

Хом'яченко С.І.,
к. ю. н., доцент,
Єряшов Є.К.,
старший викладач,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

СТАНДАРТИ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ACQUIS COMMUNAUTAIRE ТА ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ ПРИ ПОВІТРЯНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Основним експлуатаційним призначенням повітряних суден (далі – ПС) при використанні повітряного простору є здійснення перевезень пасажирів, їх багажу, вантажів та пошти. При здійсненні таких перевезень негативний вплив на оточуюче середовище справляється двома джерелами: авіаційний шум та емісія шкідливих речовин з авіаційних двигунів.

Правовою основою транспортної політики ЄС є розділ V третьої частини консолідованого Амстердамського договору про заснування Європейського Співтовариства, де найбільш важливими є статті 70, 71 та 80. Ці статті визначають правові засади в тому числі й авіаційної транспортної політики, якої повинні дотримуватися держави-члени під час реалізації заходів у сфері авіатранспорту. Авіаційний транспорт є частиною загального ринку і регулюється спеціальними правилами, які встановлює Європейський Парламент та Рада в межах цієї політики.

Зростаючі обсяги авіаперевезень та загальний розвиток авіаіндустрії негативним чином впливає на атмосферу планети, оскільки під час роботи авіадвигунів верхні прошарки повітряного простору забруднюються викидами авіадвигунів, а під час зльоту та посадки ПС в аеропортах шум негативно впливає на здоров'я особового складу авіапідприємств та людей, що проживають поруч.

Міжурядова комісія з кліматичних змін, метою діяльності якої є регулярна підготовка через певні проміжки часу повної поточної оцінки наукової, технічної та соціально-економічної інформації стосовно наслідків людського втручання в зміну клімату, ще в 1999 році присвятила увагу питанню викидів відпрацьованого палива ПС та їх впливу на навколишнє середовище. Зокрема, було наголошено, що двигуни ПС викидають гази, які викликають парниковий ефект і вичерпування озонного прошарку. Даному питанню присвячено і Комюніке Комісії Європейського Парламенту та Економічного і Соціального Комітету та Комітету Регіонів. В документі, зокрема, зазначається, що стратегічною ідеєю є вдосконалення технічних стандартів, які спрямовані на змен-

шення викидів відпрацьованого палива ПС та зниження рівня шуму. У прийнятому документі наголошується на запровадження в аеропортах та інших виробництвах систем екологічного менеджменту та систем аудиту.

У 2002 році Європейським Парламентом та Радою прийнята Директива 2002/30/ЄС, яка стосується встановлення правил і процедур відносно шумових обмежень в аеропортах Співтовариства. Директива спрямована на встановлення заходів із зменшення шуму, що виникає в аеропортах в результаті роботи авіадвигунів. Зокрема, в аеропортах передбачається застосування спеціальних пристроїв для зменшення шуму, межа якого, у відповідності з вимогами ІКАО, повинна бути не більше 5 децибелів. Саме виходячи з політики Співтовариства стосовно досягнення високого рівня захисту навколишнього природного середовища було прийнято документ щодо загального регулювання проблем шуму, включаючи і шум від ПС – Директиву Європейського Парламенту та Ради 2002/49/ЄС.

Директива Ради № 89/629/ЄЕС від 4 грудня 1989 року про обмеження шумових викидів цивільними дозвуківими ПС встановлює більш суворі правила щодо обмеження шумових викидів. Однак правила Директиви не застосовуються до ПС з максимальною масою при зльоті 34 000 кг та менше і місткістю 19 або менше місць. Згідно з цією Директивою, держави-члени мають забезпечити, щоб ПС цивільної авіації, зареєстровані з 1 листопада 1990 року на їх території, не могли здійснювати польоти над своєю територією або територією країни-члена, якщо вони не мають сертифікату щодо викидів шуму, що відповідає щонайменше стандартам, що вказані в Частині II Глави 3 1-го тому додатка 16 до Конвенції про Міжнародну цивільну авіацію [1, с.309].

Метою Директиви Ради 92/14/ЄЕС від 2 березня 1992 року (про обмеження використання ПС, визначених Частиною II Глави 2 1-го тому Додатка 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, друге видання, 1988р.), є обмеження польотів ПС цивільної авіації. Директива застосовується до ПС з максимальною масою при зльоті 34 000 кг або більше з розміщеними в салоні 19 або більше пасажирськими місцями не враховуючи місця, які призначені виключно для екіпажу. Особливістю цієї директиви є те, що з 1 квітня 1995 року держави-члени мали забезпечити не використовувати ПС цивільної авіації для здійснення рейсів в аеропортах, розміщених на їх території, якщо тільки вони не мають сертифіката, що відповідає або стандарту, визначеному Директивою Ради № 89/629/ЄЕС, або стандарту, визначеному Директивою Ради 92/14/ЄЕС [1, с.309].

Отже, в ЄС проблема екологічної безпеки пов'язана з рівнем шуму від ПС і викидами продуктів згоряння пального. Це, передусім, пов'язано з тим, що інші можливі джерела забруднення не становлять джерела небезпеки з причини їх досить жорсткого регулювання і дотримання з боку ЄС, держав-членів та суб'єктів, що здійснюють повітряне сполучення.

Що стосується України, то ст. 44 Повітряного кодексу України [2] однією з умов льотної придатності екземпляра цивільного ПС в разі застосування до нього вимог щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин авіаційних двигунів є сертифікація на відповідність авіаційним правилам України. Але при цьому слід враховувати, що підзаконні нормативно-правові акти щодо шуму на місцевості, емісії шкідливих речовин з авіадвигунів, сертифікації льотної придатності ПС, аеропортів тощо прийнято відповідно до Повітряного кодексу 1993р., а тому є потреба у їх перегляді.

Література

1. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні. У 2 т. / За ред. к.е.н. В.Г. Дідика.– У 2-х томах: Том 1.– К.: ТОВ "Ніка-Прінт", 2006.– 392 с.
2. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. №3393-VI // Офіційний вісник України – 2011.– № 46.– Ст. 1881.

РОЗДІЛ 6

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ (ВІТЧИЗНЯНИЙ ТА ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД)

ВСТУП

В економічному житті нашої країни відносини, пов'язані із транспортом, мають важливе значення. Транспорт виступає своєрідним з'єднуючим ланцюгом в економіці країни, складає єдиний комплекс, який охоплює всі види суспільного виробництва, розподілу та обміну. Транспортний комплекс України – один із найширших секторів народного господарства нашої держави, який забезпечує потреби економіки країни і населення в перевезеннях та впливає на ефективність виробництва і якість життя народу.

За умов поступового входження України на світовий ринок вітчизняне транспортне законодавство повинно базуватися на досвіді міжнародного співробітництва, відповідати міжнародним конвенціям та угодам. Невипадково питання, пов'язані із вивченням вітчизняного та зарубіжного досвіду господарсько-правового забезпечення транспортної діяльності, стали предметом обговорення як серед науковців, так і серед практикуючих юристів. В процесі роботи секції "Господарсько-правове забезпечення транспортної діяльності (вітчизняний та зарубіжний досвід)", доповідачами та іншими учасниками конференції висвітлено та обговорено широку проблематику щодо: вітчизняного досвіду надання антимонопольними органами дозволу на узгодження дії повітряних перевізників; правових засад технічного регулювання у сфері залізничного перевезення вантажів; ролі модельного законодавства в процесі реалізації заходів безпеки авіації; загальних засад заходів забезпечення виконання господарських договорів з перевезення вантажів; вирішення спорів, які виникають з відносин міжнародного повітряного перевезення; правових аспектів страхового посередництва на транспорті.

За результатами обговорення виступів доповідачів були виокремлені перспективні напрямки щодо особливостей здійснення господарсько-правового забезпечення транспортної діяльності, які можуть стати підґрунтям для нових наукових досліджень як молодими вченими, так і студентами. Пропозиції та рекомендації, що були висловлені учасниками в рамках роботи секції можуть бути використані у навчальному процесі при викладенні господарсько-правових дисциплін.