

Водночас Повітряний кодекс України зазначає, що суб'єктами правопорушень у сфері цивільної авіації є як фізичні, так і юридичні особи.

Підсумовуючи вищесказане, ми вважаємо за доцільне більше уваги приділяти науковим дослідженням стосовно адміністративної відповідальності за правопорушення на повітряному транспорті, переглянути та замінити розміри штрафів, що містять санкції ст. 111, 112, 113 КУпАП більш пропорційними ступеню їх шкідливості для суспільства, внести до санкцій окремих статей КУпАП (а саме: ч. 5 ст. 111 та ст. 113) в якості додаткових стягнень позбавлення права керування повітряним судном, сертифікату та позбавлення ліцензії (для суб'єктів господарювання), а також закріпити в КУпАП адміністративну відповідальність юридичних осіб за правопорушення у сфері цивільної авіації відповідно до Повітряного кодексу України.

Література

1. Гришина Н. В. Соціально-правовий аспект адміністративної відповідальності: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07 / Н. В. Гришина. – Харків, 2007. – 197 с.

2. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. № 8073-Х [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>

3. Філіппов А. В. Адміністративна відповідальність за правопорушення на повітряному транспорті в законодавстві України: актуальні проблеми / А. В. Філіппов // Бюлетень Міністерства юстиції України – 2013. – № 2. – С. 61-67.

УДК 629.7(477)(043.2)

Шило С. В., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

ВПЛИВ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ НА РОЗВИТОК АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

Підписання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС (далі – САП) є одним із пріоритетних завдань на порядку денному в Україні. Імплементация Угоди про САП передбачена Угодою про асоціацію між Україною та ЄС і Стратегічним планом розвитку авіаційного транспорту на період до 2020 року. Приєднання України до авіаційного простору ЄС призведе до

відчутних переваг для громадян України та авіаційної інфраструктури і промисловості: підвищення рівня безпеки польотів, збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, і як наслідок – зниження цін на них та залучення інвестицій в авіаційну промисловість.

Метою створення Спільного авіаційного простору Європейського Союзу з третіми країнами є поступова лібералізація авіаційного ринку та гармонізація законодавства у сфері цивільної авіації. Існування САП забезпечується на основі всеосяжних угод між ЄС та третіми країнами у сфері повітряного транспорту. Подібні угоди були укладені ЄС з Албанією, Боснією та Герцеговиною, Республікою Македонією, Чорногорією, Сербією, Косово, Норвегією, Ісландією, Ліхтенштейном, Швейцарією, Марокко, Грузією, Ізраїлем, Йорданією та Молдовою [1].

Україна на відміну від країн Східного Партнерства (Молдови та Грузії) не входить до Спільного авіаційного простору Європейського Співтовариства. Однак, приєднання до САП є вигідним як для авіаційної інфраструктури та промисловості, так і для громадян України [2].

Прогнозованими перевагами від приєднання до САП є:

- удосконалення якості сервісу та підвищення рівня безпеки польотів;
- збільшення пропозиції на ринку послуг з пасажирських авіаперевезень, та як наслідок – зниження цін на них;
- завантаження регіональних аеропортів України та гармонійний розвиток транзитного потенціалу аеропорту «Бориспіль»;
- вдосконалення методів та підвищення ефективності управління вітчизняними авіакомпаніями;
- поліпшення авіасполучення між регіонами України та країнами ЄС – сприяння появі нових ринків збуту для продукції українського виробництва, і зокрема, авіаційної промисловості;
- залучення інвестицій в аеропорти, збільшення кількості прямих та опосередкованих до авіації робочих місць, а також підвищення рівня оплати праці фахівців у сфері авіації [3].

Особливої актуальності питання спільного авіаційного простору набуло після отримання Україною безвізового режиму з ЄС. В умовах полегшення процедури виїзду, українські громадяни більш гостро відчули брак конкуренції серед авіаперевізників, що здійснюють польоти до держав-членів ЄС.

Зважаючи на суттєві переваги приєднання України до Спільного авіаційного простору у 2007 році було розпочато процес переговорів щодо підписання відповідної Угоди про САП між Україною та ЄС.

Метою Угоди є поступове інкорпорування в законодавство України вимог та стандартів актів законодавства ЄС у сфері безпеки польотів, авіаційної безпеки, організації повітряного руху, захисту навколишнього середовища, захисту прав споживачів, систем комп'ютерного бронювання та соціальних аспектів [4]. Після повного впровадження Угоди авіаперевізники України матимуть право користуватися необмеженими комерційними правами при здійсненні перевезень з України до ЄС та між будь-якими державами-членами ЄС, за умови, що політ є частиною перевезення, яке обслуговує пункт в Україні. Авіаперевізники ЄС матимуть необмежені комерційні права щодо польотів в Україну та в її межах. Додатковою вигодою для України стане визнання державами-членами ЄС сертифікатів, що видані Україною стосовно екіпажів повітряних суден та організації повітряного руху.

Література

1. Перспективи приєднання України до Спільного авіаційного простору ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://europewb.org.ua/wp-content/uploads/2016/12/policy-brief-avia.pdf>

2. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір. Єдиний веб-портал органів виконавчої влади [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=246883289

3. Коссе І. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням Угоди про спільний авіаційний простір / І. Коссе; Інститут економічних досліджень та політичних консультацій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://eu.prostir.ua/files/1322828931580/2811_ukrfinal.pdf

4. Угода між Україною та Європейським Союзом і його державами-членами про Спільний Авіаційний Простір [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9283.pdf>

УДК 347.763(043.2)

Шиян Я. В., студентка,
Коледж інформаційних технологій та землевпорядкування,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Богатюк І. Г., викладач

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ

Європейський напрям інтеграції транспортно-логістичної системи (далі – ТЛС) головним чином зумовлює активні