

Також на таких зібраннях беруть участь фахівці з досвідом, що мають чудову можливість поділитися своїм баченням та думками з приводу будь-якої проблеми.

Досить відомим прикладом науково-практичного форуму є заходи, що анонсуються Міністерством охорони здоров'я (МОЗ) та Національною академією медичних наук. На сайті МОЗ завжди є актуальні інформація про найважливіші наукові медичні форуми та виставки, які плануються до проведення [4].

Таким чином, слід зазначити, що форум сьогодні перетворився на дієвий засіб спілкування, яким можливо користуватись не тільки в мережі інтернет. Широкого поширення набули такі формати його проведення як одночасний професійний форум з відповідним сайтом та однойменний «офлайн»-захід. Такий спосіб обміну інформацією стає дедалі поширенішим та зручним і набуває все більшої популярності.

#### *Література*

1. Форум. Общий толковый словарь русского языка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tolkslovar.ru/f2437.html>
2. Способы организации общения (коммуникаций) в дистанционном курсе [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pandia.ru/text/79/034/27447.php>
3. Форум (мероприятие). Стаття из Википедии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ru.wikipedia.org/wiki/>
4. Інформація про найважливіші наукові медичні форуми МОЗ та НАМН України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.moz.gov.ua/ua/portal/plan\\_congress\\_2016.html](http://www.moz.gov.ua/ua/portal/plan_congress_2016.html)

**Кузьменко Г. К., Богданова Г. С.**, студенти,  
Навчально-науковий Інститут економіки і менеджменту,  
Факультет менеджменту та логістики,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Миронець О. М., старший викладач

## **ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ У ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ**

Перевезення авіаційним транспортом відіграють важливу роль у сучасному світі. Відповідно до статті 1 Повітряного кодексу України від 19 травня 2011 року № 3393-VI (далі по тексті – ПК України) повітряним є перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти, яке здійснюється повітряним судном на підставі відповідного договору повітряного перевезення [1]. Авіап перевезення значно полегшують життя суспільства, проте авіатранспортом також здійснюється шкідливий вплив на

навколишнє природне середовище. Вказане, безумовно, має актуальний характер, так як кількість повітряних перевезень має тенденцію до зростання.

Згідно з Розділом X ПК України передбачається: захист навколишнього природного середовища від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден; захист населення від шкідливого впливу викидів (емісії) забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден.

Відповідно до статті 83 ПК України суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів і вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів (емісії) забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання. Скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей та навколишнього природного середовища речовин, відходів і матеріалів забороняється, крім випадків аварійної ситуації та виконання авіаційних хімічних робіт [1].

Згідно зі статтею 84 ПК України 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. Фактичні витрати на заходи, спрямовані на зменшення та запобігання негативному впливу шуму та викидів забруднюючих речовин в аеропорту та на території поблизу нього, що визначаються авіаційними правилами України, здійснюються за рахунок плати (аеропортових зборів) за шум повітряного судна та емісію авіаційних двигунів з урахуванням рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та відповідно до авіаційних правил України тільки в тих аеропортах, де існують проблеми, пов'язані з авіаційною діяльністю [1].

Окрім повітряних суден, основним забруднювачем довкілля з боку діяльності авіації є аеропорти з налагодженою технікою. З розвитком міст та інтенсифікацією авіатранспортних процесів постає серйозна проблема співіснування міста та аеропорту. Населення авіаміста та розташованих поблизу селищ відчувають шум від літаків, що пролітають. У меншій мірі відчувають шум персонал аеропортів, авіапасажири та відвідувачі [2]. Шум залишається пріоритетним екологічним чинником для аеропортів (опитування адміністрацій аеропортів у США), тому Рада ІКАО закликає держави виконувати: - оцінку проблеми шуму в конкретному аеропорту на основі об'єктивних критеріїв, що піддаються вимірюванню, та інших відповідних факторів; - оцінку можливих витрат і вигод, пов'язаних із застосуванням різних наявних заходів, і на основі цієї оцінки вибір таких

заходів, які дозволяють отримати максимальні екологічні вигоди найбільш ефективним з точки зору витрат чином. Також асоціація вважає необхідним ввести жорсткіший стандарт по шуму для повітряних суден масою менше 55 т., що підлягає поступовому введенню 31 грудня 2017 і 31 грудня 2020 чи пізніше; новий стандарт по шуму для повітряних суден з поворотними гвинтами, що підлягає введенню 1 січня 2018 чи пізніше [3].

Крім шуму аеропорти призводять до серйозного електромагнітного забруднення середовища. Його викликає радіолокаційна та радіонавігаційна техніка аеропорту та літаків. Радіолокаційні засоби можуть створювати електромагнітні поля великої напруги, які представляють реальну загрозу для людей [2].

Станом на 30 червня 2013 року 61 держава-член ІСАО, на чю частку припадає 78,89 % обсягу міжнародних авіаперевезень, добровільно підготували і представили ІСАО свої плани дій по зменшенню викидів CO<sub>2</sub>. Серед глобальних цілей ІСАО можна відокремити: досягнення глобального середнього щорічного підвищення паливної ефективності на 2 % до 2020 року і бажаної мети підвищення паливної ефективності на 2 % в рік з 2021 по 2050 рік, що розраховується на основі обсягу споживаного палива на виконаний комерційний тонно-кілометр. У кошик обов'язкових заходів для нашої держави входять:

- розвиток технологій, пов'язаних з авіабудуванням;
- використання альтернативних видів палива;
- удосконалення організації повітряного руху та використання інфраструктури;
- підвищення ефективності експлуатації;
- економічні/ринкові заходи [3].

Будучи однією зі складових безпеки авіації, екологічна безпека є дуже важливою, тому, на нашу думку, в Україні обов'язково має бути реалізовано вказаний вище комплекс заходів.

#### *Література*

1. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49. – Ст. 536.
2. За технологічний прогрес платить природа: вплив авіації на довкілля // Інтернет-видання ХайВей [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://h.ua/art.php?id=5788>
3. Маруніч С. В. Поточний стан розвитку та екологічної безпеки аеропортів України / С. В. Маруніч // Інформаційні матеріали до виступу на XII Міжнар. наук.-техніч. конференції «АВІА-2015» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua/uploads/documents/9718.pdf>