

Союзу. Як найбільш прийнятний спосіб надання техпідтримки з метою удосконалення організації структури Державіаадміністрації був обраний інституційний проект Twinning, який став важливим кроком вперед до приведення українського законодавства у відповідність до законодавства ЄС.

Twinning – це загальний інструмент адміністративного співробітництва між державою-членом ЄС та державою-партнером (кандидатом у члени ЄС або сусідом) відносно впровадження елементів державного управління, необхідних для адаптації національного законодавства відповідно до законодавства ЄС.

Twinning забезпечує інституційні реформи в державному управлінні країн-кандидаток і створює основу для реалізації Європейської політики сусідства в інших країнах, які належать до сфери інтересів ЄС.

Проекти Twinning реалізуються через систему державної служби в рамках співробітництва двох аналогічних органів державної влади, участь у них приймають державні службовці двох країн.

Фінансуються проекти Twinning Європейською Комісією та реалізуються за установленими нею процедурами та правилами.

Кожен проект Twinning повинен бути спрямований на вирішення конкретної проблеми і повинен завершитися "обов'язковими результатами", за досягнення яких несуть відповідальність керівники проекту – державні службовці високого рівня із країни-члена ЄС та країни-партнера.

У 2009 році таким був проект "Гармонізація законодавчих норм та стандартів України із законодавчими нормами та стандартами ЄС у сфері цивільної авіації", реалізація якого тривала 21 місяць і який успішно закінчився.

Протягом періода реалізації вищезгаданого проекту в авіаційній царині здійснили серію заходів. Інспектори Державіаадміністрації проходили навчальні курси, тренінги. Було проведено велика кількість семінарів, присвячених питанням авіаційної безпеки, аеронавігації, аеродромів, а також економічним питанням. Представникам авіакомпаній та виробникам авіаційної техніки роз'яснювали ключові аспекти гармонізації українського законодавства в сфері авіації з європейським.

Слід зазначити, що в Україні діє новий Повітряний кодекс спрямований на приведення чинного законодавства у відповід-

ність до норм міжнародного повітряного права, і його оновлення повинно полегшити "відкриття" неба з ЄС та іншими країнами для пасажирів, авіаперевізників та літакобудування.

УДК 504.06:629.73 (043.2)

Антропченко А. К.,

студентка,

Інститут екологічної безпеки,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Хом'яченко С. І., к.ю.н., доцент

ЕКОЛОГІЧНА БЕЗПЕКА В СФЕРІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ

Розглядаючи екологічну безпеку в сфері повітряного транспорту, важливо в першу чергу визначити основні чинники негативного впливу цивільної авіації на навколишнє природне середовище. Проблема забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації через свою прогнозованість не стає менш актуальною. Поняття екологічної безпеки цивільної авіації тісно пов'язане з конституційними правом людини на безпечне для життя і здоров'я довкілля (ст. 50 Конституції України). Адже, слід знати, що основним об'єктом такого негативного впливу є населення.

Проблема екологізації цивільної авіації не є новою. У навчальній літературі існування СРСР зазначалося, що для забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації необхідні такі пріоритетні напрямки: забезпечення обов'язкової сертифікації всіх об'єктів цивільної авіації на відповідність нормативним вимогам і екологічної експертизи всіх проектів та програм, що стосуються питань розвитку цивільної авіації; впровадження нової авіаційної техніки, яка відповідає вимогам національних та міжнародних стандартів щодо рівня шуму та емісії шкідливих речовин; проектування, будівництво, реконструкція, ремонт та експлуатація аеропортів України з урахуванням вимог екологічної безпеки; розроблення та впровадження нових ресурсозберігаючих та екологічно чистих технологій обслуговування, ремонту та експлуатації об'єктів, екологізація сучасних технологій; впровадження системи

екологічного моніторингу та регулювання стану навколишнього природного середовища; розроблення та впровадження економіко-господарських механізмів з дотриманням вимог екологічної безпеки під час технічного обслуговування, ремонту та експлуатації авіаційної техніки [1].

Сучасний стан розвитку екологічних правовідносин поглиблює та розширює правові зв'язки суб'єктів, діяльність яких характеризується підвищеним екологічним ризиком. Серед сфер господарювання, яким притаманна наявність такого ризику визнано транспорт, в тому числі авіаційний. Так, встановлено, що внаслідок роботи двигунів лише одного повітряного судна за один рейс до атмосфери викидаються понад 76,5 тонн продуктів згорання вуглецевого пального та вуглекислого газу. При цьому, середня тривалість перебування цих частинок в атмосфері складає приблизно 2 роки. Крім того, забруднення атмосферного повітря авіаційним транспортом приблизно у 8 раз більше, ніж автомобільним (в перерахунку на переміщення 1 людини на відстань до 1 км). Однак, оскільки авіаційний транспорт використовується в розвинених країнах менше ніж автомобільний та залізничний, його забруднення складає поки що не більше 1 – 3% шкоди. Тому в програмному документі розвитку цивільної авіації України на 15-20 річний період, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України серед елементів безпеки цивільної авіації було визначено й екологічну безпеку [2].

Основними чинниками негативного впливу цивільної авіації на населення та навколишнє природне середовище є авіаційний шум і викиди забруднюючих речовин (палива та продуктів його згорання), які в поєднанні з такими чинниками як близьке розміщення аеропортів до населених пунктів і застарілих повітряних суден може значно впливати на здоров'ю населення. Розміщення авіаційних об'єктів поблизу заповідників може завдати непоправної шкоди охоронюваним видам тварин, особливо шкідливо на яких впливає авіаційний шум.

Таким чином, постає необхідність прийняття норм та заходів щодо екологічної безпеки в сфері повітряного транспорту.

Забезпечення екологічної безпеки в сфері повітряного транспорту достатньо нормативно врегульована складова забезпечення безпеки авіації в цілому. Це обумовлене відносною стабільністю,

передбачуваністю ризиків та небезпек, внаслідок чого увага держави і суспільства постійно прикута до менш стабільних і мало прогнозованих проблем забезпечення безпеки авіації – в першу чергу, забезпечення авіаційної безпеки, яка останнім часом повертає до себе увагу держави і міжнародних організацій (особливо ООН та ІКАО).

Законодавчий рівень включає як нормативно-правові акти галузевого спрямування (наприклад, Повітряний кодекс України від 19.05.2011р. № 3393-VI, ЗУ "Про державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації" від 20.02.03 № 545-IV, Указ Президента України "Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України" від 15.01.98 № 17/98), так і національної безпеки взагалі. Наприклад, у ст.6 ЗУ "Про основи національної безпеки України" від 19.06.2003 р. №964-IV серед пріоритетів національних інтересів України виокремлюється забезпечення екологічно та техногенно безпечних умов життєдіяльності громадян і суспільства, збереження навколишнього природного середовища, що в контексті авіаційної діяльності і становить зміст забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації.

Метою забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації є дотримання балансу між шкідливими наслідками діяльності цивільної авіації і потенційними можливостями доквілля у самовідновленні з урахуванням ефективності державних та галузевих заходів регулювання екологічної безпеки.

Таким чином, можна зробити висновок, що потрібно врегулювати та вдосконалювати законодавчі акти для забезпечення екологічної безпеки в сфері повітряного транспорту. А саме основними завданнями є: 1) зменшення впливу авіаційного шуму на населення і навколишнє природне середовище; 2) зменшення забруднення атмосфери: локального (в околицях аеропортів) паливом та продуктами його згорання та глобального забруднення (в першу чергу оксидами азоту, яке призводить до руйнування озонового шару).

Література

1. Охрана окружающей среды в условиях применения гражданской авиации. Учебное пособие. / А. С. Протоерейский, Л. А. Загурская, Р. М. Пивторак, И.М. Науменко. – К. : КИИГА, 1983. – 84с.

2. Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 28.12.1996 р. № 1587 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1587-96-%D0%BF>

УДК 347.82(477):341:061.1(043.2)

Бабенко О. Ю.,
студентка,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент

РЕАЛІЗАЦІЯ ПОЛІТИКИ ВІДКРИТОГО НЕБА В УКРАЇНІ – ЯК КРОК ДО ІНТЕГРАЦІЇ В ЄС

Інтеграція України у Європейський Союз неможлива без створення відповідних національно-правових передумов для її здійснення. Що стосується правових засад співпраці між Україною і європейськими співтовариствами, то їх визначають насамперед Угода про партнерство і співробітництво між Україною та ЄС (УПС) від 14 червня 1994 року та Загальнодержавна програма адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, затвердженої Законом України від 18.03.2004 р. N 1629-IV, з метою поетапного впровадження в Україні вимог міжнародних і європейських стандартів і створення умов для набуття Україною членства в Спільних Авіаційних Властях країн Європи.

Наразі, у межах держав-членів ЄС діє режим повітряних перевезень, який у повітряному праві отримав назву "відкрите небо" і який характеризується наданням повного доступу до ринку повітряних перевезень без обмежень у призначенні перевізників, маршрутів, прав, ємності, частоти, тарифів і спільного використання кодів. Що стосується України, то відкриття неба шляхом підписання угоди з ЄС. Це може бути великим шансом для України як держави й для українського ринку авіаперевезень. Крім того, це підвищить інтерес із боку іноземних експлуатантів, а та-

кож – за умови абсолютної свободи бізнесової діяльності в цьому відношенні – викличе утворення вітчизняних експлуатантів. Розшириться доступ до повітряного транспорту для українців, а також доступ до вітчизняної торгівлі та туризму з боку громадян інших держав.

Але в політиці відкриття "єдиного неба" є певні проблеми, з якими борються у всій Європі. Так 10 жовтня 2013 року Європейське об'єднання авіадиспетчерів звернулося із закликом до своїх членів організувати загальноєвропейський страйк через плани влади. Акція відбудеться як протест проти ідеї Єврокомісії з організації Єдиного європейського повітряного простору. Цей проект спрямований на усунення національних бар'єрів в авіації і появу єдиного регулювального органу з адміністрації повітряного руху в ЄС. Згідно з проектом Єдиного європейського повітряного простору, національні авіадиспетчерські служби об'єднують у дев'ять функціональних блоків аеропростору. За рахунок подібної централізації у ЄС розраховують скоротити витрати і збільшити втричі пропускну здатність повітряного простору Європи.

У свою чергу авіадиспетчери вважають, що проект Єдиний європейський повітряний простір може спровокувати падіння безпеки польотів і погіршення умов праці – урізання зарплат і можливе скорочення співробітників. Вони переконані, що проект націлений на збільшення рентабельності за рахунок зменшення безпеки.

Тому немає впевненості у правильності того, що Україна і ЄС вже погодили частину умов договору Про відкрите небо. Єврокомісія і Україна домовилися про основні принципи створення спільного авіаційного простору і узгодили методи впровадження Україною вимог ЄС, а також умови роботи авіакомпаній. Головне завдання країни – захистити інтереси вітчизняних авіакомпаній. Для цього Україна пропонує ввести адаптаційний період для своїх авіакомпаній – частина норм договору про спільний авіаційний простір повинна набути чинності лише через 1,5-2 роки після підписання договору. Це правильна ідея, адже відкриття повітряного простору країни для перевізників з Європи може завдати шкоди українським авіакомпаніям. На нашу думку, спільний авіаційний простір має зробити позитивний вплив на розвиток українських аеропортів і транзитного потенціалу країни. Але є й