

аеронавігаційними службами може бути передано приватному сектору, але загальна відповідальність за надання обслуговування у відповідності до Конвенції і Стандартами і Рекомендованою практикою (SARPS) залишається за державою.

#### *Література*

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18-22. – Ст. 344.

2. Кузьменко Л.Г. Регулювання діяльності аеропортів: світовий досвід / Л.Г. Кузьменко // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – Вип. 121 (Ч. II). – 2014. – С. 209-226.

3. Павелко В.Ю. Конкуренція як фактор розвитку ринку наземного обслуговування в аеропортах України / В.Ю. Павелко // Економічний вісник Запорізької державної інженерної академії. – Вип. 4-1 (04) / 2016. – С. 117-121.

4. Павелко В.Ю. Розвиток неавіаційної діяльності аеропортів / В.Ю. Павелко // Глобальні та національні проблеми економіки. – Вип. 17. – 2017. – С. 397-399.

УДК 504:629.7(043.2)

**Шмідт Б. В.**, студент,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Юлдашев С.О., д.ю.н.

### **АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ЦИВІЛЬНІЙ АВІАЦІЇ**

Актуальність теми зумовлена тим, що в умовах глобального світу роль цивільної авіації в економіці сучасних країн неухильно зростає, але із збільшенням обсягів авіаперевезень, площ оброблюваних з літаків сільськогосподарських угідь, інтенсивності процесів експлуатації авіаційної техніки прийшло розуміння того, що така техніка суттєво впливає на зростання забруднень навколишнього природного середовища.

Відповідно до ч. 1 ст. 50 Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25.06.1991 р. № 1264-ХІІ [2] «екологічна безпека – це такий стан навколишнього середовища, коли гарантується запобігання погіршення екологічної ситуації та здоров'я людини».

Проблема забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації, незважаючи на свою нормативну прогнозованість, не стає менш актуальною.

Поняття екологічної безпеки цивільної авіації тісно пов'язане з конституційним правом людини на безпечне для життя і здоров'я довкілля (ст. 50 Конституції України). Водночас у законодавстві України та діяльності міжнародних організацій цій проблемі не приділено належної

уваги. Не існують і не розробляються державні програми екологічної безпеки цивільної авіації, сама проблема недостатньо досліджена. Українське законодавство, як правило, не виокремлює екологічну безпеку цивільної авіації з усього комплексу проблем охорони навколишнього природного середовища [4].

Досліджуючи питання екологічної безпеки цивільної авіації, важливо насамперед визначити основні чинники негативного впливу цивільної авіації на навколишнє природне середовище.

До останніх щодо негативного впливу цивільної авіації на населення та навколишнє природне середовище можна віднести авіаційний шум і викиди (емісія) забруднювальних речовин (палива та продуктів його згоряння), які, поєднуючись із такими чинниками, як близьке розміщення аеропортів до населених пунктів і відносно застарілий парк повітряних суден, можуть завдавати значної шкоди здоров'ю населення [1].

У сфері екологічної безпеки цивільної авіації основним міжнародним документом є Додаток 16 до Конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію», проте він містить лише рекомендаційні положення стосовно авіаційного шуму (розділ 3, том 1). Гранично допустимий рівень авіаційного шуму встановлено також нормами льотної придатності (НЛГС-2) та державними стандартами (ГОСТ 17228-78, ГОСТ 17229-78, ГОСТ 23023-78), прийнятими ще за часів СРСР. У 2002 р. 33-ою Асамблеєю ІКАО були затверджені нові стандарти для повітряних суден щодо рівня допустимого авіаційного шуму (розділ 4 тому 1 Додатку 16 до Чиказької конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію»). Однак можна прогнозувати стверджувати, що нові екологічні стандарти виявляться недостатніми через зростання обсягу авіаційних перевезень. Це пояснюється збільшенням пропускної спроможності аеропортів у країнах, де авіаційний транспорт найбільш розвинений і, як наслідок, збільшенням нормативів щодо авіаційного шуму й викидів шкідливих речовин, що, в свою чергу, стримує розвиток авіаційної галузі [3].

Слід визнати, що в даному разі науково-технічний прогрес, а не право не встигає за розвитком відносин із використання повітряних суден.

Узагальнюючи вищезазначене, необхідно констатувати, що на сучасному етапі в Україні створено певний міжгалузевий нормативно-правовий механізм, що регулює екологічні аспекти безпеки цивільної авіації. Але, як уявляється, він потребує подальшого вдосконалення для практичного застосування; зокрема шляхом розвитку запобіжних заходів у даній сфері у світлі міжнародних вимог та стандартів, Варто відзначити збільшення норм екологічного спрямування у повітряному законодавстві України. Але попри задекларовані в новому Повітряному кодексі України пріоритети, відсутність у ньому механізму притягнення до юридичної відповідальності за порушення норм екологічного характеру поки ще не сприяє усвідомленню значущості екологічної складової безпеки цивільної авіації.

### *Література*

1. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19.06.2003 р. № 964-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 351.

2. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991 р. № 1264-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41. – Ст. 546.

3. Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49 – Ст. 536.

4. Екологічне право. Особлива частина: [підруч. для студ. юрид. вузів і фак.]: повний акад. курс / за ред. акад. АПрН В.І. Андрейцева. – К.: Істина, 2001. – 544 с.

УДК 349.6(477)(043.2)

**Юрченко Я. Ю.**, студентка,  
Навчально-науковий юридичний інститут,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна  
Науковий керівник: Корнєєв Ю.В., к.ю.н., доцент

## **ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ СПЕЦІАЛЬНОГО ВОДОКОРИСТУВАННЯ УКРАЇНИ**

Інститут права водокористування утворює сукупність правових норм, що регулюють водні відносини з метою забезпечення збереження, науково обґрунтованого, раціонального використання вод для потреб населення і галузей економіки, охорону водних об'єктів та запобігання шкідливим діям вод.

Інститут водокористування регламентується Водним кодексом України. Так, згідно з ч. 1 ст. 48 Водного кодексу України, спеціальне водокористування – це забір води з водних об'єктів із застосуванням споруд або технічних пристроїв, використання води та скидання забруднюючих речовин у водні об'єкти, включаючи забір води та скидання забруднюючих речовин із зворотними водами із застосуванням каналів [1].

У ст. 38 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» передбачено, що використання природних ресурсів в Україні здійснюється в порядку їх загального і спеціального використання [2].

Спеціальне водокористування здійснюється на підставі дозволу, який видається державними органами охорони навколишнього природного середовища.

Видача дозволу на спеціальне водокористування здійснюється за клопотанням водокористувача з обґрунтуванням потреби у воді, погодженим з державними органами водного господарства, – в разі використання поверхневих вод, державними органами геології – в разі