

винен пройти сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил. Органи державної виконавчої влади забезпечують будівництво, реконструкцію, благоустрій та експлуатацію під'їзних доріг до аеропортів, регуляторний рух пасажирського транспорту на цих дорогах, а також телефонний зв'язок між населеними пунктами і аеропортами.

Експлуатантом законодавець визначає юридичну або фізичну особа, яка експлуатує чи пропонує послуги з експлуатації повітряних суден [2, ст. 1], виокремлюючи експлуатантів аеродрому та експлуатантів аеропорту.

Відповідно до переліку авіакомпаній, які мають сертифікат експлуатанта, розміщеному на сайті Державної авіаційної служби, найбільш поширеною організаційно-правовою формою авіаційної діяльності є товариство з обмеженою відповідальністю, яких станом на 21.09.2012 року налічується 56. Іншою організаційно-правовою формою є приватне акціонерне товариство, яких налічується 11, серед яких є такі відомі авіакомпанії як "Міжнародні Авіалінії України" та "Аеросвіт". Крім того, зустрічаються і такі організаційно-правові форми як приватне підприємство, публічне авіаційне підприємство, державне авіаційне підприємство та інші.

Таким чином, суб'єктами господарської діяльності в галузі авіації є авіаційні підприємства, Державне підприємство обслуговування повітряного руху "Укркерофлот", аеродроми та аеропорти, експлуатанти. Всі зазначені суб'єкти виконують досить важливі щодо організації експлуатації повітряних суден, здійснення і обслуговування повітряних перевезень та використання повітряного простору України.

#### *Література:*

1. Господарський кодекс України 2 травня 2003 // Відомості Верховної Ради України.– 2003.– № 18.– Ст. 144.
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 №3393-17 // Голос України.– 2011.– №110.
3. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України "Про затвердження Програми контролю якості безпеки авіаційних суб'єктів" від 10.05.2007 №493/13760 // Офіційний вісник України.– 2007.– №38.
4. Корчак Н.М. Господарська діяльність у сфері використання повітряного простору України / Н.М. Корчак // Малий і середній бізнес (право, держава, економіка).– 2008.– № 1-2.– С. 192-200.
5. Жук Л.А., Гелич Ю.О. Економічні та стратегічні можливості використання та розвитку підприємств цивільної авіації / Л.А. Жук, Ю.О. Гелич //Юридичний вісник.– 2009.– № 1.– С. 4-6.

УДК 346.91(043.2)

**Пономаренко Ю.В.,**  
студентка,

Юридичний інститут  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н. доцент

### **ДОСУДОВЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ СПОРІВ АВІАЦІЙНИМИ ПІДПРИЄМСТВАМИ**

Основна мета досудового врегулювання господарських спорів – усунути або попереджати негативний вплив на виробництво з боку контрагентів суб'єкта господарювання шляхом застосування до них правових норм.

Пред'являючи претензії, один суб'єкт господарювання вказує іншому на його неправильні дії або помилки, які неправомірно зачіпають його інтереси, і вимагає їх усунення або виправлення добровільно, посилаючись при цьому на нормативний акт і фактичні обставини справи. У цьому полягає суть кожної претензії. І якщо суб'єкт господарювання задовольняє пред'явлену претензію, то відпадає потреба передавати справу для розв'язання до судових органів.

Проблемам досудового врегулювання господарських спорів приділяли увагу вчені-юристи: Беляневич В.Є., Балюк І.А., Домбровський С.Ф., Побірченко І.Г., Притика Д.М., Титов М.І., Чернадчук В.Д., Щербина В.С. та інші.

Досудове врегулювання господарських спорів є одним із спірних положень сучасного українського господарського процесу. Дискусія про необхідність існування цього інституту триває давно, що вказує на неоднозначність і складність даного питання. Цілком природно, що сторони господарського конфлікту повинні самостійно вжити всіх можливих заходів для мирного розв'язання спору, що виник, і лише потім звертатися до суду. З іншого боку, існування подібного бар'єру є, по суті, обмеженням права на судовий захист [1, с. 48].

Як зазначає Домбровський С.Ф. доцільно звернути увагу на вирішення спорів у досудовому порядку, який склався в практичній роботі юридичних та інших служб суб'єктів господарювання [2, с. 147].

У практиці претензійної роботи найчастіше пред'являються претензії, що виникають у зв'язку:

– з невиконанням або неналежним виконанням договорів перевезення, договорів оренди майна, земельних ділянок;

- з невиконанням або неналежним виконанням договорів підряду;
- з невиконанням або неналежним виконанням договорів поставки продукції, товарів (недопоставка, поставка продукції, товарів неналежної якості, з нестачею, некомплектної);
- не своєчасною оплатою поставленої продукції, товарів, виконаних робіт, наданих послуг.

Особливу увагу на авіаційному підприємстві потрібно приділяти категорії справ, що викликають найбільше занепокоєння. Вивчивши й узагальнивши претензійну та судову практику за окремими категоріями справ або підбивши підсумки цієї роботи за певний період, юридична служба подає матеріали з відповідними висновками і пропозиціями керівництву підприємства.

Матеріали узагальнення претензійної роботи рекомендується обговорювати на засіданнях керівництва авіаційного підприємства. При цьому роботу з підготовки цих матеріалів слід виконувати разом із працівниками відповідних служб і структурних підрозділів з метою поглибленого вивчення причин спорів.

Порядок досудового врегулювання господарських спорів не поширюється на спори:

- про визнання договорів недійсними;
- спори про визнання недійсними актів державних та інших органів, підприємств та організацій, які не відповідають законодавству і порушують права та охоронювані законом інтереси підприємств та організацій;
- спори про стягнення заборгованості за опротестованими векселями;
- спори про стягнення штрафів Національним банком України з банків та інших фінансово-кредитних установ;
- спори про звернення на заставлене майно.

Деякі науковці та практики вважають, що порядок досудового врегулювання господарських спорів взагалі не потрібен, бо він діяв ефективно лише завдяки особливостям радянської господарської системи, а в нових умовах не може ефективно застосовуватись і втратив популярність серед суб'єктів господарювання [1, с. 50].

На думку Домбровського С.Ф. претензійні документи до винних юридичних осіб або фізичних осіб-підприємців дають можливість бухгалтерії, фінансовому, економічному або юридичному відділам контролювати виконання договірних зобов'язань, витрачання матеріалів, стягувати у конкретних посадових осіб завдані збитки [2, с. 148].

Як зазначає Чернадчук В.Д., претензія як – матеріально-правова ви-

мога одного з учасників спірних правовідносин до іншого являє собою засіб урегулювання конфлікту самими сторонами без втручання інших осіб із боку держави і у вигляді господарського суду [1, с. 52].

Підсумовуючи вищевикладене, слід підкреслити, що претензійна робота авіаційного підприємства спрямована на вирішення завдань:

- відновлення порушених прав та захист законних інтересів підприємства;
- виявлення причин та умов невиконання умов господарських договорів;
- виявлення причин та умов безгосподарності, крадіжок майна, псування продукції (товарів) або зниження їх якості;
- попередження порушень державної, планової, договірної дисципліни та чинного законодавства;
- поліпшення економічних показників господарської діяльності підприємства;
- відшкодування за рахунок винних осіб завданих суб'єкту господарювання (підприємництва) завданих збитків.

#### *Література:*

1. Господарське процесуальне право України / В.Д. Чернадчук, В.В. Сухонос, В.П. Нагребельний. та ін./ Підручник.– Суми: Університетська книга.– 2006.– 331с.
2. Домбровський С.Ф. Організація правової роботи та юридичного обслуговування підприємств. Навчальний посібник / С.Ф. Домбровський.– Х.: Консум.– 2005.– 396 с.

УДК: 656.7.073:346.14(045)

**Райнчук І.І.,**  
студентка,  
Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Корчак Н.М., к.ю.н., доцент

### **АВІАЦІЙНА ДІЯЛЬНІСТЬ ЯК РІЗНОВИД ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Авіаційна діяльність як в літературі зазначено, і ми з цим погоджуємось, розглядається як різновид господарської діяльності у сфері цивільної авіації, що пов'язана із безпосереднім або опосередкованим використанням повітряних суден [3, с. 294].