

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-

мадяни при здійсненні будь-яких видів діяльності з метою відвернення і зменшення шкідливого впливу на здоров'я населення шуму, неіонізуючих випромінювань та інших фізичних факторів зобов'язані вживати заходів щодо недопущення впродовж доби перевищень рівнів шуму, встановлених санітарними нормами на захищених об'єктах. Шум на захищених об'єктах при здійсненні будь-яких видів діяльності не має перевищувати рівнів, установлених санітарними нормами для відповідного часу доби.

Щодо власників аеродромів, експлуатантів, командирів і членів екіпажів повітряних суден, то вони зобов'язані при експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі запобігати шумам або зводити їх до мінімуму [1,ст.54]. У цьому зв'язку слід звернути увагу на те, що в сучасних умовах при нормуванні авіаційного шуму існують два різних підходи:

- коли допустимі рівні встановлюються з врахуванням санітарно-гігієнічних вимог за умови відсутності несприятливого діяння шуму на людину (санітарно-гігієнічне нормування);

- коли нормування шуму встановлює норми шуму повітряних суден з врахуванням сучасних досліджених і технічно обґрунтованих способів зниження шуму при авіатранспортних процесах.

Оскільки несприятливі дії авіаційного шуму вдень і нічний час відрізняються, допустимі значення встановлюються роздільно для денного і нічного часу в бік зниження коефіцієнту рівня шуму на території житлової забудови у нічний час. За порушення цієї норми чинним законодавством передбачена адміністративна відповідальність.

Шум сучасних звукокових літаків з реактивними двигунами регламентується в першу чергу міжнародним стандартом ІКАО, а також національними стандартами. Діючі нормативи з шуму чітко регламентують не тільки допустимі рівні шуму, а й методики його вимірювання, режими польотів при сертифікаційних випробуваннях, а також обробку результатів та їх приведення до вихідних умов з метою захисту екологічних прав громадян та попередження правопорушень у сфері використання повітряного простору авіаційним транспортом.

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 законо-

давстві 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. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. №3393-VI// Відомості Верховної Ради України.–1994.– №.48-49.
2. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року// Відомості Верховної Ради України.–1996.– №30.
3. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19 червня 2003 р.№964-IV// Відомості Верховної Ради України.–2003.– №39.– Ст.351.
4. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. №232/94-ВР// Відомості Верховної Ради України.–1994.– №51.

УДК 341.221.1:341.242.24(282.247.3) (043.2)

**Малий В.Ю.,**  
к. ю. н., доцент,  
**Григораш С.Ю.,**  
студент,

Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара,  
м. Дніпропетровськ, Україна

### **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ СИСТЕМИ РІКИ ДУНАЙ**

Басейн річки Дунай ділять 19 держав (Албанія, Австрія, Боснія і Герцеговина, Болгарія, Угорщина, Німеччина, Італія, Македонія, Молдова, Польща, Румунія, Сербія, Словаччина, Словенія, Україна, Хорватія, Чехія, Чорногорія, Швейцарія). Виходячи з того, що Україна є придунайською державою, особливий інтерес представляє розгляд міжнародно-правового режиму однієї з найбільших міжнародних рік Європи – Дунаю [1].

Метою даної роботи є проведення аналізу інституційних та договірних механізмів регламентації використання ріки Дунай в умовах активної європейської інтеграції та співпраці придунайських держав. Завдання дослідження: визначення міжнародно-правових аспектів регу-