

правилами та вимогами. Державна ж авіація забезпечує національну безпеку та використовує повітряні судна для оборони держави і захисту населення.

Нововведенням Повітряного кодексу є можливість організувати суспільно-важливі перевезення пасажирів при наданні права авіаперевізникам на виконання польотів, враховуючи потреби розвитку транспортної системи України. Тобто, авіаційне відомство може прийняти рішення про обслуговування певного маршруту навіть з незначним повітряним рухом, проте важливим для міста або регіону.

Вперше чітко прописані обов'язки авіакомпанії перед пасажирами. Так, згідно документу авіакомпанія несе відповідальність за втрату або збиток, заподіяний при перевезенні пасажирів, багажу, вантажу і пошти. Кодекс також містить порядок відшкодування збитків пасажирів від затримання рейсів або зміни маршрутів, умови перетинання державного кордону авіаційними засобами, визначає органи держави, що відповідають за функціонування авіаційного транспорту.

Повітряним кодексом визначено Уповноважений орган з питань цивільної авіації, який реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації (Державна авіаційна служба України). Утворення Національної комісії з розслідування авіаційних подій є свідченням адаптації до законодавства ЄС.

На думку експертів, нова редакція Повітряного кодексу дозволить спростити польоти українських авіакомпаній, особливо у сфері малої авіації, оскільки в ньому враховані європейські вимоги. Це повноцінний документ, який повністю адаптує Україну до авіаційного Європейського Союзу.

Проте Повітряний кодекс містить і низку недоліків. Так, у кодексі не визначений порядок роботи та пільги для "малої авіації". Попри те, що прийняті зміни спрямовані на врегулювання та захист прав пасажирів, кодекс враховує далеко не всі ситуації, в яких може опинитись пасажир. Наприклад, не прописана компенсація, якщо пасажир постраждав під час польоту, немає конкретних штрафів у випадку пошкодження багажу. Також кодекс переобтяжений посиланнями на норми інших законодавчих та нормативно-правових актів, що суттєво ускладнює його реалізацію.

У цілому слід відзначити, що Повітряний кодекс спрямований на приведення чинного законодавства у відповідність до норм міжнародного повітряного права.

Зокрема, Повітряний кодекс України передбачає виконання вимог таких міжнародних організацій з повітряного транспорту: Об'єднаних авіаційних властей Європи, Європейської конференції цивільної авіації, Європейської організації з безпеки аеронавігації, а також висновків і рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації про необхідність вдосконалення законодавства України.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. Коссе І. Новий Повітряний кодекс: що змінилося? [Електронний ресурс] / І. Коссе. – Режим доступу: URL: <http://www.ier.com.ua/ua/publications/comments/?pid=3041>.

УДК 504.06:629.73:347.82.094.4 (043.2)

Компанець А. В., Мостовик О. С.,
студентки,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Боярська З. І., к.і.н., доцент

ПРОБЛЕМИ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ ЗА НОВИМ ПОВІТРЯНИМ КОДЕКСОМ УКРАЇНИ

У наш час цивільна авіація є однією з основних галузей народного господарства України. Основні завдання галузі цивільної авіації – це створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Діяльність цивільної авіації підлягає регулюванню з метою задоволення інтересів держави та її громадян і забезпечення безпеки авіації, яка складається з безпеки польотів, авіаційної безпеки та екологічної безпеки.

Шкідливий вплив авіації на довкілля має глобальний і локаль-

ний характер. Глобальним є вплив авіації на озоновий шар атмосфери та пов'язані з цим наслідки, основні локальні – проблеми авіаційного шуму, забруднення викидами та скидами шкідливих речовин в атмосферне повітря, підземних вод та ґрунту у районі розташування аеропортів.

В результаті авіатранспортних перевезень відбувається забруднення ґрунтів, водних об'єктів та атмосфери, а сама специфіка впливу повітряного транспорту на довкілля виявлена в значній шумовій дії та значних викидах різноманітних забруднюючих речовин. Крім шуму авіація призводить до електромагнітного забруднення середовища. Його викликає радіолокаційна та радіонавігаційна техніка аеропорту та літаків. Радіолокаційні засоби можуть створювати електромагнітні поля великої напруги, які представляють реальну загрозу для людей. Викиди з авіадвигунів та стаціонарних джерел являють собою ще один аспект впливу повітряного транспорту на екологічну ситуацію, але авіація там має ряд відмінностей порівняно з іншими видами транспорту.

Основною метою законодавства у галузі моніторингу атмосферних забруднень та якості повітря є скорочення викидів шкідливих речовин в атмосферу. І, також, особливу увагу законодавство ЄС приділяє питанням подолання шумових впливів на навколишнє природне середовище та здоров'я людей. Для врегулювання цих питань приймається ряд директив.

У випадку порушення вимог природоохоронного законодавства в авіаційній галузі до правопорушників застосовуються заходи юридичної відповідальності. Такі заходи відповідальності передбачені Рамковим рішенням ради ЄС про кримінально-правову охорону навколишнього середовища від 27 січня 2003 року та Директивою ЄС №35 від 21 квітня 2004 року про екологічну відповідальність за попередження та ліквідацію шкоди, заподіяної навколишньому середовищу тощо.

Важлива роль при вирішенні проблеми забезпечення безпеки цивільної авіації належить праву, зокрема, такій його галузі, як адміністративне право, що регулює суспільні відносини в сфері безпеки цивільної авіації. Належне адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації в Україні є однією з важливих складових її нормальної діяльності. Крім цього, міжнародні зобов'язання України, зокрема, підписання у 2001 році Україною

"Кіпрських домовленостей", а також стратегічний курс України на інтеграцію до Європейського Союзу передбачають приведення законодавства України в сфері забезпечення безпеки цивільної авіації взагалі, і її адміністративно-правового регулювання зокрема, до світових стандартів. Сьогоднішня недосконала теоретична база адміністративно-правового регулювання безпеки цивільної авіації в Україні породжує неоднозначне розуміння зазначених проблем як державою, так і іншими суб'єктами, які мають відношення до цієї сфери діяльності.

Таким чином, авіація є джерелом досить широкого спектру факторів негативного впливу на довкілля. У зв'язку з цим своєчасною і актуальною задачею є розробка і впровадження державних нормативних актів, що регламентували б розташування населених пунктів поблизу аеропортів, а також є доцільною розробка заходів та рекомендацій щодо зниження негативного впливу авіатранспортних процесів на довкілля.

Для розв'язання екологічних проблем цивільної авіації насамперед слід розробити: принципи та методи захисту повітря від забруднення двигунами повітряних суден; принципи та методи захисту від електромагнітних полів радіочастот аеропортів; технології захисту ґрунтів та води від забруднення стоками аеропортів; оптимізаційні схеми керування повітряним рухом на трасі, в зоні аеропортів з урахуванням екологічного стану довкілля; методи кількісної інтегральної оцінки екологічного стану підприємств авіаційного транспорту.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI // ВВР. – №48-49. – Ст. 536.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // ВВР. – 1994. – № 51.
3. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 р. № 545-IV // ВВР. – 2003. – № 17.