

**Конопацька Т. О.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Рушак І. Я., старший викладач

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ**

Ефективність правового забезпечення регулювання діяльності в авіаційній сфері, яка впливає на стан навколишнього природного середовища, життя і здоров'я людей, залежить від стану національного законодавства, оскільки в сучасних умовах механізм правового регулювання екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації має володіти системними властивостями, наявними різноманітними зв'язками між правовими елементами. Системоутворюючим фактором є екологічні інтереси суспільства щодо мети та завдань охорони навколишнього природного середовища в галузі авіації, яка, з одного боку, є галуззю народного господарства, що забезпечує перевезення (переміщення) пасажирів, вантажів, пошти тощо, а з другого – здійснює небезпечні хімічні, фізичні та інші впливи на елементи навколишнього середовища та здоров'я людей.

Україна має досить розвинуту систему контролю, направлену на забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації. Однак удосконалення потребує законодавство, що визначає правовий статус і повноваження контрольно-наглядових органів, та структура цих органів у даній сфері. Державний контроль щодо забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації реалізується через законодавство, особливо повітряне, у розвитку якого спостерігається певна позитивна динаміка. Якщо Повітряний кодекс 1993 року мав лише дві статті, спрямовані на охорону атмосферного повітря від негативного впливу цивільної авіації [1], то новий Повітряний кодекс вміщує вже спеціальний розділ X «Охорона навколишнього природного середовища» [2], в якому йдеться про здійснення як правового захисту навколишнього природного середовища від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден, так і про захист населення від шкідливого впливу викидів (емісії) забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден.

Доречно відмітити, що у новому Повітряному кодексі України вперше дано законодавче визначення емісії авіаційного двигуна як виділення авіаційним двигуном таких шкідливих газоподібних речовин, як дим, незгорілі вуглеводні, окиси вуглецю і окиси азоту.

Новий Повітряний кодекс України врахував й зобов'язання України за

Київським протоколом щодо нормування викидів в атмосферне повітря, прямо передбачивши, що ринкові заходи щодо обмеження або зменшення емісії, що впливають на глобальну зміну клімату, запроваджуються з урахуванням рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та відповідно до законодавства України [1].

Враховуючи сферу регулювання таких норм, то вона поширюється не тільки на безпосередньо захист навколишнього природного середовища від шкідливого впливу цивільних повітряних суден, захист населення від шкідливого впливу викидів забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден, а й на реєстрацію цивільних повітряних суден, льотну придатність екземпляра цивільного повітряного судна тощо. Наприклад, щодо сертифікації повітряного судна, то в новому Повітряному кодексі вже чітко зазначено, що уповноважений орган з питань цивільної авіації може відмовити в реєстрації цивільного повітряного судна у разі, якщо повітряне судно не відповідає вимогам щодо льотної придатності, охорони навколишнього природного середовища або інших обмежень, встановлених уповноваженим органом з питань цивільної авіації [1]; в той час як попереднім Повітряним кодексом така умова взагалі не передбачалася.

Необхідно зазначити, що для потреб повітряного транспорту використовуються природні ресурси, тому в природоресурсовому законодавстві є норми, що стосуються використання землі, водних об'єктів, атмосферного повітря тощо. Так, в ст. 72 Земельного кодексу України до земель авіаційного транспорту належать землі під: а) аеропортами, аеродромами, відокремленими спорудами (об'єктами управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисними та іншими спорудами), службово-технічними територіями з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; б) вертольотними станціями, включаючи вертольотодроми, службово-технічними територіями з усіма будівлями та спорудами; в) ремонтними заводами цивільної авіації, аеродромами, вертольотодромами, гідроаеродромами та іншими майданчиками для експлуатації повітряних суден; г) службовими об'єктами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту. На приаеродромній території відповідно до закону запроваджується особливий режим використання земель [3].

Узагальнюючи вищезазначене, необхідно констатувати, що на сучасному етапі в Україні створено певний міжгалузевий нормативно-правовий механізм, що регулює екологічні аспекти безпеки цивільної авіації. Але, на нашу думку, він потребує подальшого вдосконалення для практичного застосування; зокрема шляхом розвитку запобіжних заходів у даній сфері враховуючи міжнародні вимоги та стандарти. Варто відзначити збільшення норм екологічного спрямування у повітряному

законодавстві України. Але попри задекларовані в новому Повітряному кодексі України пріоритети, відсутність у ньому механізму притягнення до юридичної відповідальності за порушення норм екологічного характеру поки ще не сприяє усвідомленню значущості екологічної складової безпеки цивільної авіації.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. (втратив чинність) // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 25. – Ст. 47, 54.
2. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
3. Земельний кодекс України: чинне законодавство зі змінами та допов. станом на 1 січня 2014 р.: (офіц. текст). – К.: ПАЛИВОДА А.В., 2014. – 144 с.

УДК 341.226.2(043.2)

**Лахай Є. С.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ,  
Науковий керівник: Жмур Н. В., старший викладач

### **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПОЛЬОТІВ В МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРОСТОРИ**

Важливість міжнародного повітряного простору, а також національного повітряного простору полягає в його інтенсивному використанні в транспортних цілях, що об'єктивно потребує точної регламентації такої діяльності як на національному, так і міжнародному рівні й обумовлює розробку технічних вимог до неї.

На міжнародному рівні необхідно було регламентувати регулярні, транзитні польоти повітряних суден, спільні міжнародні польоти з території однієї на територію іншої держави, із транзитом через територію третьої держави або без такого з використанням міжнародного повітряного простору.

У цих цілях у 1944 році в Чикаго була укладена Конвенція про міжнародну цивільну авіацію і створена універсальна міжнародна міжурядова організація – Міжнародної цивільної авіації (ІКАО) [4, с. 14].

Мета і завдання цієї організації – регламентація міжнародних польотів цивільних повітряних суден у міжнародному і національному повітряному просторах із метою забезпечення їхньої ефективності і безпеки.

Чиказька конвенція поклала початок формуванню нової галузі міжнародного права – міжнародного повітряного права – сукупності і системи норм, що регулюють діяльність міжнародної цивільної авіації. Але міжнародне повітряне право – це і система міжнародно-правових