

ЕКОЛОГІЧНІ АСПЕКТИ БЕЗПЕКИ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В УКРАЇНІ

У статті досліджено стан правового регулювання екологічної безпеки цивільної авіації в Україні

Ключові слова: екологічна безпека, безпека цивільної авіації, повітряне право.

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.

У цьому зв'язку варто підкреслити, що в числі конституційно закріплених в Україні прав людини право на безпечне для життя і здоров'я довкілля посідає помітне місце. При цьому передбачається, що воно має бути належним чином реалізовано [1, ст.ст. 50, 141]. Цілком зрозуміло, що об'єктивно виникає необхідність додаткових законодавчих гарантій.

В той же час слід відмітити, що науковці приділяють ще недостатню увагу як комплексному дослідженню проблеми безпеки цивільної авіації в Україні, так й її екологічної складової. Окремі питання проблеми знайшли висвітлення лише в працях Н. В. Бондарчук, В. В. Костицького, А. В. Філіппова. Отже, саме цим можна пояснити той факт, що українське законодавство поки ще не тільки не визначає поняття екологічної безпеки цивільної авіації, але й не виділяє екологічну безпеку цивільної авіації як самостійний напрям правового регулювання.

Враховуючи вищезазначене, автор статті ставить мету здійснити науковий аналіз міжгалузевих правових механізмів, що регулюють екологічні аспекти безпеки цивільної авіації в Україні.

Виходячи із зазначеного, необхідно відмітити, що в Україні екологічна безпека як один з найважливіших пріоритетів нашої держави була задекларована ще в «Декларації про державний суверенітет» [2]

Незалежна Україна в ряду інших держав світу взяла на себе також міжнародно-правові зобов'язання щодо створення національного дієвого правового механізму, який б надійно гарантував пріоритетність екологічної безпеки; еко-

логічно безпечне середовище для життя і здоров'я людей; здійснення запобіжних заходів щодо охорони навколишнього природного середовища; безпеку широкого впровадження новітніх технологій тощо [3, ст.1].

Так, серед важливих міжнародних здобутків України можна виділити підписання Україною Рамкової Конвенції ООН про зміну клімату та ратифікацію Кіотського протоколу. Цим самим Україна взяла на себе певні зобов'язання щодо впровадження політики зниження викидів парникових газів. Україна входить до двадцятки найбільших забруднювачів планети і несе свою частку відповідальності за негативні наслідки господарської діяльності. Серед існуючих видів господарської діяльності діяльність, пов'язана зі створенням і експлуатацією авіаційного транспорту характеризується масштабним та екологічно небезпечним для довкілля і здоров'я впливом: підприємства цивільної авіації впливають на екологію комплексно – тобто одночасно на різні складові навколишнього середовища: повітряні, земельні і водні ресурси країни. Ось чому аналізу дії авіаційного транспорту велику увагу приділяють міжнародні організації, які розглядають безпеку цивільної авіації комплексно, тобто в тому числі й безпеку впливу на природне середовище авіаційної діяльності господарюючих суб'єктів. Так, основні міжнародні стандарти та рекомендована практика ІКАО в сфері екологічної безпеки цивільної авіації містяться як в Додатку 16 до Чикагської конвенції [4], так й в окремих рекомендаційних документах [5]. Відповідно у національному законодавстві країн світу збільшилася кількість норм, спрямованих на мінімізацію екологічних ризиків діяльності авіаційного транспорту.

Прийнятий у 2003 р., Закон України «Про основи національної безпеки України» врахував встановлені міжнародно-праві вимоги, прямо зазначивши важливість забезпечення екологічно та техногенно сприятливих умов життєдіяльності громадян і суспільства, збереження навколишнього природного середовища [6].

Отже, виходячи з даних законодавчих положень, можна констатувати, що метою забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації по суті є мінімізація шкідливих наслідків її діяльності шляхом дотримання рівноваги між нанесеною природному середовищу шкодою внаслідок здійснення авіаційної діяльності та можливостями природного середовища у самовідновленні.

Варто звернути увагу на те, що цивільна авіація може негативно впливати як на навколишнє природне середовище в цілому, так й на окремі його системи. Не випадково у ч.1.ст.16 Закону України «Про транспорт» чітко зазначено, що підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати охорону навколишнього природного середовища [7]. У повній мірі це стосується й підприємств авіаційного транспорту.

Але враховуючи, що повітряні судна цивільної авіації є основними користувачами повітряного простору, правова охорона атмосферного повітря від негативного впливу цивільної авіації стала першочерговим завданням.

Слід мати на увазі, що атмосферне повітря як об'єкт правової охорони та використання за своїми фізичними характеристиками істотно відрізняється від інших природних ресурсів. На стан атмосферного повітря впливають: викиди в атмосферу забруднюючих речовин та шкідливий фізичний вплив. До останнього належать випромінювання, звукові коливання, шум тощо.

У цьому зв'язку варто підкреслити, що за роки державної незалежності створено міжгалузевий правовий механізм, спрямований на правову охорону атмосферного повітря в Україні в контексті функціонування авіаційної галузі. Він включє в себе норми конституційного, адміністративного, цивільного, господарського й кримінального права, а також транспортного, екологічного, природоохоронного та повітряного права України. Отже, міжгалузевий механізм правової охорони атмосферного повітря останнім часом значно розширився. Провідне місце (якщо брати кількісні характеристики) у цьому механізмі посідають норми екологічного, адміністративного та повітряного права України.

Для здійснення наукового аналізу конкретних правових норм, що регулюють правовідносини у зазначеній сфері, необхідно мати на увазі, що основними джерелами забруднення навколишнього середовища серед авіаційних підприємств є стаціонарні джерела-аеропорти з приписаною до них технікою та повітряні судна, що безпосередньо використовують повітряний простір і розглядаються як пересувне дже-

рело викидів шкідливих речовин в атмосферу. Отже, це основні суб'єкти, відносно яких здійснюється правове регулювання з екологічних питань безпеки цивільної авіації.

У зв'язку з тим, що основне забруднення атмосферного повітря повітряними суднами цивільної авіації українських авіакомпаній відбувається у зв'язку із використанням газового палива, а саме: вуглець CO, окисли азоту, окисли сірки, тверді частки вуглецю у вигляді сажі, що утворюється при неповному згорянні газу, трапляються також викиди з повітряного судна і вихідного палива тощо. Ось чому Закон України „Про охорону атмосферного повітря» закріплює принцип правового регулювання впливу людини на атмосферу, зокрема через обов'язкову стандартизацію і нормування в галузі охорони атмосферного повітря [8].

З метою оцінки стану атмосферного повітря в Україні встановлені нормативи гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин в атмосферному повітрі і рівні шкідливих фізичних впливів на нього, а також діють нормативи гранично допустимих викидів забруднюючих речовин стаціонарними і пересувними джерелами забруднення.

На цій основі існуючі Правила сертифікації повітряних суден встановлюють гранично допустимі викиди шкідливих речовин в атмосферне повітря на основі розрахунків, які враховують, що викиди шкідливих речовин від сукупності всіх джерел, зокрема в районі аеропорту, не будуть створювати приземну концентрацію, небезпечну для населення, рослин та тваринного світу.

Слід підкреслити, що у цивільній авіації зниження викидів шкідливих речовин з повітряного судна передбачаються також через експлуатаційні способи. Так, під час руління після посадки повітряного судна рекомендується вимкнути частину двигунів, а працюючі двигуни будуть розвивати підвищену тягу, при цьому зменшуючи сумарні витрати палива і знижуючи викиди CO та CH. Пропонується також буксування ПК до злітно-посадочної смуги за допомогою засобів на електричній тязі тощо.

Відповідність викидів з авіаційних двигунів нормам встановлюється вимірюванням концентрації шкідливих речовин у вихлопних газах двигуна під час сертифікаційних випробувань.

Отже, встановлені нормативи та рекомендації щодо перспективних способів зниження емісії авіаційних двигунів по суті набувають також природоохоронного значення.

Варто оцінити з наукової точки зору той законодавчий матеріал з екологічних проблем використання повітряного простору авіаційним транспортом, який нам дає на сьогодні текст новоприйнятого Повітряного кодексу України. Зі статистичного боку обсяг цього матеріалу досить незначний, адже у чинному Повітряному кодексі України вміщено всього дві спеціальні статті розділу Х «Охорона навколишнього природного середовища», спрямованих на охорону природного середовища. Однак вони несуть значне змістовне навантаження у тому розумінні, що вміщені норми здійснюють як правовий захист навколишнього природного середовища від шкідливого впливу польотів цивільних повітряних суден, так й захист населення від шкідливого впливу викидів (емісії) забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден [9].

Доречно відмітити, що у новому «Повітряному кодексі України» вперше дано законодавче визначення емісії авіаційного двигуна як виділення авіаційним двигуном таких шкідливих газоподібних речовин, як дим, незгорілі вуглеводні, окиси вуглецю і окиси азоту [10]. Новий Повітряний кодекс України врахував й зобов'язання України за Кіотським протоколом щодо нормування викидів в атмосферне повітря, прямо передбачивши, що ринкові заходи щодо обмеження або зменшення емісії, що впливають на глобальну зміну клімату, запроваджуються з урахуванням рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації та відповідно до законодавства України [11].

Отже, у розвитку повітряного законодавства України спостерігається певна позитивна динаміка. Вона стосується не тільки кількості вміщених норм. Доречи, якщо Повітряний кодекс 1993 року мав лише дві статті, спрямовані на охорону атмосферного повітря від негативного впливу цивільної авіації [12], то новий Повітряний кодекс вміщує вже спеціальний розділ Х «Охорона навколишнього природного середовища» [13]. Враховуючи сферу регулювання таких норм, то вона поширюється не тільки на безпосередньо захист навколишнього природного середовища від шкідливого впливу цивільних повітряних суден, захист населення від шкідливого впливу викидів (емісії) забруднюючих речовин, шуму, електромагнітного випромінювання, ризику авіаційних подій під час експлуатації повітряних суден, а й на реєстрацію цивільних повітряних суден, льотну прида-

тність екземпляра цивільного повітряного судна тощо. Всього- біля 20 позицій [14].

Наприклад, щодо сертифікації повітряного судна, то в новому Повітряному кодексі вже чітко зазначено, що уповноважений орган з питань цивільної авіації може відмовити в реєстрації цивільного повітряного судна у разі, якщо повітряне судно не відповідає вимогам щодо льотної придатності, охорони навколишнього природного середовища або інших обмежень, встановлених уповноваженим органом з питань цивільної авіації [15]; в той час як попереднім Повітряним кодексом така умова взагалі не передбачалася. Новелою також є положення нового Повітряного кодексу про те, що з метою встановлення відповідності повітряного судна нормативам у сфері захисту навколишнього природного середовища уповноважений орган з питань цивільної авіації видає сертифікат повітряного судна щодо шуму на місцевості [16].

Аналізуючи стан правової охорони атмосферного повітря від негативного впливу цивільної авіації слід також враховувати, що 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.

Слід відмітити посилення уваги до цієї важливої проблеми у повітряному праві України. Так, у новому Повітряному кодексі України чіт-

ко зазначено, що максимальний допустимий рівень шуму під час експлуатації повітряного судна, емісії авіаційних двигунів та електромагнітного випромінювання об'єктів авіаційної діяльності не повинен перевищувати гранично допустимого рівня, встановленого авіаційними правилами України; а у разі, якщо рівень шуму під час експлуатації цивільного повітряного судна перевищує встановлений гранично допустимий рівень шуму, уповноважений орган з питань цивільної авіації має право обмежити або заборонити польоти такого повітряного судна [17]. Заходи, спрямовані на зменшення рівня шуму в аеропорту та поблизу нього на основі збалансованого підходу до регулювання авіаційного шуму, можуть включати: просторове зонування території навколо аеропорту з урахуванням умов авіаційного шуму та інших несприятливих екологічних факторів; запровадження експлуатаційних заходів під час зльоту і посадки повітряних суден; відповідну організацію повітряного руху з метою зменшення впливу авіаційного шуму тощо [18].

Законодавство України покладає обов'язки в контексті вирішення зазначеної проблеми не тільки на авіаційні підприємства та авіаційну владу, але на органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації та громадян, які відповідно до ст.24 Закону України „Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення» 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 [19].

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 [20].

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 дозвукових 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.

Варто звернути увагу на роль та місце інституту юридичної відповідальності у міжгалузевому механізмі правового регулювання екологічних проблем безпеки цивільної авіації.

У цьому зв'язку слід відмітити, що із зазначених питань встановлені, в основному, такі види юридичної відповідальності, як адміністративна й дисциплінарна відповідальність, значно меншою мірою - цивільно-правова відповідальність, в особливих випадках - кримінальна відповідальність. При цьому норми законодавства, спрямованого на охорону атмосферного повітря, в частині відповідальності, як правило, мають відсильний характер. Тому в кожному конкретному випадку вимагається диференційоване застосування спеціального законодавства щодо встановлення конкретної юридичної відповідальності

Так, наприклад, адміністративна відповідальність мається на увазі у ст.11 Закону України „Про охорону атмосферного повітря», яка встановлює дозвільну систему регулювання викидів в атмосферу, за порушення якої породжуються відповідні правові наслідки [21].

Законом України „Про охорону атмосферного повітря» встановлено також пряму заборону щодо навмисного викиду в атмосферу палива при невдалому запуску двигуна чи після його виключення [22]. За порушення цієї норми настає адміністративна відповідальність.

У ст.3 Закону України „Про охорону навколишнього природного середовища» передбачається стягнення збору за забруднення навколишнього природного середовища й погіршення якості природних ресурсів [23].

Слід звернути увагу, що у новому Повітряному кодексі України цьому питанню також приділена увага. Так, у Кодексі передбачається, що суб'єкти авіаційної діяльності зобов'язані під час експлуатації повітряних суден на землі та в повітрі дотримуватися встановлених нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів і вживати заходів щодо зменшення обсягів викидів (емісії) забруднюючих речовин і зменшення рівня шуму, електромагнітного та радіаційного випромінювання, а також забороняється скидання з повітряних суден шкідливих для здоров'я людей та навколишнього природного середовища речовин, відходів і матеріалів, крім випадків аварійної ситуації та виконання авіаційних хімічних робіт. Винні в таких діях особи несуть відповідальність згідно із законом [24].

До правових заходів охорони атмосферного повітря належить також встановлення штрафних санкцій за викиди в атмосферу стаціонарними джерелами, в т.ч. й підприємствами цивільної авіації. Так, відповідно до ст.11 Закону України «Про охорону атмосферного повітря» викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами можуть здійснюватися після отримання дозволу, який видається територіальним органом спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань екології та природних ресурсів за погодженням із територіальним органом спеціально уповноваженого центрального органу виконавчої влади з питань охорони здоров'я [25]. Що стосується характеру встановленої відповідальності, то в законі зазначено, що особи, винні у викидах забруднюючих речовин в атмосферне повітря без дозволу спеціально уповноважених на те органів виконавчої влади, несуть відповідальність згідно з законом [26].

Слід підкреслити, що дозвіл на викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря стаціонарними джерелами є тим нормативно-правовим документом, що дає юридичне право на законність здійснення використання природних ресурсів. Так, згідно із статтею 12 Закону України «Про охорону атмосферного повітря «та «Порядку обмеження, тимчасової заборони (зупинення) чи припинення діяльності підприємств, установ, організацій і об'єктів у разі порушення ними законодавства про охорону навколишнього природного середовища», така

діяльність підприємств обмежується або тимчасового забороняється (зупиняється). Дії посадових осіб територіальних органів уповноваженого органу державної влади можуть бути оскаржені вищому керівництву або в судовому порядку [27].

Що стосується цивільної відповідальності, то вона мається на увазі, наприклад, у статті 34 Закону України «Про охорону атмосферного повітря», де передбачено відшкодування шкоди, завданої порушеннями законодавства про охорону атмосферного повітря [28]. У цьому зв'язку необхідно підкреслити, в повітряному законодавстві України вперше передбачена цивільна відповідальність для суб'єктів авіаційної діяльності, які зобов'язані відшкодувати громадянам шкоду, заподіяну їх здоров'ю та майну внаслідок авіаційної діяльності, відповідно до закону [29].

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. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року// Відомості Верховної Ради України.– 1996. – №30.
2. Декларація про державний суверенітет від 16 липня 1990// Відомості Верховної Ради УРСР. – 1990.-№31. – ст. 429.
3. Охрана окружающей среды: Приложение 16 к Конвенции о международной гражданской авиации/ ИКАО. – Монреаль, 2001. – 123с.
4. Там само
5. Материалы 2-го совещания Комитета по охране окружающей среды ИКАО. – Монреаль, 1991.-98с.
6. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19 червня 2003 р. №964-

IV// Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №39. – ст.351.

7. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. №232/94-ВР// Відомості Верховної Ради України. – 1994. – №51.

8. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. №2701-12 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – №73.

9. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. №3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. –ст. 83 (п.1).

10. Там само, ст.1 (п.39).

11. Там само, ст.84 (п.6).

12. Повітряний Кодекс України: Закон України від 4 травня 1993 р.//Відомості Верховної Ради. – 1993. – № 25. – стст.47, 54 (втратив чинність).

13. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. №3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49.

14. Підраховано автором.

15. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. №3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48–49. – ст. 39 (п. 4).

16. Там само, ст.44 (п.5).

17. Там само, ст.84 (п.п. 1, 3).

18. Там само, ст.84 (п.4).

19. Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя населення: закон України від 24 лютого 1994 р. №4004-XII// Відомості Верховної Ради України. – 1994. – №27. – ст. 218.

20. Там само, ст. 54.

21. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. № 2701–12 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 73.

22. Там само, ст. 54.

23. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991р. № 2501–11 // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41.

24. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. №3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №. 48–49. – ст. 83 (п.п.1, 2).

25. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. №2701-12 // Відомості Верховної Ради України.-1992.-№73.

26. Там само, ст.78.

27. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. №2701-12 // Відомості Верховної Ради України.-1992.-№73; Порядок обмеження, тимчасової заборони(зупинення) чи припинення діяльності підприємств, установ, організацій і об'єктів у разі порушення ними законодавства про охорону навколишнього природного середовища. Постанова Верховної Ради від 29 жовтня 1992 р. №2751-XII.-п.4 (в).

28. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 р. №2701-12 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 73.

29. Повітряний кодекс України: Закон України від 19 травня 2011 р. №3393-VI// Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №. 48– 49. – ст. 84 (п. 2).

З. И. Боярская

Экологические аспекты безопасности гражданской авиации в Украине.

В статье исследовано состояние правового регулирования экологической безопасности гражданской авиации на Украине.

Z. I. Bojarska

Environmental aspects of the safety of civil aviation of Ukraine.

The article examines state regulation of environmental safety of civil aviation in Ukraine.