

авіаційною спільнотою, що імплементуються у національну правову систему. А висновки, зроблені у ході проведення даного наукового заходу, складають теоретичну основу для практичного вирішення проблем щодо забезпечення нормативно-правового регулювання діяльності аерокосмічної галузі, а також для подальших наукових розробок.

УДК 621.135.2:621.431.75(043.2)

Водоласкова К. Ю., к.ю.н., адвокат,
провідний спеціаліст тендерно-договірного відділу,
ДП «Міжнародний аеропорт «Бориспіль», м. Київ

РЕГУЛЮВАННЯ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ВИКОРИСТАННЯ АЛЬТЕРНАТИВНОГО ПАЛИВА У АВІАЦІЇ

Однією із 17 «Глобальних цілей» або «Цілей сталого розвитку» (офіційна назва «Трансформування нашого світу: Програма сталого розвитку до 2030 року») є вжиття термінових заходів для боротьби зі зміною клімату та її впливу шляхом регулювання викидів та сприяння розвитку відновлюваної енергетики [1]. Планетарне потепління у 2016 році встановило новий рекорд – близько 1,1 градуса Цельсія відповідно до Заяви Всесвітньої метеорологічної організації (ВМО) про стан глобального клімату в 2016 році. Посушливі умови переважали на більшій частині Земної кулі, також світовий морський лід знизився до мінімуму 4,14 млн. кв. км. Рівні атмосферного двоокису вуглецю також досягли рекордного рівня. Таким чином, очевидно, що необхідні більш активні зусилля для забезпечення стійкості та обмеження небезпеки, пов'язаної зі зміною клімату та стихійними лихами [2].

Хоча авіація є відносно невеликою промисловістю, вона непропорційно впливає на кліматичну систему. Це становить від 4 до 9 відсотків від загального впливу людської діяльності на зміну клімату. Але в той час, коли існує термінова потреба у зменшенні нашого впливу на кліматичні зміни, викиди парникових газів від авіації продовжують зростати. Наприклад, з 1990 року викиди CO₂ від міжнародної авіації зросли на 83%. Авіаційна промисловість швидко розвивається частково через регуляторну та податкову політику, яка не відображає справжніх екологічних витрат на польоти. «Дешеві» тарифи можуть виявитися дорогими з точки зору зміни клімату.

Використання альтернативних видів палива, особливо біопалива, демонструє позитивні зміни у досягненні галузевих

цілей. Так, біопаливо, отримане з біомаси, зменшує викид вуглецю авіаційного палива на 80% упродовж повного життєвого циклу. Якщо комерційна авіація до 2020 року отримає 6% свого паливо з біопалива, це зменшить його загальний викид вуглецю на 5% [4].

Досягнення сталого розвитку глобальної системи цивільної авіації є концепцією Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) [5].

Під час Другої конференції ІКАО з авіації та альтернативних видів палива, яка відбулася 16 жовтня 2017 року в Мехіко (Мексика), держави-члени ІКАО домовилися про нову концепцію сталого авіаційного палива від 2050 року, яка допоможе забезпечити заміщення традиційних реактивних палив на стійкі альтернативи до 2050 року [6]. Делегати держав також підтвердили, що будь-яке подібне використання альтернативного палива повинно відповідати критеріям сталого розвитку, які в даний час розробляються цільовою групою в ІКАО, що включає держави, міжнародні організації та екологічні групи.

39-а сесія Асамблеї ІКАО підтвердила глобальні прагнення міжнародного авіаційного сектору до підвищення ефективності використання палива на 2% на рік та збереження чистих викидів вуглецю до 2020 року на тому ж рівні, що було встановлено на 37-й Асамблеї в 2010 році [7].

Альтернативне паливо для авіації (Sustainable aviation fuels – SAF) – виробляється з відходів (включаючи біогенні та не біогенні післяпобутові та промислові відходи), залишки та непродовольчі культури з земель та зменшують викиди як мінімум на 60% у порівнянні зі звичайним паливом [8].

Проте ІССА (Міжнародна коаліція зі стійкої авіації) рекомендувала державам-членам ІКАО голосувати за відмову від вказаної концепції ІКАО до 2050 року щодо використання сталого палива для авіації, запропонованої Секретаріатом ІКАО. Як запевняє ІССА, запропоновані об'ємні цілі для альтернативного використання палива у 2025, 2040 та 2050 роках були запропоновані на підставі слабкого аналізу та значно переоцінено екологічні переваги та їх потенціал [9].

Таким чином, хоча використання альтернативного палива може розглядатися як один із головних засобів для досягнення цілей стійкого розвитку авіації, проте економічні та соціальні аспекти складнощів, що можуть стати на заваді під час виготовлення та застосування альтернативного палива потребують досконалого вивчення та дослідження.

Література

1. Goal 13: Climate action. UNDP. Retrieved 28 September 2015.

2. PROGRESS OF GOAL 13 IN 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg13>
3. Facts & FIGURES. Air Transport Action Group (ATAG). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.atag.org/facts-and-figures.html>
4. Air travel and climate change [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.davidsuzuki.org/issues/climate-change/science/climate-change-basics/air-travel-and-climate-change/>
5. Vision and Mission [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/vision-and-mission.aspx>
6. ICAO Conference on sustainable alternative fuels agrees on new 2050 Vision to guide future development and deployment [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/ICAO-Conference-on-sustainable-alternative-fuels-agrees-on-new-2050-Vision-to-guide-future-development-and-deployment.aspx>
7. Doc 10075, Assembly Resolutions in Force (as of 6 October 2016), available at [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Resolutions/10075_en.pdf
8. CONFERENCE ON AVIATION AND ALTERNATIVE FUELS. Working Paper of ICAO. Agenda Item 4: Defining the ICAO vision on aviation alternative fuels and future objectives [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.icao.int/Meetings/CAAF2/Documents/CAAF.2.WP.013.4.en.pdf>
9. ICSA statement on the UN aviation agency's «2050 Vision for Sustainable Aviation Fuels» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://icsa-aviation.org/icsa-statement-on-the-un-aviation-agencys-2050-vision-for-sustainable-aviation-fuels/>

УДК 364:346(043.2)

Дума В. В., к.ю.н., доцент,
Юридичний факультет,
ПВНЗ «Міжнародний економіко-гуманітарний
університет імені академіка С. Дем'янчука», м. Рівне

СОЦІАЛЬНА ДОПОМОГА ЯК КАТЕГОРІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАКОНОДАВСТВА

Тема пільгового проїзду є однією з найбільш актуальних для української дійсності. Цей факт підтверджується наприклад тим, що тільки у 2016 році в Україні виділено майже 2 мільярди гривень на забезпечення компенсації пільгового проїзду. Отож, на нашу думку, поняття «пільга» та «соціальна допомога» нині набуває особливого звучання не лише в контексті права соціального забезпечення, але й в системі сучасного транспортного законодавства, а тому потребують переосмислення.