

прозорі та уніфіковані правила та норми діяльності внутрішнього водного транспорту [3]. Прийняття та реалізація проекту Закону надасть можливість врегулювати на законодавчому рівні правовідносини в галузі судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, зокрема, діяльність внутрішнього водного транспорту.

Література

1. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
2. Сайт юридичної фірми Інтерлегал [Електроний ресурс]. – Режим доступу: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/strasti_vokrug_proekta_zakona_ukrainy_o_vnutrennem_vodnom_transporte/
3. Сайт Федерації роботодавців транспорту України [Електроний ресурс]. – Режим доступу: <http://frtkr.org/ua/medya/zmi-pro-frtu/1174-ukhvalennya-zakonu-pro-vnutrishnij-vodnij-transport-bazovij-krok-do-jogo-rozvitkuu>

УДК 34:504:629. 73(043.2)

Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ЗАХОДИ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ДІЯЛЬНОСТІ 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.

Основними чинниками негативного впливу цивільної авіації на населення та навколишнє природне середовище є авіаційний шум і викиди (емісія) забруднюючих речовин (палива та продуктів його згорання), які в поєднанні з такими чинниками, як близьке розміщення аеропортів до населених пунктів і застарілий парк повітряних суден, може завдавати значної шкоди здоров'ю населення. Розміщення авіаційних об'єктів поблизу заповідників може завдати непоправної шкоди охоронюваним видам тварин, особливо шкідливо на яких впливає авіаційний шум.

Основним міжнародним документом в сфері екологічної безпеки цивільної авіації є Додаток 16 до Чикагської конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію», але він містить лише рекомендаційні положення стосовно авіаційного шуму (розділ 3, том 1). Гранично допустимий рівень авіаційного шуму встановлюють також норми льотної придатності (НЛГС-2) та державні стандарти (ГОСТ 17228-78, ГОСТ 17229-78, ГОСТ 23023-78), прийняті ще за часів СРСР. В 2002 році 33-ю Асамблеєю ІКАО були затверджені нові стандарти для літаків стосовно рівня допустимого

авіаційного шуму (розділ 4 тому 1 Додатку 16 до Чикагської конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію»).

Пропускна спроможність аеропортів в країнах, де авіаційний транспорт найбільш розвинений, обмежується саме через перевищення нормативів авіаційного шуму, що, в свою чергу, стримує розвиток авіаційної галузі. Треба визнати, що в даному випадку науково-технічний прогрес, а не право, не встигає за розвитком економічних відносин.

В Україні, через несприятливі для розвитку авіаційного транспорту економічні умови, обсяг авіаперевезень порівняно невеликий, тому авіаційний шум не став ще такою проблемою, як в Європі. Отже і введення більш жорстких стандартів авіаційного шуму для повітряних суден скоріше є передчасним, ніж актуальним в Україні. Причина перевищення нормативів авіаційного шуму полягає не в зростанні авіаперевезень, а в застарілому парку літаків. Із введенням в дію нових стандартів авіаційного шуму для повітряних суден, що містяться в розділі 4 тому 1 Додатку 16 до Чикагської конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію», в Україні гостро постане проблема переоснащення парку літаків. Це може викликати справжню кризу в авіаційній галузі, тому до імплементації нових стандартів слід ставитись виважено.

У ст. 83. Повітряного кодексу України зазначено стосовно захисту навколишнього природного середовища від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден, а у ст. 84 – захист населення від шкідливого впливу викидів (емісії) забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден.

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.

Суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані відшкодовувати громадянам шкоду, заподіяну їх здоров'ю та майну внаслідок авіаційної діяльності, відповідно до закону.

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.

Таким чином, основними завданнями для забезпечення екологічної безпеки авіації є:

- 1) зменшення впливу на населення та навколишнє природне середовище авіаційного шуму;
- 2) зменшення забруднення атмосфери: локального (в околицях аеропортів) паливом та продуктами його згорання та глобального

забруднення (в першу чергу оксидами азоту, яке призводить до руйнування озонового шару).

Юридичними шляхами вирішення цієї проблеми є:

— формування правової бази в сфері екологічної безпеки цивільної авіації;

— видання державою стандартів щодо допустимих рівнів шуму і забруднення для авіаційної техніки;

— сертифікація авіаційної техніки на відповідність технічних характеристик шуму і забруднення вимогам державних стандартів;

— екологічний контроль і моніторинг органів держави та місцевого самоврядування, громадський контроль за станом навколишнього природного середовища на територіях, прилеглих до об'єктів цивільної авіації;

— екологічні експертизи на об'єктах цивільної авіації.

Література

1. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. № 2701-12 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 50. – Ст. 678.

2. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 р. № 2501-11 // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41. – Ст. 546.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.

4. Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення: Закон України від 24 лютого 1994 р. № 4004-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 27. – Ст. 21.

5. Чиказька Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.; дата приєднання України: 10.08.1992 р.; набуття чинності для України: 09.09.1992 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_038

УДК 349.41:629.73 (043.2)

Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент,

Абросімов Д. О., студент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗЕМЕЛЬ АВІАЦІЙНОГО ТРАНСПОРТУ

Україна, як і будь-яка держава в сучасному світі, яка є більш-менш розвиненою як гравець на міжнародній арені політично та економічно, завжди розвивається в умовах постійної конкуренції. Крокуючи в ногу з досягненнями в різних галузях, держава запроваджує все більш суворі