

законності та універсального значення для християнського населення країни, так і в контексті еволюції релігійно-філософського і філософсько-правового розуміння інституту шлюбу як передусім сакрального, а не матеріального явища, що за своїм призначенням, в душі богословсько-канонічного тлумачення, є субстанцією трансцендентного порядку і має, перш за все, характер християнського таїнства.

1. Zachariae von Lingenthal K.E. Geschichte des griechisch-romischen Rechts. – Berlin, 1892. 2. Бенеманский М. О ПРОХЕИРОС НОМОС императора Василия Македонянина. Его происхождение, характеристика и значение в церковном праве. Вып. I. – Сергиев Посад, Типография Св.-Тр. Сергиевой Лавры, 1906. – 554 с. 3. ПРАВИЛА ПРАВОСЛАВНОЙ ЦЕРКВИ с толкованиями НИКОДИМА, епископа Далматинско-Истрийского / Пер. с сербского. Т. I – М., Издательство "Отчий дом", 2001. – 650 с. 4. Leunclavius Johannes. Jus graecoromanorum. – Frankfurt, 1596. 5. Collectio librorum iuris graeco-romani ineditorum: Ecloga Leonis et Constantini, Epanagoge Basilii Leonis et Alexandri / Ed. Carolus Eduardus Zachariae a Lingenthal – Lipsiae, 1852. – 235 s. 6. Paparrigopoulo M.C. Histoire de la civilization helenique. – Paris, Hachette. Pentzopoulos, 1878. – XLIV, 544. 7. Васильевский В.Г. Законодательство иконоборцев // Труды В.Г. Васильевского. Том четвертый. – Ленинград, 1930. – С. 140-146. 8. [Монферрт А.Г.] Ecloga Leonis et Constantinis cum appendice. Ed. A. Monferratus. – Athenis, 1889. 9. Mortreuil J. Histoire du droit byzantin, I – III. Paris, 1843 – 1846. 10. Азаревич Д. И. История византийского права. Ч. 1. – Ярославль: Тип. Г. В. Фальк, 1876. – 118 с. 11. Mitteis L. Reichsrecht und Volksrecht in ostlichen Provinzen des romischen Keiserrechts. – Leipzig, 1891. 12. Вальдеберг В.Е. История византийской политической литературы в связи с историей философских

течений и законодательства. – СПб., ДМИТРИЙ БУЛАНИН, 2008. – 576 с. 13. Zeros P. Jus graeco-romanum. Vol. 1-7. Athens, 1931. 14. Липшиц Е.Э. Право и суд в Византии в IV-VIII вв. – Л., Наука, 1976. – 230 с. 15. Lokin J. H. A Historiae iuris graeco-romani delineation. – Groningen, 1985. 16. Харитонов Е.О. История частного права Европы: Східна традиція. – Одеса: Юрид. літ-ра, 2000. – 260 с. 17. Медведев И. П. Правовая культура Византийской империи. – СПб: Алетейя, 2001. – 576 с. 18. [Липшиц Е.Э.] Византийский законодательный свод VIII века (перевод Е.Э. Липшиц) // Эклога. Византийский законодательный свод VIII. trans E. H. Freshfield. Cambridge, 1926. 20. Spulber C. A., ed., L'Eclogue des Isauriens – Cernautzi, 1929. 21. [Благоев Н.П.] Эклога от Н.П. Благоев – "Университетская библиотека", № 122 – София, 1936. 22. [Липшиц Е.Э.] Эклога. Византийский законодательный свод VIII века (перевод Е.Э. Липшиц). – М., 1965. 23. [Бургманн Л.] Ecloga: Das Gesetzbuch Leons III und Konstantinos' V/ Hrsg. von L. Burgmann. – Frankfurt a/M., 1983. 24. Собрание малороссийских прав 1807 г. // Кодифікація цивільного законодавства на українських землях: Т. 1 / Укладачі: Р.В. Білоусов, І.Р. Калаур, С.Д. Гринько та ін./ За ред. Р.О. Стефанчука та М. О. Стефанчука. – К., Правова єдність, 2009. – С. 888-920. 25. Рудоквас А. Д. О христианизации римского права в эпоху императора Константина Великого // Древнее право. – № 9. – М., 2002. – С. 161-181. 26. Покровский И.А. История римского права. – Минск: Харвест, 2002. – 528 с. 27. Армению К. Перевод ручной книги законов или так называемое шестикнижие,бранного отовсюду и сокращенного достопопулярным номофилактом судей в Фессалонике Константином Армениюлом. – Одесса, 1908. – Ч.II. – 297 с. 28. Майорова Н.Г. Семья в Риме VII – начала VI в. до н.э. // Межвуз. сб. научн. стат. "Античность Европы". – Пермь, Пермский университет, 1992. – С. 3 – 8.

Надійшла до редколегії 11.04.11

Ю. Краснова, канд. юрид. наук

## ІНФОРМАЦІЙНО-ПРОГНОСТИЧНІ ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В ГАЛУЗІ АВІАЦІЇ

*На підставі загальних положень та визначень права екологічної безпеки викладаються теоретичні, законодавчі та практичні засади інформаційно-прогностичних засобів забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації.*

**Ключові слова:** інформаційно-прогностичні засоби; забезпечення екологічної безпеки; авіація; екологічне інформування; екологічний моніторинг; прогнозування та планування природоохоронних заходів.

*На основаних общих положений и определений права экологической безопасности излагаются теоретические, законодательные и практические основы информационно-прогностических средств обеспечения экологической безопасности.*

**Ключевые слова:** информационно-прогностические средства; обеспечение экологической безопасности; авиация; экологическое информирование; экологический мониторинг; прогнозирование и планирование природоохранных мероприятий.

*Theoretical, legislator and practical grounds of information and forecast measures of providing for environmental safety in the aviation sector are presented on the basis of general provisions and definitions of environmental safety law.*

**Key words:** information and forecast measures, environmental safety guarantee, aviation, environmental informing, environmental monitoring, environmental forecasting and planning.

В юридичній літературі інформаційно-прогностичні засоби забезпечення екологічної безпеки віднесені до складу організаційно-превентивних заходів механізму правового забезпечення екологічної безпеки [1, с. 94]. В їх основу покладено сукупність юридично значимих дій суб'єктів господарської діяльності та спеціально уповноважених органів державної влади і місцевого самоврядування, які спрямовані на збір, обробку, збереження та надання інформації про стан навколишнього природного середовища в межах об'єктів та джерел шкідливого впливу на довкілля з метою запобігання його погіршення. Не становить виключення й авіаційна галузь господарювання.

Метою статті є дослідження особливостей інформаційно-прогностичних засобів забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації на прикладі дослідження таких його складових, як екологічне інформування, екологічний моніторинг, а також прогнозування та планування природоохоронних заходів.

Так, однією із головних функцій в системі інформаційно-прогностичних засобів забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації посідає *інформування*, що є складовою екологічного інформування.

Екологічне інформування в спеціальній еколого-правовій літературі розглядається як урегульованої екологічним законодавством діяльності спеціально уповноважених органів щодо подання, збору, узагальнення й обнародування відомостей про екологічну, в тому числі радіаційну обстановку та стан захворюваності населення [1, с. 148].

Основними видами екологічної інформації Закон України "Про охорону навколишнього природного середовища", з поміж іншого, виділяє інформацію про стан навколишнього природного середовища чи його об'єктів, про джерела, фактори, матеріали, речовини, продукцію, енергію, фізичні фактори (шум, вібрацію, електромагнітне випромінювання тощо), які впливають або можуть вплинути на стан навколишнього природного середовища та здоров'я людей, про загрозу виникнення і причини надзвичайних екологічних ситуацій, результати цих явищ та інше, що цілком стосується інформації про забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації. Така інформація може включати дані обліку екологічно небезпечних об'єктів у цій галузі, обсяги розміщення різних видів відходів та інше.

Однак, за Повітряним кодексом України, інформування передбачається лише у випадках, пов'язаних з

аварією повітряних суден (ст.ст. 78, 83 Кодексу). Інформування про настання таких випадків покладається: 1) на службових осіб авіації, яким першим стало відомо про авіаційну подію і які повинні повідомити про останню державний орган нагляду за безпекою польотів та орган державного регулювання діяльності авіації (Державну авіаційну адміністрацію України) і власника повітряного судна; 2) на всі підприємства, установи та організації, що мають засоби зв'язку, незалежно від їх відомчої чи іншої належності, які повинні подати таку інформацію до пунктів керування пошуково-рятувальними силами і засобами; 3) на громадян, які негайно повинні повідомити про відомі їм випадки лиха повітряних суден місцевим органам державної виконавчої влади України, міліції чи найближчим підприємствам, установам і організаціям, які в свою чергу повідомляють авіаційну пошуково-рятувальну службу України.

Міністерством транспорту України та Міністерством України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи прийнято спільний наказ "Про взаємне інформування при виникненні надзвичайних ситуацій і разі авіаційної події" від 6 березня 2002 року № 149/66, яким затверджений порядок подання інформації про авіаційну подію. Зазначений порядок включає в себе такі етапи: координаційний центр пошуку та рятування цивільної авіації надає інформацію про авіаційну подію до Головного центру координації авіаційних робіт з пошуку і рятування Штабу сил МНС України: 1) *первинне повідомлення* – передається негайно, за фактом події та її наслідками, наскільки вони відомі; 2) *первинне донесення* – передається не пізніше трьох годин після того, як стало відомо про факт авіаційної події; 3) *наступні донесення* – про хід проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт; 4) *заключне донесення* – звіт про проведення пошуково-рятувальних робіт. При надходженні інформації про авіаційну подію до МНС України іншими каналами Головний центр координації авіаційних робіт з пошуку і рятування Штабу сил надає її до Міністерства транспорту (до Державної авіаційної служби).

Проте, враховуючи, що екологічна безпека включає в себе авіаційну безпеку, а при настанні аварійних ситуацій на повітряному транспорті шкода завдається не лише життю, здоров'ю та майну фізичних і юридичних осіб, а й довкіллю, важливу роль в регулюванні інформаційних відносин відіграє наказ Мінприроди України від 4 лютого 2004 року № 156 "Про затвердження Положення про порядок надання екологічної інформації", згідно з яким цим міністерством, його органами та місцях, іншими органами та організаціями здійснюється оприлюднення інформації про надзвичайні екологічні ситуації, в тому числі в галузі авіації, та заходи щодо їх ліквідації, інші види інформації.

У випадку настання надзвичайної санітарно-епідеміологічної ситуації при аварії на об'єктах авіаційного транспорту такі заходи здійснюються Державною санітарно-епідеміологічною службою України, а при настанні надзвичайної ситуації техногенного і природного характеру на таких об'єктах – МНС України.

Відповідно до Орхуської конвенції, компетентні органи зобов'язані адекватно, своєчасно та ефективно інформувати зацікавлену громадськість з питань, зокрема, про рівень основних факторів впливу діяльності на навколишнє природне середовище, а саме: небезпечних речовин, шуму, випромінювання тощо, а також про наявність об'єктів підвищеної небезпеки, та залучати громадськість до прийняття екологічно важливих рішень. Однак з усіх вище перерахованих напрямів інформування громадськості, на сьогоднішній день жо-

ден не виконується належним чином ні Міністерством транспорту та зв'язку України в особі Державної авіаційної адміністрації України, ні аеропортами України.

Закон України "Про охорону навколишнього природного середовища" передбачає право громадян на участь в обговоренні та внесенні пропозицій до проектів законодавчих нормативно-правових актів, матеріалів щодо розміщення, будівництва і реконструкції об'єктів, які можуть негативно впливати на стан навколишнього природного середовища, внесення пропозицій до органів державної влади та місцевого самоврядування, господарських підприємств, установ та організацій, що беруть участь в прийнятті рішень з цих питань (п. "б" ст. 9 Закону), однак, на сьогоднішній день лише одиниці аеропортів розміщують на своїх електронних сайтах відповідну інформацію для обговорення з громадськістю [2].

Отже, незважаючи на формування інформаційного суспільства, сфера екологічного інформування громадськості в галузі авіації є неефективною. Враховуючи, що на сьогоднішній день залишається низькою екологічна свідомість населення, досить часто цією обставиною зловживають суб'єкти господарської діяльності. Особливо гостро це питання постає під час продажу квартир у нових житлових будинках, побудованих з порушенням екологічних та санітарних норм законодавства України, зокрема, в межах приаеродромної зони.

Таким чином, екологічне інформування в галузі авіації є особливим видом інформаційних правовідносин у сфері забезпечення екологічної безпеки, відповідно до яких спеціально уповноважені органи в установленому порядку покликані організувати подання, збір, узагальнення і оприлюднення відомостей про вплив авіаційного транспорту на довкілля з метою запобігання негативного впливу від його діяльності.

Одним із джерел такої інформації є дані *моніторингу довкілля*, тобто системи спостережень за станом довкілля, рівнем його забруднення, якісними та кількісними характеристиками природних ресурсів з метою забезпечення збору, оброблення, збереження та аналізу інформації про стан навколишнього природного середовища, прогнозування його змін та розробки науково обґрунтованих рекомендацій для прийняття ефективних управлінських рішень [3; 4].

Правові засади здійснення екологічного моніторингу в Україні закріплені рядом нормативно-правових актів: Законом України "Про охорону навколишнього природного середовища" (ст. 22), Положенням про державну систему моніторингу довкілля, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1998 року № 391, положеннями ЗК України, Водного кодексу України, Лісового кодексу України, Закону України "Про охорону атмосферного повітря".

Спостереження за станом навколишнього природного середовища, рівнем його забруднення здійснюється Міністерством екології та природних ресурсів України (далі – Мінекології України), Міністерством надзвичайних ситуацій України, Міністерством охорони здоров'я України, іншими спеціально уповноваженими органами, а також підприємствами, установами та організаціями, діяльність яких призводить до погіршення стану навколишнього природного середовища.

З урахуванням видів екологічного моніторингу, визначених чинним законодавством в аеропортах на основі поданої ними інвентаризаційної інформації здійснюються національний, регіональний та місцевий державний екологічний моніторинг [5].

Національний моніторинг в галузі авіації проводиться державними еколого-науковими центрами та лабораторіями в структурі Мінекології України і Державної

метеорологічної служби. Вся інформація досліджень моніторингу навколишнього природного середовища збирається та аналізується у Департаменті державного моніторингу навколишнього природного середовища та охорони атмосферного повітря Мінекології України [6].

За матеріалами практики, регіональний екологічний моніторинг в галузі авіації здійснюється за різними напрямками, зокрема: 1) загальний контроль діяльності підприємства щодо дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища (Державна екологічна інспекція); 2) контроль за промисловими викидами в атмосферу, стоком поверхневих вод, регулювання та контроль водоохоронних зон, контроль за звалищами для промислового та побутового сміття і якості ґрунту (Мінекології України); 3) контроль за кліматом, фоновим забрудненням повітря, випаданням осадків, поверхневими водами, природними катастрофами, такими як повінь (на території міста Києва і Київської області – Київський гідрометеорологічний регіональний центр); 4) моніторинг якості підземних вод, стан ландшафту та геологічних катастроф (Державна геологічна служба); 5) глибина розташування та рівень мінералізації підземних вод та стоянки для спуску стічних вод і т.ін. (Департамент гідрогеологічної меліорації Мінекології України); 6) регулювання водних ресурсів: річок, каналів, водосховищ (ставків, дренажних систем тощо) (Державне агенство водних ресурсів); 7) контроль за станом забруднення ґрунту та його якістю (Державне агенство земельних ресурсів); 8) контроль за постачанням питної води, місцевими каналізаціями та очисними спорудами, озелененням великих та малих міст (місцеві органи виконавчої влади).

Місцевий екологічний моніторинг в галузі авіації здійснюється щодо стану атмосферного повітря, якості поверхневої та питної води, підземних вод, які використовуються для пиття, ґрунтів, фізичних факторів (шум, електромагнітні випромінювання, вібрація), а також контроль за санітарними та гігієнічними нормами безпеки та охорони праці здійснює, зокрема, в аеропорті Бориспіль: Бориспільська регіональна санітарно-епідеміологічна інспекція Міністерства охорони здоров'я України, місцеве постачання води – Бориспільська районна служба водопостачання [6].

Одним із прикладів здійснення місцевого екологічного моніторингу є проведення групою науковців моніторингу зони міжнародного аеропорту "Київ" (Жуляни) [7], який знаходиться на відстані 8 км від центру Києва, практично в межах міста. У зв'язку з підвищенням авіатранспортних процесів у зоні аеропорту "Київ" (Жуляни), було поставлене завдання оцінити рівень впливу діяльності аеропорту на навколишнє природне середовище, зокрема на поверхневі води р. Нивка. Для реалізації поставленої задачі були відібрані проби стічних вод і проби поверхневих вод р. Нивка з метою визначення концентрації хімічних елементів, зокрема важких металів і нафтопродуктів, та визначення рівня їх токсичності.

У результаті моніторингових досліджень виявлено, що головними забруднювачами р. Нивка є важкі метали та нафтопродукти, концентрація яких перевищує норми у десятки і навіть сотні разів. Величезні обсяги забруднювачів спричинили до того, що будь-які форми життя, які ми звикли бачити у звичайних річках, у ній відсутні і функціонують лише окремі мікроорганізми. Важливість екологічної оцінки р. Нивки полягає в тому, що через її води переносяться забруднювачі аж до р. Дніпро, воду якої використовує кілька мільйонів українців.

Відповідно до результатів моніторингових досліджень керівництвом аеропорту були розроблені заходи для зменшення забруднення річки. Наскільки вони

стануть дієвими, буде відомо з часом, але зрозуміло, що миттєве вирішення цього питання неможливе, а тому річка ще довгий час буде піддаватися нищівному впливу аеропорту.

В структурі інформаційно-прогностичних засобів забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації важлива роль належить *прогнозуванню та плануванню природоохоронних заходів*.

Відповідно до науково-правового визначення, прогнозування є цілеспрямованою діяльністю спеціально уповноважених органів, установ і організацій, спрямована на розробку прогностичних показників зміни стану навколишнього природного середовища та забезпечення екологічної безпеки [1, с. 143], що реалізуються у процедурних правовідносинах [8, с. 9] та, як правило, закріплюються в спеціальних програмних документах.

Загальні засади здійснення прогнозування щодо формування, реалізації екологічних програм, в тому числі і на авіаційному транспорті, визначаються ст. 6 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" та Законом України "Про державні цільові програми" від 18 березня 2004 року.

Закон України "Про транспорт" в ч. 3 ст. 5 визначає, що органи управління транспортом разом з органами місцевої влади і місцевого самоврядування здійснюють розробку програми захисту навколишнього природного середовища.

Нажаль, на сьогоднішній день нормами Повітряного кодексу України не передбачено розроблення спеціальних прогностичних документів розвитку авіаційного транспорту у сфері охорони довкілля, проте виконання таких заходів в авіаційній сфері покладено на Державну авіаційну адміністрацію (абз. 36 п. 4 постанови Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006 року № 1526 "Про утворення Державної авіаційної адміністрації").

На нормативному рівні функції екологічного прогнозування на авіаційному транспорті запроваджена постановою Верховної Ради України від 5 березня 1998 року № 188 "Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки", в якій з метою комплексного розв'язання екологічних проблем цивільної авіації передбачалося розробити правові, технічні та технологічні вимоги, а саме: 1) принципи та методи захисту повітря від забруднення двигунами повітряних суден; 2) принципи та методи захисту від електромагнітних полів радіочастот аеропортів; 3) технології захисту ґрунтів та води від забруднення стоками аеропортів; 4) оптимізаційні схеми керування повітряним рухом на трасі, в зоні аеропортів з урахуванням екологічного стану довкілля; 5) методи кількісної інтегральної оцінки екологічного стану підприємств авіаційного транспорту (абз. 2 п. 3 розділу 20 Постанови).

Більш детально такі заходи викладені в наказі Міністерства транспорту України від 29 квітня 2002 року № 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" [9], який спрямований на планування спеціальних екологічних заходів для кожного виду транспорту, в тому числі і для авіаційного, та лишається єдиним спеціальним прогностичним документом для авіації, незважаючи на свій тимчасовий характер.

Основними заходами подолання впливу авіації на довкілля даний План передбачає: 1) розробку методики визначення зон обмеження житлової забудови навколо аеропортів; 2) визначення зон обмеження житлової забудови навколо аеропортів, їх законодавче закріплення

та спільне планування для використання; 3) розробка проекту екологічного паспорту аеропортів; 4) розробка та впровадження екологобезпечних технологій на авіаційному транспорті; 5) забезпечення реалізації впровадження міжнародних екологічних нормативів (ІКАО, ЄС) щодо конструкції нових повітряних суден та авіаційних двигунів; 6) розробка маловідходної ресурсозберігаючої технології очистки нафтовмісних стічних вод, які утворюються при експлуатації всіх видів транспорту; 7) впровадження технологій використання альтернативних видів палива для загального і спеціального авіатранспорту підприємств авіаційного транспорту; 8) впровадження інструментальних систем контролю авіаційного шуму та шкідливих викидів в повітря; 9) проведення екологічного аудиту підприємств авіаційного транспорту. Нажаль, більшість з передбачених заходів залишаються невиконаними.

На локальному рівні питання прогнозування вирішуються аналогічно. Так, відповідно до Програми управління навколишнім середовищем на 2004–2007 роки від 14 липня 2004 року № 54-12-12 Державного підприємства "Міжнародний аеропорт "Бориспіль" [10] було передбачено, зокрема, здійснення ряду водохоронних заходів: 1) будівництво місця мийки повітряних суден з локальними очисними спорудами; 2) будівництво очисних споруд зливових стоків з біологічною та механічною очисткою; 3) будівництво очисних споруд побутових стоків. Однак, на сьогоднішній день жоден з перерахованих заходів не був реалізований.

У 2008 році з метою приведення інфраструктури авіаційного транспорту у відповідність з міжнародними вимогами, Кабінетом Міністрів України затверджена Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року, згідно із якою, одним із основних її завдань є, зокрема, підготовка нормативно-правових актів і створення сприятливих умов для будівництва, реконструкції, модернізації та подальшої експлуатації об'єктів аеропортів, об'єктів органів обслуговування повітряного руху та наземної інфраструктури відповідно до законодавства з дотриманням вимог директивних документів ІКАО, Міжнародної асоціації авіаційних перевізників (ІАТА) і Європейського Союзу,

інших міжнародних норм і правил зі збереженням регулятивної функції за державою, що також виступає одним із засобів забезпечення екологічної безпеки на цьому виді транспорту.

Таким чином інформаційно-прогностичні заходи є досить суттєвим чинником механізму забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації. Від ефективності їх виконання та дотримання спеціально уповноваженими органами державної влади, місцевого самоврядування, а також суб'єктами екологічно шкідливої діяльності залежить екологічна обстановка держави в цілому.

Враховуючи те, що стан дотримання таких вимог не лише в авіаційній галузі є доволі низьким, пропонуємо на законодавчому рівні посилити роль нагляду та контролю за дотриманням вимог екологічного законодавства України.

1. Андрейцев В.І. Екологічне право: Курс лекцій: Навч. посібник для юрид. фак. вузів. / В.І. Андрейцев. – К.: Вентурі, 1996. – 207 с. 2. Будівництво аеропорту "Бориспіль": Проект заходів по охороні навколишнього середовища // Режим доступу до документу: [http://vatas.com.ua/mp\\_06\\_ohorona.php](http://vatas.com.ua/mp_06_ohorona.php). 3. Шарапова С.В. Правове забезпечення екологічного моніторингу в Україні. // Автореферат ... канд. юрид. наук: 12.00.06. / Шарапова Світлана Володимирівна. – Х., 2002. – 19 с. 4. Малишева Н.Р., Єрофеев М. І. Проблеми організації та функціонування системи екологічного моніторингу в Україні. / Н.Р. Малишева, М.І. Єрофеев. // Правова держава. Вип. 5. – К., 1994. 5. Проект розвитку Державного підприємства "Міжнародний аеропорт "Бориспіль". Процеси екологічного менеджменту. Програма Моніторингу та Контролю за станом навколишнього природного середовища під час будівництва (термінал Д). – С. 47. 6. Экологический мониторинг Государственного предприятия "Международный аэропорт "Борисполь" // Тест Консалтинг. Справочное пособие. – Киев, 2003. 7. Ярослав Загоруй, Моніторинг зони аеропорту. Частина 1. Стан поверхневих вод // Режим доступу: <http://highway.com.ua/art.php?id=5480>; <http://highway.com.ua/art.php?id=5722>. 8. Бакай О.О. Правове забезпечення екологічного прогнозування: Автореферат ... канд. юрид. наук: 12.00.06 / Бакай Олександр Олександрович. – Х., 2002. – 19 с. 9. 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: наказ Міністерства транспорту України від 29 квітня 2002 р. № 291 // Поточний архів Міністерства транспорту та зв'язку України за 2007 рік. 10. Програма управління навколишнім середовищем в Державному підприємстві "Міжнародний аеропорт "Бориспіль" на 2004 – 2007 роки від 14 липня 2004 р. № 54-12-12.

Надійшла до редколегії 11.04.11

УДК 340.11:340.12

О. Ковальчук, канд. юрид. наук, доц., В. Хаврук

## ЗНАЧЕННЯ ІСТОРИЧНОЇ ШКОЛИ ПРАВОРОЗУМІННЯ В ЗБАГАЧЕННІ СИСТЕМИ ЦІННОСТЕЙ ПРАВА

*Наводяться погляди основоположників історичної школи права в контексті значимості права як цінності. Аналізується система цінностей права в історичній школі праворозуміння.*

*Ключові слова: внутрішня цінність, воля, етатична цінність, закон, звичаєве право, інструментальна цінність, історична школа права, культурна цінність, народний дух, національна свідомість, переконання, право, свобода, цінність.*

*Приводятся взгляды основателей исторической школы права в контексте значения права как ценности. Анализируется система ценностей права в исторической школе правопонимания.*

*Ключевые слова: внутренняя ценность, воля, этатическая ценность, закон, обычное право, инструментальная ценность, историческая школа права, культурная ценность, народный дух, национальное сознание, убеждения, право, свобода, ценность.*

*Sights of founders of historical school of the law in a context of value of the law as values are resulted. The system of values of the law at historical school of understanding of the law is analyzed.*

*Keywords: internal value, will, the state value, the law, a common law, tool value, historical school of the law, a cultural value, National spirit, national consciousness, belief, the law, freedom, value.*

Серед теорій і концепцій праворозуміння досить відомо знаходиться історична школа права, яка через свою непослідовність і незавершену обґрунтованість піддалась значній критиці вже на самому початку її існування (перша пол. XIX ст.).

Положення історичної школи права досить ґрунтовно аналізували у свій час такі російські мислителі, як Муромцев С. А. (1850-1910), Новгородцев П. І. (1866-1924), Карєєв М. І. (1850-1931). Значний вплив історична школа права здійснила на погляди таких видатних вчених Київського університету як: Неволіна К. О.

© Ковальчук О., Хаврук В., 2011