

Підсумовуючи вищезазначене можна стверджувати, що держава має безліч інструментів та методів впливу на суб'єктів підприємницької діяльності для боротьби проти створення монополій в авіаційній сфері.

#### *Література*

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. – К.: Парлам. вид-во, 1996. – 89 с.

2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19, № 20, № 21-22. – Ст. 144.

3. Про Антимонопольний комітет України: Закон України від 26 листопада 1993 р. № 3660-XII // Відом. Верхов. Ради України. – 1993. – № 50. – Ст. 472.

4. Положення про Державну авіаційну службу України: Постанова Кабінету Міністрів України від 8 жовтня 2014 р. № 520 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://avia.gov.ua/>

УДК 343.535(043.2)

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

### **ВИЗНАННЯ БАНКРУТОМ ПІДПРИЄМСТВ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ**

Відповідно до Закону України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» термін «банкрутство» визначається, як визнана господарським судом неспроможність боржника відновити свою платоспроможність за допомогою процедур санації та мирової угоди і погасити грошові вимоги кредиторів не інакше як через застосування ліквідаційної процедури [1].

Важливо зазначити, що у юридичній літературі питання визначення термінів «неплатоспроможність» та «банкрутство» є дискусійними. В багатьох державах ці терміни вживаються у різних значеннях, зокрема, банкрутство використовується для визначення часткової неспроможності, а термін «неплатоспроможність» характеризує лише фінансовий стан боржника, який не має жодної юридичної сили, в той час як «банкрутство» є юридично значимим поняттям, оскільки характеризує судову процедуру визнання боржника банкрутом, результатом якої є певний процесуальний документ, прийнятий судом, та включає в собі термін

«неплатоспроможність». Таким чином, з початку виникає неплатоспроможність боржника, а потім за наявності певних умов (неможливості відновлення платоспроможності та задоволення визнаних судом вимог кредиторів) - банкрутство [2, с. 55].

Банкрутство настає у випадку, коли боржник, у тому числі підприємство авіаційної галузі, не вжив заходів для погашення своїх грошових зобов'язань. Такі незадовільні результати є однією із підстав порушення справи про банкрутство.

Справа про банкрутство порушується господарським судом, якщо безспірні вимоги кредитора (кредиторів) до боржника сукупно складають не менше трьохсот мінімальних розмірів заробітної [1]. Такий розмір заборгованості не дає можливості звернутися до господарського суду тим кредиторам, які мають грошові вимоги менше встановленої межі. Але вони мають право об'єднати свої вимоги до боржника і звернутися до суду з однією заявою. У зарубіжних державах встановлені різні мінімальні суми грошових вимог [3, с. 99]. При цьому, безспірні вимоги кредиторів являють собою грошові вимоги кредиторів, підтверджені судовим рішенням, що набрало законної сили, і постановою про відкриття виконавчого провадження, згідно з яким відповідно до законодавства здійснюється списання коштів з рахунків боржника. При цьому, до складу цих вимог не включаються неустойка (штраф, пеня) та інші фінансові санкції.

Заява про відкриття провадження (проваджень) у справі про банкрутство подається боржником або кредитором у письмовій формі та повинна містити: найменування господарського суду, до якого подається заява; ім'я або найменування боржника, його місцезнаходження або місце проживання, ідентифікаційний код юридичної особи та реєстраційний номер облікової картки платника податків (за наявності); ім'я або найменування кредитора, його місцезнаходження або місце проживання, ідентифікаційний код юридичної особи та реєстраційний номер облікової картки платника податків (за наявності); виклад обставин, що є підставою для звернення до суду; перелік документів, що додаються до заяви.

Варто зауважити, що В.В. Джунь зазначає, що відомості про підставу для порушення справи про банкрутство можуть бути спростовані, в тому числі й самим боржником. Суд, отримавши заяву кредитора або боржника, має перевірити наявність допустимих доказів, що містять відомості про неплатоспроможність, і лише після цього порушувати справу про банкрутство боржника [4, с. 127]. Якщо в результаті виконання боржником плану погашення

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.