

ЗЕМЕЛЬНОЕ, АГРАРНОЕ, ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПРАВО

УДК 349.6 (477)

ДЕЯКІ ПРОБЛЕМИ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

Юлія КРАСНОВА,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри аграрного, земельного та екологічного права імені академіка В. З. Янчука
Національний університет біоресурсів і природокористування України

SUMMARY

The article is concerned with certain issues of legal regulation of ecological safety in transport in Ukraine. Based on the analysis of international laws and regulations as well as the legislation of Ukraine regarding the matter in question, it has been found that the main problems related to the ecological safety practice in this sphere arise in the course of vehicle operation, shipping and the usage of transport infrastructure. Such problems are related to the issues of enforcement of international and European requirements for noise and emission burst, compliance with European fuel requirements, the order of recovery of unsuitable vehicles, application of intermodal transport and compliance of the transport infrastructure construction with ecological requirements.

Key words: ecological safety, transport, legal regulation.

АНОТАЦІЯ

Статтю присвячено дослідженню окремих проблем правового забезпечення екологічної безпеки на транспорті України. На підставі аналізу міжнародних та національних нормативно-правових актів України у досліджуваній сфері встановлено, що основні проблеми правового забезпечення екологічної безпеки у досліджуваній сфері виникають при безпосередній експлуатації транспорту, перевезенні вантажів та використанні транспортної інфраструктури. Вони пов'язані із проблемами запровадження міжнародних та європейських вимог щодо шумових та емісійних викидів транспортом, відповідності пального євровимогам, порядку утилізації застарілих транспортних засобів, впровадження комбінованого транспорту та відповідності будівництва транспортної інфраструктури екологічним вимогам.

Ключові слова: екологічна безпека, транспорт, правове забезпечення.

Постановка проблеми. У межах здійснення державної екологічної політики встановлено, що сучасний стан розвитку екологічних правовідносин відзначається значним поглибленням та розширенням правових зв'язків суб'єктів, у діяльності яких використовуються різні види екологічно небезпечних джерел, що характеризуються підвищеним екологічним ризиком. Основними сферами господарювання, яким притаманна наявність таких видів діяльності відповідно до національного законодавства виступають промисловість, енергетика, сільське господарство, а також транспорт.

Питання про вплив транспорту на навколишнє природне середовище та життя і здоров'я людей займали незначне місце в загальних наукових дискусіях, присвячених проблемам захисту довкілля. Важливість екологічних проблем та занепокоєність відносно шляхів їх вирішення, що були підняті у 60-70-х роках ХХ століття сприяли визнанню шкідливого впливу транспорту на довкілля. У зв'язку з цим ряд міжнародних транспортних організацій (IRU, ІМО, ІКАО, тощо) зобов'язалися в майбутньому досягти максимальної сумісності між безпечним і планомірним розвитком свого виду транспорту і якістю навколишнього природного середовища. Україна, як член більшості з таких організацій, відповідно до конституційних засад (ст. 16 Конституції України) та чинного законодавства взяла на себе зобов'язання забезпечувати екологічну безпеку транспорту на національному рівні. Проте, не зважаючи на значне нормативно-правове врегулювання даного питання на національному рівні, існує ряд проблем у практичній реалізації їх положень.

Суттєвий внесок у сферу дослідження правового забезпечення екологічної безпеки на окремих видах транспорту України зробили Антонюк У.В., Бригадир І.В., Краснова Ю.А. та інші.

Мета статті полягає у визначенні окремих проблем правового забезпечення екологічної безпеки на транспорті України, які виникають при реалізації нормативно-правових положень у цій сфері.

Виклад основного матеріалу. На сьогоднішній день регулювання питання зменшення шкідливого впливу транспорту на довкілля вирішується значною кількістю міжнародно-правових документів. Так, наприклад, питання правового забезпечення екологічної безпеки на водному транспорті на міжнародному рівні в різні часи регулювалися: Міжнародною конвенцією про запобігання забруднення моря нафтою 1954 року, Міжнародною конвенцією відносно втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою 1969 року, Конвенцією про запобігання забруднення моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року, Міжнародною конвенцією про запобігання забруднення з суден 1973 року, Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі 1974 року, Конвенцією ООН з морського права 1982 року, Конвенцією про охорону Чорного моря від забруднення 1992 року та багатьма іншими.

Питання правового забезпечення екологічної безпеки повітряного транспорту регулюється Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію 1944 року та Додатком 16 до неї, який вирішує питання зниження шуму повітряних

суден та емісії авіаційних двигунів, Конвенцією про запобігання забруднення морського середовища скиданням речовин із суден та літальних апаратів 1972 року, а також багатьма нормативно-технічними документами Міжнародної організації цивільної авіації.

Спеціальними міжнародно-правовими документами, що впливають на діяльність транспорту по перевезенню небезпечних вантажів, є: Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів 1957 року; Брюссельська конвенція про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року; Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів 1965 року; Міжнародна конвенція про створення міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 року; Конвенція про відповідальність у сфері морського перевезення ядерних матеріалів 1971 року; Женевська конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним і внутрішнім морським транспортом 1989 року; Віденська конвенція про відповідальність операторів транспортних терміналів 1991 року; Конвенція про транскордонний вплив промислових аварій від 17 березня 1992 року; Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію збитків у зв'язку з перевезенням морем шкідливих і небезпечних речовин 1996 року; Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за забруднення бункерним паливом від 23 березня 2001 року тощо.

Крім того, Україна має сухопутні кордони з Білорусією, Молдовою, Польщею, Російською Федерацією, Румунією, Словаччиною, Угорщиною. На сьогоднішній день для України основним є вектор співпраці у сфері вирішення проблем екологічної безпеки в галузі транспорту з ЄС. Адже будь-який транспортний засіб, що в'їжджає на територію України, повинен виконувати вимоги ЄС. Однак дані напрямки є неактуальними для вирішення питань, пов'язаних з безпосередньою експлуатацією транспортних засобів. Причиною цього є те, що виробники транспортних засобів давно перестали задовольняти потреби тільки однієї країни, зокрема, модельні ряди марок автовиробників досить часто є однаковими для всього світу, автомобільні концерни будують свої заводи по всьому світу, в т. ч. і в Україні тощо. Тому вказану векторність політики у вирішенні проблем із забезпечення екологічної безпеки на транспорті буде взято до уваги переважно при дослідженні питань, пов'язаних з перевезенням вантажів та користування транспортною інфраструктурою.

Використовуючи умовний поділ усіх проблем екологічної безпеки на транспорті на три складові (експлуатація транспорту, перевезення вантажів та використання транспортної інфраструктури), міжнародну співпрацю в цій сфері також доцільно розглядати з подібних позицій.

Для належної співпраці на шляху подолання проблем забезпечення екологічної безпеки в галузі транспорту в Україні існує необхідна правова база. З 1994 року Україна почала роботу з наближення власної економіки та права до вимог тоді ще Європейського Співтовариства [1]. Серед пріоритетних напрямків співпраці було виділено наближення та приблизну адекватність законодавства України до законодавства Співтовариства про охорону довкілля та транспорт. Стратегію співпраці визначено Президентом України [2]. Пізніше в розвиток даної співпраці для адаптації вітчизняного законодавства до законодавства ЄС було прийнято низку Постанов Кабінету Міністрів

України, які поступово змінювали одна одну [3; 4; 5]. Проте спільним для них було визначення серед основних напрямків охорону навколишнього середовища та транспорту, а до складу виконавців запланованих заходів завжди вводилися посадові особи Мінприроди України та інших органів, діяльність яких безпосередньо пов'язана з впливом на довкілля. У 2004 році Верховна Рада України прийняла Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства ЄС [6]. Даною програмою передбачається, в тому числі, імплементація законодавчих актів ЄС з екологічної безпеки.

Як уже зазначалося, основним напрямком зменшення негативного впливу транспорту на життя та здоров'я людей і довкілля є встановлення більш жорстких екологічних вимог до транспортних засобів. На цьому шляху найбільших результатів досяг ЄС: саме країнами ЄС розроблені та вперше запроваджені на своїй території вимоги Євро -1, -2, -3, -4, -5, що в подальшому поступово стають загальносвітовими.

Якнайшвидше запровадження на території України обов'язкових вимог Євро-4 та Євро-5 дозволить, по-перше, позбутися статусу країни, куди ввозяться автомобілі, які недоцільно використовувати на території ЄС; по-друге, не дозволить виробляти на своїй території автомобілі для внутрішнього ринку за застарілими технологіями. Наприклад, в Україні було налагоджено випуск (складання) автомобілів ВАЗ 2107, які і досі реалізуються [7], хоча даний автомобіль з великими складнощами виконує сучасні вимоги, аналогічні Євро-2. Складені автомобілі з України вже не будуть вивезені за кордон, адже в Європі діють більш жорсткі норми Євро-4 і Євро-5.

Аналогічна ситуація відбувається й на повітряному транспорті. Так, у зв'язку із зростанням у 80-х роках ХХ століття обсягів та інтенсивності перевезень авіаційним транспортом у всьому світі, все більш значущими ставали проблеми авіаційного шуму та емісії двигунів. В 1990 році на надзвичайній 28-й Асамблеї Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) приймається Резолюція А28-3 (глава 3) [8], якою закріплена стратегія поступового виведення з експлуатації застарілих за критерієм шуму реактивних літаків. Відповідно до цієї стратегії країнам-членам ІКАО було рекомендовано поступово, починаючи з 1995 року, запровадити заміну в експлуатації літаків, які виготовлялися відповідно до вимог міжнародного стандарту по шуму 1977 року (глава 2) на менш шумні літаки з метою виключення попередніх з обігу строком до квітня 2002 року. І хоч ця Резолюція носила рекомендаційний характер, нею був встановлений спеціальний термін – до 1 квітня 2002 року, який став певною межею для експлуатаційного використання повітряних суден старого виробництва. Відповідно до положень даної Резолюції ІКАО, провідні країни світу (США і країни Європейського Співтовариства) до кінця 90-х років провели значне оновлення парку повітряних суден шляхом введення в експлуатацію нових малошумних або модифікованих типів повітряних суден і зняли в більшості випадків з експлуатації повітряні судна, виготовлені до 2002 року [8].

Відомі кризові явища, що охопили українську авіаційну промисловість і цивільну авіацію в умовах перехідної економіки, не дозволили забезпечити масове виробництво нових типів вітчизняних літаків до рівня, встановленого даною Резолюцією, проте була проведена типова сертифікація по шуму, внаслідок якої деяким типам повітряних суден були видані сертифікати відповідності

стандартам ІКАО, зокрема: «новим» літакам – Ан-74, Ан-140; модифікованим – Як-42, Ан-24-100. Проте такий захід носив тимчасовий характер і змусив Україну вживати нових заходів у цій сфері. У зв'язку з цим, Указом Президента України «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України» від 15 січня 1998 року № 17/98 доручено Міністерству транспорту України організувати проведення суцільної перевірки українських експлуатантів і організацій з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки з метою визначення їх спроможності забезпечити льотну придатність зазначеної техніки, стану технічних засобів аеронавігаційного обслуговування та організації їх використання. В разі виявлення порушень, вводити відповідні обмеження або припинити дію сертифікатів. Такі перевірки дозволили масово списати літаки радянського виробництва: Іл-62, Ту-154, Ан-24, Як-40, які вже не відповідали встановленим вимогам авіаційної та екологічної безпеки.

З метою поліпшення стану авіабудівної галузі України Указом Президента України «Про невідкладні заходи з розвитку авіабудівної галузі» від 27 травня 2005 року № 850/2005 доручено Кабінету Міністрів України запровадити механізм прискореного оновлення парку вітчизняних авіакомпаній літаками Ан-140-100, Ан-74 різних модифікацій, Ан-148, пізніше Ан-158. Але виробництва українських типів повітряних суден на сьогоднішній день недостатньо для того, щоб задовольнити потреби авіаперевізників, тому з 2001 року парк повітряних суден України поступово починає зростати саме за рахунок придбання і лізингу повітряних суден закордонного виробництва.

Також значною проблемою забезпечення екологічної безпеки на транспорті є використання пального. Перехід на європейські стандарти пального в Україні відбувається повільно, суперечливо і не прозоро. Так, наприклад, термін дії попередніх державних стандартів України на дизельне паливо і автомобільний бензин закінчився ще 1 липня 2013 року (ДСТУ 4063-2001 «Бензини автомобільні. Технічні умови», ДСТУ 3868-99 «Паливо дизельне. Технічні умови», ДСТУ 4839:2007 «Бензини автомобільні підвищеної якості», ДСТУ 4840:2007 «Паливо дизельне підвищеної якості»). Натомість, рішення про введення нових стандартів Євро-4 та Євро-5 в Україні прийняті лише у 2013 році постановою Кабінету Міністрів України від 1 серпня 2013 року № 927 «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до автомобільних бензинів дизельного, судових та котельних палив».

Згідно даного нормативного акту кінцевий термін введення в обіг нафтопродуктів класу Євро3 – до 31 грудня 2015 року, Євро4 – до 31 грудня 2017 року, а класу Євро5 – необмежений, але з умовою, що з 2017 року забороняється використання добавок (присадок) до бензинів з концентрацією марганцю більше 6 мл. на куб. дм. При цьому, протягом трьох років з моменту початку дії Технічного регламенту, можна реалізовувати раніше виготовлені палива, які відповідають вимогам застарілих стандартів.

Така ситуація складається в той час, як у ЄС норми Євро-4 та Євро-5 для пального є буденними. Крім того, початок 2008 року, на прикладі Детройтського автосалону, показав, що загальносвітовою тенденцією є використання гібридних силових установок та альтернативних (не нафтопохідних) видів пального [9].

Проблема альтернативних видів пального для України є дуже актуальною в контексті не тільки екологічної, але й енергетичної та економічної безпеки. По-перше, Україна

не має достатніх запасів нафти та газу для задоволення внутрішніх потреб держави в пальному. Значна залежність від імпортованого пального призводить до загострення проблем енергетичної безпеки країни. По-друге, зростання ціни на нафту та скорочення її світових запасів штовхає країни світу на пошук альтернативних видів пального, в першу чергу, для збереження конкурентоспроможності власної економіки. Україна із застарілими технологіями виробництва та використання пального при світових цінах на нафту ризикує не витримати такого тиску, особливо з відкриттям внутрішнього ринку у зв'язку зі вступом до Світової Організації Торгівлі [10]. По-третє, Україна є стороною загальносвітового процесу попередження зміни клімату [11; 12]. Транспортна галузь визначена як одне з джерел парникових газів. Тому кількість викидів при спалюванні мінерального пального безпосередньо впливає на загальний дозволений обсяг викидів. Обсяг викидів від спалювання відновлюваних видів пального (біопального) не враховується при визначенні сумарних викидів. Відповідно до Київського протоколу з 2008 по 2012 рік відбувся перший період зменшення викидів парникових газів на 5% від базового (як правило, 1990 року). Україна має досить серйозний потенціал у сфері виробництва біопального через наявність значних площ сільськогосподарських земель. Але, на жаль, у даному напрямку на сьогодні практично вся робота ведеться тільки у вигляді вирощування сировини (переважно ріпаку) та експорту її до Європи.

У напрямку забезпечення належної якості моторного пального, для виконання взятих на себе зобов'язань, стратегічним завданням держави має стати активна участь у міжнародній роботі зі створення та впровадження технологій виробництва відновлюваних джерел пального. Встановлення належних вимог якості до традиційних нафто- чи газопохідних видів пального повинно стати короткостроковим чи середньостроковим завданням.

Близькою до паливної проблеми в Україні є проблема утилізації застарілих транспортних засобів, яка в межах Європейського Союзу вже давно вирішена [13].

В той же час в Україні парк легкових, вантажних, вантажопасажирських, спеціальних, спеціалізованих автомобілів та автобусів є одним з найбільш застарілих у Європі. При цьому в останні роки намітилася тенденція до збільшення середнього терміну експлуатації автомобілів, які знаходяться в експлуатації. Станом на 1 січня 2011 року середній термін експлуатації таких транспортних засобів в Україні склав 18,2 років (у 2010 р. цей показник становив 17,7 років) [14]. Аналіз вікової структури українського автопарку свідчить, що близько 30% парку – це автомобілі та автобуси терміном експлуатації понад 25 років. Якщо до них додати ще 2,8 млн. автомобілів і автобусів терміном експлуатації від 10 до 15 років, то виходить, що на сьогодні 6 із 10 дорожніх транспортних засобів в Україні за технічним станом старші 10 років. При цьому легкові автомобілі віком понад 10 років становлять 60% від загальної кількості легкових автомобілів, а вантажні автомобілі цієї вікової категорії становлять 62% усіх вантажних автомобілів. Одночасно обсяги списання автотранспортних засобів щороку становлять близько 100 тисяч одиниць (у 2009 р. – 261 508 одиниць, у 2010 р. – 102 248 одиниць) [14].

В зв'язку з цим 4 липня 2013 року Верховною Радою України був прийнятий Закон України «Про утилізацію транспортних засобів». В основу даного Закону покладе-

но запровадження в Україні системи збирання, видалення, знешкодження та утилізації непридатних до використання колісних транспортних засобів категорій М і N (легкові, вантажні, вантажопасажирські автомобілі, автобуси та спеціальні транспортні засоби) та відходів, що утворилися в процесі їх утилізації, зменшення негативного впливу цих відходів на навколишнє природне середовище та здоров'я людей.

Окреслюючи екологічні проблеми при здійсненні перевезень вантажів, слід зазначити, що до законодавства України включено основну частину міжнародних нормативних договорів з приводу забезпечення безпеки таких перевезень [15; 16].

При розгляді питання про забезпечення екологічної безпеки при перевезенні небезпечних вантажів зверталося увага на неадекватність страхових сум при здійсненні обов'язкового страхування цієї діяльності. Наводився приклад, коли при перевезенні 1 т речовини 3 класу небезпеки страхова сума становила 1700 грн., з яких тільки 30% спрямовується на відшкодування шкоди довкіллю. Також обґрунтовувалась необхідність внесення змін до відповідних нормативно-правових актів. Україна не приєдналася до Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (КЦПНВ) [17], яка передбачає порядок компенсації шкоди, в тому числі довкіллю, при здійсненні перевезень небезпечних вантажів.

Ст. 13 Конвенції встановлює необхідність обов'язкового страхування або іншого фінансового забезпечення, якщо перевезення небезпечних вантажів здійснюється по території країни-учасниці. Страхування повинно охоплювати увесь період відповідальності перевізника в розмірі сум граничних компенсацій. Зрозуміло, що за таких умов інститут страхування цивільної відповідальності може виконати покладені на нього завдання компенсації заподіяної шкоди. У цьому зв'язку Україні доцільно приєднатися до Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом. А тому необхідно поступово підвищувати розмір страхових сум при перевезенні небезпечних вантажів, передбачених вітчизняним законодавством [18].

Однією з Європейських тенденцій є розвиток так званого комбінованого транспорту. Ще з середини 70-х років ХХ ст. Рада Європейської Економічної Співдружності затвердила Директиву 75/130 від 17 лютого 1975 р., якою встановлювалися спільні правила здійснення певних видів перевезень. Пізніше до неї вносилися зміни Директивою Ради 79/5/ЄЕС від 19 грудня 1978 р. та Директивою Ради 82/3/ЄЕС від 21 грудня 1981 р. Директива мала на меті заохотити розвиток комбінованого транспорту: наприклад, деякі види податків для автотранспорту зменшувалися або компенсувалися в разі використання комбінованого транспорту. Комбінований транспорт (залізничний та автотранспорт) визначається як перевезення товарів між державами-членами, де вантажівка або трейлер (чи напівтрейлер), або контейнер (20-футовий чи більший) транспортується потягом від найближчої залізничної вантажної станції до пункту розвантаження.

ЄС всіляко заохочує розвиток транспортної інфраструктури саме у сфері комбінованого транспорту. Так, 1 жовтня 1998 р. Рада ухвалила Регламент 2196/98 щодо надання Співтовариством фінансової допомоги для

проведення заходів інноваційного характеру з метою розвитку комбінованого транспорту. Цей регламент заснував систему грантів Співтовариства у сфері модернізації даного типу перевезення. ЄС сплачує до 30% вартості проекту в цій галузі. У наукових дослідженнях, присвячених вивченню транспортної діяльності ЄС, вже зазначалося, що останнім часом спостерігається так звана «гуманізація» транспортного сектору ЄС, яка відображається у відповідних нормативних актах, котрі закріплюють, зокрема положення про дбайливе ставлення до навколишнього середовища [19, с. 123-125].

Чільне місце у міжнародній співпраці, з усієї системи забезпечення діяльності транспорту, може бути надано тільки вирішенню завдань екологічної безпеки при будівництві та обслуговуванні стаціонарних об'єктів транспорту (вокзалів, аеродромів, аеропортів, автошляхів тощо). Особливої актуальності це набуває в контексті прогнозованого фахівцями ООН та України збільшення транзитного пасажиро- та товаропотоку через Україну [20]. Так, наприклад, через територію України проходять потужні автошляхи, планується створення цілого транспортного коридору Європа-Кавказ-Азія [21]. Державною програмою розвитку транскордонного співробітництва на 2007–2010 роки [22] серед основних напрямків виконання була названа модернізація і розвиток існуючої транскордонної транспортної мережі для збільшення її пропускної спроможності та створення спільної системи охорони навколишнього природного середовища.

Однак такі програмні цілі та необхідність будівництва автошляхів породжує цілу низку екологічних проблем. Роль міжнародних організацій та співпраця України з ними в цій діяльності необхідна з багатьох причин. Декларуючи бажання збудувати нову чи реконструювати діючу автодорогу на рівні європейських вимог, Україна повинна враховувати те, що світові стандарти якості стосуються не тільки стану дорожнього покриття. Україні у спадок від Радянського Союзу залишилася транспортна інфраструктура, основною метою якої було сполучення якомога більшої кількості населених пунктів якісними дорогами, а Європейські автомагістралі дуже рідко будуються через міста та інші населені пункти [23, с. 167].

При будівництві автодоріг в Європі враховується те, що вони є лінійними об'єктами і мають здатність ділитися місцевість на певні частини. Відповідно, при спорудженні дороги необхідно враховувати вимоги охорони тваринного світу, особливо це стосується шляхів з поживаленим рухом. В Україні в останній час у зв'язку з Євро-2012 було відновлено значну кількість автомагістралей. Навіть вони не мають належним чином збудованих переходів для тварин. В якості таких споруд досить часто називають дренажні труби під дорожнім полотном [24].

При спорудженні нових шляхів необхідно враховувати вже існуюче цільове призначення земельних ділянок. Як свідчить практика спорудження нових транспортних шляхів, наприкладі судноплавного каналу Дунай – Чорне море, в процесі прийняття рішення про будівництво спочатку визначаються, де будувати, і починають фінансування проекту, а вже потім дивляться, чи можна будувати саме в цьому місці [25].

Ситуація на повітряному транспорті також має свої особливості. Враховуючи те, що авіаційний транспорт ще у 60-х роках ХХ століття був визнаний одним із значних джерел шумового впливу, починаючи з цього періоду Міжнародною організацією цивільної авіації приймається

ряд документів рекомендує характеру щодо проектування та будівництва аеропортів та аеродромів [26]. Відповідно до цих документів було обрано два шляхи зменшення шкідливого шумового впливу на населення: заборона польотів повітряних суден у нічний час та встановлення спеціальних охоронних зон навколо аеропортів та аеродромів. Такі норми були імplementовані і в національне законодавство [27]. В той же час такі вимоги постійно порушуються.

Так, наприклад, до Державної санітарно-епідемічної служби цивільної авіації надійшла скарга мешканців села Чайка Києво-Святошинського району Київської області про порушення вимог авіаційного законодавства щодо здійснення польотів над населеними пунктами. У своїй скарзі, мешканці села звертають увагу на надвисокий рівень шумових впливів та вібрації будівель, що утворюються під час прольоту літаків, оскільки деякі з новозбудованих масивів знаходяться на території, ближчій ніж один кілометр від аеродрому, а також вимагають притягнути до відповідальності осіб, винних у порушенні їх прав. У відповідь на скаргу Державна санітарно-епідемічна служба цивільної авіації своїм листом № 3.1-550 від 28 липня 2005 року повідомила, що було проведено лабораторне дослідження та встановлено, що при виконанні польотів повітряними суднами в аеродромі «Чайка» рівні шуму не перевищують гранично допустимих. Як виявилось, проблема полягала в тому, що житловий масив, на якому проживають скаржники, було збудовано з порушенням встановленої приаеродромної території, а також без отримання спеціального дозволу Державної служби України з нагляду за безпекою авіації.

Звичайно, в даній ситуації прослідковується порушення вимог екологічного, санітарного, містобудівного законодавства саме забудовниками даного масиву, проте залишається питання, як бути тим мешканцям, які проживають в цих будинках, адже фактично під час купівлі житла вони не були проінформовані про ті незручності, які несе в собі сусідство з аеродромом? Частиною 11 ст. 69 Повітряного кодексу України встановлено, що будь-яка шкода, заподіяна власникові або експлуатантові аеродрому, постійного злітно-посадкового майданчика чи аеропорту та споживачу їхніх послуг, у тому числі експлуатанту повітряного судна, внаслідок порушень, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією чи іншою діяльністю на приаеродромній території, підлягає відшкодуванню відповідно до закону, проте, у більшості випадків такі питання на практиці залишаються невирішеними, що породжує питання про якість контрольно-наглядової діяльності уповноважених органів у цій сфері.

Крім того, частина норм, які визначають обов'язок встановлення спеціальних охоронних зон навколо аеропортів та аеродромів закріплені в нормативних актах радянської доби, а це вимагає термінового їх перегляду з метою встановлення відповідності сучасним вимогам національного, міжнародного законодавства та законодавства Європейського Союзу.

Однією зі спроб вирішення даної проблеми стала розробка фахівцями авіаційного транспорту проекту Інструкції щодо визначення зон обмеження житлової забудови навколо аеропортів з урахуванням умов впливу авіаційного шуму [28], якою запропоновано, зокрема, встановити вимоги до зон захисту та обмеження житлової і громадсько-адміністративної забудови та інших видів використання земель на околицях аеропортів (аеродромів) з урахуван-

ням умов забезпечення захисту населення від погіршення здоров'я та самопочуття, а також інших збитків, викликаних несприятливим впливом авіаційного шуму. Однак даний проект так і не був затверджений.

Висновки. В цілому, стосовно правового забезпечення екологічної безпеки на транспорті необхідно зауважити, що використання світового досвіду в цій сфері не повинно стати простим «копіюванням» зарубіжного досвіду. Адже деякі технології, наприклад паливні, які існують у розвинутих країнах світу, а в Україні тільки з'являються, вже є застарілими [29]. Тому технологічне відставання України у цій сфері важко буде надолужити, якщо держава буде йти тільки шляхом, який вже пройдено іншими. Для сталого та безпечного розвитку країни необхідно адаптувати та гармонізувати найсучасніші вимоги міжнародного та європейського законодавства у цій сфері.

Список використаної літератури

1. Проратифікацію Угоди про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами: Закон України від 10 листопада 1994 року // Відомості Верховної Ради. – 1994. – № 46. – Ст. 415.
2. Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу: Указ Президента України від 11 червня 1998 року № 615/98 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 24.
3. Про запровадження механізму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 червня 1998 року № 852 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=852-98-%EF>.
4. Про додаткові заходи щодо посилення роботи з адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Постанова Кабінету Міністрів України від 31 березня 2004 року № 417 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 14.
5. Деякі питання адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2004 року № 1365 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 42.
6. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004 року // Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 29. – Ст. 367.
7. Особливості національного автозбирання [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.mukachevo.net/readnews.php?nid=10170>.
8. Охорона навколишнього середовища: Додаток 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Т. I. Авіаційний шум // ІКАО. Міжнародні стандарти та рекомендована практика. – Видання шосте. – Монреаль, 2011.
9. Детройтський автосалон 2008. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.dimelauto.ru/index.php?option=com_content&task=view&id=331&Itemid=1.
10. Про Рекомендації парламентських слухань «Стан підготовки вступу України до Світової організації торгівлі (СОТ), проблеми та перспективи»: Постанова Верховної Ради України від 9 січня 2007 року № 542-V // Відомості Верховної Ради України. – 2007. – № 13 – Ст. 136.
11. Про ратифікацію Рамкової конвенції ООН про зміну клімату: Закон України від 29.10.1996 // Відомості Верховної Ради. – 1996. – № 50. – Ст. 277.
12. Про ратифікацію Кіотського протоколу до Рамкової Конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату: Закон України від 4 лютого 2004 року // Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 19. – Ст. 261.

13. Директива 2000/53/ЄС від 18 вересня 2000 року про «старі» транспортні засоби, яка була змінена Рішенням Комісії 2002/252/ЄС // *O.J.* 2002, L 309. – 27.11.2001. – С. 0022-0030.
14. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про утилізацію знятих з експлуатації транспортних засобів» // Офіційний сайт Верховної Ради України. Електронний ресурс. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=45120.
15. Про приєднання України до Базельської конвенції про контроль за транскордонними перевезеннями небезпечних відходів та їх видаленням: Закон України від 1 липня 1999 року // *Відомості Верховної Ради.* – 1999. – № 34. – Ст. 284.
16. Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ): Закон України від 2 березня 2000 року // *Відомості Верховної Ради.* – 2000. – № 13. – Ст. 116.
17. Конвенция о гражданской ответственности за ущерб, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ) // *Международное частное право. Сб. документов.* – М.: БЕК, 1997. – С. 387-400.
18. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів: Постанова Кабінету Міністрів України від 1 червня 2002 року № 733 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 23.
19. Філіпенко О. В. Правовий механізм регулювання спільної транспортної політики Євросоюзу: дис. канд. юрид. наук: 12.00.11 / О. В. Філіпенко. – К., 2004. – 211 с. – С. 123-125.
20. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках: Закон України від 07.02.2002 р. // *Відомості Верховної Ради України.* – 2002. – № 24. – Ст. 166.
21. Про ратифікацію Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія та технічних додатків до неї: Закон України від 10 лютого 2000 року // *Відомості Верховної Ради.* – 2000. – № 9. – Ст. 71.
22. Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2007–2010 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 року № 1819 // Урядовий кур'єр від 17.01.2007. – № 8.
23. Бригадир І. В. Правове регулювання забезпечення екологічної безпеки в галузі автомобільного транспорту: дис. канд. юрид. наук за спеціальністю 12.00.06. / І. В. Бригадир. – Харків, 2008. – 212 с.
24. Про результати аудиту ефективності виконання заходів з охорони навколишнього природного середовища при будівництві та реконструкції водних і автомобільних шляхів України: Постанова Колегії Рахункової палати від 21 липня 2006 року № 19-3. – Київ: Рахункова палата України, 2007. – Вип. 1.
25. Про розширення території Дунайського біосферного заповідника: Указ Президента України від 2 лютого 2004 року № 117/2004 // *Голос України* від 5 лютого 2004 року. – № 22.
26. Руководство по проектированию аэропортов. Часть 2. использование земельных участков и контроль над окружающей средой: ИКАО: Дос 9184/902 // Утверждено Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции. – Монреаль, Издание первое. – 1977 год. – С. 12.
27. Про затвердження Правил сертифікації цивільних аеродромів України: наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25 жовтня 2005 року № 796 // Офіційний вісник України. – 2005. – № 46. – Ст. 2918 та інші.
28. Інструкція щодо визначення зон обмеження житлової забудови навколо аеропортів із умов впливу авіаційного шуму: проект // Офіційний сайт Державної авіаційної адміністрації України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>.
29. Топливо, бывшее в употреблении в Европе [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www.gazeta.ru/auto/2008/02/21_a_2644876.shtml.