

Хом'яченко С. І., к.ю.н., доцент,
Зінченко Р. О., студент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБАЛАНСОВАНОЇ СИСТЕМИ РЕГУЛЮВАННЯ АВІАЦІЙНОГО ШУМУ

Цивільна авіація (ЦА) в Україні – досить розвинена і незалежна галузь інфраструктури, вона є невід'ємною частиною транспортної системи як всередині держави, так і за її межами.

Відповідно діяльність ЦА забезпечується мережею аеропортів всередині держави та за її межами, сучасної авіаційної техніки, бази технічного обслуговування, кваліфікованого авіаційного персоналу.

У майбутньому зростання обсягу авіаційних перевезень, скоріше всього, буде випереджати показники зарубіжних країн як за рахунок збільшення обсягу міжнародних контактів, так і інтенсифікації внутрішніх. Прогноз ІКАО на поточне десятиріччя щодо обсягу пасажирських і вантажних перевезень становить 5-6% їх зростання. Безсумнівно, що це зростання загострюватиме проблему погіршення стану навколишнього природного середовища (НПС) [1, с. 321].

Також, важливою причиною, через яку інтерес до проблеми охорони НПС при експлуатації ЦА не буде слабнути, є зростаюча занепокоєність людей погіршенням стану НПС. Ця проблема особливо гостра для України, і її розв'язання сьогодні являє собою один із пріоритетних напрямів державної політики.

Інтенсифікація зусиль у вивченні особливостей впливу ЦА на НПС є виявлення та нагромадження нової інформації про частку ЦА у загальне забруднення НПС, локальне і глобальне. Під локальним забрудненням розглядається вплив об'єктів ЦА в районі та на околицях аеропорту. Відповідно, глобальні ефекти: вплив на озоновий шар атмосфери, парниковий ефект, вплив на зміну клімату, великомасштабне перенесення забруднення [1, с. 322].

Авіаційний шум (АШ) є найстарішою, і для України все ще найбільш важливою, проблемою НПС при експлуатації літаків ЦА.

Комплексна система регулювання АШ, являє собою взаємоузгоджений комплекс заходів визначення (оцінки, аналізу та прогнозування) та регулювання рівнів несприятливого впливу шуму, забезпечений нормативно-правовою та методичною базами.

Формування ієрархії нормативно-правової та методичної баз регулювання АШ виконується за такою схемою:

— міжнародні стандарти та рекомендації організацій ІКАО, ВОЗ, ISO, ІЕС, UNE;

- директиви та нормативна база: СНДЄС;
- державне законодавство та нормативна база;
- регіональні декрети, постанови, керівництва;
- місцеві (локальні) декрети, постанови, керівництва.

Таким чином, при невідповідності літаків міжнародним стандартам ІКАО їм можуть заборонити посадку в тих чи інших аеропортах.

В Україні основні правові питання регулювання шуму НПС, і АШ, розв'язуються законами України, а саме:

- Закон України «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» (ст. 24);
- Закон України «Про охорону атмосферного повітря» (ч. 2 ст. 13);
- Повітряний кодекс України та інші.

Наявність закону дає змогу більш конкретно визначити вимоги до основних джерел акустичного забруднення довкілля, до заходів зниження дії шуму, компенсацію збитків населенню від впливу шуму, покарання за завдані збитки, компетенцію різних гілок влади у розв'язанні окремих питань тощо. Наявність такого закону в правовій базі України дуже доречна для того, щоб забезпечити функціонування загальної системи регулювання АШ [2, с. 178].

Основу нормативно-методичної бази регулювання АШ в Україні мають створювати стандарти, правила, керівництва та інструкції з таких напрямів діяльності: інформаційного та інструментального моніторингу авіаційного шуму; нормування шуму повітряних кораблів цивільної авіації та їх сертифікації на відповідність нормативним вимогам; нормування показників впливу шуму навколишнього середовища, особливо в зонах житлової та громадської забудови; екологічної та санітарно-гігієнічної експертизи; впровадження заходів та засобів зниження впливу шуму – організаційних, експлуатаційних, будівельно-планувальних та будівельно-архітектурних; зонування території на околицях аеропортів з умов шуму та планування використання земельних ділянок у межах визначених зон; визначення плати за акустичне забруднення довкілля; визначення компенсації збитків від акустичного забруднення навколишнього середовища.

Цивільна авіація досить стрімко розвивається в Україні, з кожним роком збільшуючи кількість перевезених пасажирів. Науково-технічний прогрес (НТП) не стоїть на місці і багато науковців безпосередньо працюють над удосконаленням авіаційних двигунів, фюзеляжів і т.д. Але проблему впливу ЦА на НПС потрібно розглядати та вирішувати в комплексі. Тому, тільки поєднання нормативно-правової і нормативно-методичної баз та безвідмовне їх виконання у поєднанні з розвитком авіаційної техніки та безпосереднім їх впровадженням, може дати дійсно дієвий результат по зменшенню впливу ЦА на навколишнє середовище.

Література

1. Франчук Г. М. Урбоекологія та техноекоекологія: підруч. / Г. М. Франчук, О. І. Запорожець, Г. І. Архіпова. – К.: НАУ-друк, 2011. – 496 с.
2. Буриченко Л. А. Охрана окружающей среды в гражданской авиации / Л. А. Буриченко, В. Г. Ененков, И. М. Наumenко. – М.: Машиностроение, 1992 – 320 с.

UDK 347.82

Svetlana I. Homyachenko,
PhD, Associate Professor of Law Institute,
National Aviation University, Kyiv, Ukraine
Iryna Motrychuk, Student,
Odessa National Academy of Law, Odessa, Ukraine

INTRODUCTION TO THE PROBLEM OF AIR TRAFFIC MANAGEMENT IN EUROPEAN UNION AND UKRAINE

To begin with, current governmental relationships are growing up with the tendency of cooperation and building more close issues. That is why nowadays the Air Traffic Management besets one of the main high topic in concluding the agreements between countries. The deficiencies of the European Air Traffic Management system are estimated to cost **€4 billion annually**, with authoritative consequences on the sustainable growth of the aviation sector. Without a radical change in the way air transport is managed in the future, flying in Europe will reach its limits, leading to more delays for passengers, increased costs for airlines and higher CO emissions.

The topicality of these consequences is - they are widely connected with European strategy 2020. What is more the reducing of gas emissions, which aims to modernize and to decarbonize Europe's transport sector is also very popular and achievable task. (European Commission Brussels, 26.1.2011 COM(2011) 21: «A resource-efficient Europe – Flagship initiative under the Europe 2020 Strategy») Also, the European ATM needs the further realization and adaptation process from other countries in Europe, which want to join to EU.

Nowadays Ukraine due to the long-term process of European integration becomes a member of Eurocontrol, in addition to implementing the international legal framework in the field of air traffic management, provides our state the opportunity to realize national interests to be taken into account Eurocontrol and its other members, become the subject of European policy creation. Ukraine modernize its legislation and tries to establish from the European system of law. This thesis confirmed by the last actions: creation systems and service support flexible use of airspace for air traffic in Europe for