

2. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. № 2701-12 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 50. – Ст. 678.

3. Качинський А. Б. Екологічна безпека України: системний аналіз перспектив покращення / А. Б. Качинський. – К.: НІСД, 2001. – 312 с.

4. Філіппов А. В. Адміністративно-правове забезпечення безпеки цивільної авіації: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07 / А. В. Філіппов; Ірпінь, 2010. – 20 с.

5. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 83.

УДК 341.824:338.47 (043.2)

Гергелюк Т. В., студентка,
Інститут екологічної безпеки,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Хом'яченко С. І., к.ю.н., доцент

МЕТОДИ ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ ЕКОЛОГІЧНОЮ БЕЗПЕКОЮ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Серед основних проблем цивільної авіації проблема екологічно ефективного функціонування виробничих процесів і систем на підприємствах цивільної авіації займає наступне місце після безпеки польотів. Надалі екологічні вимоги щодо авіаційної діяльності збільшуватимуться.

При вирішенні проблеми державного управління забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації значна роль відводиться праву. Негативний вплив цивільної авіації на навколишнє середовище зумовлює необхідність розроблення та застосування методів державного управління екологічною безпекою цивільної авіації, серед яких можна виокремити методи правового регулювання, що характеризують екологічну безпеку цивільної авіації як правовий інститут, і власне методи державного управління, що характеризують його як врегульовану правом діяльність уповноважених державою суб'єктів в особі її органів та посадових осіб, а також недержавних суб'єктів.

Основними нормативними актами при забезпеченні вимог екологічної безпеки в авіаційній галузі є Закони України «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про охорону атмосферного повітря» та Повітряний кодекс України. Аналіз змісту цих законів дає підстави зробити висновок про негативний вплив на довкілля емісії шкідливих речовин і рівня шуму авіаційних двигунів повітряних суден та інших об'єктів

авіаційної діяльності й реагування відповідних державних органів на нетримання експлуатантами законодавчо встановленого мінімуму.

Для правовідносин у сфері забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації характерний адміністративно-правовий метод, що являє собою сукупність правових засобів і способів (прийомів), які застосовують органи управління для забезпечення регульовального впливу норм адміністративного права на суспільні відносини. Існує певна відмінність цього методу від інших: він характеризується імперативним, владним характером. Норми цього методу спрямовані на задоволення інтересів людей, держави і суспільства, вони передбачають пряме застосування адміністративних санкцій.

До спеціальних методів державного управління екологічною безпекою цивільної авіації слід віднести методи субординації й реординації (у вертикальних правовідносинах) та метод координації (в горизонтальних).

Метод субординації полягає у підпорядкованості між об'єктом, щодо якого здійснюється розпорядчий вплив, і суб'єктом, який його здійснює. Б. Курашвілі визначає «субординацію» як «вертикальну» взаємодію сторін, у межах якої одна сторона підпорядкована іншій, при цьому в суб'єкта вищого рівня наявні владні повноваження щодо суб'єкта нижчого рівня [1, с. 35].

Метод реординації полягає у створенні суб'єктами управління необхідних умов для виконання керованими об'єктами поставлених перед ними завдань. Однією з таких умов нормальної діяльності цивільної авіації і є її належне адміністративно-правове забезпечення. В. Авер'янов вважає, що реординаційні відносини — це ті відносини, що виникають у процесі реалізації владних повноважень нижчим рівнем щодо вищого рівня в системі вищої влади, одночасно розглядаючи їх як такі, що є реакцією на публічно-владний вплив [2, с. 90].

В основі методу координації лежить необхідність узгодження управлінських дій між кількома органами одного структурного рівня для досягнення спільної мети.

Зауважимо, що у сфері державного управління екологічною безпекою цивільної авіації як виконавчо-розпорядчої діяльності метод субординації все ж видається ефективнішим та доцільнішим. Водночас кожен із зазначених методів доповнює один одного, надаючи системі державного управління екологічною безпекою в галузі належного функціонування.

Для безпосереднього впливу на суб'єктів у сфері державного управління екологічною безпекою цивільної авіації також існують методи переконання, заохочення та примусу.

Метод переконання застосовується переважно у формі пропаганди, навчання, ознайомлення з технікою безпеки, правилами, інструкціями,

технічними нормами та забезпечується сертифікацією через складення кваліфікаційних іспитів тощо. Найдієвішим та найефективнішим видається метод примусу, оскільки попередження, припинення та покарання правопорушників передбачає зниження негативного впливу об'єктів авіаційної діяльності на навколишнє середовище до встановленого законодавством прийнятного рівня. Це пов'язано зі специфікою сфери суспільних відносин, у якій, на нашу думку, переважає імперативний метод правового регулювання. Метод заохочення у сфері екологічної безпеки цивільної авіації щодо зазначених вище методів є допоміжним, оскільки застосування його не в комплексі з іншими методами неефективне.

Таким чином, методи державного управління екологічною безпекою цивільної авіації взаємопов'язані й утворюють систему, за допомогою якої здійснюються на достатньому рівні управлінські функції щодо дотримання суб'єктами авіаційної діяльності вимог екологічного законодавства.

Література

1. Очерк теории государственного управления / Курашвили Б. П.; Отв. ред.: Пискотин М. И. – М.: Наука, 1987. – 294 с.

2. Державне управління: проблеми адміністративно-правової теорії та практики / За заг. ред. В. Б. Авер'янова – К.: Факт, 2003. – 384 с.

УДК 347.85 (043.2)

Гула Ю. В., Вознюк В. В., студентки,
Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

Науковий керівник: Терещенко Н. М., старший викладач

ВИРІШЕННЯ СПОРІВ В УМОВАХ КОМЕРЦІАЛІЗАЦІЇ КОСМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗА КОНВЕНЦІЄЮ ПРО ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ШКОДУ, ЗАВДАНУ КОСМІЧНИМ ОБ'ЄКТОМ

Комерціалізація космічної діяльності є головною тенденцією розвитку світової космонавтики. З ростом міжнародного космічного ринку інтереси приватного сектору виходять на перший план, що значно підвищує вірогідність виникнення конфліктів між усіма учасниками космічних операцій. Діючі механізми вирішення спорів, перш за все, дипломатичне врегулювання, більше не відповідають інтересам безпеки та стабільності космічної діяльності. Розглянемо вирішення космічних спорів на прикладі Конвенції про відповідальність за шкоду, завдану космічним об'єктом 1972 року.

Згідно п. 1 ст. VIII Конвенції про відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами (далі по тексті – Конвенції) держава, якій завдано