

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РІЧКОВИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Річковий транспорт, як галузь народного господарства, є одним із найважливіших видів транспорту, який у взаємодії із залізничним та іншими видами транспорту сприяє забезпеченню нормального виробництва і обігу продукції промисловості, сільського господарства і задовольняє потреби населення в пересуванні по внутрішнім водним шляхам. Відповідно до Закону України «Про транспорт» до складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту [1].

На жаль, законодавство, яке б регулювало перевезення річковим транспортом, відсутнє. Тому правове регулювання річкового транспорту, як підгалузі транспортного права, здійснюється загальним законодавством: Законом України «Про транспорт» і галузевими актами, зокрема Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР, та законодавством, яке регулює перевезення як морським, так і внутрішнім водним транспортом, Кодексом Торговельного мореплавства та ін.

На сьогоднішній час в питанні правового забезпечення перевезень по внутрішніх водних шляхах є велика прогалина. Це полягає в тому, що нормативно-правова база є дуже застарілою. Крім Статуту Внутрішнього водного транспорту СРСР, який прийнятий ще в 1955 р., також слід згадати ще про два нормативних акти Радянського Союзу – це Правила перевезень вантажів у прямому водному сполученні річкового і морського пароплавства СРСР, затверджені Наркомом річного і морського флоту 17 липня 1941 року та Правила перевезень пасажирів і багажу в прямому водному сполученні на судах річкового і морського флоту СРСР, затверджені 23 червня 1940 року. Статут ВВТ і нормативні акти, які базуються на ньому, концептуально та змістовно застаріли. Вони побудовані на ідеології панування державної власності й домінуванні владно-розпорядчих відносин як підстави виникнення зобов'язань з

перевезення вантажів, у тому числі і внутрішньоводним транспортом за умови централізації транспортних організацій, визначеності головних вантажопотоків, стабільності зв'язків із реалізацією товарів, відсутності конкуренції між перевізниками. Але із змінами в цих відносинах і переведення їх на ринкові засади, виникла нова економічна ситуація, що докорінно відрізняється від тієї, якій було підкорене транспортне законодавство. Виходячи з цього та зважаючи на те, що норми цих документів вже не відповідають дійсності, виникла потреба в іншій нормативно-правовій базі та постало питання про розробку та прийняття дійсно нового та сучасного нормативно-правового акту.

За декілька років було багато версій закону про внутрішній водний транспорт але кожна з них зупинялась і жодній версії не було приділено достаньо уваги. Так, у 2006 році версія Закону була заблокована Кабінетом Міністрів і повернута на доопрацювання в Міністерство транспорту та зв'язку. На сьогодні у Верховній Раді лежить проект Закону «Про внутрішній водний транспорт», який розроблений на виконання п. 2.3 розділу XIII Угоди про коаліцію депутатських фракцій «Європейська Україна» від 27.11.2014 р. робочою групою, створеною Міністром інфраструктури України. До складу групи увійшли представники провідних суб'єктів господарювання на річці, народні депутати та представники громадянського суспільства. Дискусії проходять на різних майданчиках. При Американській торговельній палаті в Україні проводилося громадське обговорення проекту Закону України «Про внутрішній водний транспорт», на заході були присутні представники комітету з транспорту Верховної Ради, Міністерства інфраструктури, Федерації роботодавців транспорту, вантажовласників, портів, інвесторів, профільних юридичних компаній [2].

Даний проект Закону покликаний врегулювати правові, економічні та організаційні основи діяльності внутрішнього водного транспорту. В Україні діє Закон «Про транспорт» від 10.11.1994 р., згідно з яким в транспортну систему України входить і річковий транспорт. Відповідно до положень законопроекту, передбачається, що на виконання міжнародних зобов'язань України річковий транспорт буде перейменований в Україні у внутрішній водний транспорт, як прийнято в більшості європейських країн і в документах Комітету внутрішнього водного транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй.

Новий Закон забезпечить ефективне утримання річкової інфраструктури та рівний доступ до неї всіх операторів. Він також спростить процедури контролю суден на внутрішніх водних шляхах і приведе українське законодавство у відповідність до європейських норм. Ухвалення базового закону про внутрішній водний транспорт стане одним із кроків до його реформування та розвитку, бо дозволить визначити чіткі,

прозорі та уніфіковані правила та норми діяльності внутрішнього водного транспорту [3]. Прийняття та реалізація проекту Закону надасть можливість врегулювати на законодавчому рівні правовідносини в галузі судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, зокрема, діяльність внутрішнього водного транспорту.

Література

1. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
2. Сайт юридичної фірми Інтерлегал [Електроний ресурс]. – Режим доступу: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/strasti_vokrug_proekta_zakona_ukrainy_o_vnutrennem_vodnom_transporte/
3. Сайт Федерації роботодавців транспорту України [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://frt ukr.org/ua/medya/zmi-pro-frtu/1174-ukhvalennya-zakonu-pro-vnutrishnij-vodnij-transport-bazovij-krok-do-jogo-rozvitkuu>

УДК 34:504:629. 73(043.2)

Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ЗАХОДИ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ДІЯЛЬНОСТІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Розглядаючи екологічну безпеку цивільної авіації, важливо в першу чергу визначити основні чинники негативного впливу цивільної авіації на навколишнє природне середовище. При цьому слід мати на увазі, що основним об'єктом такого негативного впливу є населення.

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

Основним міжнародним документом в сфері екологічної безпеки цивільної авіації є Додаток 16 до Чикагської конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію», але він містить лише рекомендаційні положення стосовно авіаційного шуму (розділ 3, том 1). Гранично допустимий рівень авіаційного шуму встановлюють також норми льотної придатності (НЛГС-2) та державні стандарти (ГОСТ 17228-78, ГОСТ 17229-78, ГОСТ 23023-78), прийняті ще за часів СРСР. В 2002 році 33-ю Асамблеєю ІКАО були затверджені нові стандарти для літаків стосовно рівня допустимого