

21. Ойгензихт В. А. Имущественная ответственность в хозяйственных договорах : учебн. пособ. / Ойгензихт В. А. // – Душанбе, 1980. – 111 с.
 22. Пугинский Б.И. Гражданско-правовые средства в хозяйственных отношениях / Б. И. Пугинский // М.: Юрид. лит., 1984. – 202 с.
 23. Савичев В. Г. Предприятие и правовые санкции /В. Г. Савичев // –

М.: Юрид. лит., 1981. – 111 с. 24. Щербина В.С. Господарське право: підручник / В.С. Щербина// – 4-те вид., перероб. і допов. – К.: Юрінком Інтер, 2009. – 640 с.

Надійшла до редколегії 30.04.10

Ю. Краснова, пошукувач

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

Досліджуються вимоги законодавства Європейського Союзу щодо забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації та особливості їх адаптації до національного законодавства.

Исследуются требования законодательства Европейского Союза по обеспечению экологической безопасности в отрасли авиации и особенности их адаптации в национальное законодательство.

Requirements of the EC legislation concerning guaranteeing of ecological safety in a field of aviation are reviewed in the article as well as specialties of their adoption into the national legislation.

Ключові слова: авіація, екологічна безпека, адаптація законодавства ЄС до національного законодавства.

Ключевые слова: авиация, экологическая безопасность, адаптация законодательства ЕС в национальное законодательство.

Key words: aviation, ecological safety, adoption of the EC legislation into the national legislation.

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

Метою цієї статті є аналіз законодавства ЄС у сфері забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації та винесення пропозицій щодо шляхів удосконалення національного законодавства шляхом його адаптації до вимог законодавства Європейського Союзу.

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 та 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: а) ядерної безпеки й радіоактивних відходів; б) охорони водних джерел і управління водами; в) моніторингу атмосферних забруднень; г) запобігання шумовому забрудненню; д) хімічного та індустріального ризику та біотехнології [2, с. 825].

Законодавство ЄС щодо хімічного та індустріального ризику має на меті забезпечення високого рівня захисту здоров'я людини та навколишнього природного середовища одночасно зі створенням умов для ефективного функціонування внутрішнього ринку ЄС, стимулювання новаторства й конкуренції в хімічній галузі. Серед актів відповідної групи слід назвати Директиву Ради 96/61/ЄС про комплексні заходи щодо запобігання і контролю за забрудненням [3], відповідно до якої запроваджується комплексний підхід до запобігання екологічно небезпечної діяльності і ліквідації її наслідків (який розповсюджується і на авіаційний транспорт), з акцентом в таких пріоритетних сферах як: забруднення атмосферного повітря, води, утворення й розміщення відходів, використання енергії.

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. Для досягнення цієї мети в законодавстві ЄС визначено стандарти якості повітря, встановлено нормативи гранично допустимих викидів із джерел різних типів: стаціонарних, пересувних (в тому числі повітряних суден), викидів в результаті поведіння з речовинами та ма-

теріалами, які є небезпечними для навколишнього природного середовища та життя і здоров'я людей. Основним документом цієї групи є Директива Ради 96/62/ЄС щодо оцінки та контролю якості атмосферного повітря [4], метою якої є, по-перше, встановлення єдиних нормативів якості повітря для держав – членів ЄС, по-друге, оцінка якості повітря в державах-членах, шляхом застосування єдиних критеріїв та методів отримання необхідної інформації і забезпечення доступу до неї європейської громадськості. У директиві визначено групу забруднюючих речовин, щодо яких стандарти якості мають встановлюватися додатковими директивами. Це діоксид сірки, двоокис азоту, тверді частки, свинець, озон, бензол, угарний газ, кадмій, миш'як, нікель, ртуть. Більшість таких речовин використовується, застосовується, утворюється та/або транспортується авіацією. Для всіх цих речовин у додаткових директивах мають бути визначені як гранично допустимі нормативи, так і в міру можливості – порогові величини, можливі аварійні значення, а також межі дозволених відхилень. Усі держави-члени мають розбити свою територію на зони для здійснення фактичних або розрахункових замірів якості повітря. Щодо територій, де рівень забруднення перевищує стандартний, повинні бути розроблені плани дій щодо доведення протягом певного періоду стану повітря до нормального рівня. Ці плани і результати замірів мають регулярно доводитися до відома громадськості через засоби масової інформації.

Шоста Програма Дій у сфері навколишнього середовища під назвою "Навколишнє середовище 2010. Наше майбутнє, наш вибір" [5] визначає якісний стан навколишнього природного середовища, життя та здоров'я людей як одне з основних завдань, яке вимагає докладання певних зусиль міжнародної спільноти. Отже, попередження забруднення атмосферного повітря виступає одним із завдань забезпечення охорони навколишнього природного середовища та життя і здоров'я людей.

З метою здійснення контролю рівня забруднення та моніторингу концентрації забруднюючих речовин в атмосфері, було прийнято ряд Директив. Так, Директива 97/68/ЄС Європейського Парламенту та Ради про наближення законодавства країн-членів стосовно заходів проти викидів газових та твердих забрудників від двигунів внутрішнього згорання, встановлених на транспорті іншому, ніж автотранспорт, яка була змінена Директивою 2002/88/ЄС [6], спрямована на наближення законодавства країн-членів ЄС стосовно стандартів викидів

та процедур затвердження типової моделі двигунів, які можна визначити як немобільне устаткування.

Важливу роль у законодавстві ЄС щодо врегулювання негативного впливу транспорту (в тому числі авіаційного) на довкілля посідають директиви, що встановлюють спеціальні вимоги до використання палива. Зокрема, Директива 94/63/ЄС Європейського Парламенту і Ради про контроль за викидами органічних сумішей, які легко випаровуються в результаті зберігання палива та їх доставки з терміналу на станції обслуговування (в тому числі і на території аеродромів) [7], забезпечує здійснення контролю за викидами органічних сумішей, які легко випаровуються, в результаті зберігання палива та їх доставки до терміналу на станції обслуговування. Директива встановлює гармонізовані технічні вимоги щодо: 1) конструкції та способу використання устаткування по зберіганню палива на терміналі; 2) устаткування для завантаження та розвантаження палива з пересувних контейнерів; 3) устаткування для завантаження палива в контейнери для зберігання на станціях обслуговування.

Директива 2001/81/ЄС від 23 жовтня 2001 року про граничні норми національних викидів для певних видів забрудників атмосферного повітря [8] є одним із документів, які з'явилися після Послання Європейської Комісії стосовно стратегії боротьби з окислюванням атмосфери, що має на меті вперше встановити граничну норму національних викидів для чотирьох типів забрудників – сірчистого газу (SO₂), окису азоту (NO_x), легких органічних сумішей (ЛОС) та аміаку (NH₃), які викликають окислювання, евтрофікацію та формування тропосферного озону, які знаходяться, в тому числі, і у викидах відпрацьованих газів авіаційного транспорту. Ця Директива встановлює національні граничні норми для викидів сірчистого газу (SO₂), окисів азоту (NO_x), легких органічних сумішей (ЛОС) та аміаку (NH₃) до кінця 2010 року. Основним її завданням є зменшення зон з критичним навантаженням кислотного розщеплення принаймні на 50% у порівнянні з 1990 роком та зменшенні критичного для людського здоров'я рівня озону на дві третини у порівнянні з 1990 роком.

Особливий підхід щодо подолання негативного впливу транспорту на довкілля має законодавство ЄС в сфері відходів. Загальні засади поводження з відходами передбачено Рамковою Директивою про відходи 75/442/ЄС від 15 липня 1975 року та доповненнями до неї, передбачені Директивою про відходи 91/156/ЄС від 18 березня 1991 року [9], Директивою 91/689/ЄС про небезпечні відходи [10], Директивою 75/439/ЄС про утилізацію відпрацьованих мастил тощо. Увагу слід приділити також і Директиві 2000/53/ЄС від 18 вересня 2000 року про "старі" транспортні засоби, яка була змінена Рішенням Комісії 2002/252/ЄС [11], що встановлює попередження виникнення відходів від "старих" транспортних засобів та сприяння збиранню, повторному використанню та рециркуляції їх компонентів з метою захисту навколишнього природного середовища. І хоч дія даного нормативного документу розповсюджується лише на автомобільний транспорт, на нашу думку, положення Директиви можна було б взяти за основу при розробці спеціального нормативного акту і щодо авіаційного транспорту.

Важливість розробки такого документу полягає у тому, що на сьогоднішній день ні міжнародне законодавство, ні національне законодавство окремих держав світу не врегульовують питання поводження зі "старими" повітряними суднами. Так, в Україні літаки, термін використання яких закінчився, здаються на металобрухт, який в подальшому реалізується за кордон.

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 [12]. В ній відображені 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 економічні 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.

Директива Ради 89/629/ЄЕС [13], враховуючи те, що "шумові" стандарти накладають обмеження на тип використання авіалініями літаків, містить приписи щодо заохочення інвестицій у виробництво більш тихих літаків і сприяння їх розповсюдженню в діючих аеропортах, особливо зі створенням у Співтоваристві простору без внутрішніх кордонів.

У зв'язку зі збільшенням кількості авіатransпортних перевезень та дислокації повітряних суден в аеропортах Співтовариства, були запроваджені заходи щодо поліпшення якості навколишнього середовища в приаеродромній зоні шляхом обмеження використання повітряних суден, які не відповідали стандартам охорони довкілля. Нормативним документом, який урегулював таке питання стала Директива Ради 92/14/ЄЕС від 2 березня 1992 року щодо зменшення шумових викидів від надзвукових літаків, відповідно до Додатку 16 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію [14]. Зважаючи на прогресивну лібералізацію європейського повітряного руху, дана Директива встановила єдині для Співтовариства екологічні вимоги до літаків з максимальною злітною масою 34 т або для перевезення більше дев'ятнадцяти пасажирів, не рахуючи команди. Заборонялося одночасне використання двох літаків з метою запобігання перевищення рівня шуму, встановленого в Додатку 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію. Державам-членам пропонувалося також встановити систему штрафів за порушення національних заходів, встановлених згідно з Директивою 92/14/ЄЕС.

Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/30/ЄС про правила і процедури з обмеження діяльності, пов'язаної з шумом в аеропортах Співтовариства [15], з метою охорони навколишнього середовища і відповідно до стандартів Міжнародної організації цивільної авіації (ділі – ІКАО), посилила вимоги щодо обмеження шумового забруднення від літаків, до яких змушені були приєднуватися і авіакомпанії країн, що не належать до країн-членів Співтовариства, але систематично здійснюють польоти до них.

Директивою Парламенту і Ради 2002/49/ЄС від 25 червня 2002 року [16] щодо оцінки та управління процесами, пов'язаними з шумом, встановлено вчинення поетапних заходів, зокрема:

- a) визначення шумового забруднення на основі карт шуму за методами оцінки, спільними для країн-членів;
- b) забезпечення передачі громадськості інформації щодо шуму навколишнього середовища та його впливу;
- c) 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 ступінь забруд-

нення може мати шкідливий 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.

Зазначена Директива визначає "шум навколишнього середовища" як небажані або шкідливі для здоров'я шуми на вулиці, що викликаються діяльністю людей, а також шум від транспортних засобів, вуличного, залізничного та повітряного транспорту і територій промислових підприємств. З метою зменшення його впливу Директивою передбачається: а) розробка і, при необхідності, затвердження карт із зображенням джерел та рівня шуму, а також планів дій для агломерацій, автомагістралей, залізничних магістралей та великих аеропортів; б) збір карт і планів дій.

У зв'язку з цим, не пізніше 18 липня 2005 року держави-члени Співтовариства повинні були надати спеціально створеній Комісії інформацію про всі важливі граничні значення показників шуму, зокрема від повітряного транспорту (поблизу аеропортів) дійсні або сплановані для території держав-членів, виражені за допомогою спеціально встановлених показників L_{den} та L_{night} (рівні шумового впливу вдень та вночі), а також розробити план дій щодо зменшення шумових впливів на довкілля від різних джерел впливу, в тому числі і літаків тощо. Прагнення адаптувати норми даної Директиви до національного законодавства впливає з планових рішень органів державної влади України [17].

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 [18] – Європейському Агентству з авіаційної безпеки (EASA). Одним із завдань Агентства є здійснення сертифікації повітряних суден щодо шумових та емісійних впливів на довкілля [19].

Враховуючи прагнення України стати членом Європейського Союзу, 16 червня 1994 року із Європейським Союзом було укладено Угоду про партнерство та співробітництво, згідно зі ст. 51 якої Україна взяла на себе зобов'язання вживати всіх заходів для поступового приведення національного законодавства у відповідність до законодавства Європейського Союзу у різних сферах господарювання, в тому числі і в галузі авіації. Основні засади такої адаптації визначені Законом України "Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу" від 18 березня 2004 року, яким на Кабінет Міністрів України покладено обов'язок щороку затверджувати план заходів щодо виконання цієї Програми та передбачати в проектах Державного бюджету кошти на їх фінансування.

Відповідно до розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 березня 2007 року № 90-р "Про затвердження плану заходів щодо виконання у 2007 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу" передбачено адаптувати положення Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС від 8 березня 2000 року № 2000/14/ЄС про наближення законодавства держав-членів з питань шумових викидів у навколишнє середовище від устаткування, що використовується поза приміщеннями, шляхом підготовки проекту нормативно-правового акту щодо захисту від шумового забруднення, спричиненого транспортними засобами. Це ж стосується й положень Директиви Європейського Парламенту і Ради Європейського Союзу від 26 травня 2002 року № 2002/30/ЄС про встановлення правил та процедур

впровадження в аеропортах Співтовариства шумових експлуатаційних обмежень.

Відповідно до положень Директиви № 2002/30/ЄС більшість аеропортів України має обрати один із шляхів шумових експлуатаційних обмежень: 1) впровадити в експлуатацію повітряні судна, які відповідають сучасним вимогам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) щодо авіаційного шуму на місцевості і отримати сертифікат про це; 2) обмежити експлуатацію повітряних суден, шумові впливи яких перевищують встановлені ІКАО стандарти шляхом обмеження діяльності аеропортів, які їх обслуговують у нічний час тощо.

На виконання Закону України "Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу" та з метою виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 11 червня 2008 року № 821 "Про затвердження Плану заходів щодо виконання у 2008 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу", 28 серпня 2008 року Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 1066 "Про координацію діяльності Міністерства транспорту та зв'язку України у сфері адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу у 2008 році" затверджено План заходів цього міністерства щодо виконання у 2008 році Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу (далі – План заходів). Відповідно до Плану заходів, на Державну авіаційну адміністрацію України було покладено обов'язок у 2008 році адаптувати норми національного законодавства до вимог законодавства Європейського Союзу, зокрема за такими напрямками, як:

1) правове регулювання захисту довкілля під час використання авіаційного транспорту в частині адаптації положень Директиви Європейського парламенту та Ради ЄС від 26 травня 2002 року № 2002/30/ЄС про встановлення правил та процедур впровадження в аеропортах Співтовариства шумових експлуатаційних обмежень шляхом підготовки проекту нормативно-правового акта про встановлення норм і процедури запровадження шумових експлуатаційних обмежень в аеропортах;

2) правове регулювання норм льотної придатності в частині адаптації положень Спільних авіаційних вимог 36 Об'єднаних авіаційних властей (JAA) "Авіаційний шум" та Спільних авіаційних вимог CS-34 Об'єднаних авіаційних властей "Емісія авіаційних двигунів" шляхом підготовки проектів нормативно-правових актів про прийняття зазначених вимог.

Однак, станом на жовтень 2009 року жодного з цих нормативно-правових актів не прийнято.

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.

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 напрямку правового регулювання зменшення шкідливих хімічних, так і в напрямку правового регулювання фізичних впливів авіації на довкілля. На національному рівні доцільно прискорити заходи з адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, особливо щодо положень: Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС від 8 березня 2000 року № 2000/14/ЄС про наближення законодавства держав-членів з питань шумових викидів у навколишнє середовище від устаткування, що використовується поза приміщеннями; Директиви Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу від 26 травня 2002 року № 2002/30/ЄС про встановлення правил та процедур впровадження в аеропортах Співтовариства шумових експлуатаційних обмежень; Спільних авіаційних вимог 36 Об'єднаних авіаційних властей (JAA) "Авіаційний шум" та Спільних авіаційних вимог CS-34 Об'єднаних авіаційних властей "Емісія авіаційних двигунів".

Відповідно до вищевикладеного, вважаємо, 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 до національного законодавства України.

1. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 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. – С. 820 – 834. 3. Директива Ради 96/61/ЄС про комплексні заходи щодо запобігання і контролю забруд-

нень // Official Journal – L. 257. – 10.10.1996. – р. 0026 – 0040. 4. Директива Ради 96/62/ЄС про оцінку та контроль якості атмосферного повітря для держав-членів ЄС // Official Journal – L. 296. – 21.11.1996. – р. 0055 – 0063. 5. Рішення № 1600/2002/ЄС Європейського Парламенту і Ради від 22 липня 2002 року про шосту програму дій спільноти у сфері охорони природи // Official Journal – L. 242. – 10.9.2002. – р. 1. 6. Директива Європейського Парламенту та Ради 2002/88/ЄС про наближення законодавства країн-членів стосовно заходів проти викидів газових та твердих забрудників від двигунів внутрішнього згорання, встановлених на транспорті іншому, ніж автотранспорт // Official Journal – L. 035. – 11.02.2003. 7. Директива Європейського Парламенту і Ради Європейського Парламенту і Ради 94/63/ЄС про контроль за викидами органічних сумішей, які легко випаровуються в результаті зберігання палива та їх доставки з терміналу на станції обслуговування // Official Journal – L. 365. – 31.12.1994. 8. Директива 2001/81/ЄС від 23 жовтня 2001 р. про граничні норми національних викидів для певних видів забрудників атмосферного повітря // Official Journal – L. 309. – 27.11.2001. – р. 0022-0030. 9. Директива 91/156/ЄС про відходи від 18 березня 1991 р. // Official Journal – L. 078. – 26.03.1991. – р. 0032-0037. 10. Директива 91/689/ЄС про небезпечні відходи від 12 грудня 1991 р. // Official Journal – L. 377. – 31.12.1991. – р. 0020-0027. 11. Рішення Комісії 2002/252/ЄС про "старі" транспортні засоби // Official Journal – L. 170. – 29.06.2002. 12. Директива Ради 80/51/ЄС щодо зменшення шумових впливів від надзвукових літаків від 20 грудня 1979 р. // Official Journal – L. 018. – 24.01.1980. – р. 26. 13. Директива Ради 89/629/ЄС щодо зменшення шумових впливів // OJ L 363 13.12.1989 р. 27-28; OJ L 001 03.01.1994 р. 263. 14. Директива Ради 92/14/ЄС щодо зменшення шумових викидів від надзвукових літаків від 2 березня 1992 р. // Official Journal – L. 043. – 24.03.1992. – р. 0021-0025. 15. Директива Європейського Парламенту і Ради 2002/30/ЄС про правила і процедури з обмеження діяльності, пов'язаної з шумом в аеропортах Співтовариства // OJ 2002 L 85/40. 16. Директива Парламенту і Ради 2002/49/ЄС щодо оцінки та управління процесами, пов'язаними з шумом від 25 червня 2002 р. // Official Journal – L. 189. – 18.07.2002. – р. 12. 17. Гармонізація норм законодавства та стандартів України з нормами та стандартами ЄС в галузі цивільної авіації. // <http://www.aviation.com.ua/news/8818/remote/>. 18. Regulation (EC) № 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on Common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) № 1592/2002 and Directive 2004/36/EC. 19. Decision № 2003/3/RM of the Executive Director of the Agency of 17 October 2003 on certification specifications providing for acceptable means of compliance for aircraft engine emissions and fuel venting ("CS – 34"); Decision № 2003/4/RM of the Executive Director of the Agency of 17 October 2003 on certification specifications providing for aircraft noise ("CS – 36").

Надійшла до редколегії 30.04.10

М. Кравченко, здобувач

РЕЗУЛЬТАТИ РЕАЛІЗАЦІЇ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА ТА ЙОГО ЕФЕКТИВНІСТЬ

В статті досліджуються фактори ефективності законодавства як передумови отримання позитивних результатів реалізації законодавства.

В статье исследуются факторы эффективности законодательства как условия получения позитивных результатов реализации законодательства.

In the article probed factors of efficiency of legislation, as pre-conditions of receipt of positive results of realization of legislation.

Ключові слова: ефективність законодавства, реалізація законодавства.

Ключевые слова: эффективность законодательства, реализация законодательства.

Key words: efficiency of legislation, realization of legislation.

Дослідження питання про результати реалізації законодавства привертало і привертає до себе увагу вчених-правознавців. Така увага не є випадковою, оскільки результати реалізації законодавства є критерієм оцінки якості і характеру законодавства. В юридичній літературі до певної міри досліджувалося питання про результати реалізації законодавства. Так, до результатів реалізації законодавства можна віднести: реалізацію суб'єктивних прав та обов'язків учасниками суспільних відносин, вирішення спорів між учасниками суспільних відносин, правомірну поведінку та діяльність суб'єктів суспільних відносин, стан правопорядку в країні, досягнення мети заради якої створювався закон, тощо. Разом із тим, такий підхід не дає цілісного уявлення про результати реалізації законодавства. Реалізація приписів законодавства має призводити до: справедливості, рівності та рівноправ'я, до прийняття на підставі норм

законодавства не тільки законних але й справедливих рішень. Однак, на практиці, результати реалізації законодавства бувають протилежними.

Важливим фактором, який істотно впливає на результати реалізації законодавства є його якість та ефективність. З позиції філософії для досягнення поставленої мети необхідно використовувати відповідні засоби. Отже, для досягнення позитивних результатів реалізації законодавства необхідним є комплекс заходів спрямованих на підвищення ефективності законодавства та його якості. Разом із тим, незважаючи на проведені дослідження, в науковій літературі немає єдності стосовно суті поняття ефективності законодавства та факторів, які на неї впливають. Таким чином, метою цієї статті є дослідження ефективності законодавства крізь призму факторів його ефективності, як передумови отримання позитивних результатів реалізації законо-

