

складників належать: упровадження системи оцінки впливу шуму; нормування показників впливу шуму навколишнього середовища; упровадження системи інформаційного та інструментального моніторингу авіаційного шуму; впровадження заходів та засобів зниження впливу шуму – організаційних, експлуатаційних, будівельно-планувальних та будівельно-архітектурних, технічних, компенсаційних, економіко-соціальних тощо. Планування використання земельних ділянок навколо аеропортів цивільної авіації з умов авіаційного шуму є одним із основних і найбільш значимих елементів збалансованого підходу до проблеми регулювання шуму, розробленого в ICAO і рекомендованого для впровадження на практиці. Збалансований підхід зумовлює таке поєднання різноманітних заходів, які забезпечують досягнення необхідного зниження шкідливого впливу авіаційного шуму в обумовлені строки за визначених фінансових ресурсів.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2013 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>
2. Запорожець В. В. Аеропорт: організація, технологія, безпека / В. Запорожець, М. Шматко. – К.: Дніпро, 2013 – С. 168-193.
3. Назаренко А. Аналіз сучасних тенденцій в авіаційній галузі / А. Назаренко // Економіка. Фінанси. Право. – 2007. – № 7. – С. 12-19.

УДК 656.091:629.7(477)(043.2)

Юрченко Я. Ю., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Беззубов Д. О., д.ю.н., доцент

СЕРТИФІКАЦІЯ АВІАЦІЙНОЇ ТЕХНІКИ В УМОВАХ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

Сертифікація є одним із найбільш ефективних методів не лише для забезпечення якості продукції чи послуг, а також надзвичайно важлива для забезпечення конкурентоспроможності продукції як на внутрішньому, так і на зовнішньому ринках.

До правової бази регулювання сертифікації авіаційної техніки входить, насамперед, Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р., в якому визначаються деякі правила та критерії для проведення сертифікації. Зокрема, до таких відносяться схвалення типової

конструкції виробів авіаційної техніки, їх компонентів та обладнання. Таким чином, виріб авіаційної техніки серійного виробництва повинен мати сертифікат відповідного типу [1].

Сертифікація повітряних суден здійснюється відповідно до Авіаційних правил України, відповідно до яких, організації, які відповідають за типову конструкцію виробів, компонентів та обладнання авіаційної техніки або за їх зміни і ремонти, а також організації, які відповідають за серійне виробництво авіаційної техніки схваленої конструкції, повинні отримати відповідний сертифікат на відповідність вимогам цих Правил [2]. Схвалення типової конструкції виробів, компонентів та обладнання, які імпортуються в Україну, може проводитися шляхом визнання компетентним органом відповідного сертифіката, який виданий компетентним органом держави розробника за умови наявності двосторонньої угоди з цього питання між Україною та державою розробника або меморандуму про розуміння, або робочих домовленостей між компетентним органом та компетентним органом з льотної придатності держави розробника.

Важливою також є постанова Кабінету Міністрів України від 03.10.1997 р. № 1095 «Про сертифікацію авіаційної техніки і її компонентів», метою якої є саме вдосконалення системи сертифікації авіаційної техніки та її компонентів. Відповідно до цієї постанови Міждержавному авіаційному комітетові дозволялося до завершення формування національної системи сертифікації авіаційної техніки згідно з чинними в Україні авіаційними правилами проводити спільно з Міністерством транспорту і Державною авіаційною адміністрацією України з видачею відповідних документів:

— сертифікацію типу повітряних суден транспортної категорії та їх компонентів, які розробляються та/або виробляються в Україні, а також сертифікацію виробництв авіаційної техніки;

— сертифікацію типу повітряних суден та їх компонентів, які розробляються та/або виробляються у країнах-учасницях Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору та призначаються для експлуатації в Україні, сертифікацію виробництв цієї авіаційної техніки, а також сертифікацію організацій, що розробляють авіаційну техніку, за поданням Міністерства промислової політики [3].

Потрібно зауважити, що в умовах євроінтеграції України стан авіаційної техніки в Україні має багато проблем, які потрібно вирішувати. До таких зокрема, можна віднести: зниження об'ємів авіаційних перевезень; зношеність та застарілість парку цивільних

повітряних суден, невідповідність техніко-економічних характеристик експлуатованих повітряних суден попереднього покоління сучасним світовим вимогам; структурна роздробленість вітчизняних авіаційних підприємств (авіакомпаній, організацій забезпечення і т.д.), нездатних у низці випадків забезпечити необхідний рівень послуг при здійсненні авіаційних перевезень; відставання розвитку матеріально-технічної бази об'єктів авіаційної інфраструктури від сучасних вимог; відсутність в авіаційних компаній фінансових ресурсів для модернізації основних фондів тощо. Особливу увагу потрібно звернути на незавершеність формування нормативно-правової бази в галузі системи обов'язкової сертифікації, внаслідок чого можуть виникати і практичні проблеми.

Крім того, важливе значення щодо стану сертифікації авіатранспорту в Україні має Європейське агентство з авіаційної безпеки, з якими Україна має домовленість про збіжність систем авіаційної техніки [4]. Дана домовленість передбачає, що найближчі 5 років триватиме спільна робота над досягненням збіжності систем сертифікації у сферах первинної льотної придатності, підтримання льотної придатності та технічного обслуговування авіатехніки та її компонентів. Державіаслужба підготує порівняння регуляторних та процедурних вимог сторін та відобразить будь-які наявні відмінності, визначить необхідні заходи для досягнення збіжностей та дати впровадження.

Таким чином, можна зробити висновок, що сертифікація авіаційної техніки являє собою відповідність зразка авіаційної техніки і його компонентів вимогам льотної придатності та охорони навколишнього середовища, що розповсюджений на даний зразок авіаційної техніки. В умовах євроінтеграції Україна потребує проведення необхідних заходів для приведення систем сертифікації до вимог, які існують у Європейському Союзі, а також вдосконалення чинного законодавства щодо цього питання.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2013 р. № 3393-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

2. Про затвердження Авіаційних правил України: наказ Міністерства інфраструктури України, Частина 21 «Сертифікація повітряних суден, пов'язаних з ними виробів, компонентів та обладнання, а також організацій розробника та виробника» АПУ-21 (Part-21)» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0240-14>

3. Про сертифікацію авіаційної техніки та її компонентів: постанова

Кабінету Міністрів України від 3 жовтня 1997 р. № 1095 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1100-97-п>

4. Голова Державіаслужби підписав домовленість про збіжність систем сертифікації з Єврокомісією / Урядовий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=249660092&cat_id=244277212

УДК 346.3:656.7.073.28(043.2)

Якименко І. А., студент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Горбатюк Я. В., к.ю.н.

ІСТОТНІ УМОВИ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ПОВІТРЯНИМ ТРАНСПОРТОМ

Договір вважається універсальним регулятором досить різноманітних суспільних відносин, зміст, характер, і тенденції розвитку яких постійно зазнають змін. Не є виключенням і господарський договір.

Господарський договір вважається укладеним, якщо між сторонами у передбачених законом порядку та формі досягнуто згоди щодо усіх його істотних умов. Істотними є умови, визнані такими за законом чи необхідні для договорів даного виду, а також умови, щодо яких на вимогу однієї із сторін повинна бути досягнута згода. При укладенні господарського договору сторони зобов'язані у будь-якому разі погодити предмет, ціну та строк дії договору (ч. 2, 3 ст. 180 Господарського кодексу України (далі – ГК України) [1].

Серед великої чисельності перевезень вантажів особливе місце займають перевезення повітряним транспортом. Повітряні перевезення вантажу виконуються на підставі договору між авіаперевізником та вантажовідправником. Кожний договір повітряного перевезення та його умови засвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним перевізником або уповноваженими ним організаціями (агентами) [2].

Відповідно до ч. 1 ст. 307 ГК України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [1].