6. Бордунов В. Д. Правовий механізм діяльності міжнародних авіаційних організацій / В. Д. Бордунов. – М., 2001. – С.45–51.
7. Каламкарян Р. А., Мигачов Ю. І. Міжнародне повітряне право: підручник / Р. А. Каламкарян, Ю. І. Мигачов. – М.: Юрінком Інтер, 2005. – С. 550.

УДК 504.06(043.2)

Мацелик М. О., к.ю.н., доцент,
Моренець О. І., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ АДАПТАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОГО ЕКОЛОГІЧНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ДО ЗАКОНОДАВСТВА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

Важливу роль при формуванні засад правового регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації відіграє законодавство Європейського Союзу (ЄС), до якого Україна прагне адаптувати власне законодавство, в тому числі щодо забезпечення екологічної безпеки в цій сфері [1].

Сучасне екологічне законодавство ЄС спирається на велику кількість нормативно-правових актів. Значне місце серед них посідають директиви, що становлять певну систему, в рамках якої виділяються розділи на підрозділи. Серед цих розділів найбільшим за обсягом є розділ, в якому регулюються питання забруднення та інші шкідливі фактори, які впливають на навколишнє природне середовище, а саме питання: ядерної безпеки й радіоактивних відходів, охорони водних джерел і управління водами, моніторингу атмосферних забруднень, запобігання шумовому забрудненню, хімічного та індустріального ризику та біотехнології [2, с. 825].

Серед актів відповідної групи слід назвати Директиву Ради 96/61/ЄС про комплексні заходи щодо запобігання і контролю за забрудненням, відповідно до якої запроваджується комплексний підхід до запобігання екологічно небезпечної діяльності і ліквідації її наслідків (який розповсюджується і на авіаційний транспорт). Основною метою законодавства ЄС у галузі забезпечення якості повітря та моніторингу атмосферних забруднень є поступове скорочення викидів шкідливих речовин в атмосферу, що могло б забезпечити якісні характеристики повітря, необхідні для здоров’я людини.

Особлива увага законодавством Європейського Союзу приділяється питанням подолання шумових впливів на навколишнє природне середовище та життя і здоров’я людей. Для врегулювання цих проблем було прийнято ряд директив, зокрема, Директива Ради 80/51/ЄЕС від 20 грудня 1979 року щодо зменшення шумових викидів від надзвукових літаків. В ній відобра-

жені наміри Першої Екологічної Програми, якою було відзначено важливість боротьби з шумовими викидами повітряного транспорту. Завдання зниження допустимого шумового рівня літаків було визнане одним із пріоритетів транспортної політики, беручи до уваги чинники навколишнього середовища, технічну можливість і екологічні наслідки. У зв'язку з цим Рада Європейського Союзу заборонила використовувати в межах території Європейського Союзу літаки без сертифіката відповідності «шумовим» стандартам, встановленого вищезазначеною Директивою.

Директивою Парламенту і Ради 2002/49/ЄС від 25 червня 2002 року щодо оцінки та управління процесами, пов'язаними з шумом, встановлено вчинення поетапних заходів, зокрема: визначення шумового забруднення на основі карт шуму за методами оцінки, спільними для країн-членів; забезпечення передачі громадськості інформації щодо шуму навколишнього середовища та його впливу; прийняття планів дій країнами-членами на основі результатів обробки карт шуму з метою запобігання та зменшення шуму навколишнього середовища, наскільки це необхідно, зокрема у випадках, в яких забруднення може мати для здоров'я вплив, а також збереження якості природного навколишнього середовища у випадках, в яких вона є задовільною. Положення Директиви застосовуються до різних джерел шумового впливу на довкілля, серед яких визначені й літаки. Особлива роль у сфері забезпечення екологічної безпеки у галузі авіації відводиться створеному у 2008 році центральному органу у сфері безпеки польотів Європейського Союзу та охорони навколишнього середовища в галузі цивільної авіації – Європейському Агентству з авіаційної безпеки (EASA).

Що стосується забезпечення екологічної безпеки під час будівництва аеропортів та перевезення небезпечних вантажів авіаційним транспортом, то в межах Європейського Союзу таке здійснюється на підставі норм міжнародного права. У випадку порушення вимог природоохоронного законодавства в галузі авіації до правопорушників застосовуються заходи юридичної відповідальності. Враховуючи те, що європейським законодавством не встановлена спеціальна відповідальність за забруднення навколишнього природного середовища авіаційним транспортом, застосовуються заходи відповідальності, передбачені Рамковим рішенням Ради 2003/80/ЄС про кримінально-правову охорону навколишнього середовища від 27 січня 2003 року, Директивою 2004/35/ЄС від 21 квітня 2004 року про екологічну відповідальність за попередження та ліквідацію шкоди, заподіяної навколишньому середовищу тощо [3].

Проведений аналіз норм законодавства Європейського Союзу в сфері правового забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації дає підстави

вважати, що воно досягло значного рівня, як у напряму правового регулювання зменшення шкідливих хімічних, так і в напряму правого регулювання фізичних впливів авіації на довкілля.

Можна зробити висновок, що розвиток законодавства Європейського Союзу в сфері забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації безпосередньо пов'язаний з розвитком міжнародного законодавства у цій сфері, в сучасних умовах є одним із найдосконаліших у порівнянні із законодавством окремих держав і потребує прискорених заходів адаптації його положень.

Література

1. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства ЄС:Закон України від 18 березня 2004р.//Відомості ВРУ. – 2004.–№ 29. – Ст. 367.

2. Малишева Н.Р. Закономірності побудови й розвитку європейського права навколишнього середовища //Екологічне право України. Академічний курс: Підручник / За заг. ред. Ю.С. Шемшученка. – К.: Видавництво «Юридична думка», 2005. –834 с.

3. Наукові видання КНУ ім Тараса Шевченка [Електронний ресурс]. – Режим доступу – http://papers.univ.kiev.ua/issue/jurydychni_nauky/82_-2010_11067

УДК 343.132 (045)

Назаров В. В. , д.ю.н., професор
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

НЕГЛАСНІ СЛІДЧІ (РОЗШУКОВІ) ДІЇ, ПОВ'ЯЗАНІ З ВТРУЧАННЯМ У ПРИВАТНЕ СПІЛКУВАННЯ

Запровадження в КПК України інституту негласних слідчих (розшукових) дій значно розширило можливості органів досудового розслідування щодо отримання (збирання) доказів у кримінальному провадженні. Сьогодні вони досить часто застосовуються на практиці. Так, за даними судової статистики, у I півріччі 2013 року постановлено 47,6 тис. ухвал про надання дозволу на проведення негласних слідчих (розшукових) дій [1].

Більшість негласних слідчих (розшукових) дій спрямовані на втручання у приватне спілкування. Відповідно до ч. 3 ст. 258 КПК України спілкуванням є передання інформації у будь-якій формі від однієї особи до іншої безпосередньо або за допомогою засобів зв'язку будь-якого типу. Спілкування є приватним, якщо інформація передається та зберігається за таких фізичних чи юридичних умов, згідно з якими учасники спілкування можуть розраховувати на захист інформації від втручання інших осіб.