

Бузаджи Я.В., студент,
Факультет архітектури, будівництва та дизайну,
Національний авіаційний університет, м. Київ

Семенова В.М., магістр,
Педагогічний факультет,
Ізмаїльський державний гуманітарний університет, м. Ізмаїл,
Одеська область
Науковий керівник: **Макеєва О.М.**, к.ю.н.

БЕЗПЕЧНИЙ РУХ ПОВІТРЯНИХ СУДЕН НАВКОЛО АЕРОДРОМІВ

Безпечний рух повітряних суден потребує вільного від природних та штучних перешкод повітряного простору навколо аеродромів. Оцінка впливу на авіаційний рух будь-якого наявного або запланованого об'єкта здійснюється за допомогою двох груп критеріїв, що визначають характеристики повітряного простору.

Перша з них – поверхні обмеження перешкод, вимоги до них залежать від типів злітно-посадкових смуг. Друга група критеріїв – поверхні, описані в Правилах аеронавігаційного обслуговування. Документ містить опис зон і вимог щодо мінімальних запасів висоти над перешкодами, необхідних для здійснення безпечних польотів за приладами [1].

Обидві ці групи критеріїв враховуються законодавством України. Так, експлуатанти аеропортів проводять оцінку впливу об'єктів будівництва на безпеку польотів відносно першої групи критеріїв, а провайдер аеронавігаційних послуг – згідно з другою. Висновки експлуатантів та провайдерів враховуються Державною авіаційною службою України при виборі місця розташування та висотності об'єктів, які можуть вплинути на безпеку польотів і роботу навігаційних приладів авіації.

Подібні до них критерії використовуються також і при регулюванні державної авіації, поверхні обмеження природних і штучних перешкод враховують при визначенні придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових смуг, а розрахунки мінімальної висоти прольоту над перешкодами встановлені Правилами польотів державної авіації в повітряному просторі України.

Але процедура оцінки впливу об'єктів будівництва на безпеку польотів державної авіації законодавством України не встановлена, а отже і норми про врахування цих критеріїв під час такої оцінки

немає. При цьому опис поверхонь обмеження перешкод, як правило не допускає щоб нові або збільшені в розмірах об'єкти перетинали їх межі, проте встановлює виключення для об'єктів затінених іншими існуючими нерухомими об'єктами [1].

На жаль, у законодавстві України використання такого принципу прямо не передбачено, оскільки це могло б зменшити кількість тих об'єктів, що потребують проведення оцінки їхнього впливу на безпеку польотів. Що стосується обмежень висотності об'єктів, які знаходяться за межами при аеродромних територій, не встановлюється обов'язкових вимог, проте містить рекомендацію по проведенню консультацій з компетентними органами, принаймні щодо будівництва об'єктів висотою 150 і більше метрів над землею у зонах аеродромів. Натомість український уряд встановив обов'язкове отримання погодження для будівництва всіх будівель і споруд заввишки 100 і більше метрів над землею поверхнею незалежно від їх розміщення згідно з наказом Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку погодження місця розташування та висоти об'єктів на при аеродромних територіях та об'єктів, діяльність яких може вплинути на безпеку польотів і роботу радіотехнічних приладів цивільної авіації» від 30.11.2012 № 721 [2].

В частині 6 «Контролювання перешкод» Керівництва по аеропортових службах, викладена історія питання та рекомендації ICAO щодо стратегії контролювання державою перешкод навколо територій аеродромів. Зокрема, зазначено, що коли будівлі чи споруди виступають за межі повітряного простору, необхідного для здійснення безпечних польотів повітряних суден, виникає конфлікт інтересів між власниками цієї нерухомості та експлуатантами аеродромів.

Основними методами контролю перешкод є закріплення в законодавстві України обох груп критеріїв, у вигляді стандартів з зонуванням території з метою обмежити висотність будівель та споруд [1].

Отже, навіть в ідеальному випадку будівництво нового аеропорту на відкритій місцевості, на якій відсутні перешкоди, запобігання будівництву перешкод в майбутньому може виявитися складною справою, тому що історично межі аеропортів розширилися до прилеглих міст і, навпаки, міста розрослися до кордонів аеропортів.

Література

1. Бардасова І., Борингольц Т., Пілат О., Середюк С., Дмитрук О.

Зелена книга. Системний перегляд якості державного регулювання «Вимоги з безпеки авіації при новому будівництві житлових та громадських будівель». URL: <https://regulation.gov.ua/book/103-zelena-kniga-vimogi-z-bezpeki-aviacii>

2. Про затвердження Порядку погодження місця розташування та висоти об'єктів на приаеродромних територіях та об'єктів, діяльність яких може вплинути на безпеку польотів і роботу радіотехнічних приладів цивільної авіації: наказ Міністерства інфраструктури України від 30 лист. 2012 р. № 721. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z2147-12>

UDC 347.85(043.2)

Vats I.O., Rossomakha I.D., Students,
the Faculty of Management of Foreign Economic Activity,
National Aviation University, Kyiv
Scientific advisor: Myronets O. M., Senior Lecturer

LEGAL ISSUES OF SPACE DEBRIS

Nowadays, in the era of scientific and technological revolution, space debris is one of the most prominent problems associated with space activities. This problem is the most relevant and unify interests of all countries of the world, without exception. As a result, of poorly controlled activities of launching states, the amount of space debris in orbits is growing. Every year, the number of starts of aircraft into the space increases but at the same time, the number of the space debris left by them growth. This significantly increases the risks of unintentional destruction and the cost of insurance of spacecraft, reduces the profitability of space programs. The theses discuss the problem of underdevelopment of the legal framework of the governing of the disposal of the waste of the space object and the ways of its solution.

The term “space debris” includes all artificial objects and their fragments in space, that are already malfunctioning or do not function, and will never be able to serve any useful purposes, but are a dangerous factor in influencing functioning spacecraft (objects as big as spent satellites, ejected instrument covers, upper stages of rockets, and as small as paint particles, fuel droplets and tiny fragments left after explosions and collisions). In other words, anything becomes space debris the moment it is launched into space. As currently there is no clearly established method for ADR (Active Debris Removal), every object is doomed to orbit Earth for eternity [1; 2].