

системної правотворчої діяльності міжнародного співтовариства.

Тому принцип забезпечення цивільної авіації як норма міжнародного права загального змісту, відсутній у договірному міжнародному праві, і на даний час не склався у загальному міжнародному праві, неодмінно має бути закріплений і усталений у нині чинному міжнародному праві.

#### *Література*

1. Про міжнародну цивільну авіацію: Конвенція від 07.12.1994 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 40. – Ст. 2667.

2. Герасимов Р. О. Принцип забезпечення цивільної авіації у доктрині і практиці міжнародного права / Р. О. Герасимов // Держава і Право. – 2007. – С. 571–578.

УДК 504.5:629.735(043.2)

**Дмитришина В. А.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Корнеєв Ю. В., к.ю.н, доцент

### **ЗАБРУДНЕННЯ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Україна має більше 30 цивільних аеропортів з твердим покриттям, які рівномірно розташовані по всій території країни. До цієї галузі також належить парк гелікоптерів. На сьогодні рівень використання цього виду транспорту значно зменшився.

Повітряний транспорт має великий вплив на атмосферу Землі. Газотурбінні двигуни літаків працюють на авіакеросині, хімічний склад якого дещо відрізняється від автомобільного бензину та дизельного палива кращою якістю з меншим вмістом сірки та механічних домішок. Проте головна маса відпрацьованих газів викидається повітряними суднами безпосередньо у повітряному просторі на відносно великій висоті, при високій швидкості та турбулентному потоці, і лише невелика частка – у безпосередній близькості від аеропортів та населених пунктів. Основними компонентами, які забруднюють довкілля, є: окис вуглецю, неспалені вуглеводні, окиси азоту та сажа. На режимах холостого ходу та при русі по доріжках, при заході на посадку у відпрацьованих газах суттєво збільшується вміст окису вуглецю і вуглеводів, але при цьому зменшується кількість окису азоту [1].

Найбільш небезпечним є надходження цих речовин у стратосферу, що може бути однією з причин руйнування озонового шару.

Зменшення кількості шкідливих викидів може бути досягнуто при підвищенні економічності двигунів, а отже - зменшенні кількості

відпрацьованих газів. Скорочення витрат палива, а від цього - і викидів токсичних речовин досягається також удосконаленням методів експлуатації літаків, а саме: підвищенням ступеня заповнення літаків корисним вантажем, зменшенням пробігу літаків на аеродромах під тягою власних двигунів за рахунок буксирування їх тягачами на злітну смугу, а також за рахунок розташування аеропортів на значній відстані від міст [2].

У результаті авіатранспортних перевезень відбувається забруднення ґрунтів, водних об'єктів та атмосфери, а сама специфіка впливу повітряного транспорту на довкілля виявлена в значній шумовій дії та значних викидах різноманітних забруднюючих речовин.

Негативна дія різних авіаційних джерел шуму, в першу чергу, здійснюється на операторів, інженерів та техніків виробничих підрозділів. Так історично склалося, що аеропорти розташовані поблизу густозаселених районів міста. Тому з ростом 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 [1].

Крім шуму авіація призводить до 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.

Дія електромагнітних хвиль на живі організми складна і недостатньо вивчена. Взаємодіючи з організмами, електромагнітні хвилі частково відбиваються, а частково поглинаються і розповсюджуються в них. Ступінь впливу залежить від величини поглинання енергії тканинами організму, частоти хвиль та розмірів біооб'єкта.

Повітряні кораблі забруднюють приземні шари атмосфери відпрацьованими газами авіадвигунів поблизу аеропортів та верхні шари атмосфери на висотах крейсерського польоту. Відпрацьовані гази авіаційних двигунів складають 87 % всіх викидів цивільної авіації, які включають також атмосферні викиди спецавтотранспорту та стаціонарних джерел [3].

Хімічний склад викидів залежить від виду і якості палива, технології виробництва, способу спалювання в двигуні і його технічному стані. Найбільш несприятливими режимами роботи є малі швидкості і «холостий хід» двигуна, коли в атмосферу викидаються забруднюючі речовини в кількостях, що значно перевищують викид на навантажувальних режимах. Технічний стан двигуна безпосередньо впливає на екологічні показники викидів [2].

Як висновок, можна зауважити, що шкідливий вплив авіації на довкілля має глобальний і локальний характер. Глобальним є вплив авіації

на озоновий шар атмосфери та пов'язані з цим наслідки, основні локальні - проблеми авіаційного шуму, забруднення викидами та скидами шкідливих речовин в атмосферне повітря, підземних вод та ґрунту у районі розташування аеропортів.

Для розв'язання екологічних проблем цивільної авіації насамперед слід розробити: принципи та методи захисту повітря від забруднення двигунами повітряних суден; принципи та методи захисту від електромагнітних полів радіочастот аеропортів; технології захисту ґрунтів та води від забруднення стоками аеропортів; оптимізаційні схеми керування повітряним рухом на трасі, в зоні аеропортів з урахуванням екологічного стану довкілля; методи кількісної інтегральної оцінки екологічного стану підприємств авіаційного транспорту.

### *Література*

1. Про охорону навколишнього природного середовища: науково-практичний коментар Закону України, прийнятого 25.06.1991 р. № 1264-ХІІ зі змін і допов., станом на 01.01.2015 / за заг. ред. О. М. Шуміла. – Х.: Фактор, 2006. – 592 с.
2. Екологічне право України. Загальна частина: навч. посіб. / за заг. ред. О. М. Шуміла. – Х.: Харків. нац. ун-т внутр. справ, 2010. – 292 с.
3. Державна авіаційна служба України: Офіційний сайт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.avia.gov.ua>

УДК 347.824(043.2)

**Кунц І. С.**, студентка,  
Навчально-науковий Юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ  
Науковий керівник: Корнєєв Ю. В., к.ю.н., доцент

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ УКРАЇНИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ**

Україна почала розвивати цивільну авіацію ще у ХХ столітті, але разом зі здобуттям незалежності у 1991 році – відкрила для себе нові горизонти. Ще у 1923 році в Україні було створено авіакомпанію «Укрвоздухпуть». Високі показники її роботи стали основою для об'єднання «Укрвоздухпуті» з російським «Доброльотом». Таким чином у 30-х роках народився «Аерофлот». Новий етап розвитку цивільної авіації розпочався у 1992 році, після створення державного органу регулювання авіаційної діяльності – Укравіації, що співпало з започаткуванням ринкових відносин у цивільній авіації.

1992 рік став поштовхом для подальшого розвитку цивільної авіації в Україні, оскільки вона стала членом ІКАО (Міжнародної організації