

космічних апаратів, які запускають, а також відведення апаратів, які закінчили термін свого активного існування, власними коштами. Запропоновані способи і системи відведення космічних апаратів з робочих орбіт по закінченню терміну їх існування і активного видалення фрагментів вже існуючого космічного сміття, хоча і є ефективними, позбавлені універсальності. Їх практична реалізація пов'язана з певними труднощами, зокрема, відсутністю економічної оцінки розглянутих технічних рішень. Перспективи щодо правового регулювання забруднення космічного простору існують, проте на даний момент, немає відповідних законів для їхнього функціонування [3, с. 128].

Література

1. Проблема космічного сміття на сьогодні. URL: <https://sites.google.com/site/kosmichnesmittiaproblem/slahi-virisenna-problemikosmicnogo-smitta>
2. Перший український інформаційний телеканал «5.ua». URL: <https://www.5.ua/nauka/u-2025-rotsi-yevropa-zapustyt-skladalnyk-kosmichnohosmittia-204615.html>
3. Дронь Н.М. Пути уменьшения техногенного засорения околоземного космического пространства. *Науковий вісник Національного гірничого університету*. 2014. № 3. С. 125-129. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvngu_2014_3_21

УДК 347.824.2 (043.2)

Пильгун Н.В., к.ю.н., доцент,
Сохар В.В., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ

Правове регулювання перевезень небезпечних вантажів авіаційним транспортом є важливим щодо безпеки та охорони праці. На сьогоднішній день існує багато речовин та елементів небезпечного характеру, які використовуються в сфері господарювання. Тому перевезення таких вантажів повинні мати особливе правове регулювання.

Повітряні перевезення здійснюються у відповідності до вимог Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року), а також норм Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України,

Повітряного кодексу України. Вони регулюються Наказом Мінтрансу № 793 від 14.10.2003 року «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» (zareєстровано у Мінюсті України 07.11.03 р. за № 1023/8344), Наказом Мінтрансу № 568 від 25.07.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» (zareєстровано у Мінюсті України 29.08.03 р. за № 755/8076) та іншими нормативними актами, та загальних положень про перевезення і правил перевезення та надання послуг [1, с. 121].

На даний час єдиним автентичним джерелом права для безпечного перевезення небезпечних вантажів по повітря є Технічні інструкції, які доповнюють додаток 18 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чикаго, 1944 рік), опубліковані Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО), Монреаль [2]. Вантажовідправники, експлуатанти, повноважні органи держав і будь-які інші особи, задіяні в системі повітряних перевезень посилаються на цей нормативний документ, в якому прописані всі докладні нормативні положення, необхідні для безпечного перевезення небезпечних вантажів по повітря. Існують ще Технічні інструкції ІКАО, які містять поправки і відповідають останнім переглянутим Рекомендаціям Організації Об'єднаних Націй з перевезення небезпечних вантажів. В цілому, повітряні перевезення здійснюються на підставі договору, який супроводжується документом на перевезення, що видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами.

Авіаційні правила встановлюють умови повітряних перевезень небезпечних вантажів, а саме: організацію, порядок приймання, оформлення, обробки, зберігання, завантаження та перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом, вимоги щодо підготовки персоналу, документації та звітування і є обов'язковими для виконання усіма суб'єктами авіаційної діяльності [3, ст. 1].

Також потрібно сказати, щодо перевезення повітряними суднами не приймаються вантажі, які заборонені Технічними інструкціями, а також вантажі, які належним чином не класифіковані, не мають відповідної документації, не сертифіковані, не описані, не упаковані, не марковані, не мають знаків безпеки та не знаходяться в належному стані для перевезення відповідно до вимог Технічних інструкцій [3, ст. 6]. Небезпечні вантажі, що мають декілька небезпечних властивостей, класифікуються за найбільш небезпечними властивостями основного класу, далі вони класифікуються за пріоритетом небезпечних властивостей як такі, що мають додаткові класи безпеки. Відповідно до вимог Технічних інструкцій, призначаються групи пакування в залежності

від їх ступеня небезпеки, яку вони становлять: група пакування I - високий ступінь небезпеки, група пакування II - середній ступінь небезпеки, група пакування III - низький ступінь небезпеки. Також небезпечні вантажі поділяють на класи: клас 1: вибухові речовини та вироби, клас 2: гази, клас 3: легкозаймисті рідини, клас 4: легкозаймисті тверді речовини, клас 4: речовини, схильні до самозаймання, клас; речовини, що виділяють легкозаймисті гази при взаємодії з водою, клас 5: речовини, що окислюють, клас; органічні пероксиди, клас 6: токсичні речовини; клас інфекційні речовини, клас 7: радіоактивні матеріали, клас 8: корозійні речовини, клас 9: інші небезпечні речовини та вироби. Група пакування, що присвоюється речовині, зазначається в Переліку небезпечних вантажів. Тобто відповідно до класу небезпеки та складу небезпечних вантажів їм присвоюються номери ООН та відповідне вантажне найменування [3, ст. 9].

Щодо контролю за дотриманням Правил повітряних перевезень вантажів, то він покладається на уповноважений орган з питань цивільної авіації.

Дії, пов'язані з контрольно-наглядовою функцією, забезпечують можливість відповідним перевізникам, агентам із продажу перевезень, агентам із обслуговування довести, що виконуються всі установлені вимоги. Тобто ці суб'єкти повинні бути готові надати змогу відповідному державному органу проводити перевірки під час здійснення операцій із перевезення та обслуговування вантажів з метою демонстрації, що такі операції відповідають установленим вимогам [4, розділ 24, пункт 1, 2].

З вищевикладеного можливо зробити висновок, що процедура перевезень небезпечних вантажів авіаційним транспортом детально регламентована нормативними актами, кодексами, загальними положеннями та інструкціями, що свідчить про складність даної процедури. Проте виконання всіх обов'язкових вимог у свою чергу забезпечить безпечне перевезення небезпечних вантажів.

Література

1. Шульженко Ф.П., Гайдулін О.О., Кундрік Р.С. Транспортне право: навч. посіб. Київ: КНЕУ, 2005. 244 с.
2. Технические инструкции по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху. Утверждены Советом ИКАО и опубликованы по его решению. Издание 2015-2016 гг. Международная организация гражданской авиации. Doc 9284 AN/905. 1104 с.
3. proekt- Aviatsijnih- pravil- perevezennya- nebezpechnih vantazhiv_compressed.pdf

4. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням нагляду безпеки авіації. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 13 черв. 2006 р. за № 705/12579.

УДК 341.824:338.47(043.2)

Пильгун Н.В., к.ю.н., доцент,
Шпак Т.С., студентка,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ ТА АВІАЦІЙНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

На сьогоднішній день темп життя значно змінюється, посилюються зв'язки між країнами, тому потрібно іти в ногу з часом. Для цього найефективнішим є авіаційний транспорт у системі загального транспорту України. Перевагами і особливістю авіаційного транспорту є швидкість та далека відстань перевезень. За допомогою повітряного транспорту людство має змогу задовольняти свої потреби у перевезеннях вантажу, подорожах тощо. Протягом останнього століття більшість країн освоїли повітряний простір [1, с. 8]. Все це регулюється міжнародними нормативно-правовими актами і безліччю угод, які підвищують ефективність повітряних перевезень та рівень авіаційної безпеки. З однієї сторони, Україна має величезний потенціал для розвитку галузі повітряних перевезень, адже значні розміри території та велике населення сприяють цьому. Але, з іншої, - потужності авіаційної галузі використовуються не зовсім ефективно. Тому роль України в системі авіаційного транспорту в порівнянні з європейськими країнами, визначити важко. Існує багато досліджень цього питання, але проблема в тому, що вони є теоретичні, і мало хто може подати практичні ідеї. Проблемною залишається організація самих перевезень повітряним транспортом, яку потрібно покращувати, тому дана сфера надання послуг є актуальною і на сьогоднішній день. Україна зберегла привабливість для іноземних авіаперевізників, що багато в чому обумовлено вигідним географічним положенням країни, а також помірною ціною політикою аеропортів при досить розвиненій інфраструктурі окремих із них.

Невирішеною загальною проблемою є шляхи усунення негативних рис українських авіаперевезень і вдосконалення