

міжнародних договорів, слід приділяти більше уваги перегляду положень договорів у зв'язку зі зміною міжнародних відносин.

Література

1. Антоненко Н. Н. Роль руководящих принципов по предупреждению образования космического мусора в прогрессивном развитии международного космического права / Н. Н. Антоненко // Матеріали V Закарпатських правових читань, Ужгород, 2013.
2. Беглий О. В. Міжнародне космічне право. Навчально-методичний посібник / О. В. Беглий. – К.: НАУ, 2007. – 92 с.
3. Віденська конвенція про право міжнародних договорів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_118.
4. Гердеген М. Міжнародне право / М. Гердеген; Пер. з нім. – К.: «К.І.С.», 2011. – 516 с.
5. Господство права и правосудие переходного периода в конфликтных и постконфликтных обществах / Доклад Генерального секретаря ООН [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N04/395/31/PDF/N0439531.-pdf?OpenElement>.
6. Конвенція про міжнародну відповідальність за шкоду, завдану космічними об'єктами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_126.

УДК 341.1/8:341.232.3:502.3 (045)

Боярська З. І., к.і.н., доцент,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ПРОБЛЕМА ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА ВІД ВПЛИВУ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В МІЖНАРОДНОМУ ПРАВІ

Варто підкреслити, що Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) включила підприємства цивільної авіації до переліку забруднювачів атмосферного повітря [1], незважаючи на те, що на частку авіап перевезень доводиться поки не більше 3 % загального обсягу викидів світовою економікою в атмосферу Землі «парникових» газів – майже в 15 разів менше частки вугільної електроенергетики, найбільшого їх емітента. Проте, як зазначають європейські експерти, за темпами розширення цих викидів авіаіндустрія випереджує багато інших секторів економіки [2]. Значною подією в контексті вирішення зазначеної проблеми стала 9-я нарада Комітету з охорони навколишнього середовища від впливу авіації ІКАО, що відбулася 4-5 лютого 2013 року в Монреалі [3].

На порядку денному була зазначена, як головна, проблема розробки сертифікаційного стандарту на емісію одного з основних парникових газів діоксиду вуглецю для нових повітряних суден.

В результаті проведеної роботи, в рамках 9-го циклу САЕР вдалось досягнути значних успіхів – узгодження нових процедур сертифікації з вуглецю, що можна розглядати як черговий крок в процесі розробки практичного глобального стандарту з CO₂. Члени САЕР одноголосно підтримали застосування нового стандарту авіаційної емісії CO₂ відносно тільки нових типів повітряних суден.

На даний момент Комітет продовжує узагальнення та аналіз даних Національних планів дій зі зниження викидів парникових газів. Ця робота стане основою для розробки довготермінових цілей зі зниженню викидів парникових газів.

Необхідно підкреслити, що лідером у просуванні даного міжнародного проекту виступає Європейський Союз. З лютого 2009 р. в ЄС набула чинності Директива ЄС 2008/101/ЄС. Аналізуючи її зміст, слід відзначити два основних напрями її застосування:

Контроль над обсягом викидів та їх поступове скорочення:

Оплата частини викидів відповідно до Кіотського протоколу.

При цьому з кожної компанії, що здійснює польоти над територією ЄС протягом певного часу, будуть відраховані так звані «історичні викиди», які є точкою відліку для наступного надання лімітів авіакомпаніям.

Механізмом адаптації документу є підписання двосторонніх договорів, в яких можуть бути переглянуті обсяги викидів для авіакомпаній третіх країн.

Основним критерієм попадання у сферу дії Директиви є лише випадки, коли повітряне судно здійснює зліт чи посадку в аеропорту однієї з держав-членів ЄС і не поширюється на випадки, коли повітряне судно здійснює безперервний переліт над територією ЄС. Документ вміщує також рамкове положення про розподіл підконтрольних авіакомпаній між державами-адміністраторами. В основі розподілу, що здійснюється Єврокомісією, лежать два основні критерії:

1. Реєстрація авіакомпанії на території тієї або іншої держави-члена ЄС;
2. Здійснення найбільшої кількості викидів саме над територією даної держави [4].

Слід звернути увагу, що 20 країн відмовились виконувати дану Директиву. Що стосується України, то вона має остаточно визначити свою чітку позицію щодо зазначеного питання.

Як уявляється, з метою мінімізування втрат авіакомпаній через введення додаткових платежів, необхідно звернути увагу на заохочування розробок та впровадження нових технологій в літакобудуванні; заохочування використання біопалива; стимулювання підвищення ефективності експлуатації повітряної техніки із застосуванням ринкових механізмів.

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)

Єршов 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