

боргів вимоги кредиторів задоволені у повному обсязі, провадження у справі про банкрутство припиняється.

Наведені вище положення щодо визнання банкрутом властиві і для підприємств у авіаційній галузі. Таким чином, виходячи з вище викладеного, можна зробити висновки про те, що обставини, які стверджують про неплатоспроможність підприємства у авіаційній галузі, і є підставою для кредитора звернутися до господарського суду з метою порушення справи про банкрутство. Враховуючи те, що в Законі України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» не передбачено особливостей визнання банкрутами авіаційних підприємств, можна стверджувати, що на них поширюються загальні правила відновлення платоспроможності та визнання банкрутом.

Література

1. Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом: Закон України від 14 травня 1992 р. № 2344-XII // Відомості Верховної Ради України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2343-12>

2. Козирєва В.П. Поняття та ознаки банкрутства авіаційних підприємств / В.П. Козирєва, А.П. Гаврилішин // Юридичний вісник. – 2009. – № 4 (13). – С. 54-57.

3. Поляков Б.М. Правове регулювання неспроможності (банкрутства) у зарубіжних країнах (Англія Німеччина, Росія, США, Франція) // Санація та банкрутство. – 2005. – № 2. – С. 99-100.

4. Джунь В.В. Інститут неспроможності: світовий досвід розвитку і особливості становлення в Україні: монографія / В.В. Джунь. – Вид. друге, випр. і доп. – К.: Юридическая практика, 2006. – 384 с.

УДК 347. 82(043.2)

Пилипченко А.В., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Козирєва В.П., к.ю.н., доцент

ДОСУДОВЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ ПРИ АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

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

Слід відмітити, що на сучасному етапі розвитку ринкових відносин в Україні діяльність органів державної виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та й самих суб'єктів господарювання не завжди належним чином сприяє становленню цих відносин, що призводить до порушення прав та охоронюваних законом інтересів суб'єктів господарювання. Прийняті закони ніколи не були цілковито узгоджені з практикою їх застосування. У свою чергу практика коригує правові відносини та об'єктивно спонукає вносити зміни і доповнення до чинного законодавства [1, с. 90]. Як свідчить практика, положення чинного законодавства не завжди сприяють відновленню у громадян порушених прав та охоронюваних інтересів. За рішенням Конституційного Суду України у справі № 1–2\2002 встановлено, що обов'язкове досудове врегулювання спорів, яке виключає можливість прийняття позовної заяви до розгляду і здійснення за нею правосуддя, порушує право особи на судовий захист [2]. Тому на сьогодні цей інститут здобув договірний порядок регулювання.

Сфері досудового регулювання спорів при перевезенні вантажів має певні особливості. Практичне застосування інституту досудового врегулювання спорів полягає у розширенні правил щодо перевезення вантажів та застосування норм матеріального права на практиці. Слід зазначити, що більшу частину вантажів перевозить залізничний транспорт. Тому врегулювати конфлікт між сторонами можна за допомогою комерційного акту.

Транспортні організації несуть майнову відповідальність за схоронність прийнятого до перевезення вантажу з моменту його прийняття до перевезення і до видання вантажоодержувачеві. Транспортна організація звільняється від відповідальності за схоронність і цілісність вантажу, якщо доведе, що втрата, нестача або ушкодження вантажу сталися не з її провини. Після прибуття вантажу на станцію призначення вантажоодержувач повинен провести його огляд, визначити, чи були дотримані правила транспортування вантажу, що забезпечують його схоронність, перевірити неушкодженість тари, відповідність назви вантажу, маси, кількості місць, що перевозяться, даним, що містяться у транспортному документі [3, с. 224]. При виявленні порушень вантажоодержувач зобов'язаний вимагати складення комерційного акту. Метою складання комерційного акту є посвідчення обставин, які можуть правити за підставу для установлення вини за порушення договору перевезення вантажів і покладання матеріальної відповідальності на працівників залізниць, вантажовідправників і вантажоодержувачів. Такий акт складають

представники залізниць. Брак комерційного акту позбавляє вантажоодержувача можливості пізніше поставити претензію працівникам залізниці. Комерційні акти складають у разі невідповідності між фактично отриманим вантажем і даними, зазначеними у перевізному документі за назвою, масою і кількістю місць, псування і ушкодження вантажу, виявлення вантажу без документів і документів без вантажу, повернення залізничному транспортові викраденого вантажу, затримки передання залізницею на залізничну під'їзну колію вантажу. Складання комерційного акту – обов'язок працівників залізниці у випадках, коли вона сама виявила перелічені недоліки, так і тоді, коли на наявність хоча б одного із них вказав одержувач або відправник вантажу. Якщо залізниця відмовляється від складання комерційного акту, то вантажоодержувач має право скласти акт за участю незацікавленої організації [1, с. 115].

Враховуючи вище зазначене, можна зробити такий висновок: сутністю досудового врегулювання спорів є пред'явлення претензії одним контрагентом іншому для своєчасного і належного вирішення непорозуміння. Найчастіше такі непорозуміння бувають при перевезенні вантажів, врегулювання яких можливе за допомогою комерційного акту. Мета такого акту полягає у посвідченні обставин, які можуть правити за підставу для установлення вини за порушення договору перевезення вантажів і покладання матеріальної відповідальності на працівників залізниць, вантажовідправників і вантажоодержувачів.

Тому на сьогодні існують спеціальні розроблені процедури досудового вирішення спорів, які у багатьох випадках довели свою ефективність і дозволили розв'язати конфлікт не доводячи його до стадії судового розгляду

Література

1. Горевий В. Досудове врегулювання господарських спорів: сутність проблеми, окремі шляхи їх вирішення / В. Горевий, О. Курдес // Підприємництво, господарство і право. – 2009. – № 9. – 90 с.
2. Рішення Конституційного Суду України від 9 липня 2002 р. № 15–рп. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>.
3. Похиленко І.С. Господарське судочинство / І.С. Похиленко. – К.: КУП. – 2015. – 224 с.