

Об'єднання в єдину транспортну дозволить створити реальні умови для комбінованої схеми перевезень вантажів «море-суша» в напрямку басейнів Балтійського, Чорного та Каспійського морів найкоротшою відстанню. Потенційні можливості залучення в Україну міжнародних транспортних потоків великі.

Література

1. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року № 232/94 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.zakon.rada.gov.ua>
2. Мірошко В. М. Міжнародні транспортні коридори і Україна / В. М. Мірошко [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.rusnauka.com/12.APSN_2007/Economics/20623.doc.htm

УДК 341.226 (477) (043.2)

Манукян А. Ж., Марищак О. І., студентки,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Боярська З. І., к.і.н., доцент

СПІЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ ПРОСТІР ТА НАСЛІДКИ ПРИЄДНАННЯ УКРАЇНИ

Європейський спільний авіаційний простір – двостороння угода між Євросоюзом і третіми країнами для встановлення спільних стандартів безпеки та лібералізації ринкових відносин у сфері авіації. По суті САП – це зона вільної торгівлі для авіації. Наразі потенційними користувачами авіаційних послуг у країнах – членах САП є більш як 500 мільйонів осіб [1, с. 12].

Угода про Спільний авіаційний простір базується на принципі прийняття третьою країною всього законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо безпеки польотів, захисту пасажирів, відповідальності авіаперевізників за перевезення, захисту навколишнього середовища, конкуренції та державної допомоги. Для України це конкретний і цільовий напрям інтеграції в ринок ЄС згідно з його стандартами. Так, Угода, зокрема, передбачає європейський стандарт безпеки та якості всього авіаційного обладнання, необмежену відповідальність авіаперевізника за перевезення, квоти для літаків на викиди вуглецю, дотримання екологічних стандартів виробництва авіаційної техніки та обмеженість державної допомоги авіаперевізникам в умовах вільної конкуренції.

Але, саме 2005 рік став першим кроком для розвитку української авіації. Хоча рівень безпеки польотів в Україні отримав низьку оцінку Федеральної

авіаційної адміністрації США, ЄС та Україна підписали Угоду про окремі аспекти повітряного сполучення («горизонтальну угоду»), яка дає змогу європейським авіаперевізникам виконувати рейси до України з будь-якої країни Європейського Союзу. А в грудні 2007 року відбувся перший раунд переговорів між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір (САП).

Сама Угода про Спільний авіаційний простір складається з двох частин [2, с. 55]:

1. Гармонізація національного законодавства із законодавством ЄС у сфері забезпечення безпеки польотів та управління аеронавігацією.

Тобто, угода потребує прийняття європейських стандартів щодо безпеки авіаперевезень. І саме під «безпекою польотів» розуміють: технічні стандарти літаків, рівень підготовки персоналу авіаперевізника та диспетчерської служби, рівень кваліфікації авіаінспекторів і дотримання авіакомпанією графіка польотів. Наприклад, авіакомпанія має виплатити пасажирам компенсацію за затримку, перенесення або скасування рейсу – порушення, до яких наразі українські авіакомпанії вдаються безкарно. В 1992 році Україна приєдналася до Міжнародної організації цивільної авіації. Основою її діяльності є Чиказька конвенція – документ міжнародного права, що регулює авіаперевезення з 1944 року. У 2004 році Україна стала членом Європейської організації з безпеки аеронавігації Євроконтроль.

2. Забезпечення взаємного доступу на ринки авіаційної галузі: ринок авіаційних перевезень, виробництва та обслуговування авіаційної техніки, навчання авіаційних фахівців тощо на рівних умовах для всіх країн – членів САП. Об'єднання авіаринків вигідне для української авіаційної галузі передусім тому, що тепер авіаційна продукція українського виробництва – від літаків до деталей до них – буде сертифікованою та може продаватися в країнах Євросоюзу. Європейська Комісія затвердила два Регламенти, згідно з якими відбувається схвалення авіаційної техніки до експлуатації. Спільний ринок авіаперевезень – не тільки велика можливість для України, а й великий виклик.

При оцінюванні наслідків вступу України до Спільного авіаційного простору з ЄС потрібно виокремити такі об'єкти дослідження, як: авіакомпанії, аеропорти, пасажири, сектор авіабудівництва та сектор аеронавігаційних послуг [3, с. 125].

До позитивних наслідків слід віднести наступні: можливість здійснення перевезень в усі країни-члени ЄС; оновлення регіональних аеропортів та аеродромів; розширення цінового діапазону перевезень; збільшення доходу від зборів за використання повітряного простору України; необхідність підвищення якості продукції для поліпшення її конкурентоспроможності та інші.

Негативними наслідками укладення даної угоди являються: збільшення витрат на забезпечення стандартів безпеки; затримка рейсів через обмежену спроможність їх обслуговування; висока конкуренція на ринку Європи; надмірна завантаженість у зв'язку із збільшенням кількості рейсів та інші.

Отже, вповільнення процесу зі вступом України до Спільного авіаційного простору ще раз дає можливість зважити всі за і проти приєднання, а також можливість введення заходів, що суттєво підвищать конкурентоспроможність українських авіакомпаній. Для українського уряду підписання угоди буде досягненням, передусім тому, що він доведе свою здатність виконувати обіцянки та впроваджувати реформи. Вступ до САП також буде означати верховенство демократичних засад в Україні, оскільки він ставить інтереси та безпеку українського споживача вище за інтереси українських підприємств.

Література

1. Гудима Р. Р. Спільний авіаційний простір між Україною і ЄС [Текст] / Р. Гудима // Економіст, 2009. – № 2. – С. 15-18.
2. Button K. Air transportation infrastructure in developing countries: privatization and deregulation // [Текст] / Kenneth Button – Madrid, 2006. – 27 p.
3. Костромина Е. В. Авиатранспортный маркетинг. [Текст] / Е. Костромина – М.: НОУ ВКШ Авиабизнес, 2003. – 383 с.

УДК 349.414 (043.2)

Меренкова В. О., Земляк І. Я., студентки,
Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Корнеєв Ю. В., к.ю.н, доцент

ПРАВО ПРИВАТНОЇ ВЛАСНОСТІ НА ЗЕМЛЮ В УКРАЇНІ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

Відповідно до ст. 14 Конституції України земля є основним національним багатством, яке перебуває під особливою охороною держави. На сьогодні нормативно-правове регулювання права приватної власності на землю знаходиться на етапі становлення і має багато суперечливих аспектів. А в період завершення земельної реформи в нашій державі питання права приватної власності на землю ще більше актуалізується та потребує подальшого дослідження.

Право приватної власності на землю досліджувалося такими вченими: І. І. Каракаш, Т. Г. Ковальчук, П. Ф. Кулинич, В. В. Носік, А. А. Погрібний, В. І. Семчик, М. В. Шульга та іншими. Метою даної праці є дослідження