

УДК 332.15:629.73(045)

Голуб В. О.

Національний авіаційний університет, Київ

## СУБ'ЄКТИ ЗДІЙСНЕННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ПРОСТОРУ

*Стаття присвячена питанням визначення основних суб'єктів здійснення господарської діяльності в сфері повітряного простору. Написання цієї статті дало змогу дослідити нормативно – правову базу з цього питання та виявити прогалини, що потребують усунення.*

В умовах ринкової економіки, коли справа йде про господарювання з метою отримання прибутку, дуже важливим є законодавче закріплення норм, які б регулювали дані відносини.

Відповідне коло таких відносин, має мати свій об'єкт, суб'єкт, зміст та інші елементи, що виділяються теорією держави і права. Суб'єкт певних відносин надзвичайно важливий, оскільки він дозволяє визначити коло осіб, для яких передбачені певні норми права.

Повітряний простір є дуже специфічним середовищем, яке передбачає наявність у ньому своїх, специфічних суб'єктів, що використовують даний простір для своїх потреб. Безперечним є те, що дані відносини повинні бути чітко врегульовані нормами законодавства, а це в свою чергу має забезпечити легальне поле для використання повітряного простору.

Дослідження проблеми визначення суб'єктів здійснення господарської діяльності в сфері повітряного простору належить до числа провідних завдань сучасної юридичної науки, актуальність якого обумовлюється як певною незавершеністю і недосконалістю чинної нормативно-правової бази відносин в сфері повітряного простору, так і комплексністю поєднання певних галузей права, серед яких провідну роль посідають господарське та повітряне право.

Аналізуючи останні наукові публікації з даної теми, слід сказати, що в науці вона є малодослідженою і в наукових публікаціях майже не розкривалася. З науковців, що торкалися цієї теми у своїх працях слід зазначити Н.М. Корчак, А.О. Гелич, В.П. Козиреву та Ю.О. Гелич

Метою даної статті є визначення основних суб'єктів здійснення господарської діяльності, аналіз нормативно-правової бази, яка регулює це питання та пошук прогалин у законодавстві, що потребують усунення.

Сфера дії Повітряного кодексу України (далі – ПК) поширюється на діяльність користувачів повітряного простору України в частині, що їх

стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого [1; ч. 1, ч. 3, ст. 2]. Чинний, ПК не визначає поняття користувачів повітряного простору в цілому, та суб'єктів господарської діяльності в сфері використання повітряного простору зокрема.

Відповідно до ст. 4 ПК правом на здійснення господарської і комерційної діяльності в галузі авіації може володіти будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається експлуатацією, технічним обслуговуванням, ремонтом, виробництвом, розробкою та іншою діяльністю в галузі авіаційної техніки та одержала ліцензію, якщо це передбачено законодавством України. Водночас у ст. 5 ПК міститься вимога про те, що будь-яка юридична чи фізична особа, яка займається діяльністю, пов'язаною з розробкою, виробництвом, ремонтом і експлуатацією цивільної авіаційної техніки, повинна одержати від державного органу з питань сертифікації і реєстрації сертифікат, що підтверджує відповідність рівня технічної підготовки вказаної особи вимогам відповідних авіаційних правил України.

Тобто ми можемо говорити про те, що суб'єктами господарської (комерційної) діяльності в сфері використання повітряного простору можуть бути і юридичні, і фізичні особи, які виконують розробку, виготовлення, ремонт і технічне обслуговування авіаційної техніки за умови наявності у них сертифіката служби авіаційної безпеки.

Законодавець також оперує терміном авіаційний суб'єкт, під яким розуміється:

- авіаційне підприємство;
- аеропорт;
- аеродром;
- експлуатант;
- Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Украерорух».

Слід звернути увагу на те, що законодавство не містить достатньо повного і вичерпного визначення авіаційного підприємства.

Так, наприклад, Державна програма авіаційної безпеки цивільної авіації авіаційним підприємством називає авіатранспортне підприємство, яке пропонує або експлуатує повітряне сполучення [3].

Крім поняття авіаційного підприємства, вживається термін авіапідприємства. Ним є також будь-яке авіатранспортне підприємство, яке пропонує або експлуатує повітряне сполучення [4].

З аналізу даних понять ми бачимо, що вони є тотожними. Проте в той же час з цих визначень ми можемо побачити поняття «авіатранспортне підприємство» і логічно поставити питання про те, що ж розуміє законодавець під цим терміном. Нажаль відповіді на це запитання на даний момент немає, що призводить до потреби законодавчого визначення цього терміну.

Для більш повного з'ясування поняття авіаційного підприємства слід звернутися до поняття підприємства взагалі.

З аналізу чинного законодавства в Україні можна зробити висновок про те, що термін «підприємство» використовується в ньому як щодо суб'єктів, так і щодо об'єктів права.

Не встановлені і обмеження щодо організаційно-правових форм авіапідприємств. Призначення організаційно-правової форми полягає у нормативному закріпленні організаційної побудови юридичної особи з метою визначення основних взаємозв'язків із засновниками, волеутворюючими та волездійснюючими органами.

Слід зазначити, що поняття підприємства є узагальнюючим, а ст. 62 ГКУ «Підприємство як організаційна форма господарювання» [2] має універсальний характер щодо будь-якої форми господарської організації (і корпоративного, і унітарного типу), а також різних форм власності.

Залежно від форм власності, в ст. 63 ГК законодавець виділяє:

1) приватне підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);

2) підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);

3) комунальне підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;

4) державне підприємство, що діє на основі державної власності;

5) підприємство, засноване на змішаній формі власності (на базі об'єднання майна різних форм власності).

Так, в Україні на основі державної власності функціонують: Державний міжнародний аеропорт «Бориспіль», Державне авіапідприємство

«Львівські авіалінії», Тернопільське державне авіапідприємство «Універсал-Авіа», Державне підприємство «Міжнародний аеропорт Рівне»

Авіапідприємства можуть функціонувати і на базі комунальної форми власності відповідно до ст. 78 ГК. Так, наприклад, було прийнято пропозицію Львівської міської ради щодо передачі цілісного майнового комплексу державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Львів» разом із злітно-посадковою смугою у власність територіальної громади м. Львова [5]. Про передачу 70,42 відсотка акцій ВАТ «Луцьке авіапідприємство» з державної у спільну власність територіальних громад Волинської області було прийнято пропозицію Волинської обласної ради та Фонду державного майна [6].

Авіапідприємства можуть існувати і як іноземні підприємства (ст. 117 ГКУ), і як підприємства з іноземними інвестиціями (ст. 116, 390-400 ГК та Закон України «Про режим іноземного інвестування»). Наприклад, характеризуючи види аеропортів, у ч. 3 ст. 48 ПК законодавець акцентує увагу на тому, що аеропорт, в тому числі як спільне з іноземною державою підприємство чи підприємство, яке повністю належить іноземному інвестору, повинен пройти сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил.

Авіапідприємство може існувати і в організаційно-правовій формі господарського товариства. Зокрема, правовий статус господарських товариств закріплений параграфом 1 гл. 8 (ст. 113-162) ЦК, гл. 9 (ст. 79-92) ГК, Законом «Про господарські товариства» [7]. Так, наприклад, у 1992 році було засновано авіакомпанію «Міжнародні авіалінії України» у Формі спільного закритого акціонерного товариства, у складі наступних акціонерів: Фонд державного майна України – 61,6 %, «Австралійські авіалінії» – 22,5 %, компанія «Debis Air Finance» – 6 %, Європейський банк реконструкції і розвитку (ЄБРР) – 9,9 % [8].

Авіапідприємства завжди створюються і функціонують з метою отримання прибутку, а тому вони є завжди підприємницькими за своїм спрямуванням.

Таким чином авіапідприємству притаманне те, що воно:

– використовує (пропонує або експлуатує) будь-яке регулярне повітряне сполучення (сполучення між двома точками земної поверхні, подолання якої можливе повітряним шляхом);

– таке сполучення використовується (пропонується або експлуатується) виключно за допомогою повітряного судна;

– таке сполучення використовується з метою суспільних перевезень пасажирів, багажу, пошти або вантажу.

Ще одним авіаційним суб'єктом, який виділяє законодавець є аеропорт, тобто підприємство, що здійснює приймання і відправлення повітряних суден, пасажирів, багажу, пошти і вантажів, обслуговування польотів повітряних суден і екіпажів, яке має для цього аеродром, аеровокзал, інші наземні споруди, а також необхідну структуру, обладнання, авіаційний персонал та інших працівників.

Аеродром, як авіаційний суб'єкт це – ділянка суші або водної поверхні (включаючи розміщені на ній будь-які будинки, споруди та обладнання), призначена повністю або частково для прибуття, відправлення і руху повітряних суден. Якщо поняття «аеродром» використовується в положеннях, що стосуються планів польотів і порядку сполучення, воно включає також місця, які можуть використовуватися літальними апаратами певних видів, наприклад вертольотами або аеростатами.

Згідно з Положенням про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів на ринок авіаційних перевезень та робіт, затверджених Наказом Державного департаменту авіаційного транспорту України від 24 квітня 1996 року №118, експлуатант – особа, організація або підприємство, що експлуатує повітряні судна або пропонує свої послуги в цій галузі. Аналогічне визначення експлуатанта міститься в ч. 2 ст. 5 ПК.

Слід звернути увагу на те, що визначення категорії «експлуатант повітряного судна» є похідним від категорії «власник повітряного судна» та «судновласник», що розкриває правовий статус особи, яка володіє повітряним судном на законних підставах. Власником повітряного судна є суб'єкт господарювання, який на свій розсуд, одноосібно або разом з іншими суб'єктами володіє, користується і розпоряджається належним йому повітряним судном. Судновласником є суб'єкт господарювання, який експлуатує повітряне судно від свого імені незалежно від того, є він власником цього повітряного судна чи використовує його на інших законних підставах.

До загальних вимог, які, зокрема, пред'являються до експлуатанта, слід віднести наступні:

- основне місцезнаходження експлуатанта має бути в Україні;
- основною діяльністю експлуатанта повинні бути повітряні перевезення і/або авіаційні роботи. Діяльність може бути пов'язана з будь-якою

іншою формою професійної експлуатації повітряного судна (ремонт або технічним обслуговуванням повітряного судна) чи надання послуг у галузі авіації;

- експлуатант повинен мати достатню фінансово-економічну спроможність для забезпечення всіх аспектів безпеки авіації та підтримання льотної придатності повітряного судна, утримання та забезпечення потрібного авіаційного та інфраструктурного персоналу, забезпечення фінансових обов'язків за всіма договорами та зі страхування, з урахуванням можливого періоду роботи зі збитками;

- експлуатанту, який пропонує авіаційні послуги, потрібно бути власником (чи мати в оперативному управлінні) не менш як одного повітряного судна транспортної категорії або одного повітряного судна транспортної категорії на підставі договору про довгострокову, не менш ніж 3 роки, оренду повітряного судна (на момент видачі Сертифіката);

- експлуатант повинен мати набір служб, що укомплектовані згідно зі штатним розписом фахівцями відповідної спеціальної підготовки, необхідної для здійснення технологічних процесів виробничої діяльності в галузі льотної, технічної експлуатації та здійснення авіаційних робіт і повітряних перевезень відповідно до встановлених у цивільній авіації вимог, та мати всі види забезпечення (наприклад: правове; фінансово-економічне; матеріально-технічне; льотної експлуатації; аеродромне; комерційне; страхове тощо);

- такі види забезпечення, як правове, фінансово-економічне, льотної експлуатації, інженерно-авіаційне та управління виробництвом є ознаками експлуатанта і тому здійснюються безпосередньо експлуатантом;

- інші види забезпечень можуть здійснюватися як безпосередньо експлуатантом, так і за договорами, що укладені з юридичними особами, які мають право на таке забезпечення і володіють відповідним сертифікатом Державіаслужби та ін.

Наостанок слід сказати про співвідношення понять авіаційного та повітряного перевезень.

На відміну від повітряного перевезення, поняття авіаційного перевезення законодавством не визначене. Сполучення «авіаційні перевезення» отримало набагато менше розповсюдження в законодавстві аніж повітряні перевезення. Варто звернути увагу на те, що сполучення «авіаційні перевезення» хоч і вживається в назвах деяких нормативних документів, проте по тексту документу вживається «повітряні перевезення».

Яскравим прикладом цього є Інструкція про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт за межами України [9]. Таких документів всього 12.

За своїм значенням вказані два терміни тотожні, проте законодавчо визначений термін саме «повітряні перевезення» і саме цим терміном оперує Повітряний кодекс, від чого відштовхуються більшість інших підзаконних актів. Саме тому правильним буде вживання саме цього терміну.

Таким чином, підсумовуючи все вищесказане можемо стверджувати, що Повітряним кодексом України не передбачені поняття користувачів повітряного простору, та суб'єктів господарської діяльності в сфері використання повітряного простору. Аналізуючи законодавство, ми можемо визначити основних суб'єктів, що можуть здійснювати господарську діяльність в сфері повітряного простору, а саме це будь-яка фізична чи юридична особа, що має відповідний дозвіл. В той же час можемо виділити також авіаційних суб'єктів, до яких відносять: авіаційні підприємства, аеропорти, аеродроми, експлуатанти та Державне підприємство обслуговування повітряного руху України «Укрерорух». Проте незважаючи на це, є актуальні питання, що потребують законодавчого втручання з метою їх вирішення.

#### Список літератури

1. *Повітряний кодекс України* від 04.05.1993 року // *Відомості Верховної Ради України*. – 1993. – № 25. – С. 274.

2. *Господарський кодекс України* від 16.01.2003 року // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 18, №19, №20, №21-22. – С. 144.

3. *Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації»* від 20.02.2003 № 545-IV // *Відомості Верховної Ради України*. – 2003. – № 17. – С. 140.

4. *Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Тимчасових правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації»* від 02.08.1995 № 592 // *Зібрання постанов Уряду України*. – 1995. – № 11. – С. 263; *Конвенція про міжнародну цивільну авіацію* від 07.12.1944 // *Офіційний вісник України*. – 2004. – № 40. – С. 2667.

5. *Про передачу цілісного майнового комплексу державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Львів»: Розпорядження Кабінету міністрів України* від 6 вересня 2007 р. № 705-р.

6. *Про передачу акцій ВАТ «Луцьке авіапідприємство» у спільну власність територіальних громад Волинської області: Розпорядження Кабінету міністрів України* від 24 червня 2006 р. № 353-р.

7. *Закон України «Про господарські товариства»* від 19.09.1991 року // *Відомості Верховної Ради* – 1991. – № 49. – С. 682.

8. *Міжнародні авіалінії України* у 2004 році // *Відомості міністерства транспорту та зв'язку України* – 2005. – № 1-2. – С. 46.

9. *Наказ Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Інструкції про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт за межами України»* від 05.06.2006 №399 // *Офіційний вісник України*. – 2006. – № 25. – С. 1843.

*Науковий керівник – Корчак Н.М.,  
канд. юрид. наук, доц.*