

На вільному ринку можуть конкурувати тільки ті компанії, які розвивалися завдяки протекціоністській політиці уряду. Держави, які нехтували такою політикою, фактично залишилися без національної авіації – Болгарія, Румунія, Польща. В Новій Зеландії, Австралії та ОАЕ національні перевізники поставлені в суворі рамки конкурентної боротьби. Тому дати відповідь на питання, яке поставлене перед нами, важко. Вирішальним чинником є державна воля, що виражається з наміром зберегти статус української держави як авіаційної.

### *Література*

1. Ареф'єва О. В., Штангрет А. М. Сучасний стан та ключові загрози для розвитку підприємств авіаційної галузі // [Електронний документ]. – Режим доступу: [http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011\\_1/Arefeva\\_111.htm](http://www.nbu.gov.ua/e-journals/PSPE/2011_1/Arefeva_111.htm).
2. Європейські авіакомпанії розорять українські? // [Електронний документ]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/publications/2011/03/7/275503/>.
3. Зарембо К. Європейська інтеграція згори: наслідки приєднання України до Спільного авіаційного простору з ЄС [Електронний документ]. – Режим доступу: [http://www.icps.com.ua/files/articles/55/75/EF\\_6\\_2010\\_UKR.pdf](http://www.icps.com.ua/files/articles/55/75/EF_6_2010_UKR.pdf).
4. Коссе І. Європеїзація авіапростору України: переваги і проблеми, пов'язані з підписанням Угоди про спільний авіаційний простір: Аналітична записка. – К.: Інститут економічних досліджень та політичних консультацій, 2011. – 18 с.
5. Обслуговування літаків і пасажирів в аеропортах врегульовано нормативно [Електронний документ]. – Режим доступу: [http://www.amc.gov.ua/amc/control/uk/publish/article;jsessionid=97DF0F9A3BA9BE8027ABC40A0B78333B?art\\_id=186228&cat\\_id=161084](http://www.amc.gov.ua/amc/control/uk/publish/article;jsessionid=97DF0F9A3BA9BE8027ABC40A0B78333B?art_id=186228&cat_id=161084).
6. Україна парафувала з ЄС Угоду про Спільний авіаційний простір, – О. Вілкул. [Електронний документ]. – Режим доступу: [http://www.kmu.gov.ua/control/publish/articleart\\_id=246883289](http://www.kmu.gov.ua/control/publish/articleart_id=246883289).

УДК 504.75.05:656.71(043.2)

**Єряшов Є.К.**, старший викладач,  
**Бондарук А.В.**, студентка,  
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В РАЙОНІ АЕРОПОРТУ**

Право на безпечне для життя та здоров'я довкілля є фундаментальним правом людини і громадянина. В Україні це право реалізується законодавством і передбачене як одне з основних конституційних прав людини і громадянина: згідно зі ст. 50 Конституції України, "кожен має право на безпечне для життя і здоров'я довкілля та на відшкодування завданої порушенням

цього права шкоди". Згідно зі ст. 298 Цивільного кодексу України, право на безпечне для життя і здоров'я довкілля належить до особистих немайнових прав, що забезпечують природне існування фізичної особи. Отже, це означає, що особисті немайнові права тісно пов'язані з фізичною особою, тому вона не може відмовитися від особистих немайнових прав, а також не може бути позбавлена цих прав [1, с. 222].

Україна взяла на себе зобов'язання щодо створення дієвого правового механізму, відповідно до якого гарантується пріоритетність екологічної безпеки; екологічно безпечне для життя і здоров'я людей середовище; здійснення запобіжних заходів щодо охорони навколишнього природного середовища тощо. Всі ці аспекти в повній мірі стосуються й діяльності цивільної авіації. Важливу роль відіграє правовий механізм забезпечення екологічної безпеки, основою якого є національне законодавство (Закони України «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про охорону атмосферного повітря», Повітряний кодекс України, «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення») та інші природоохоронні нормативні акти, міжнародні стандарти та рекомендації.

Основним джерелом забруднення навколишнього середовища серед підприємств цивільної авіації є аеропорти з приписаною до них технікою та повітряні судна, які є пересувним джерелом викидів шкідливих речовин в атмосферу. Забруднення атмосферного повітря не тільки впливають на здоров'я живих організмів, але й змінюють структуру, склад і навіть будову атмосфери, яка в новій якості впливає вже глобально на життєдіяльність людини, а також на рослинний і тваринний світ планети [2, с. 23].

Експлуатація і розвиток аеропорту завдають шкідливого впливу на навколишнє середовище через різні фактори, а саме: шумове забруднення, викиди в атмосферу, забруднення води і ґрунту. Авіаційний транспорт може становити значну загрозу для населення, а його експлуатація, відповідно до ст. 1187 Цивільного кодексу України, становить джерело підвищеної небезпеки. Управління авіаційним транспортом необхідно здійснювати у відповідності до встановлених вимог екологічної безпеки і вимог охорони навколишнього природного середовища.

Відповідно до ст.1 Конвенції про доступ до інформації, участь громадськості в процесі прийняття рішень та доступ до правосуддя з питань, що стосуються довкілля (м. Орхус, 25.06.98р.), компетентні органи зобов'язані гарантувати громадянам права на доступ до інформації, на участь громадськості в процесі прийняття рішень і на доступ до правосуддя з питань, що стосуються навколишнього середовища, відповідно до положень цієї Конвенції.

На жаль, на сьогоднішній день, інформування населення не виконується належним чином Міністерством інфраструктури України, Державною авіаційною службою України, ні аеропортами України – лише одиниці аеропортів розміщують на своїх електронних сайтах відповідну інформацію для обговорення з громадськістю.

Для виявлення негативних факторів, що впливають на стан навколишнього середовища обов'язковим є екологічний моніторинг, який в Україні закріплений рядом нормативно-правових актів: Законом України «Про охорону навколишнього природного середовища», Положенням про державну систему моніторингу довкілля, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1998 року № 391, положеннями Земельного Кодексу України, Водного кодексу України, Лісового кодексу України, Закону України «Про охорону атмосферного повітря».

Для забезпечення екологічної безпеки важливе прогнозування і планування природоохоронних заходів. В Законі України «Про охорону навколишнього природного середовища» вказано необхідність розробки та прийняття державних екологічних програм (ст.6), короткострокового і довгострокового прогнозування змін навколишнього природного середовища (ст.22).

Постановою Верховної Ради України від 5 березня 1998 року № 188 «Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів і забезпечення екологічної безпеки», зазначено, що для комплексного розв'язання екологічних проблем цивільної авіації та забезпечення екологічної безпеки насамперед слід розробити принципи і методи захисту повітря від забруднення двигунами повітряних суден, технології захисту ґрунтів, води від забруднення стоками аеропортів, методи кількісної інтегральної оцінки екологічного стану підприємств авіаційного транспорту, тощо.

Проблема забезпечення екологічної безпеки потребує постійної уваги, тому є необхідним правове регулювання та постійний контроль гранично допустимого шуму авіаційних двигунів, експлуатаційних процедур в польоті і на землі, норм емісії двигунів повітряних суден та наземних транспортних заходів. Саме завдяки таким заходам буде можливе забезпечення екологічної безпеки та гармонійне поєднання діяльності аеропорту з навколишнім середовищем.

#### *Література*

1. Основи держави і права України: підруч. / В. Л. Ортинський, В. К. Грищук, М. А. Мацько, В. Я. Бурак, О. В. Грищук, М. С. Долинська, П. Ф. Гураль, І. Б. Заверуха, З. Я. Козак, Т. В. Курило. – К.: Знання, 2008. – 583 с.
2. Франчук Г.М., Ісаєнко В.М. Екологія, авіація і космос: Навч. посіб. – К.: НАУ, 2005. – 456 с.