

Энергетическом Сообществе. Закон Украины «О принципах функционирования рынка природного газа» имеет отвечать нормам ЕС (Директива 2003/55/ЕС, Регламент ЕС 1775/2005). Предусмотренная полная имплементация Общего заявления по результатам Международной инвестиционной конференции по модернизации газотранспортной системы Украины от 23 марта 2009 р., а также работа в направлении интеграции объединенной энергетической системы Украины к центральной европейской электрической сети согласно требованиям УСТЕ (Союза по вопросам координации передачи электроэнергии). Будет продлено сотрудничество относительно общего проекта ЕС-Магате-Украина относительно оценки ядерной безопасности украинских атомных электростанций.

Важный вопрос для всех граждан страны – это безвизовый режим. План действий относительно безвизового краткосрочного пребывания граждан Украины в ЕС (2010 г.) поставил перед Украиной 73 пункта задач, которые касаются как улучшения законодательства, так и реформы контролирующих органов и общей работы таможенно-пограничной службы, создание соответствующей информационной базы и улучшения защиты документов для пересечения границы (введение биометрических загранпаспортов на основе стандартов ICAO), их можно сгруппировать в четыре блока вопросов визового диалога:

- безопасность документов (введение биометрических данных);
- борьба с нелегальной миграцией и реадмиссия;
- общественный порядок;
- безопасность и внешние отношения.

Существенным недостатком Плана действий относительно безвизового краткосрочного пребывания граждан Украины в ЕС есть отсутствие в нем четких сроков выполнения его требований. Ответственность правительства и высокий уровень результативности дипломатических переговоров даст необходимый результат для благоприятного взаимодействия УКРАИНЫ и ЕС.

УДК 349.414.028:332(043.2)

Бондарчук Н. В., к.ю.н., доцент,
Стужук І. О., студентка,
Житомирський національний агроекологічний
університет, м. Житомир

ПРАВОВИЙ РЕЖИМ ЗЕМЕЛЬ ІНДУСТРІАЛЬНИХ ПАРКІВ

Сьогодні актуальним є питання щодо визначення поняття, складових елементів, сутності та особливостей правового режиму земель

індустріальних парків. Згідно зі ст. 1 Закону України «Про індустріальні парки» індустріальний парк – це визначена ініціатором створення індустріального парку відповідно до містобудівної документації та облаштована відповідною інфраструктурою територія, у межах якої учасники індустріального парку можуть здійснювати господарську діяльність у сфері промислового виробництва, а також науково-дослідну діяльність, діяльність у сфері інформації і телекомунікацій на умовах, визначених Законом та договором про здійснення господарської діяльності у межах індустріального парку [1].

Правовий режим земель – це встановлений правовими нормами порядок та умови використання за цільовим призначенням земель усіх категорій і всіх форм власності на землю, забезпечення та охорона прав власників землі і землекористувачів, здійснення державного управління земельними ресурсами, контролю за раціональним використанням землі і додержанням земельного законодавства, ведення земельного кадастру, проведення землеустрою, моніторингу землі, справляння плати за землю і застосування юридичної відповідальності за порушення земельного законодавства [2]. Слід зазначити, що для найбільш повної характеристики правового режиму земель будь-якої категорії необхідно, крім вище зазначених елементів, розкрити також питання обмеження прав на землю. Такі обмеження стосуються як права набуття земельної ділянки у власність чи в користування, так і обмеження права використання земельної ділянки. Саме за ознакою обмежень прав на землю відрізняється одна категорія земель від іншої. Крім того, в межах однієї категорії земель може мати місце суттєва різниця в обмеженнях прав на землю. Тому елементом правового режиму земель можна визнати обмеження права набуття земельної ділянки у власність чи в користування та обмеження права використання земельної ділянки [3].

Сучасна практика виділяє два види земель індустріальних парків: «грінфілд» (greenfield) та «браунфілд» (brownfield). Індустріальний парк типу «грінфілд» передбачає оренду/купівлю учасниками парку земельної ділянки без будь-якої забудови. Підприємства самостійно забезпечуватимуть забудову промислових площ відповідно до специфіки індустріального парку та власних потреб. Зазвичай такий тип індустріальних парків є найбільш привабливим для корпорацій та великих підприємств. Індустріальні парки типу «браунфілд» передбачають оренду/купівлю учасниками парку земельної ділянки вже побудованих споруд та інфраструктури. Такий вид парків найбільш придатний для невеликих підприємств, котрі не мають змоги самостійно забезпечити будівництво повного комплексу споруд для ефективного функціонування виробництва.

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про індустріальні парки» право на створення індустріальних парків на землях державної і комунальної

власності мають органи державної влади, органи місцевого самоврядування, які згідно з Конституцією України здійснюють право власника на землю від імені Українського народу і відповідно до закону наділені повноваженнями розпорядження земельними ділянками, а також орендарі земельних ділянок, які згідно з цим Законом відповідають вимогам щодо використання їх для індустріального парку.

А згідно зі ст. 6 зазначеного вище нормативно-правового акту право на створення індустріальних парків на землях приватної власності мають власники чи орендарі земельних ділянок, які згідно відповідають вимогам щодо використання їх для індустріального парку.

Щодо оренди земельної ділянки, то відповідно до Земельного кодексу, ч. 9 ст. 93 для створення індустріальних парків на землях державної чи комунальної власності, земельна ділянка надається на строк не менше 30 років [4]. Земельна ділянка, яку планують використовувати для створення та функціонування індустріального парку, повинна належати до земель промисловості, бути придатною до промислового використання та мати площу або сукупну площу суміжних земельних ділянок не менше 15 гектарів та не більше 700 гектарів. В Україні для створення індустріального парку необхідно отримати дозвіл органів державної влади. Хоча в інших країнах існує спрощена система реєстрації. Таїландські індустріальні парки надають послуги «єдиного вікна», тобто можливість отримати всі необхідні дозволи на будівництво та господарську діяльність без необхідності звертатися до різних державних органів, що суттєво полегшує роботу іноземного підприємства [5, с. 6].

Для вдосконалення нормативно-правового регулювання діяльності індустріальних парків загалом та правового режиму їх земель зокрема необхідним є надання податкових пільг у вигляді зниження ставки або звільнення на початковий період від податку на землю, спрощена процедура реєстрації та ліцензування нових підприємств, які бажають займатися господарською діяльністю на території індустріального парку. Слід звернути увагу на досвід країн, які надають пільги у вигляді зменшення чи виключення податків на прибуток та соціальні платежі, нерухомість, комунальні платежі тощо.

Література

1. Про індустріальні парки: Закон України від 21 червня 2012 року. [Електронний ресурс] / Сайт Верховної Ради України. Законодавство. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua>
2. Семчик В. І. Земельне право України: підруч. / В. І. Семчик, П. Ф. Кулинич, М. В. Шульга. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. – 385 с.
3. Бондарчук Н. В. Правовий режим земель: до визначення сутності і змісту / Н. В. Бондарчук // Правова держава. – 2012. – № 23. – С. 606 – 610.
4. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 року [Електронний ресурс] / Сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>

УДК 341:339.13(477): 656.7(043.2)

Єряшов Є. К., старший викладач,
Степанківська Н. А., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВІАПЕРЕВІЗНИКІВ

Транспортні операції на сучасному повітряному транспорті як у світі, так і в Україні характеризуються масовістю, ритмічністю та достатньою складністю. У зв'язку з цим виникає потреба в чіткому правовому механізмі здійснення повітряних перевезень, фіксації прав та обов'язків учасників транспортного процесу і, що найголовніше, у визначенні відповідальності за безпеку перевезень, захист усіх учасників авіаційного перевезення від небажаного впливу та порушень. Правовідносини авіаперевізників та інших учасників транспортного процесу підлягають належному правовому регулюванню. Особливої актуальності набуває інститут відповідальності авіаперевізника.

Відповідальність перевізника при здійсненні повітряних перевезень регулюється відповідно до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 1999 р.), Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України, Наказу Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів», інших нормативних актів та загальних положень про правила перевезення та надання послуг. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом, як і в інших договірних відносинах, також є джерелом правового регулювання повітряних перевезень.

Теоретичні розробки щодо відповідальності авіаперевізника розвивалися за двома основними напрямками, а саме: настання відповідальності авіаперевізника як наслідок невиконання чи неналежного виконання договору перевезення та настання відповідальності авіаперевізника в результаті заподіяння шкоди. Керуючись нормами українського законодавства, можна виокремити наступні види відповідальності авіаперевізника за договором перевезення вантажу: 1) відповідальність за прострочення у доставці. Згідно ст. 923 Цивільного кодексу України у разі прострочення доставки вантажу перевізник