

## **Аналіз чинного національного та міжнародного законодавства регулювання якості атмосферного повітря в галузі цивільної авіації України**

*За результатами аналізу ситуації щодо забруднення атмосферного повітря аеропортів ЦА України та викликів проголошених Угодою про Асоціацію, директивами ЄС й рішеннями ICAO сформовано низку рекомендацій у напрямку регулювання несприятливого впливу авіаційного транспорту на якість атмосферного повітря.*

Проблема регіонального забруднення повітря аеропортів є **актуальною** для України у зв'язку із дедалі більшим наближенням житлових районів до аеропортів (зокрема для аеропортів Київ (Жуляни), Львів, Одеса, Харків, Донецьк, Запоріжжя) та зростаючою занепокоєністю населення щодо несприятливого впливу викидів (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, nvPM) авіадигунів на стан повітря та здоров'я мешканців довколишніх районів аеропорту.

**Угода про Асоціацію** включає **вирішення** зазначеного питання (Ст.137, 138) шляхом укладення Угоди між Україною та Європейським Союзом про спільний авіаційний простір (САП). Ця угода базується на принципі прийняття третьою країною всього законодавства ЄС у сфері цивільної авіації, зокрема щодо захисту навколишнього середовища. Співпраця сторін регламентується нормами щодо удосконалення національного законодавства України з метою його відповідності нормам ЄС, які чітко визначені в Додатку I до Угоди.

Значним здобутком ICAO/CAEP/11 є прийняття нового стандарту на емісію CO<sub>2</sub> [1] та подальше вдосконалення стандарту на концентрацію нЛГЧ [2], а також огляди технологій, які виконуються незалежними експертами, в частині, що стосується NO<sub>x</sub>, нЛГЧ, результати яких забезпечать розробку майбутніх природоохоронних стандартів.

На основі аналізу ситуації щодо забруднення атмосферного повітря аеропортів ЦА України та викликів проголошених Угодою про Асоціацію, директивами ЄС й рішеннями ICAO були сформовані наступні завдання для вирішення зазначеного проблеми:

- Виконати аналіз прогалін національного законодавства з питань несприятливого впливу авіації на якість атмосферного повітря;
- Надати рекомендації для обґрунтування дорожньої карти щодо модернізації нормативних документів, стандартів та методологій для забезпечення реалізації директив/програм ЄС, стандартів та рекомендацій ICAO;
- Розробити основні підходи та методи оцінки, прогнозування та регулювання забруднення атмосферного повітря при авіатранспортних процесах, використовуючи найкращі практики та рекомендації ЄС та ICAO;

•Виявити прогалини у співробітництві між аеропортами, авіакомпаніями та державіадміністрацією, спрямованого на необхідність гармонізації національного законодавства зі стандартами ЄС щодо методів, підходів, заходів та рекомендацій з контролю впливу ЦА на довкілля.

Конкретні кроки було здійсненні у сфері кліматичної політики (скорочення викидів парникових газів), а саме: ратифікація Паризької Угоди (2019), розробка національних документів –стратегія державної екологічної політики України на період до 2030 року (2019) та стратегія низьковуглецевого розвитку України до 2050 року (2017). З 1 січня 2021 року вступив в силу Закон України «Про засади моніторингу, звітності та верифікації викидів парникових газів», який спрямований на імплентацію Угоди про Асоціацію, Директиви 2003/87/ЄС, а також на виконання вимог Рамкової конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату та Паризької угоди.

З 2016 року Україна бере добровільну участь у програмі компенсації та скорочення викидів CO<sub>2</sub> від міжнародної авіації в рамках програми CORSIA (Carbon Offsetting Scheme for International Aviation). Цей глобальний секторальний ринковий захід, призначений для стабілізації рівнів емисії CO<sub>2</sub> з 2020 року шляхом впровадження наступних етапів [1,3]:

- базовий період (2019-2020): моніторинг, звітність, верифікація;
- експериментальний період (2021-2023): розрахунок компенсації викидів експлуатантами ПС за період 2020 року або ж за конкретний рік;
- перший етап (2024-2026) розрахунок для визначення вимог щодо компенсації викидів експлуатантами ПС за конкретний рік – тобто лише 1 варіант;
- другий етап (2027-2035): обов'язковий для всіх. Починаючи з 2030 року розмір емисії який підпадає компенсації, відповідний індивідуальний коефіцієнт складає не менше 20 %.

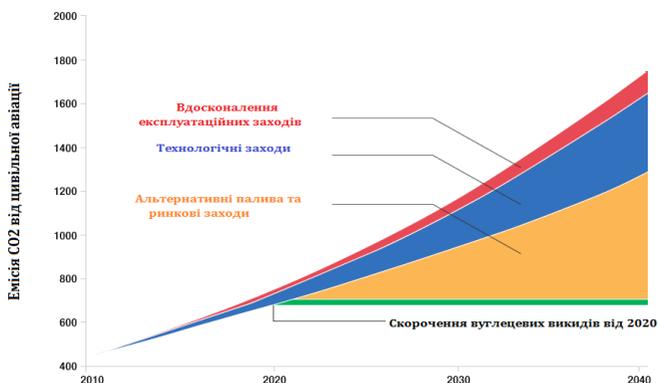


Рис.1. Система заходів щодо скорочення несприятливого впливу викидів авіаційного транспорту [4,5]

3 січня 2019 року стартував підготовчий етап з отримання точної та об'єктивної інформації щодо емісії українських експлуатантів повітряних суден від міжнародних польотів (*Моніторинг, звітність та верифікація* (MRV)). Для запуску цього ключового етапу імплементації CORSIA були розроблені АПУ «Технічні вимоги та адміністративні процедури щодо моніторингу викидів (емісії) експлуатантами цивільних повітряних суден», які затверджено ДАСУ у 2018 році. Наразі триває експериментальний (2021-2023 рр.) етап програми CORSIA, який спрямований на моніторинг та оцінку емісії від міжнародних польотів українських експлуатантів.

На основі виконаного аналізу національного та міжнародного законодавства сформовано наступні рекомендації:

✓ Створення **нормативної бази екологічного моніторингу** несприятливого впливу авіації на атмосферне повітря як на державному, так і регіональному рівнях;

✓ Розробка **нормативних документів (методик)** для оцінки забруднення атмосферного повітря в результаті викиду авіадвигуна під час експлуатації ПС у зоні аеропорту.

✓ Встановлення **діалогу** між аеропортами, авіакомпаніями та державіадміністрацією, щодо виявлення та вирішення ключових екологічних проблем з використанням найкращих практик та рекомендацій ЄС та ICAO.

Висвітлена система рекомендацій **забезпечить інструменти** для інтеграції стандартів та імплементації вимог ЄС, ICAO в національне законодавство у сфері цивільної авіації.

### Список літератури

1. Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation. Vol. III: Aeroplane CO<sub>2</sub> emissions. - Montreal: ICAO, Vol. III, 2017;
2. Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation. Vol. IV: Carbon offsetting and reduction Scheme for International Aviation (CORSIA). - Montreal: ICAO, Vol. IV, 2018;
3. ICAO Doc 9501. Environmental Technical Manual. Volume III — Procedures for the CO<sub>2</sub> Emissions Certification of Aeroplanes First Edition, 2018.
4. ICAO Circular 303. Operational opportunities to minimize fuel use and reduce emissions.
5. ICAO Circular 351. Community Engagement for Aviation Environmental Management, 2017.