

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

власністю; загрожувати здоров'ю тваринного світу; заподіювати збиток рослинному світу або власності.

Природоохоронні проблеми, торкаються головним чином землекористування, ерозії ґрунту, дії на дренаж поверхневих вод підґрунтя і негативного впливу на флору і фауну.

Природоохоронні проблеми виникають не тільки при будівництві нових аеропортів, але і при розширенні існуючих аеропортових об'єктів. Характер проблем міняється залежно від аеропорту.

Як наслідок розчищення майданчика від рослинності і порушення умов водозбору, поверхня території аеропорту або його околиць може піддаватися ерозії ґрунту під впливом природних явищ або в деякій мірі реактивного струменя повітряних судів. Цю проблему в більшості випадків можна розв'язати за допомогою нових насаджень; проте в посушливих районах, можливо, буде потрібно вжити заходів захисту від ерозії за допомогою таких штучних споруд, як облицьовування укосів, штучні покриття узбіч стернових доріжок і облицьовування водостоків.

Отже використання земель під аеропорти може також порушити баланс в навколишній живій природі. Роботи із створення інфраструктури аеропорту нерідко пов'язані з розчищенням ділянок землі, спилуванням дерев і іншої рослинності, зміною топографії місцевості і порушенням характеру вододілу. Таким чином, аеропорти можуть руйнувати природне середовище і приводити до зникнення деяких видів рослин та тварин, що мають життєве важливе значення для екологічного балансу місцевості.

Література

1. Демиденко О.В. Необхідність законодавчого забезпечення захисту ґрунтів при проведенні земельної реформи // Землевпорядний вісник.– 2000.– №3.– С.17-18.
2. Про Перелік видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку: Постанова Кабінету Міністрів України від 27 липня 1995 року № 554.

ПРАВОВІ МЕХАНІЗМИ ЗАХИСТУ ВІД АВІАЦІЙНИХ ШУМІВ В ЗАКОНОДАВСТВІ УКРАЇНИ

Актуальність теми зумовлена тим, що небезпечним негативним наслідком на навколишнє природне середовище, на здоров'я людини є авіаційний шум, що виникає в процесі авіаційної діяльності.

В той же час слід відмітити, що у зарубіжній та вітчизняній правовій науці приділяється ще недостатньо уваги дослідженню цієї важливої проблеми. Отже, саме цим можна пояснити той факт, що в українському законодавстві поки ще недостатньо врегульована дана проблема. Враховуючи вищезазначене, автор статті ставить мету здійснити науковий аналіз міжгалузевих правових механізмів, що регулюють екологічні аспекти безпеки цивільної авіації в Україні.

Одним з головних чинників негативного впливу цивільної авіації на навколишнє природне середовище є авіаційний шум. У цьому зв'язку слід відмітити, що регулювання шкідливого фізичного впливу на атмосферу, зокрема зниження шуму, є одним з напрямків правових заходів охорони атмосферного повітря.

Повітряний транспорт займає значне місце в шумовому режимі населених пунктів. Джерелами шуму на території авіапідприємства і прилеглих до нього районів є авіаційні силові установки з газотурбінними і поршневіми двигунами; допоміжні силові установки літаків та агрегати запуску; спецмашини аеродромного обслуговування різного призначення, в тому числі теплові та вітрові машини, створені на базі авіадвигунів, що відпрацювали льотний ресурс.

Акустична обстановка в районі аеропорту визначається режимом функціонування авіапідприємства; типами повітряних суден, що експлуатуються в аеропорту; діючими маршрутами прильоту та вильоту повітряних суден; розташуванням житлової забудови відносно злітно-посадочної смуги, а також заходами, що проводить аеропорт з метою зниження несприятливого впливу авіаційного шуму на довкілля. Отже, об'єктом негативного впливу цивільної авіації виступає не тільки навколишнє природне середовище, а й населення.

Згідно зі ст.24 Закону України "Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення" органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації та гро-