

інстанцій з метою дотримання останніми принципів справедливості та рівності сторін.

### *Література*

1. Про електронну комерцію: Закон України від 3 вересня 2015 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 45. – Ст. 410.
2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18, № 19-20, № 21-22. – Ст. 144.
3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40-44. – Ст. 356.
4. Про телекомунікацію: Закон України від 18 листопада 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 12. – Ст. 155.
5. Інформація та документація. Базові поняття. Терміни та визначення. ДСТУ 2392-94 // Держстандарт України, 1994. – 54 с.
6. Постанова Вищого господарського суду України від 2 липня 2014 р. по справі під № 910/19701/13. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/39574220>.
7. Рішення Господарського районного суду м. Києва від 15 березня 2010 р. по справі під № 39/37515.03.10. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/8959556>.

УДК 347.736:656.7:061.5 (043.2)

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

## **ОКРЕМІ АСПЕКТИ ЩОДО ВИЗНАННЯ БАНКРУТОМ АВІАПІДПРИЄМСТВА**

Динаміка економічної кризи України привела до дестабілізації функціонування авіаційних підприємств, більшість з яких змушені здійснювати діяльність за нерентабельних умов – використання застарілого парку повітряних суден, висока собівартість перевезень, як наслідок, високі тарифи, здійснення діяльності на комерційно невігідних повітряних лініях, неконкурентоспроможна якість послуг та інші негативні явища призвели до зупинення діяльності численних авіакомпаній України, їх поглинання закордонними авіаційними альянсами, підписання економічно збиткових угод з перевізниками-конкурентами.

Такі кризові комплекси підприємств галузі цивільної авіації потребують сторонньої допомоги для налагодження нормальної та прибуткової господарської діяльності. Але навіть така допомога

виявляється не завжди ефективною, тому це все призводить підприємство до банкрутства, процедура якого також потребує здійснення комплексу дій з дотриманням законодавства, яке також потребує удосконалення.

Банкрутство – визнана господарським судом неспроможність боржника відновити свою платоспроможність та задовольнити визнані судом вимоги кредиторів не інакше як через застосування ліквідаційної процедури.

Відносини банкрутства регулюються Законом України «Про відновлення платоспроможності боржника або визнання його банкрутом» (далі – Закон) [1]. Як справедливо відзначається у літературі, державне регулювання проблеми неплатоспроможності найбільшою мірою залежить від законодавчої бази, проте не менш важливим є факт застосування норм цього Закону на практиці [3, с. 43].

Внаслідок порушення справи про банкрутство виникає комплекс процесуальних правовідносин: провадження у справі, визнання боржника банкрутом, оголошення про банкрутство тощо. Сукупність таких процесуальних правовідносин може розглядатися як ліквідаційний правовий процес щодо суб'єкта авіапідприємництва.

У Законі про банкрутство в новій редакції більш розширені, порівняно з попередньою редакцією Закону, права забезпечених кредиторів (у тому числі кредиторів майнових поручителів). Вимоги забезпечених кредиторів, незалежно від факту подання ними відповідної заяви, включаються до реєстру вимог кредиторів.

Замість погашення вимог кредиторів заявлених з пропуском місячного терміну в новому Законі про банкрутство закладено механізм врахування вимог «запізнілих» кредиторів, вимоги таких кредиторів не є конкурсними, і погашаються в останню, шосту чергу. В такій ситуації втрачається сенс відновлення платоспроможності, оскільки підприємство не очищується від «зайвого тягарю». Залишається лише один можливий шлях – шлях ліквідації підприємства. Відновлення платоспроможності це по суті єдиний шлях врятувати підприємство, оскільки при ліквідації підприємство фактично розтягується на шматки.

Також складно пояснити нововведення і з точки зору захисту прав кредиторів, тому що включення цих кредиторів в шосту чергу нічого по суті не дає. В такій ситуації єдиним рішенням є ліквідація підприємства, а при цьому в більшості випадків при ліквідації вже четверта черга погашається частково, а на шосту взагалі нічого не залишається.

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