

ГЕНЕЗА ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОЛОГІЧНО НЕБЕЗПЕЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ (ВІД ДАВНІХ ЧАСІВ ДО ПЕРІОДУ НЕЗАЛЕЖНОСТІ)

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

У статті розглядається генеза правового регулювання екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації законодавства України.

Ефективність правового забезпечення регулювання діяльності в авіаційній сфері, яка впливає на стан навколишнього природного середовища, життя і здоров'я людей, залежить від стану національного законодавства, оскільки в сучасних умовах механізм правового регулювання екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації має володіти системними властивостями, наявними різноманітними зв'язками між правовими елементами. Системоутворюючим фактором є екологічні інтереси суспільства щодо мети та завдань охорони навколишнього природного середовища в галузі авіації, яка, з одного боку, є галуззю народного господарства, що забезпечує перевезення (переміщення) пасажирів, вантажів, пошти тощо, а з другого - здійснює небезпечні хімічні, фізичні та інші впливи на елементи навколишнього середовища та здоров'я людей.

Джерелами законодавства у цій сфері є взаємопов'язані між собою, однак різні за змістом та галузевою належністю нормативні акти, що створюють єдину правову систему. Так, уся сфера перевезення в галузі авіації регулюється розгалуженою комплексною системою транспортного законодавства, в якому поєднуються правові методи регулювання цивільних, господарських, адміністративних та інших відносин. Водночас в умовах процесу екологізації суспільних відносин актуальними стають правові засади регулювання додержання вимог екологічної безпеки у зазначеній сфері. З метою визначення повноти, достатності та ефективності законодавства у сфері забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації актуальними видаються дослідження генези.

У науці екологічного права питання історичного розвитку законодавства про регулювання додержання екологічних вимог у галузі авіації спеціально не досліджувалися, хоча робилися спроби проаналізувати стан правового

забезпечення екологічної безпеки діяльності підприємств цивільної авіації [1, с. 36-45]. Питання виникнення повітроплавання та його небезпечний вплив на суспільство, формування засад авіаційної сфери діяльності, основ організації і діяльності міжнародних та регіональних авіаційних організацій тощо досліджували вчені - представники технічних, екологічних та інших наук (Г. А. Соболева, Ю. В. Ричкова, В. С. Савін, П. Д. Дузь, І. А. Петасюк, О. І. Петасюк, В. А. Попов та ін.).

Генезу законодавчого регулювання у сфері здійснення екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації та її обмежень можна розглядати відповідно до деяких відрізків часу, у межах яких формувалися вимоги екологічної безпеки: 1) період від давніх часів до 20-х років ХХ ст.; 2) період від 20-х до 70-х років ХХ ст.; 3) період від 70-х до 90-х років ХХ ст. Крім цього, історичні засади розвитку нормативно-правового регулювання екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації можна поділити залежно від напрямів негативного впливу авіації на довкілля: 1) регулювання хімічного впливу на навколишнє природне середовище авіації через здійснення викидів, скидів забруднювальних речовин; 2) регулювання фізичного впливу авіації на навколишнє природне середовище через здійснення шумових ефектів, у тому числі при проектуванні, будівництві та експлуатації аеропортів; 3) регулювання охоронно-відновлювальних заходів при виникненні аварій та катастроф у галузі авіації.

Перший період характеризується відсутністю спеціальних нормативних актів, які б спрямовувались на регулювання впливу на довкілля літальних апаратів, які з'являлись (повітряні змії, згодом планери, аеростати, дирижаблі), а також відсутністю встановлених обмежень щодо їх використання. Розвиток форми та видів літальних

апаратів традиційно пов'язують з прагненням людини переміститися не лише по землі та воді, а й повітрі, про що свідчить легенда Стародавньої Греції про Дедала та Ікара [2, с. 156-158], індійські Веди про так звані «віманас» - невідомого походження літальні апарати, що використовували двигуни, які явно випереджали технології того часу [3, с. 548]. На теренах сучасної України перші відомості про використання літальних апаратів у військових цілях містяться в літописах XII ст. [4, с. 132, 398; 52]. У цей час використовувалися повітряні змії [5, с. 8], які в Стародавньому Китаї відомі ще з IV-III ст. до нашої ери (джерело XI ст. «Цзі чжи тун цзянь» - «Всеохоплююче дзеркало історії»), а вже з VI ст. нашої ери використовуються для переміщення невеликих вантажів та у військових цілях [6, с. 10].

У XV-XVI ст. розробляються більш досконалі моделі літальних апаратів, за допомогою яких можна було долати значні відстані - аеростати, дирижаблі. Сфера їх діяльності названа «повітроплаванням», тому що ці апарати переміщалися шляхом використання компонентів повітря - газів. Вони не загрожували навколишньому природному середовищу та людям, окрім тих, хто керував такими апаратами.

Поява керованих літальних апаратів, що працювали на спеціальних рідинах, зумовила появу перших нормативних актів, які регулювали порядок здійснення їх польотів та визнавали їх небезпеку. Зокрема, Указом Катерини II «Про заборону запускати повітряні судна з 1 березня по 1 грудня в зв'язку з небезпекою виникнення пожеж» від 4 квітня 1784 р. № 15973 [7, с. 89] було встановлено заборону здійснювати польоти новостворених повітряних шарів з 1 березня по 1 грудня з метою запобігання пожежних та інших негативних випадків, які можуть трапитися в результаті використання гарячого повітря та спеціальних речовин, що його утворюють під загрозою сплати пені в Приказ громадського призріння і відшкодування шкоди, збитків та втрат, які заподіюються в такому випадку. Цим документом запроваджувались екологічні вимоги щодо запобігання заподіяння шкоди літальними апаратами не лише будівлям та спорудам, а й іншим об'єктам власності. Саме тому в Російській імперії майже ціле століття польоти на літальних апаратах здійснювались лише з дозволу спеціальних органів управління, на зразок «Розпорядження Московського генерал-губернатора І. П. Салтикова Московській Управі благочиния «Про надання дозволу Гарнерену здійс-

нення польотів на повітряному шарі» від 2 липня 1803 р. [8, с.22,25].

Другий період генези пов'язаний з виникненням авіації як галузі (кінець XIX - початок XX ст.) та з появою літаків. Цей період характеризується певними особливостями, зокрема: становленням спеціальних органів державної влади у сфері авіації - Головного управління робітничо-селянського повітряного флоту держави, «Укрповітрошляху» та ін. [9, с. 5], які в 30-х роках XX ст. об'єднані в єдиний орган Союзу РСФР «Аерофлот», що проіснував до 90-х років XX ст. [10, с. 40, 42]; розробкою перших правил пересування через повітряний простір РРФСР та над її територіальними водами (Декрети РНК від 17 січня 1921 р. [11, с. 11], від 27 квітня 1932 р. [12] та від 7 серпня 1935 р.) [13]; прийняттям Повітряних кодексів. Однак жоден з перерахованих нормативних актів не встановлював вимог щодо охорони навколишнього природного середовища в галузі авіації.

Використання літаків під час Першої та Другої світових воєн призвело до значних руйнацій об'єктів народного господарства, проте питання охорони навколишнього природного середовища від впливу авіації виникло лише в 1945 р. після застосування ядерної зброї шляхом скидання з літаків атомних бомб, зокрема на м. Хіросіму та м. Нагасакі тощо.

Уперше це питання порушувалось на засіданні Міжнародної організації цивільної авіації (далі - ІКАО), створеної 4 квітня 1947 р. на основі Чиказької конвенції з міжнародної цивільної авіації від 7 грудня 1944 р. (далі - Конвенція) [14, с. 15-16]. Так було започатковано міжнародно-правові засади правового регулювання екологічно небезпечної діяльності в авіації, передусім, це стосувалося шумового впливу авіації на довкілля.

Конвенцією було визнано, що авіаційні шуми, створювані повітряними гвинтами, особливо реактивних літаків, які оберталися зі швидкістю, близькою до швидкості звуку, викликають занепокоєння або зміни в психіці людини. Такий шум досягає максимальної величини у період високих режимів потужності двигунів з метою набрання необхідної швидкості під час зльоту. При цьому під траєкторією зльоту та польоту залишаються міста, інші населені пункти, які піддаються інтенсивному впливу такого шуму. У кінці 60-х років XX ст. з'являються ще небезпечніші типи літаків з надзвуковими потужностями двигунів [15, с. 376-380].

У 1968 р. в Буенос-Айресі відбулася 16 сесія

Асамблеї ІКАО, на засіданні якої прийнято резолюцію А 16-3. «Авіаційний шум навколо аеропортів». В її основу покладено загострення проблеми авіаційного шуму навколо аеропортів багатьох країн світу, збільшення скарг населення. Раді ІКАО було доручено встановити міжнародні вимоги та підготувати інструктивний матеріал з нормування авіаційного шуму. На основі цієї резолюції та інших погоджувальних документів Радою ІКАО 2 квітня 1971 р. прийнято Стандарти та рекомендована практика з авіаційного шуму у вигляді Додатка 16 до ст. 37 зазначеної вище Конвенції, в основу якого покладено шість основних питань: 1) правила описування та вимірювання авіаційного шуму; 2) реакція людини на авіаційний шум; 3) сертифікація повітряних суден з шуму; 4) критерії встановлення експлуатаційних прийомів зниження авіаційного шуму; 5) контроль за використанням земельних ділянок; 6) заходи зниження шуму під час роботи двигунів на землі [16].

На основі іншої рекомендації цієї сесії для розробки вимог сертифікації з шуму повітряних суден різних класів був створений Комітет з авіаційного шуму (Committee on Aircraft Noise - CAN), який на першій своїй нараді підготував поправку до Додатка 16, яка запроваджувалася з 1973 р. та стосувалася сертифікації з шуму майбутньої продукції авіаційної промисловості, модифікованих варіантів дозвукових реактивних повітряних суден та розробки термінології, що використовується у Додатку. На наступних нарадах цей орган розробив Стандарти сертифікації з шуму майбутніх дозвукових реактивних літаків та гвинтових літаків, окрім літаків короткого зльоту та посадки (далі - СКВП), і Стандарти для типів надзвукових транспортних літаків майбутнього виробництва і вертольотів. Цим Комітетом також було розроблено інструктивні вказівки стосовно сертифікації з шуму майбутніх надзвукових літаків та гвинтових СКВП, а також установлених допоміжних силових установок і пов'язаних з ними систем повітряних суден при експлуатації на землі [17].

Згідно з зазначеним вище Додатком 16 сертифікації з шуму підлягають такі типи повітряних суден: а) дозвукові реактивні літаки, заявка на сертифікацію прототипу яких була прийнята до 6 жовтня 1977 р. або пізніше; б) гвинтові літаки масою більше 5700 кг; в) гвинтові літаки масою до 5700 кг; г) надзвукові літаки, заявка на сертифікацію прототипу яких була прийнята до 1 січня 1975 р.; г) вертольоти, заявка на сертифікацію

прототипу яких була прийнята до 1 січня 1980 р. і пізніше. Для кожного типу повітряних суден встановлена стандартна одиниця оцінки шуму. Сертифікація з шуму посвідчується державною реєстрацією повітряного судна на основі переконливих даних про те, що це повітряне судно відповідає вимогам Стандартів, що застосовуються.

У 70-х роках ХХ ст. на міжнародному рівні формується законодавство з охорони навколишнього природного середовища, у тому числі і у сфері авіації. З нагоди Стокгольмської конференції Організації Об'єднаних Націй з проблем навколишнього середовища (1972 р.) [18, с. 682-687] ІКАО готує резолюцію А18-11, згідно з якою визнано шкідливий вплив авіації на навколишнє природне середовище, пов'язаний з експлуатацією повітряних суден, а в зв'язку з цим, взяті зобов'язання в майбутньому досягти максимальної сумісності між безпечним і планомірним розвитком цивільної авіації та якістю навколишнього середовища. На 18-ій Асамблеї ІКАО прийнята резолюція А18-12 щодо навколишнього середовища та створення дослідної групи для виконання окремих завдань, пов'язаних з емісією (викидами) авіаційних двигунів. Дослідна група підготувала у 1977 р. циркуляр ІКАО «Нормування емісії авіаційних двигунів» [19], у якому міститься інструктивний матеріал щодо методів сертифікації повітряних суден з нормування скидів палива, емісії диму та окремих газоподібних речовин для нових турбореактивних і турбовентильаторних двигунів, призначених для експлуатації на дозвукових швидкостях.

Політикою у сфері охорони навколишнього природного середовища від емісії авіаційних двигунів з 1977 р. в структурі ІКАО починає займатися Комітет Ради ІКАО з емісії авіаційних двигунів (Committee on Aircraft Engine Emissions - CAEE), яким відповідно до резолюції А18-12 вжиті заходи з питань емісії авіаційних двигунів та розроблені пропозиції до Стандартів ІКАО з нормування емісії деяких типів авіаційних двигунів [20]. Стандарти, прийняті Радою ІКАО в 1981 р., встановили межі на емісію двигунів, які вироблятимуться в майбутньому, а також заборону на викиди невідпрацьованого палива.

Питання охорони навколишнього природного середовища від забруднення, у тому числі авіацією, викладеш у 1979 р. у Конвенції ООН про транскордонне забруднення повітря на великі відстані, у Протоколі до неї від 8 липня 1985 р. про скорочення викидів сірки на 30 відсотків та їх транскордонних потоків і ратифіковані постановою

Ради Міністрів УРСР від 12 вересня 1986 р. № 282. Зазначеними нормативними актами вказані основні джерела забруднення повітря, які викликають підкислення навколишнього середовища, визнано спалення викопного газу з енергетичною метою та провідні технологічні процеси, у тому числі на транспорті, що призводять до викидів двоокису сірки, окисів азоту та інших забруднювачів. Відтак держави зобов'язані запроваджувати відповідні заходи щодо їх скорочення.

Віденською конвенцією про охорону озонного шару (1985 р.) було визначено, що негативний вплив на озонний шар атмосфери спричиняє зміни у фізичному середовищі, кліматі, що мають шкідливі наслідки для людини. Тому до Додатка 16 до ст. 37 Конвенції були включені положення з емісії авіаційних двигунів під назвою «Охорона навколишнього середовища» [21]. Додаток складався з двох томів: том I включав положення з авіаційного шуму; том II - положення з емісії авіаційних двигунів.

У 1983 р. вищезазначені Комітети стали структурними підрозділами новоствореного Комітету ІКАО з охорони навколишнього середовища від впливів авіації (Committee on Aviation Environmental Protection - CAEP), який збирається на засідання Асамблеї раз в п'ять років [20].

У зв'язку з визнанням авіації екологічно небезпечним видом діяльності у 1977 р. на міжнародному рівні формується ще один напрям з пошуку шляхів вирішення проблеми впливу авіації на довкілля - це розвиток законодавства у сфері використання земельних ділянок та контролю за станом навколишнього природного середовища під час проектування і будівництва аеропортів, яке закріпилося в спеціальному документі ІКАО - Керівництві з проектування аеропортів [22]. Це пов'язано з тим, що, по-перше, аеропорт є місцем дислокації об'єктів, що негативно впливають на стан навколишнього природного середовища та життя і здоров'я людей (повітряних суден, спецавтотранспорту, радіолокаційних станцій, складів пальномастильних матеріалів тощо); по-друге, сам процес будівництва аеропортів заподіює шкоду як природним ресурсам, що знаходяться на території земельної ділянки, де відбувається будівництво, так і суміжним територіям. Проте якщо правове врегулювання питань авіаційного шумового впливу та емісії авіаційних двигунів на міжнародному рівні забезпечується Стандартами, обов'язковими до виконання, то регулювання питання використання земельних ділянок і контроль за

навколишнім середовищем під час проектування аеропортів носить рекомендаційний характер.

Широкий розвиток міжнародного законодавства у сфері охорони навколишнього природного середовища від впливу авіації встановив обов'язки держав - членів ІКАО імплементувати ці вимоги до положень національного законодавства окремих держав. Радянський Союз цю процедуру розпочав у 1970 р. - з моменту вступу до ІКАО. Так, постановою Ради Міністрів СРСР «Про заходи по зниженню шуму на промислових підприємствах, в містах та інших населених пунктах» від 3 жовтня 1973 р. на Міністерство цивільної авіації покладено повноваження враховувати при розробці генеральних схем розвитку і розміщення аеродромів заходи захисту населення від шкідливого впливу їх шуму а також разом з іншими органами розробити стандарт щодо регламентування допустимих рівнів шуму в районах житлових забудов, розміщених поряд з аеродромами та аеропортами. Таким стандартом став ГОСТ 22283-76 «Шум авиационный. Допустимые уровни шума на территории жилищной застройки и методы его измерения». Рівень авіаційного шуму за стандартом не повинен перевищувати з 7 до 23 годин 85 дБ (децибел), в інший час - 75 дБ. Розроблені також: ГОСТ 17229-85 «Самолеты пассажирские и транспортные. Метод определения уровней шума, создаваемого на местности»; ГОСТ 24646-81 «Самолеты транспортные сверхзвуковые. Допустимые уровни шума на местности и метод определения уровней шума»; ГОСТ 24647-91 «Вертолеты гражданской авиации. Допустимые уровни шума и методы определения уровней шума на местности»; ГОСТ 24659-81 «Самолеты короткого взлета и посадки. Допустимые уровни шума на местности и метод определения уровней шума»; ГОСТ 23552-79 «Самолеты гражданской авиации. Допустимые уровни интенсивности звукового удара на местности и методы его измерения»; ГОСТ 23718-93 «Самолеты и вертолеты пассажирские и транспортные. Допустимые уровни вибрации в салонах и кабинах экипажа и методы измерения вибрации».

Питання емісії вихлопних газів регулюються ГОСТ 17.2.2.04-86 «Охрана природы. Атмосфера. Двигатели газотурбинные самолетов гражданской авиации. Нормы и методы определения выбросов загрязняющих веществ».

СНІП 2.05.08-85 «Аэродромы» встановив для аеропортів, як ділянок суші або водної поверхні (включаючи розміщені на ній будь-які будинки,

споруди та обладнання), призначені повністю або частково для прибуття, відправлення та руху повітряних суден, спеціальні вимоги щодо охорони навколишнього природного середовища [23].

У постанові ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР «Про додаткові заходи щодо підвищення охорони природи і покращення використання природних ресурсів» від 1 грудня 1978 р. [24] акцентовано увагу на розширенні науково-дослідних та експериментально-конструкторських робіт щодо захисту житлових районів міст та інших населених пунктів від промислового і транспортного шуму. Зокрема, Держбудум СРСР та Держкомітету СРСР з науки і техніки доручалося визначити головні науково-дослідні організації у відповідних галузях народного господарства з розробки технологічних та експериментальних заходів щодо боротьби з промисловими, транспортними, іншими шумами та шкідливими впливами (п. 22 постанови).

Закон СРСР «Про охорону атмосферного повітря» від 25 червня 1980 р. [25] врегулював питання викидів забруднювальних речовин в атмосферу як стаціонарними джерелами, так і пересувними засобами та установками, закріпив відповідальність міністерств, відомств та організацій щодо проведення заходів зі зниження викидів забруднювальних речовин, заборонив виробництво та експлуатацію транспортних засобів, у викидах яких вміст забруднювальних речовин перевищує встановлені нормативи (ст. 11 Закону). Закон містив вимоги щодо покращення конструкцій транспортних засобів та їх експлуатації з метою зниження інтенсивності шуму. Особлива увага приділялась питанням розміщення аеропортів, аеродромів та інших споруд, які є джерелами шуму (ст. 12 Закону).

Згідно з постановою Ради Міністрів СРСР від 16 грудня 1981 р. № 1180, запроваджено режим нормативів гранично допустимих викидів забруднювальних речовин в атмосферу і шкідливих фізичних впливів на неї [26] та затверджені «Положення про державний облік шкідливих впливів на атмосферне повітря» від 12 серпня 1982 р. № 746з [27], «Положення про державний контроль за охороною атмосферного повітря» від 19 серпня 1982 р. № 764 [28]. Головним державним санітарним лікарем Міністерства охорони здоров'я СРСР затверджені Санітарні норми допустимого шуму в приміщеннях житлових і громадських будівель і на території жилої забудови від 3 серпня 1984 р. № 3077-84.

Впродовж зазначеного періоду формується

законодавство про правовий режим земель транспорту. Основами земельного законодавства Союзу РСР від 13 грудня 1968 р. [29] визнано спеціальну категорію земель (розділ IV) - землі промисловості, транспорту, курортів, заповідників та іншого несільськогосподарського призначення. На їх основі розроблені Спеціальні норми відводу земель для аеропортів (СН 457-74), затверджені 16 січня 1974 р. Державним комітетом Ради Міністрів СРСР у справах будівництва.

8 січня 1981 р. постановою Ради Міністрів СРСР № 24 затверджено «Положення про землі транспорту» [30], яке дало тлумачення зазначеної вище категорії земель. Відповідно до даної постанови, землями транспорту визнавались землі, надані підприємствам, установам, організаціям транспорту для здійснення покладених на них спеціальних завдань з експлуатації, утримання, будівництва, реконструкції, ремонту, удосконалення і розвитку будівель, споруд та інших об'єктів транспорту (п. 2 постанови). Постановою визначено, що до земель повітряного транспорту належать землі: 1) зайняті аеропортами, включаючи аеродроми, відокремлені споруди (об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисні та інші споруди), службово-технічною територією з усіма будівлями та спорудами, що забезпечують потреби повітряного транспорту; 2) вертольотними станціями, включаючи вертодроми, службово-технічну територію з усіма будівлями та спорудами; 3) заводами цивільної авіації з ремонту авіаційної техніки, аеродромами, вертодромами, гідроаеродромами та іншими площадками для експлуатації повітряних суден; 4) житловими службовими будівлями, культурно-побутовими приміщеннями та іншими об'єктами, що мають спеціальне призначення з обслуговування повітряного транспорту (п. 22 постанови).

Цією постановою, з метою забезпечення безпечного зльоту та посадки, інших маневрів повітряних суден, встановлювались охоронні зони, до яких належать приаеродромні території та полоси повітряних підходів. У цих зонах без узгодження з відповідними органами цивільної авіації забороняється розміщення будівель, споруд, ліній зв'язку та інших об'єктів, які можуть загрожувати безпеці польотів повітряних суден. На землях, що прилягають до території аеродромів, на відстані 15 км забороняється розміщувати об'єкти з концентрацією викидів харчових відходів та інших споруд, які сприяють масовому скупченню птахів, небезпечних для польотів.

Лісове та водне законодавство цього періоду не мало спеціальних норм, які б врегулювали питання використання таких природних ресурсів авіацією, проте законодавством передбачені загальні вимоги щодо їх охорони під час розміщення, проектування, будівництва та введення в експлуатацію об'єктів, що негативно впливають на них [31].

Здійснення контролю за дотриманням законодавства про охорону навколишнього природного середовища в галузі авіації було покладено на такі органи: 1) Санітарно-епідеміологічну службу Міністерства охорони здоров'я СРСР [32, с. 80]; 2) Державний комітет СРСР по гідрометеорології і контролю навколишнього середовища [33, с. 32]; 3) Управління землекористування та землеустрою Міністерства сільського господарства СРСР [34]; 4) Міністерство цивільної авіації [35]; 5) Ради народних депутатів, їх виконавчі і розпорядчі органи [36].

Таким чином, проведене дослідження історичних засад формування законодавства, спрямованого на регулювання екологічно небезпечної діяльності в авіації, дозволило встановити, що з давнини і до періоду здобуття Україною незалежності таке законодавство практично почало розвиватись в 60-х роках ХХ ст. Лише з цього періоду, у зв'язку із збільшенням обсягів повітряних перевезень і появою фактів впливу фізичних, хімічних та інших небезпечних факторів авіації на довкілля, було винесено цю проблему на

міжнародний рівень, де впродовж 70-80-х років почалася розробка і прийняття Стандартів, регламентів та рекомендацій щодо врегулювання питань шумового впливу та емісії авіаційних двигунів на довкілля.

Розвиток міжнародного екологічного законодавства в галузі авіації став визначним для розвитку національного законодавства у цій сфері. Проте законодавство СРСР і Радянської України характеризуються відсутністю єдиного нормативно-правового акта, який би вирішував питання охорони навколишнього природного середовища від впливів авіаційної діяльності. Зазначені питання частково регламентувалися у правових приписах щодо охорони атмосферного повітря, вод, землі, рослинного та тваринного світу з огляду на те, що саме ці природні об'єкти найчастіше зазнають негативного впливу від діяльності авіації. Фрагментарно такі правові положення регулювали впливи авіації на здоров'я людей. Процес імплементації міжнародних стандартів щодо охорони навколишнього природного середовища від шумових впливів та емісії авіаційних двигунів призвів до прийняття галузевих стандартів, санітарних норм та правил, які не були доступними для широкого загалу. Позитивним вважається те, що означені вимоги все ж заклали необхідне підґрунтя для формування сучасних правових засад регулювання екологічно небезпечної діяльності в авіації.

Література

1. *Андрейцев В. І.* Правове забезпечення екологічної безпеки в діяльності підприємств цивільної авіації // Політика. Іновачії. Приватизація. Екологічна безпека. Право (Проблеми оптимізації та екологізації законодавства України). Ексклюзивні нариси. - С. 36-45.
2. *Кун М. А.* Легенди і міфи Стародавньої Греції. 4-е вид. - Тернопіль: АТ «Тарнекс», за участю МП «Мальви», 1993. - 416 с.
3. *Блаватская Е. П.* Тайная доктрина: В 4 т. - Донецк: Сталкер, 1997. - Т. 3. - 592 с.
4. *Карамзин Н. М.* История Государства Российского. - Т. 1. - СПб., 1817. - 398 с.; Памятники древней письменности, Т. 31. - СПб., 1889, Слово Даниила Заточника. - С. 52.
5. *Савин В. С.* Авиация в Украине. - Х.: Основа, 1995. - 264 с.
6. *Всемирная история авиации / Авт.-сост. Г. А. Соболева, Ю. В. Рычкова.* - М.: Вече, 2002. - 512 с.
7. *ЦГИАЛ, ф.* Именных указов Сенату. Полное собрание законов Российской империи с 1649 года, Т XXII. - С. 89.
8. *Воздухоплавание и авиация в России до 1907 года:*

- Сб. документов и материалов / Под ред. В. А. Попова. - М.: «Государственное издательство оборонной промышленности». - 1956. - 951 с.
9. *Петасюк І. А., Петасюк О. І.* Цивільна авіація України в період з 1930 року по червень 1941 (сторінки історії, становлення і розвитку): Конспект лекцій. - К.: КМУЦА, 1999.-80с.
 10. *Ляховецкий М. Б., Пузиин Р. Г.* Крылья республики. - К.: Техника, 1973.
 11. *Галич В. Н.* Основы организации и деятельности Международной организации гражданской авиации (ИКАО): Учеб. пособ. - Ленинград, 1972. - 122 с.
 12. *Воздушный транспортник // Орган политотдела Украинского управления гражданского воздушного флота.* - Х., 1934, 11 июля.
 13. *Воздушный транспортник // Орган политотдела Украинского управления гражданского воздушного флота.* - Х., 1935, 17 нояб.
 14. *Бордунов В. Д.* Правовой механизм деятельности международных авиационных организаций. - М.: Наука, 1989. - 168 с.
 15. *Див.: 100 великих катастроф. / Сост. Н. Ионина, М.*

Кубеев. - М.: Вече, 2006. - С. 376-380.

16. *ИКАО*. Міжнародні стандарти та рекомендована практика, «Охорона навколишнього середовища». Додаток 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Т. I, «Авіаційний шум», 3 вид., 1993 (Стандарт ІКАО).

17. *ИКАО*. Комитет по авиационному шуму. Шестое совещание. - Монреаль. 23 мая -7 июня 1979 г. - Doc. 9286, CAN / 6.

18. *Действующее* международное право. - Т. 3. - М.: Московский независимый институт международного права, 1997. - С. 682-687.

19. *Циркуляр* 134- AN/94.

20. *Emissions trading in international civil aviation* - M. Cames, O. Deuber, U. Rath. - Sonstige - Furrderkenn Zeichen 201 96 107. - Umweltbundesamt.

21. *ИКАО*. Міжнародні стандарти та рекомендована практика, «Охорона навколишнього середовища». Додаток 16 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, Т. II, «Емісія авіаційних двигунів», 3 вид., 1993 (Стандарт ІКАО).

22. *ИКАО*: Doc 9184-AN/902. Руководство по проектированию аэропортов. Ч. 2. Использование земельных участков и контроль над окружающей средой // Утверждено Генеральным секретарем и опубликовано с его санкции. - Монреаль, изд. 1. - 1977.

23. *СНиП* 2.05.08-85 Аэродромы / Госстрой СССР. - М.: ЦИТП Госстроя СССР, 1985. - 59 с.

24. *СП СССР*. - 1979. - № 2. - Ст. 6.

25. *Ведомости* Верховного Совета СССР. - 1980. - № 27. - Ст. 528.

26. *СП СССР*. - 1982. - № 4. - Ст. 18.

27. *СП СССР*. - 1982. - № 22. - Ст. 115.

28. *СП СССР*. - 1982. - № 34. - Ст. 635.

29. *Ведомости* Верховного Совета СССР. - 1968. - № 51. - Ст. 485.

30. *СП СССР*. - 1981. - № 5. - Ст. 25.

31. *Ст. ст. 10, 27* Закону СРСР «Про затвердження Основ водного законодавства Союзу РСР і союзних республік» від 10 грудня 1970 р. // *Ведомости* Верховного Совета СССР. - 1970. - № 50. - Ст. 566; Ст. 18 Закону СРСР «Про затвердження Основ лісового законодавства Союзу РСР та союзних республік» від 17 червня 1977 р. // *Ведомости* Верховного Совета СССР. - 1977. - № 25. - Ст. 388.

32. *Положення* про державний санітарний нагляд в СРСР затвержене постановою Ради Міністрів СРСР від 31 травня 1973 р.; Шумовое загрязнение окружающей среды. - М.: «Знание», 1980. - С. 80.

33. *Про затвердження* Положення про Державний комітет СРСР по гідрометеорології і контролю навколишнього середовища: постанова Ради Міністрів СРСР від 27 березня 1980 р. № 251 // *Свод Законов СССР*. - Т. 4. - М., 1984. - С. 32.

34. *Про затвердження* Положення про державний контроль за використанням земель: постанова Ради Міністрів СРСР від 14 травня 1970 р. № 325 // *СП СССР*. - 1970. - № 9. - Ст. 71; 1981. - № 2. - Ст. 3.

35. *Положение* о Министерстве гражданской авиации! постановление Совета Министров СССР от 25 марта 1969 г. № 224 // *СП СССР*. - 1969. - № 8. - Ст. 50.

36. *Об утверждении* Положения о государственном контроле за охраной атмосферного воздуха: постановление Совета Министров СССР от 19 августа 1982 г. № 764 // *СП СССР*. - 1982. - № 22 - Ст. 119.

Ю. А. Краснова

Генезис правового регулювання екологічно небезпечної діяльності в галузі авіації законодавством України (від давніх часів до періоду незалежності).

В статті розглядається генезис правового регулювання екологічно небезпечної діяльності в області авіації.