вказаної діяльності. Щоб конкретизувати коло суб'єктів такої діяльності необхідно звернутися до ст. 13 Повітряного кодексу України, в якій перелічується діяльність підприємств та організацій в галузі цивільної авіації, що потребує сертифікації, а саме:

1) розроблення цивільної авіаційної техніки і змін до неї з метою схвалення типової конструкції та серійне виробництво авіаційної

техніки схваленої конструкції;

- 2) технічне обслуговування авіаційної техніки;
- 3) управління підтриманням льотної придатності;
- 4) експлуатацію повітряних суден;
- 5) навчання авіаційного персоналу та персоналу, діяльність якого стосується забезпечення авіаційної безпеки, персоналу з наземного обслуговування;
- 6) наземне обслуговування;
- 7) надання послуг з аеронавігаційного обслуговування;
- 8) захист цивільної авіації від актів незаконного втручання;
- 9) інші види діяльності, передбачені законодавством, у тому числі авіаційними правилами України.

Таким чином можна визначити суб'єктів та напрями діяльності в галузі цивільної авіації.

Якщо розглянути такий вид діяльності, як наземне обслуговування в аеропортах і на аеродромах, то необхідно зазначити, що цілісні майнові комплекси, а також окремі об'єкти інфраструктури, призначені для наземного обслуговування повітряних суден, пасажирів, екіпажів, обробки багажу, пошти, вантажу, об'єкти неавіаційних видів діяльності можуть передаватися в концесію, оренду в установленому законодавством порядку, за умови, що не змінюється цільове призначення таких об'єктів [1]. Тобто можуть передаватися фізичним та юридичним особам для здійснення господарської діяльності.

Особливістю такої діяльності є те, що більшість послуг, які надаються в авіаційній галузі підпадає під дію закону України "Про природні монополії", а саме у статті 5 вищезазначеного Закону вказано, що до сфери діяльності суб'єктів природних монополій входить управління повітряним рухом та спеціалізовані послуги терміналів, портів, аеропортів за переліком, який визначається Кабінетом Міністрів України [2]. Безпосередньо Постановою Кабінету Міністрів України від 14 липня 2010 року № 590 "Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів" встановлюється такі послуги як:

- забезпечення посадки, зльоту повітряного судна;
- забезпечення авіаційної безпеки;
- забезпечення приймання, зберігання, контролю за якістю та видачі авіаційного пального для заливки у паливозаправник або заправлення баків повітряного судна;
- забезпечення наднормативної стоянки повітряного судна;
- забезпечення обслуговування пасажирів в аеровокзалі.

Саме діяльність з надання таких послуг відповідно до діючого зако-