

ЮРИДИЧНІ ОЗНАКИ, ВИДИ ТА ПОНЯТТЯ ЕКОЛОГІЧНО НЕБЕЗПЕЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

Київський національний університет ім. Тараса Шевченка

У статті розкрито специфіку правових засад екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації.

Сучасний стан розвитку екологічних правовідносин відзначається значним поглибленням та розширенням правових зв'язків суб'єктів, у діяльності яких використовуються різні види екологічно небезпечних джерел, що характеризуються підвищеним екологічним ризиком. Основними сферами господарювання, яким притаманна наявність таких видів діяльності, відповідно до національного законодавства, виступають: промисловість, енергетика, сільське господарство, транспорт тощо [1]. В основу цієї статті покладено розкриття специфіки правових засад екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації як різновиду діяльності на транспорті.

Спеціальних наукових досліджень в цій сфері юридичною наукою проведено мало [2, с. 36–45]. Це зумовило до необхідності проведення аналізу специфіки екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації з метою визначення її юридичних ознак, видів діяльності, що її формують, засобів забезпечення екологічної безпеки у відповідній галузі.

У самому визначенні авіації (від франц. «aviation», від лат. «avis» – птах), яка є сферою господарської діяльності людини, що пов'язана із пересуванням у повітрі штучно створених повітряних суден (літаків, вертольотів та інших літальних апаратів), які є важчими за повітря [3, с. 22], відсутні ознаки екологічної небезпечності. Відповідно до ст. 21, 32 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р., авіаційний транспорт є складовою єдиної транспортної системи держави, видом транспорту загального користування, до якого входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним ру-

хом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, та які забезпечують роботу авіаційного транспорту. Згідно зі ч. 2 ст. 2 Повітряного кодексу України від 4 травня 1993 р., авіація є єдиною галуззю, яка об'єднує підприємства, установи та організації, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Як у будь-якій галузі матеріального виробництва, в авіації, з метою виконання свого функціонального призначення, використовуються природні ресурси, такі, як: 1) атмосферне повітря, що є основою повітряного простору – для здійснення перевезень пасажирів, багажу, вантажів та пошти повітряними суднами; 2) землі відповідної категорії, надані в користування під аеропорти, аеродроми, відокремлені споруди тощо; 3) води – для розміщення очисних та інших споруд у цій сфері. Національним законодавством визначено, що авіація може використовувати природні ресурси лише на праві користування (ст. 6 Водного кодексу України від 6 квітня 1995 р., ст. 4 Кодексу України про надра від 27 липня 1994 р.), а землі авіаційного транспорту – на праві державної, комунальної та приватної власності (ч. 2 ст. 67 Земельного кодексу України від 25 жовтня 2001 р.).

Водночас, використання природних ресурсів в авіації здійснюється й для відведення у навколишнє природне середовище викидів та скидів забруднюючих речовин, розміщення відходів у навколишньому природному середовищі, фізичних та біологічних впливів, які утворюються в процесі діяльності авіаційного та іншого допоміжного транспорту. Таке впливає із положень міжнародного та національного законодавства [4].

Використання природних ресурсів у сфері авіації здійснюється на засадах обмеження господарської діяльності шляхом запровадження, зокрема: обов'язковості одержання спеціальних дозволів (ліцензій) на використання природних ресурсів з метою викидів забруднюючих речовин, здійснення фізичних впливів на атмосферне повітря (ст. ст. 5, 11, 13 Закону України «Про охорону атмосферного повітря» у редакції Закону від 21 червня 2001 р.), скидів забруднюючих речовин у водні об'єкти (ст. 48 Водного кодексу України), розміщення відходів (п. «н» ст. 17 Закону України «Про відходи» від 5 березня 1998 р.); проведенням екологічної експертизи, екологічного контролю тощо.

Зазначені правові засоби проводяться з метою попередження негативних впливів на навколишнє природне середовище, оскільки в національному законодавстві та літературі традиційно вважається, що відведення у навколишнє природне середовище забруднюючих речовин, здійснення фізичних, біологічних факторів є екологічно негативним, шкідливим [5, с. 429–430], бо наслідками таких дій є забруднення, виснаження навколишнього природного середовища, руйнування його екологічних зв'язків тощо [6, с. 149]. Іншими словами, така діяльність здатна заподіювати «шкоду», яка в даному випадку виступає результатом негативної діяльності суб'єкта господарювання [7, с. 8].

Присутність в господарській діяльності загрози заподіяння шкоди перетворює її на небезпечну. «Небезпека» при цьому розглядається як категорія, що може заподіяти чи призвести до настання якогось лиха, нещастя, катастрофи та ін. [8, с. 591].

В еколого-правовій літературі в основу екологічної небезпечності будь-якої господарської діяльності покладається присутність екологічного ризику, який може призвести до заподіяння екологічної шкоди [9, с. 30], тобто ймовірності будь-якого погіршення стану навколишнього природного середовища внаслідок порушення правових екологічних вимог, та пов'язане з ним зменшення або знищення охоронюваних законом екологічних майнових чи немайнових благ, включаючи життя і здоров'я людини, майно фізичних і юридичних осіб [10, с. 10–46].

Поняття екологічно небезпечної діяльності в науці розглядається з двох підходів. Перший підхід ґрунтується на аналізі видів господарської діяльності, при якій здійснюється поводження з небезпечною речовиною у відповідності до Конвенції ООН «Про трансграничний вплив промислових аварій» від 17 березня 1992 р. [11], де визначається, що небезпечною діяльністю є та діяльність, у процесі якої одна чи більше небезпечних речовин наявні або можуть бути в рівних кількостях чи перевищують граничні кількості, визначені цією конвенцією і здатні призвести внаслідок аварії до трансграничного впливу. З цих підстав В. І. Андрейцев зауважує, що «наявність небезпечних речовин у суб'єктів господарювання у визначених нормативно-правовим порядком дозах на рівні порогових мас, або таких, що їх перевищують, є юридичною підставою вважати зазначену діяльність екологічно небезпечною, що має високу вірогідність настання екологічного ризику для необмеженого кола осіб, які попадають у сферу їх небезпечної дії та довкілля...» [12, с. 52–60].

При визначенні доз порогових мас небезпечних речовин важливу роль посідає «градація рівнів екологічного ризику викидів забруднювальних речовин, іонізуючого, радіаційного, фізичного та біологічного впливу на довкілля» [9, с. 29], які в екологічному законодавстві, з метою встановлення рівнів екологічної безпеки господарської діяльності, розглядаються як: екологічні нормативи, що передбачають гранично допустимі викиди та скиди у навколишнє природне середовище забруднюючих хімічних речовин; гранично допустимі рівні акустичного, електромагнітного, радіаційного та іншого шкідливого фізичного, а також біологічного впливу на нього (ст. 33 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25 червня 1991 р.).

Відповідно ж до визначення небезпечної речовини, даного Законом України «Про об'єкти підвищеної безпеки» від 18 січня 2001 р., не всі перераховані вище види шкідливих впливів утворюються в результаті поводження з небезпечними речовинами, зокрема такі речовини не утворюють фізичні впливи, що фактично створює колізію норм

ст. 33 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» та ст. 1 Закону України «Про об'єкти підвищеної небезпеки».

На нашу думку, доцільно використовувати положення Закону України «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» від 24 лютого 1994 р., яким дається визначення поняття «середовища життєдіяльності людини» як сукупності об'єктів, явищ і факторів навколишнього середовища (природного і штучно створеного), що безпосередньо оточують людину і визначають умови її проживання, харчування, праці, відпочинку, навчання, виховання тощо. Факторами ж середовища життєдіяльності визначаються будь-які біологічні (вірусні, пріонні, бактеріальні, паразитарні, генетично модифіковані організми, продукти біотехнології тощо), хімічні (органічні і неорганічні, природні та синтетичні), фізичні (шум, вібрація, ультразвук, інфразвук, теплове, іонізуюче, неіонізуюче та інші види вивітання), соціальні (харчування, водопостачання, умови побуту, праці, відпочинку, навчання, виховання тощо). Таке визначення дозволяє зробити висновок, що термін «середовище життєдіяльності» частково співвідноситься до терміна «навколишнє природне середовище» як загальне до частини, стан якого залежить від характеру шкідливих хімічних, біологічних та фізичних впливів.

Тому М. О. Фролов цілком слушно розрізняє ризик властивостей речовин, ризик діяльності, ризик властивостей концентрацій, ризик властивостей сполук, ризик технологій, ризик агрегату, механізму, які призводять до утворення хімічних, біологічних і фізичних впливів на довкілля [13, с. 28].

Другий підхід є дещо ширшим у порівнянні з першим і містить положення про те, що екологічну небезпеку господарської діяльності може створювати не лише небезпечна речовина, а й використання небезпечних живих організмів, небезпека самої діяльності людини через втручання в природні персбіги або винищення живих організмів, застосування небезпечних пристроїв і агрегатів тощо, хоч в основі обґрунтування даної позиції лежить та ж сама теорія екологічного ризику. Зокрема, Л. О. Бондар розглядає екологічно

небезпечну діяльність як «одну або більше дій у певній царині, які справляють або можуть справити негативний з точки зору права вплив на довкілля, внаслідок чинників екологічного ризику, що такі дії супроводжують» [14, с. 36].

Авіаційна сфера діяльності прямо не визначається законом як екологічно небезпечна. Однак постановою Кабінету Міністрів України від 27 липня 1995 р. № 554 «Про Перелік видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку», розробленого на виконання вимог ст. 13 Закону України від 9 лютого 1995 р. «Про екологічну експертизу», до такого Переліку віднесено будівництво аеропортів (п. 16 постанови).

З резолюції ІКАО № 9184 AN/902 «Керівництво по проектуванню аеропортів. Частина 2. Використання земельних ділянок і охорона навколишнього середовища» [15] випливає, що небезпека будівництва аеропортів пов'язана із майбутньою діяльністю аеропортів, а саме, прийманням і відправленням повітряних суден, пасажирів, багажу, пошти і вантажів, виконанням технологічних процесів і підтримання в експлуатаційному стані споруд, механізмів, машин та обладнання для забезпечення зльоту, посадки, маневрування, стоянки повітряних суден, технічного обслуговування повітряних суден, забезпечення пально-мастильними матеріалами і спеціальними рідинами тощо, для чого має спеціально визначену територію – аеродром [16].

Можна припустити, що в сучасних умовах формується два напрями, які визначають будівництво аеропортів екологічно небезпечною діяльністю: 1) саме будівництво аеропортів; 2) небезпечні впливи на стан навколишнього природного середовища при їх експлуатації.

Так, під час будівництва аеропортів має формуватися якісна технічна передпроектна та проектна документація щодо особливостей будівництва аеропорту, здійснюватися вибір місця розміщення аеропорту з урахуванням вимог природоохоронного законодавства щодо встановлення спеціальних охоронних зон, визначених законодавством: приаеродромних територій та смуг повітряних підходів (ст. 41 Повітряного кодексу України); санітарно-захисних зон (ст. 114 Земельного

кодексу України), зокрема: зон обмеження житлово-громадського, культурно-побутового та промислового будівництва (п. 25 розд. II Положення про використання повітряного простору України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401), що встановлюються в межах аеропорту, зокрема, навколо: 1) аеродромів [17]; 2) радіолокаційних станцій [18]; 3) сміттєзвалищ [19], інших вимог.

Внаслідок експлуатації аеропортів утворюються різні за своїм характером впливи на навколишнє природне середовище та життя і здоров'я людини, які фактично і утворюють види екологічно небезпечної діяльності, зокрема: 1) відведенні в атмосферне повітря викидів відпрацьованих газів авіаційних двигунів повітряних суден, здійснення ними шкідливих фізичних (шумових) та хімічних впливів, що свідчить про негативний вплив авіації на озоновий шар атмосфери [20]; 2) поводження з пально-мастильними матеріалами, а саме: прийом, зберігання, видача і заправка повітряних суден, під час здійснення яких можуть відбуватися випаровування, протікання, розливи таких речовин і їх потрапляння у водні та земельні ресурси [21]; 3) поводження з небезпечними вантажами (складування, зберігання, перевезення), яке у випадку неналежного поводження з ними, або настання надзвичайної ситуації (аварії, катастрофи) може призвести до забруднення атмосферного повітря, водних та земельних ресурсів [22]; 4) використання радіолокаційних станцій, призначених для отримання інформації про літальні об'єкти, що призводить до утворення електромагнітних забруднень атмосферного повітря [23]; 5) розміщення відходів [24].

Стало загальноприйнятим вважати, що присутність під час здійснення такої господарської діяльності екологічного ризику, є встановленою нормами екологічного законодавства обставиною, з якою поєднуються виникнення, зміна, припинення правовідносин по здійсненню діяльності з екологічно небезпечними об'єктами та формування і реалізація спеціальної правосуб'єктності фізичних, юридичних осіб і держави щодо виявлення, попередження та усунення природних і техногенних загроз довкіллю, життю і здо-

ров'ю населення, обумовлює особливий режим відповідальності за невиконання чи неналежне виконання вимог щодо забезпечення екологічної безпеки, включаючи випадкове (ймовірне) настання небезпеки [9, с. 42]. З метою запобігання та попередження настання негативного впливу авіації на навколишнє природне середовище, життя і здоров'я людей, суб'єкти господарської діяльності повинні дотримуватися основних принципів охорони навколишнього природного середовища (ст. 3 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища»).

Держава – уповноважена інституція забезпечувати розвиток різних форм господарювання, водночас імперативно-правовими методами покликана запроваджувати заходи захисту публічних екологічних інтересів суспільства, які базуються на гарантуванні конституційного права кожного на екологічну безпеку та на виконанні конституційного обов'язку забезпечувати екологічну безпеку в Україні та в кожній із сфер господарювання.

Тому в галузі авіації належним чином враховуються публічно-правові методи регулювання вищезазначених видів діяльності. Зокрема, з метою розробки прогностичних показників зміни стану навколишнього природного середовища в авіаційній галузі розробляються програми, плани реалізації природоохоронних заходів [25]. Відповідно до принципу екологізації усіх сфер господарської діяльності в авіації, передбачена розробка екологічних стандартів і нормативів [26]. Сертифікація повітряних суден щодо шуму на місцевості та емісії шкідливих речовин авіаційних двигунів передбачена як захист навколишнього природного середовища, людей та тварин [27]. Видача дозволів на викиди, скиди забруднюючих речовин та розміщення відходів у навколишньому природному середовищі запроваджується в галузі авіації з метою регулювання небезпечних хімічних впливів на довкілля [28]. Екологічна експертиза проектів, будівництва, експлуатації підприємств, споруд, устаткування, об'єктів та видів діяльності в авіації є превентивним засобом настання негативних наслідків від діяльності в авіації. Належним чином здійснене інформування про вплив авіаційної галузі на стан довкілля дозволяє

приймати виважені рішення в сфері екології [29]. Всі об'єкти, що шкідливо впливають на стан навколишнього природного середовища в галузі авіації підлягають державному обліку [30]. Екологічний контроль та моніторинг в галузі авіації здійснюється з метою попередження екологічних правопорушень та притягнення винних осіб до відповідальності [31]. З метою забезпечення екологічної безпеки в авіації здійснюються й інші державно-правові заходи: запроваджуються заходи економічного стимулювання [32], в тому числі страхування відповідальності та екологічний аудит [33], декларування безпеки об'єктів підвищеної небезпеки, заходи юридичної відповідальності за порушення норм та вимог екологічної безпеки.

Отже, основними юридичними ознаками екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації доцільно визначити:

1) екологічно небезпечна діяльність в галузі авіації виступає складовою екологічно небезпечної діяльності як родового поняття і підвидом екологічно небезпечної діяльності на транспорті;

2) екологічно небезпечна діяльність в галузі авіації являє собою суспільні дії, спрямовані, з одного боку, на забезпечення функціонування визначеної законодавством галузі господарювання. З цією метою підприємства, установи, організації авіації одержують у встановленому порядку природні ресурси у користування на відповідних титулах. З другого – такі дії пов'язані з експлуатацією технічних, транспортних засобів та інших об'єктів, використання яких на сучасному етапі здійснюється шляхом застосування небезпечних речовин, технічних засобів та агрегатів, які працюють на їх основі, внаслідок чого відбувається негативний вплив властивостей таких речовин та агрегатів на навколишнє природне середовище, життя та здоров'я людей;

3) внаслідок таких дій відбувається постійне та/або тимчасове забруднення навколишнього природного середовища. До постійного забруднення належать: фізичне (шумові, електромагнітні, іонізуючі), хімічне (викиди та скиди шкідливих речовин, розміщення відходів у навколишнє природне середовище) забруднення, що утворюються в процесі експлуатації та обслуговування повітря-

них суден, інших транспортних засобів та об'єктів. До тимчасового забруднення можна віднести: забруднення навколишнього природного середовища під час аварійних ситуацій, що можуть виникнути чи виникають при перевезенні небезпечних вантажів повітряними суднами або при проведенні агрохімічних робіт у сільському та лісовому господарствах;

4) присутність у діяльності екологічного ризику зумовлює до виникнення специфічних правовідносин, в яких об'єктами виступають небезпечні фактори (хімічні, фізичні та біологічні впливи), а їх носіями (джерелами небезпеки) – склади пально-мастильних матеріалів, транспортні засоби, радіолокаційні станції та інші об'єкти, технології та устаткування, які використовуються під час будівництва та експлуатації аеропортів;

5) такі правовідносини врегульовані, з одного боку, положеннями цивільного, господарського, транспортного та іншого законодавства, яке визначає загально-правові засади здійснення цього виду господарювання. З другого – підпорядковані вимогам екологічного законодавства щодо здійснення суб'єктами цих правовідносин спеціальної правосуб'єктності по виконанню прав та обов'язків у сфері раціонального використання природних ресурсів для потреб авіації, охорони навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки громадян.

Виходячи з вищенаведеного, екологічно небезпечна діяльність в галузі авіації – це вид екологічно небезпечної діяльності на транспорті, що складається з врегульованих законодавством суспільних дій, які з одного боку спрямовані на забезпечення функціонування галузі авіації, а з другого, в залежності від характеру дій по використанню природних ресурсів, здійснюють постійний або тимчасовий негативний хімічний, фізичний або біологічний вплив, шляхом використання небезпечних речовин, транспортних, технічних засобів і установок та інших об'єктів, що такий вплив утворюють та підлягають обов'язковому законодавчому врегулюванню.

Література

1. *Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля,*

використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки: постанова Верховної Ради України від 5 березня 1998 р. № 188 // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 38–39. – Ст. 248.

2. *Андрейцев В. І.* Правове забезпечення екологічної безпеки в діяльності підприємств цивільної авіації // Політика. Інновації. Приватизація. Екологічна безпека. Право (Проблеми оптимізації та екологізації законодавства України). Ексклюзивні нариси. – С. 36–45.

3. *Українська радянська енциклопедія.* – Т. 1. Вид. 2. / Головна редакція УРЕ. – К., 1972. – С. 22.

4. Так, відповідно до Додатків 16 та 18 до Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію від 7 грудня 1944 року, охорона навколишнього природного середовища здійснюється від впливів авіаційного шуму та емісії (викидів) авіаційних двигунів, а також здійснюються заходи щодо безпечного перевезення небезпечних вантажів по повітряю. У національному законодавстві такі вимоги встановлені в ст. ст. 54 та 63 Повітряного кодексу України, а також в нормативно-правових актах природоохоронного характеру, які врегульовують питання шумових впливів повітряних суден та викидів авіаційних двигунів (ст. 56 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25 червня 1991 р.), питання безпечного перевезення небезпечних вантажів (Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р.), питання поводження з відходами (Закон України «Про відходи» від 5 березня 1998 р.) тощо.

5. Див., наприклад, *Крассов О. И.* Экологическое право: Учебник. – М.: Дело, 2001. – 767 с.

6. *Петров В. В.* Экология и право. – М.: «Юридическая литература». – 1981. – 224 с.

7. *Серов Г. П.* Экологическая безопасность населения и территорий Российской Федерации: правовые основы, экологическое страхование, экологический аудит: Учеб. пособие. – М.: АНК ИЛ. – 230 с.

8. *Великий* тлумачний словник сучасної української мови. / Уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – К.; Ірпінь: ВТФ «Перун», 2004. – С. 591.

9. *Андрейцев В. І.* Право екологічної безпеки в Україні: Навч. та наук.-практ. посібник. – К.: Знання-Прес, 2002. – 331 с.

10. Див., наприклад: *Розовский Б. Г.* Правовое стимулирование рационального природопользования. – К.: «НАУКОВА ДУМКА», 1981. – 238 с.

11. *Конвенция* о трансграничном воздействии промышленных аварий от 17 марта 1992 г. / ООН. – Нью-Йорк; Женева, 1994. – Ст. 24; 50–59; 66. – 48 с.

12. *Андрейцев В. І.* Систематизація екологічного законодавства як конструктивний процес його подальшої кодифікації // Антологія розвитку правової думки (еколого-соціальні аспекти). Наукові статті. Київський національний університет ім. Тараса Шевченка. Юридичні науки. – Ювілейне видання. – 1996–2006. – С. 52–60.

13. *Фролов М. О.* Правові аспекти екологічного ризику // Дис. ... к. ю. н. – К.: КНУ ім. Т. Шевченка, 2001. – 211 с.

14. *Бондар Л. О.* Правові засади здійснення екологічно небезпечної діяльності в Україні // Дис. ... к. ю. п.: 12.00.06. / Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К., 2002. – 206 с.

15. ИКАО Doc. 9184 AN/902 Руководство по проектированию аэропортов. Часть 2. Использование земельных участков и охрана окружающей среды // Утверждено Генеральным Секретарем и опубликовано с его санкции. – Монреаль, Издание третье. – 2002.

16. П. 1.5. наказу Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13 червня 2006 р. № 407 «Про затвердження Правил сертифікації аеропортів».

17. СНИП 2.05.08-85 Аэродромы / Госстрой СССР. – М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1985. – 59 с.

18. ГОСТ 12.006-84 «Уровни интенсивности электромагнитных излучений» // Государственный комитет СССР по гражданскому строительству. – Москва, 1984. – 15 с.

19. Ч. 2 п. 147 постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України».

20. П. 3 розділу 20 Постанови Верховної Ради України «Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки» від 5 бе-

резня 1998 р. № 188 // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 38–39. – Ст. 248.

21. *Інструкція* по експлуатації складів пально-мастильних матеріалів на підприємствах цивільної авіації, затверджена наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 28 березня 1984 р. № 20-И; наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 червня 2006 р. № 416 «Про затвердження Інструкції з забезпечення заправлення повітряних суден паливно-мастильними матеріалами і технічними рідинами на підприємствах цивільного авіаційного транспорту України».

22. *Закон* України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р.; накази Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 2 листопада 2005 р. № 822 «Про затвердження Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом» та від 14 березня 2006 р. № 186 «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів».

23. *Постанова* Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 р. № 401; ГОСТ 12.006-84 «Уровни интенсивности электромагнитных излучений» // Госсударственный комитет СССР по гражданскому строительству. – Москва, 1984. – 15 с.; Ст. 54 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища».

24. *Дозвіл* на розміщення відходів Державним підприємством «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» у 2007 р. № 163-8 від 17 липня 2006 р. та Додаток до дозволу, яким затверджений «Перелік і кількість дозволених для розміщення відходів для Державного підприємства «Міжнародний аеропорт «Бориспіль» // Лист Державного управління екології та природних ресурсів в Київській області від 19 липня 2006 р. № 12-09/5180 «Про надання дозволу на розміщення відходів».

25. *Наказ* Міністерства транспорту України від 29 квітня 2002 р. № 291 «Про План реалізації на транспортно-дорожньому ком-

плексі Основних напрямів державної політики в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки на 2002–2006 роки».

26. П. 4 ч. 2 ст. 7 Повітряного кодексу України від 4 травня 1993 р.

27. Ст. 54 Повітряного кодексу України, постанова Кабінету Міністрів України від 3 жовтня 1997 р. № 1095 «Про сертифікацію авіаційної техніки та її компонентів».

28. Ст. 49 Водного кодексу України від 6 червня 1995 р., ст. 11 Закону України «Про охорону атмосферного повітря», ст. 17 Закону України «Про відходи» від 5 березня 1998 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 36–37. – Ст. 242.

29. Ст. ст. 25, 25-1 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25 червня 1991 р.

30. Ст. 24 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища».

31. Ст. 34 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища»; Закон України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 5 квітня 2007 р. // Урядовий кур'єр. – № 113 від 27 червня 2007 р.

32. Ст. 49 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища», ст. 7 Закону України «Про страхування» у редакції від 4 жовтня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78 (зі змінами внесеними Законом України від 23 грудня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 6. – Ст. 138); проект Податкового кодексу України.

33. *Наказ* Міністерства транспорту України від 29 квітня 2002 р. № 291 «Про План реалізації на транспортно-дорожньому комплексі Основних напрямів державної політики в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки на 2002–2006 роки»; Закон України «Про екологічний аудит» від 24 червня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 45. – Ст. 500.

Ю. А. Краснова

Юридические значения, виды та понятие экологически безопасной деятельности в области авиации. В статье раскрыты специфику правовых основ экологически безопасной деятельности в области авиации.