

Як висновок, можна зазначити, що саме верховенство права як універсальний феномен формування оптимальної збалансованості суспільних, особистісних і державних відносин надає можливість кожній людині реалізувати в повному обсязі власні права і свободи із таких методів є безумовне застосування принципу верховенства права у всіх сферах суспільного життя і державного управління. Стан справ у сфері забезпечення прав і свобод особи, їх практичної реалізації є критерієм, за яким оцінюється рівень демократичного та правового розвитку будь-якої держави і суспільства в цілому.

Література

1. Козюбра М. І. Права людини і верховенство права / М. І. Козюбра // Право України. – 2012. – № 2. – С. 24.
2. Таманага Б. Верховенство права: історія, політика, теорія / Браян Таманага; пер. з англ. А. Іщенка. – К.: Вид. дім «Києво-Могилянська академія», 2011. – 208 с.
3. Лисогор В. Правова культура як елемент механізму реалізації прав і свобод громадян / В. Лисогор // Підприємництво, господарство і право. – 2009. – № 5. – С. 19.

УДК 349.6:629.7(043.2)

Миронова В. І., студентка,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ
Науковий керівник: Єряшов Є. К., старший викладач

ЗАХИСТ НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА ВІД ШКІДЛИВОГО ВПЛИВУ ПОЛЬОТІВ ЦИВІЛЬНИХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН

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 іншими нормативно-технічними документами Міжнародної організації цивільної авіації.

Розглядаючи екологічну безпеку цивільної авіації, важливо в першу чергу визначити основні чинники негативного впливу цивільної авіації на навколишнє природне середовище. При цьому слід мати на увазі, що основним об'єктом такого негативного впливу є населення. На стан атмосферного повітря впливають: викиди в атмосферу забруднюючих

речовин та шкідливий фізичний вплив. До останнього належать випромінювання, звукові коливання, шум.

У зв'язку з тим, що основне забруднення атмосферного повітря повітряними суднами цивільної авіації українських авіакомпаній відбувається у зв'язку із використанням газового палива, а саме: вуглець СО, окисли азоту, тверді частки вуглецю у вигляді сажі, що утворюється при неповному згорянні газу. Тому Закон України (далі – ЗУ) «Про охорону атмосферного повітря» закріплює принцип правового регулювання впливу людини на атмосферу, зокрема через обов'язкову стандартизацію і нормування в галузі охорони атмосферного повітря [2].

Скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей та навколишнього природного середовища речовин, відходів і матеріалів забороняється, крім випадків аварійної ситуації та виконання авіаційних хімічних робіт. Винні в таких діях особи несуть відповідальність згідно із законом [1].

З метою оцінки стану атмосферного повітря в Україні встановлені нормативи гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин в атмосферному повітрі і рівні шкідливих фізичних впливів на нього, а також діють нормативи гранично допустимих викидів забруднюючих речовин стаціонарними і пересувними джерелами забруднення.

Правила сертифікації повітряних суден встановлюють гранично припустимі викиди шкідливих речовин в атмосферне повітря на основі розрахунків, які враховують, що викиди шкідливих речовин від сукупності всіх джерел, зокрема в районі аеропорту, не будуть створювати приземну концентрацію, небезпечну для населення, рослин та тваринного світу.

Аналізуючи стан правової охорони атмосферного повітря від негативного впливу цивільної авіації також враховується те, що одним з її головних чинників негативного впливу на навколишнє природне середовище є авіаційний шум.

Авіаційний шум є найголовнішим шкідливим фактором для людей, які працюють у зоні аеропорту та проживають безпосередньо в районі житлової забудови, що знаходиться поряд з аеропортом. Крім того, повітряні траси проходять над населеними пунктами. Високий рівень шуму, який утворюється при зльоті, наборі висоти та виході літака із району аеропорту, а також при зниженні та заході на посадку літака, викликає багато проблем як зі здоров'ям людей, так і їх працездатністю.

Максимальний допустимий рівень шуму під час експлуатації повітряного судна, емісії авіаційних двигунів та електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності не повинен перевищувати гранично допустимого рівня, встановленого авіаційними правилами України.

У разі, якщо рівень шуму під час експлуатації цивільного повітряного судна перевищує встановлений гранично допустимий рівень шуму, уповноважений орган з питань цивільної авіації має право обмежити або заборонити польоти такого повітряного судна. Обмеження та заборона встановлюються з урахуванням заходів, спрямованих на зменшення рівня шуму в аеропорту та поблизу нього на основі збалансованого підходу до регулювання авіаційного шуму, включаючи:

1) технічне зниження рівня шуму від повітряних суден до значень, встановлених авіаційними правилами України;

2) просторове зонування території навколо аеропорту з урахуванням умов авіаційного шуму та інших несприятливих екологічних факторів (викидів забруднюючих речовин, електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності та ризику авіаційних подій), відповідне її планування і забудову;

3) запровадження експлуатаційних заходів під час зльоту і посадки повітряних суден, відповідну організацію повітряного руху з метою зменшення впливу авіаційного шуму та інших несприятливих екологічних факторів [1].

Також у ЗУ «Про охорону атмосферного повітря» закріплені заходи щодо відвернення і зниження шуму, а саме: впровадження мал шумних машин і механізмів; розміщення аеродромів та інших об'єктів з джерелами шуму під час планування і забудови населених пунктів відповідно до встановлених законодавством санітарно-гігієнічних вимог, будівельних норм та карт шуму; застосування технічних засобів з необхідними акустичними властивостями; запровадження організаційних заходів з використанням раціональних схем і режимів руху транспортних пересувних засобів [2].

На сучасному етапі в Україні створено певний міжгалузевий нормативно-правовий механізм, що регулює екологічні аспекти безпеки цивільної авіації, але він потребує подальшого вдосконалення для практичного застосування.

Література

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 83-84.

2. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. № 2701-12 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 73. – Ст. 678.