

### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

2. Старко О. Л. Господарські об'єднання авіаційних підприємств в Україні: загальна характеристика / О. Л. Старко, Р. В. Романенко // Безпека людини в умовах глобалізації: сучасні правові парадигми: матеріали VII Міжнародної наук.-практ. конф. – К.: НАУ, 24 лютого 2017 р. – Тернопіль: Вектор, 2017. – Т. II. – С. 323-325.

3. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 21 березня 2017 р. № 1965-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2017. – № 16. – Ст. 199.

4. Про затвердження Положення про використання повітряного простору України: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/401-2002-p>

УДК 346.1:656.073 (043.2)

**Бузун О.О.**, студентка,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Козирева В.П., к.ю.н., доцент

### **ДОСУДОВЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКИХ СПОРІВ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ АВІАЦІЙНОГО ВАНТАЖУ**

До моменту внесення змін у ГПК України від 03 жовтня 2017 року положення щодо досудового врегулювання господарських спорів містились у ст. 5-11 розділу II ГПК України. Зі змінами нової редакції ГПК України такого розділу не містить, а замість нього, загальні засади досудового порядку вирішення господарських спорів, що закріплюються у двох частинах ст. 19 ГПК України.

Так у ч. 1 ст. 19 ГПК України змінює зазначене правило з «дозволено усе, що не заборонено законом» на «дозволено все, що не є обов'язковим», закріплюючи, що «сторони вживають заходів для досудового врегулювання спору за домовленістю між собою або у випадках, коли такі заходи є обов'язковими згідно із законом». Тобто законодавець, визнаючи у ст. 4 оновленого ГПК України, що «право на звернення до господарського суду в установленому цим Кодексом порядку гарантується», та підкреслюючи, що «ніхто не може бути позбавлений права на розгляд його справи у господарському суді, до юрисдикції якого вона віднесена законом», по суті, усуває дане положення, а також ставить під сумнів

конституційне положення ч. 1 ст. 55 Конституції України, що містить загальну норму, яка означає право кожного звернутися до суду, якщо його права чи свободи порушені або порушуються, створено або створюються перешкоди для їх реалізації або мають місце інші обмеження прав та свобод [1].

Крім того, зі змісту ч. 2 ст. 124 Конституції України щодо поширення юрисдикції судів на будь-який юридичний спір та будь-яке кримінальне обвинувачення впливає, що кожен із суб'єктів правовідносин у разі виникнення спору може звернутися до суду за його вирішенням [2]. Причому у справах, щодо яких передбачений обов'язковий досудовий порядок врегулювання, у позовній заяві тепер повинні міститись відомості про вжиття заходів досудового врегулювання спору (п. 6 ч. 3 ст. 162 ГПК України), а суди мають повертати заяву, якщо до неї не додано доказів вжиття заходів досудового врегулювання спору у разі, коли такі заходи є обов'язковими згідно із законом (п. 6 ч. 5 ст. 174 ГПК України).

Так, для порівняння між авіацією та залізничним транспортом в роз'ясненні Президії Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею» № 04-5/601 від 29 травня 2002 р. надається таке роз'яснення. Оскільки Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) та Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) не регулюють порядку планування перевезення вантажів, то умови планування перевезень імпорتنих та експортних вантажів та відповідальність за цими перевезеннями врегульовані приписами транспортного законодавства України – Статутом залізниць та Правилами планування перевезень вантажів [3].

Умови перевезення вантажів авіаційним транспортом визначається спеціальним нормативним актом, а саме Повітряним кодексом України. Якщо виникають певні спори з приводу договору перевезення вантажів до пред'явлення перевізникові позову можливим є пред'явлення йому претензії. Право на подання претензії належить: а) вантажоодержувачу, якщо він має вимоги до перевізника у зв'язку з втратою вантажу; б) вантажовідправнику або вантажоодержувачу, якщо вони мають вимоги до перевізника у зв'язку з нестачею або пошкодженням вантажу, а також у зв'язку з простроченням його доставки [4, ст. 163].

Отже, ГПК України, то його норми повинні бути спрямовані виключно на регулювання обов'язкового порядку здійснення господарського судочинства уповноваженим судовим органом. У зв'язку з цим із ГПК України слід виключити ст. 19, яка регулює

загальні засади досудового врегулювання господарських спорів, а також положення ГПК, у яких міститься можливість відмови у відкритті судового провадження через недодержання обов'язкового досудового порядку вирішення господарського спору (п. 6 ч. 3 ст. 162 ГПК України та п. 6 ч. 5 ст. 174 ГПК України). Ці зміни, крім того, знімуть протиріччя стосовно обов'язку проводити досудове врегулювання господарського спору, коли це зазначено у законі. Адже обрання певного засобу правового захисту, у тому числі й досудового врегулювання спору, є правом, а не обов'язком особи, яка добровільно, виходячи з власних інтересів, його використовує. У свою чергу, закріплення законом обов'язкового досудового врегулювання спору обмежує можливість реалізації права на судовий захист.

#### *Література*

1. Рішення Конституційного Суду України у справі щодо офіційного тлумачення статей 55, 64, 124 Конституції України від 25 грудня 1997 року // Офіційний вісник України. – 1998. – № 1. – Ст. 169.
2. Конституція України: у редакції Розділу VIII від 2 червня 2016 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2016. – № 28. – Ст. 532
3. Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею: Роз'яснення Вищого господарського суду від 29 травня 2002 р. – № 04-5/601 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v\\_601600-02](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_601600-02).
4. Господарське право України: навч. посіб. / Несинова С.В., Воронко В.С., Чебикіна Т.С. за заг. ред. С.В. Несинової. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 564 с.

УДК 346.26:330(043.2)

**Гоголі С. Г.**, студент,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

### **ПРОБЛЕМАТИКА ФІКТИВНОСТІ СУБ'ЄКТІВ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У БУДІВНИЦТВІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПАСАЖИРСЬКОГО СПОЛУЧЕННЯ М. КИЇВ — МА «БОРИСПІЛЬ»**

Державне підприємство «Бориспіль» є стратегічно важливим суб'єктом господарювання в Україні. Пасажиропотік Міжнародного аеропорту «Бориспіль» у вересні склав 1,29 млн осіб та забезпечив 20% зростання до показника минулого року. Загалом за 9 місяців 2018 року аеропорт «Бориспіль» обслуговував 9,49 млн пасажирів.