

Література

1. Директива 2003/87/ЕС Європейського парламенту та ради від 13.10.2003, яка створює схему торгівлі квотами на викиди парникових газів і вносить зміни до Директиви ради 96/61/ЕС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.neia.gov.ua>.

2. Директива 2003/87/ЕС Європейського парламенту та ради від 13.10.2003, яка створює схему торгівлі квотами на викиди парникових газів і вносить зміни до Директиви ради 96/61/ЕС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.neia.gov.ua>.

3. В Монреале прошло 9-е совещание Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aviaport.ru>.

4. Директива 2008/101/ЕС Європейського Парламенту і Ради від 19 листопада 2009 р. із внесенням поправок до Директиви 2003/87/ЕР. Таким чином, до схеми торгівлі квотами та викиди парникових газів у рамках Співтовариства включається авіація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.neia.gov.ua>.

УДК 504.75.05:656.71(043.2)

Єряшов Є. К., старший викладач,
Закревська О. Г., студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПОНЯТТЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ТА ЕКОЛОГІЧНЕ НОРМУВАННЯ В ГАЛУЗІ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ

Законом України «Про основи національної безпеки України» від 19.06.2003 р. № 964-IV (ч. 1 ст. 6) [1] серед пріоритетів національних інтересів України визначено забезпечення екологічних та техногенних безпечних умов життєдіяльності громадян і суспільства, збереження навколишнього природного середовища, а щодо цивільної авіації, можна вважати, що це є змістом забезпечення її екологічної безпеки. Крім того, на нашу думку, в галузі цивільної авіації до основних загроз національним інтересам і національній безпеці України можна віднести: загрозу використання з терористичною метою об'єктів на території України, небезпеку техногенного тероризму; значне антропогенне порушення і техногенна перевантаженість території України, зростання ризиків виникнення надзвичайних ситуацій техногенного характеру (ст. 7 зазначеного закону).

Відповідно до ч. 1 ст. 50 Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» від 25.06.1991 р. № 1264-XII [2] «екологічна

безпека – це такий стан навколишнього середовища, коли гарантується запобігання погіршення екологічної ситуації та здоров'я людини».

Водночас за основним кодифікованим актом, що регулює використання повітряного простору за допомогою повітряних суден для здійснення перевезень та інших цілей, безпека авіації визначається як стан галузі цивільної авіації, за якого ризик завдання збитків людям чи майну знижується до прийняттого рівня в результаті безперервного процесу визначення рівня небезпеки і керування ним та утримується на такому рівні або знижується далі, у тому числі й у сфері охорони навколишнього природного середовища (п. 20 ч. 1 ст. 1 Повітряного кодексу України від 19.05.2011 р. № 3393VI) [3].

Однак проблема забезпечення екологічної безпеки цивільної авіації, незважаючи на свою нормативну прогнозованість, не стає менш актуальною. Поняття екологічної безпеки цивільної авіації тісно пов'язане з конституційним правом людини на безпечне для життя і здоров'я довкілля (ст. 50 Конституції України). Водночас у законодавстві України та діяльності міжнародних організацій цій проблемі не приділено належної уваги. Не існують і не розробляються державні програми екологічної безпеки цивільної авіації, сама проблема недостатньо досліджена. Українське законодавство, як правило, не виокремлює екологічну безпеку цивільної авіації з усього комплексу проблем охорони навколишнього природного середовища.

Досліджуючи питання екологічної безпеки цивільної авіації, важливо насамперед визначити основні чинники негативного впливу цивільної авіації на навколишнє природне середовище.

До останніх щодо негативного впливу цивільної авіації на населення та навколишнє природне середовище можна віднести авіаційний шум і викиди (емісія) забруднювальних речовин (палива та продуктів його згоряння), які, поєднуючись із такими чинниками, як близьке розміщення аеропортів до населених пунктів і відносно застарілий парк повітряних суден, можуть завдавати значної шкоди здоров'ю населення.

У сфері екологічної безпеки цивільної авіації основним міжнародним документом є Додаток 16 до конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію», проте він містить лише рекомендаційні положення стосовно авіаційного шуму (розділ 3, том 1). Гранично допустимий рівень авіаційного шуму встановлено також нормами льотної придатності (НЛГС-2) та державними стандартами (ГОСТ 17228-78, ГОСТ 17229-78, ГОСТ 23023-78), прийнятими ще за часів СРСР. У 2002 р. 33-ою Асамблеєю ІКАО були затверджені нові стандарти для повітряних суден щодо рівня допустимого авіаційного шуму (розділ 4 тому 1 Додатку 16 до

Чиказької конвенції «Про міжнародну цивільну авіацію»). Однак можна прогнозувати стверджувати, що нові екологічні стандарти виявляться недостатніми через зростання обсягу авіаційних перевезень. Це пояснюється збільшенням пропускнуої спроможності аеропортів у країнах, де авіаційний транспорт найбільш розвинений і, як наслідок, збільшенням нормативів щодо авіаційного шуму й викидів шкідливих речовин, що, в свою чергу, стримує розвиток авіаційної галузі. Слід визнати, що в даному разі науково-технічний прогрес, а не право не встигає за розвитком відносин із використання повітряних суден.

Безпека цивільної авіації є складовою національної безпеки України, що визначається як захищеність життєво важливих інтересів людини і громадянина, суспільства і держави (ст. 1 Закону України «Про основи національної безпеки України»). Ця дефініція цілком узгоджується і з тими визначеннями національної безпеки, що подаються в юридичній доктрині. Адже без забезпечення безпеки цивільної авіації національна безпека як загальна мета не може бути досягнута.

Важливе значення у сфері забезпечення екологічної безпеки в галузі авіації має й екологічне нормування.

На думку В. І. Андрейцева, під екологічними нормативами доцільно розуміти такі різновиди нормативних документів, які містять якісні та кількісні показники безпечного для життя і здоров'я людей, інших живих організмів стану довкілля та визначають можливі рівні ризикованого антропогенного чи природного навантаження на нього [4, с. 47].

Відповідно до ст. 33 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» екологічні нормативи встановлюють гранично допустимі викиди та скиди в навколишнє природне середовище забруднювальних хімічних речовин, рівні допустимого шкідливого впливу на нього фізичних та біологічних факторів, проте робиться зауваження, що законодавством України можуть бути встановлені й нормативи використання природних ресурсів та інші екологічні нормативи; а у ст. 5 Закону України «Про охорону атмосферного повітря» від 16.10.1992 р. № 2707-ХІІ визначаються нормативи вмісту забруднювальних речовин у відпрацьованих газах пересувних джерел та шкідливого впливу їх фізичних факторів.

Нормативи вмісту забруднювальних речовин у відпрацьованих газах повітряних суден та нормативи їх шумового впливу на місцевості встановлюються лише вищезазначеними стандартами радянського періоду та ІКАО для кожного прототипу повітряного судна. Національне ж законодавство (ст. 56 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища», ст. 17 Закону України «Про охорону

атмосферного повітря») встановлює лише загальну заборону проектувати, виробляти та експлуатувати транспортні й інші пересувні засоби (повітряні судна) та установки, вміст забруднювальних речовин у відпрацьованих газах яких перевищує нормативи або рівні впливу фізичних факторів.

Як висновок слід наголосити на проблематичності застосування екологічних нормативів для повітряних суден, оскільки для таких засобів пересування в повітряному просторі неможливо практично виявити (а головне – проконтролювати) дотримання гранично допустимих викидів (як і скидів забруднювальних хімічних речовин) та рівень шуму авіаційних двигунів. Тому визначення викидів відбувається через встановлення вимог щодо процентного вмісту забруднювальних речовин у відпрацьованих газах повітряних суден.

Література

1. Про основи національної безпеки України: Закон України від 19 червня 2003 р. № 964-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39 – Ст. 351.

2. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 р. № 1264-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41 – Ст. 546.

3. Повітряний кодекс України від 19 травня 2011 р. № 3393 VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48-49 – Ст. 536.

4. Екологічне право: Особлива частина: [підруч. для студ. юрид. вузів і фак.]: Повний акад. курс / За ред. акад. АПрН В. І. Андрейцева. – К.: Істина, 2001. – 544 с.

УДК 349.6

Кириленко О. М., к.ю.н., доцент,

Національний юридичний університет ім. Я. Мудрого, м. Харків, Україна

Вишневський О. С., студент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ЕКОЛОГІЧНІ ПРОБЛЕМИ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ В УКРАЇНІ

Одним з інтенсивних забруднювачів довкілля є транспортна галузь. Інтенсивне зростання попиту на транспортні послуги, збільшення обсягів вантажо- та пасажироперевезень, інтенсифікація руху (людям стає властивою надзвичайна мобільність та активізація процесів автомобілізації (чисельність приватних автомобілів зросла) підвищує негативний вплив на довкілля. І ця проблема для України стає актуальною у зв'язку з підвищенням ролі України як транзитної держави.

Специфічний вплив транспорту на навколишнє середовище зумовлений тим, що внаслідок експлуатації транспортних засобів забруднюється атмосферне повітря, ґрунти, водні басейни – це впливає на клімат, здоров'я населення, екосистеми.