

### *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-

нодавства підлягає ліцензуванню. Крім того держава покладає на суб'єктів природних монополій додаткові зобов'язання в порівнянні з іншими суб'єктами господарської діяльності, які виражаються у дотриманні встановленого порядку ціноутворення, стандартів і показників якості товару, а також інших умов та правил здійснення підприємницької діяльності, визначених у ліцензіях на здійснення підприємницької діяльності у сферах природних монополій та суміжних ринках [2]. Так, суб'єкти природних монополій не можуть вчиняти дії, які призводять або можуть призвести до неможливості виробництва (реалізації) товарів, щодо яких здійснюється регулювання відповідно до закону України "Про природні монополії", або до заміни їх іншими товарами, не однаковими за споживчими характеристиками. Необхідно зазначити, що за невиконання або порушення вищезазначених зобов'язань суб'єктами природних монополій, до яких належать і суб'єкти авіаційної діяльності, несуть відповідальність, передбачену ст. 17 Закону України "Про природні монополії" у вигляді штрафних санкцій. Крім того передбачається вилучення незаконно одержаних прибутку, виручки та відшкодування збитків. Однак необхідно звернути увагу на те, що на відміну від видів діяльності, що підлягають ліцензуванню за законом України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності", для суб'єктів природних монополій не передбачено анулювання ліцензії на здійснення відповідної діяльності. Таким чином діяльність суб'єктів в авіаційній галузі, що не пов'язана з наданням послуг з перевезення пасажирів та вантажу повітряним транспортом, також підпадає під ліцензування. Однак здійснення державного регулювання такої діяльності відбувається на підставі закону України "Про природні монополії".

#### *Література:*

1. Повітряний кодекс України: Прийнятий Верховною Радою України 4.04.1993 р. // Відомості Верховної Ради.— 1993.— № 25.— Ст. 275.
2. Про природні монополії : Закон України від 20.05.2000р. // Відомості Верховної Ради України.— 2000.— № 30.— Ст. 238.
3. Про затвердження переліку спеціалізованих послуг аеропортів: Постанова Кабінету Міністрів України від 14.07.2010р. // Офіційний вісник України.— 2010.— № 53.— С. 50.

## **ПРАВОВИЙ СТАТУС ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ**

Повітряний простір активно використовується у різноманітних цілях: як для повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу та пошти, авіаційних робіт, так і у воєнних цілях (проведення воєнно-повітряних вчень, випробування ракетноносіїв та ін..) Тому питання статусу повітряного простору та його використання займають першочергову позицію у міжнародній політиці та міжнародному праві.

Повітряний простір має значення й для використання його для космічних польотів на ділянках зльоту та спуску, а також у плануванні миротворчих операцій.

Правовий статус повітряного простору повинен невідривно розглядатися з проблемами глобалізації, та взаємовідносин держав.

У неюридичну сенсі під повітряним простором розуміється надземний простір, заповнений повітрям. З точки зору права, повітряний простір є територією з певним юридичним статусом.

Повітряний простір включає в себе простір, що є інтегральною частиною державної території (національний повітряний простір), і простір за межами державної території, тобто повітряний простір, правовий статус і режим якого визначаються міжнародним правом, — це частина недержавної (міжнародної) території; в принципі такий повітряний простір вільний для дослідження і використання в мирних цілях усіма державами, але знову ж таки з урахуванням відповідних міжнародних зобов'язань держав. Практично — це простір над відкритим морем і Антарктикою.

Повітряний простір над сухопутною і водною територією держави знаходиться під його суверенітетом. Висотна межа державної території встановлена — у відповідності зі звичайними нормами міжнародного права на висоті 100-110 км. Простір, що знаходиться вище цієї межі, відноситься до територій з міжнародним режимом.

Тому міжнародні зобов'язання держав стосовно цього простору нині впливають головним чином з відповідних приписів Конвенції ООН з морського права.

Сукупність і система норм, що регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації, становить нині комплексну галузь права, іменовану міжнародним повітряним правом.