

Що стосується банкрутства безпосередньо державних авіапідприємств України, можна прослідкувати існування певних схем банкрутства державних підприємств з метою отримання вигод (повітряні лінії, дешева авіатехніка, місце на ринку авіаперевезень та інше) приватними фінансовими структурами. Крім того, з урахуванням особливостей галузі відбувається процес роздержавлення власності – приватизація, акціонування демонополізація підприємств цивільної авіації (природних монополій), виділення аеропортів складу авіакомпаній і не завжди цей процес відбувається законно [2, с. 72].

Отже, динаміка світової кризи призвела до неможливості ефективного функціонування більшість авіакомпаній України, значна кількість яких знаходиться на межі кризового стану, що відповідно є суттєвою проблемою цивільної авіації України. Також варто акцентувати уваги на недоліки нової редакції Закону, в якому практично повністю зникла можливість для боржника відновити свою платоспроможність.

#### *Література*

1. Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом: Закон України від 14 травня 1992 р. № 2343-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 31. – Ст. 440.

2. Бронова Ю. Г. Літакобудівна галузь як об'єкт господарсько-правового забезпечення / Ю. Г. Бронова // Юрист України. – 2014. – № 1. – С. 67-74.

3. Коваленко Н. О. Технологічні особливості побудови бізнес-плану фінансової санації авіаційного підприємства / Н. О. Коваленко // Наукові записки Львівського університету бізнесу та права. – 2013. – Вип. 10. – С. 42-45.

УДК 346.3 (043.2)

**Желяк А. А.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Слободська І. А., старший викладач

### **ОСОБЛИВОСТІ КЛАСИФІКАЦІЇ ДОПОМІЖНИХ ТРАНСПОРТНИХ ДОГОВОРІВ**

На сьогодні все більше економіка України відноситься до ринкової, тому бурхливо розвиваються підприємства та відкривається велика кількість приватних фірм, що в свою чергу

призводить до розвитку транспортних перевезень для задоволення тих чи інших потреб підприємців. Під поняттям перевезення, розуміється: залізничне, річкове, автомобільне і повітряне.

Підприємства, що надають послуги транспорту здійснюють перевезення на основі державних контрактів і договорів про перевезення пасажирів і вантажів з урахуванням економічної ефективності перевізних та переробних можливостей транспорту. Економічні відносини цих підприємств, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності, а також прописуються у договорах. Транспортні договори умовно поділено на: організаційні договори (попередній, навігаційний), основний договір перевезення та допоміжні транспортні договори. Разом з цим поділом виникла проблема, – щодо віднесення того чи іншого договору до числа допоміжних. Адже, договірні конструкції існують виключно на фундаменті економічних відносин, які регулюються тим чи іншим договірним типом, видом, підвидом [1].

Зв'язок основного і додаткового зобов'язання має прояв у тому, що успіх основного залежить від успішного виконання допоміжних зобов'язань. Також допоміжні зобов'язання залежні від «технологічної» потреби. Тобто, наприклад, перевезення вантажу неможливе без виконання вантажних послуг, оскільки вантаж має потрапляти до місткості транспортного засобу. Інші допоміжні договори застосовуються ситуативно, на вибір однієї зі сторін договору чи за конкретні обставини.

З економічної чи технологічної точки зору операції, що виконуються в початковій і завершальних стадіях транспортного процесу є допоміжними. А у юридичному значенні поняття «допоміжний» використовується для характеристики неосновних дій (операцій), правовідносин або зобов'язань, що їх опосередковують. Він може бути розкритий вказівкою трьох характерних для нього ознак: по-перше, допоміжна дія покликана забезпечити нормальне здійснення основного; по-друге, існує тісний зв'язок взаємозалежності основних і допоміжних дій (операцій); по-третє, виконання тих і інших охоплюється єдністю – їх кінцевою метою [2].

Іншими об'єднуючим критерієм основного та допоміжного транспортного договору є вантаж. Коли певні речі в контексті розглядаються не як вантаж, а як об'єкти речових чи зобов'язальних правовідносин, не пов'язаних з перевезенням, мова не йде про перевезення і інші допоміжні договори. В цьому випадку метою є – зберігання речей, а не їх доставка до пункту призначення. Тобто за

економічною складовою договір перевезення визнається самостійною договірною конструкцією.

Як висновок, можна стверджувати, що допоміжний транспортний договір за транспортними конструкціями є лише, так званим, додатком до основного договору перевезення і дозволяють більш конкретизувати зобов'язання сторін допоміжних договорів.

#### *Література*

1. Вітрянський В. В. Договір перевезення конкретного вантажу [Текст] / В. В. Вітрянський // Господарське право. Додаток. – 2011. – № 7. – С. 3-4.

2. Задихайло Д. В. Правознавство: підруч. / Д. В. Задихайло. – Х.: Фоліо, 2014. – С. 430-459.

УДК 629.73:346 (043.2)

**Карпик М. Л.**, студент,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Козирєва В. П., к.ю.н., доцент

### **ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТА СТИМУЛЮВАННЯ РОЗВИТКУ АВІАБУДІВНОЇ ГАЛУЗІ**

В авіаційній галузі Україна має значні можливості. Попри всі негаразди за роки незалежності вона була певною мірою трансформована, модернізувала частину свого технологічного потенціалу і вийшла на світовий аерокосмічний ринок з кількома крупними комерційними проектами, які було успішно виконано. Подальше становлення і розвиток галузі залежатиме від спроможності працювати в ринкових умовах зовнішнього середовища, оскільки обсяги внутрішнього ринку незначні і наявний науково-технічний і виробничий потенціал використовується поки що недостатньо.

Інноваційний пріоритет розвитку промисловості відкриває можливість системного й організованого розвитку авіаційної галузі. Серед найважливіших питань розвитку цивільної та військової авіації істотне місце займають питання комплексного аналізу економічних аспектів і тенденцій розвитку авіаринку з урахуванням концептуальних і практичних аспектів підвищення ефективності діяльності авіаремонтних та авіабудівних підприємств, удосконалення економічного механізму взаємодії факторів їх сталого розвитку.