

**Єряшов Є.К.,**  
старший викладач  
**Павлунь Д.О.,** студентка, **Ходаківська А.Ю.,** студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЕКОЛОГІЧНО НЕБЕЗПЕЧНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО ЕКОЛОГІЧНОГО УБЕЗПЕЧЕННЯ**

Негативні впливи на стан довкілля традиційно пов'язують з поняттям екологічно небезпечної діяльності, яка не визначається законодавством. Однак це поняття можна співвідносити з поняттям небезпечної діяльності, вона, за Конвенцією ООН про транскордонний вплив промислових аварій від 17 березня 1992 р., визначається як будь-яка діяльність, у процесі якої одна чи більше небезпечних речовин наявні або можуть бути в рівних кількостях чи перевищують граничні кількості, визначені цією конвенцією і здатні призвести внаслідок аварії до транскордонного впливу [1].

Відповідно до такого підходу під визначення екологічно небезпечної діяльності підпадає й транспорт. Хоча сам по собі транспорт є сукупністю механічних засобів перевезень, виробничо-технологічного комплексу, організацій і підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни у перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам. Але з огляду на те, що рухомі засоби транспорту (автомобілі, тепловози, морські та річкові судна), що використовують як пальне різні види нафтопродуктів, а також стаціонарні об'єкти матеріально-технічного забезпечення (склади пально-мастильних матеріалів, бокси для миття рухомого складу транспорту та їх агрегатів, обладнання для використання різних шкідливих речовин, кислот, матеріалів, які застосовуються в технологічних процесах ремонту транспортних агрегатів або перевозяться транспортом) транспорт, як галузь народного господарства визнано одним із значних забруднювачів довкілля.

Вважається, що через вихлопні гази від автомобільного транспорту щорічно вмирають тисячі людей, а збитки, яких зазнає навколишнє природне середовище, становлять мільярди доларів.

Залізничний транспорт України використовує приблизно 170 млн. кубометрів води на рік. Близько 50 % цього ресурсу використовується на господарсько-питні потреби, безповоротні втрати води становлять понад 40 %. Щороку у каналізаційній мережі, природні водойми залізниця

скидає понад 20 тис. тонн забруднювальних речовин, з яких майже 50 % без очищення. Основними забруднювальними речовинами у цьому випадку є відпрацьовані гази тепловозів, нафтопродукти, фенол, аерозолі, сміття. Морський транспорт забруднює море відходами харчування, сміттям, нафтою та нафтопродуктами, що значно погіршує екологічний стан моря, особливо у припортових зонах.

Значну шкоду довкіллю завдає також і авіація. Ще на початку та у середині 70-х років ХХ ст. авіацію не відносили до забруднювачів повітря. Проте зростання обсягів перевезень стало причиною для віднесення авіації до таких забруднювачів. Так, внаслідок роботи двигунів лише одного авіалайнера в атмосферу потрапляє понад 76,5 тонн продуктів згоряння вуглецевого пального, насамперед й вуглекислого газу.

Окремо слід висловитися щодо перевезення небезпечних вантажів, оскільки їх транспортування пов'язані із підвищеною небезпекою порівняно із здійсненням перевезення звичайних вантажів. При потрапленні транспортного засобу, який здійснює перевезення будь-якого небезпечного вантажу, в аварію, наслідки, як правило, бувають значно тяжчими, оскільки підвищується ризик загибелі та захворювання людей, забруднення навколишнього природного середовища, пошкодження транспортних вузлів та історичних пам'яток і природних заповідників, а також місць відпочинку. Дія небезпечних речовин, які перевозяться транспортними засобами, на навколишнє природне середовище може викликати в ньому незворотні зміни і навіть загибель деяких представників флори та фауни.

Законодавство України (як загальний закон – ЗУ "Про транспорт" [2], так і спеціальні закони, що регулюють використання окремих видів транспорту) визначають небезпечною діяльністю на транспорті через наявність у процесі її здійснення шкідливого впливу на довкілля і, тому, основними вимогами щодо екологічного убезпечення у транспортній галузі є встановлення вимог, які зобов'язані виконувати підприємства, установи, організації, що здійснюють: 1) проектування; 2) виготовлення; 3) експлуатацію, 4) обслуговування автомобілів, повітряних суден та плавучих споруд, інших пересувних засобів, установок та 5) виробництво і постачання пального. У межах виконання таких обов'язків суб'єкти, що здійснюють діяльність на транспорті, зобов'язані: по-перше, розробляти і здійснювати комплекс заходів щодо зниження токсичності та знешкодження шкідливих речовин, які містяться у викидах та скидах транспортних засобів; по-друге, переходити на менш токсичні види енергії й пального; по-третє, дотримуватися режиму експлуатації транспортних засобів; по-четверте, здійснювати інші заходи, спрямо-

вані на запобігання і зменшення викидів та скидів у навколишнє природне середовище забруднювальних речовин; по-п'яте, дотримуватися встановлених рівнів фізичних впливів.

### *Література*

1. Конвенция о трансграничном воздействии промышленных аварий от 17 марта 1992 г./ ООН.– Нью-Йорк; Женева, 1994.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України.– 1994.– № 51.– Ст.446.

УДК 349.6:656.7 (043.2)

**Корнєєв Ю.В.,**  
к.ю.н., доцент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАХОДІВ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ДІЯЛЬНОСТІ АВІАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ**

Шкідливий вплив від діяльності авіаційної галузі на навколишнє природне середовище можна обмежити шляхом включення планів і процедур раціонального природокористування в плани використання земельних ділянок. У минулому природоохоронні заходи зводилися в основному до зменшення забруднення або до відшукування можливостей для видалення одержаних відходів. Зовсім недавно, відповідні структури звели свою увагу на заходи профілактики забруднення, які направлені перш за все на зменшення або виключення необхідності боротися із забрудненням.

Для ефективної профілактики забруднення навколишнього середовища необхідно ретельно проводити планування землевідведення та землекористування. Адже в подальшому правильність планування та розміщення підприємств, установ та організацій повітряного транспорту зменшить витрати на відшкодування за забруднення навколишнього природного середовища.

Ще на зорі розвитку цивільної авіації була визнана необхідність вживання певних заходів публічного контролю за використанням земель в околицях аеропорту. Як правило, ці первинні заходи фактично зводилися до обмеження висоти перешкод, які могли представляти небезпеку при виробництві польотів. Була також визнана необхідність регулювання таких видів господарської діяльності, як: діяльність, що створює електричні перешкоди для засобів радіозв'язку і навігації;

освітлювальні засоби, які пілот може прийняти за аеронавігаційні вогні; виробництво диму, який погіршує видимість.

Хоча судові позови з приводу авіаційного шуму дістали резонанс ще на початку 60-х років, серйозна увага проблемі сумісності землекористування з рівнем шуму в околицях аеропортів стала уділятися тільки з появою широкомасштабної комерційної експлуатації турбореактивних повітряних судів. В даний час авіаційний шум є, можливо, найзначнішою формою дії авіації на оточуюче середовище і тому його відносять до розряду серйозних чинників, що впливають на планування землекористування в околицях аеропортів.

До планування землекористування в околицях аеропортів пред'являються дві вимоги, а саме: забезпечити потреби аеропорту, наприклад, визначити зони обмеження перешкод і перспективу розширення аеропорту; забезпечити мінімальну негативну дію на оточуюче середовище і населення, наприклад, шляхом перенесення районів житлової забудови за межі зон, підпадаючих надмірній дії шуму або забрудненню, і шляхом збереження лісопаркових насаджень

З моменту появи реактивної авіації шум вважається, мабуть, найсерйознішою екологічною проблемою, асоційованою з діяльністю цивільної авіації. Рівні шуму в околицях аеропортів залежать від двох стрічних тенденцій: заміни шуму авіаційної техніки менш гучними зразками і наростання інтенсивності повітряного руху. В результаті, проблема шуму може зменшуватися в одних аеропортах і загострюватися в інших. У ряді випадків проблема шуму перешкоджає розширенню пропускної спроможності аеропорту, тим самим підвищуючи ступінь навантаження на аеропорт. Через цю і інші природоохоронні проблеми деякі держави розглядають можливість обмеження повітряних перевезень в аеропортах виходячи з міркувань екології, а не пропускної спроможності аеропорту. Іншими словами, стандарт "експлуатаційна пропускна спроможність аеропорту" замінюється критеріями пропускної спроможності, вимірюваними на основі параметрів навколишнього середовища.

Якість повітря в околицях аеропортів залежить від рівня емісії авіаційних двигунів, вихлопів аеропортових автомобілів і наземного транспорту, що прибуває і від'їжджає, а також емісії з інших джерел (наприклад, теплових електростанцій).

Під забрудненням повітря розуміється такий стан повітряного середовища, для якого характерна наявність одного або декількох забруднювачів повітря, здатних: загрожувати здоров'ю, безпеці або благополуччю людей; заважати нормальному життєвому процесу або користуванню