

административных правонарушениях. М., 1989. 12. 6. Масленников М.Я. Производство по делам об административных правонарушениях. М., 1994. 7. Рыбоохрана: Сборник нормативных актов. / Гос. ком. Рос. Федерации по рыболовству. Гл. управ. по охране и воспроизводству рыб. запасов и регулир. рыболовства (под ред. Корельского В.Ф.). М., 1989. 8. Кодекс Украины об административных правонарушениях. Х., 2001.

Надійшла до редколегії 01.11.02

О.В. Ільїна

ОКРЕМІ ПРОБЛЕМИ ОХОРОНИ ОЗОНОВОГО ШАРУ

Охорона озонового шару як одного із об'єктів правової охорони атмосферного повітря є однією із найскладніших проблем екологічної безпеки. Вона, перш за все, пов'язана з відсутністю чітких кордонів, великою різницею по висоті розташування, товщиною шару, а головне – значним і непередбаченим постійним рухом повітряних мас.

У науці та повсякденному житті відомі факти, коли сліди шкідливих викидів в атмосферу спостерігаються через незначний проміжок часу на сотні, а то й тисячі кілометрів від місця аварії. Досить аргументованим прикладом може бути підвищення радіації в країнах Західної Європи у квітні 1996 р., після трагічних подій на Чорнобильській АЕС. Радіоактивний бруд, піднятий вибухом, перенесений з повітряними масами, накрив майже всю територію Північно-Західної Європи. Тільки напрямком руху радіоактивної хмари врятував від лиха більш густонаселені райони Центральної Європи. Таких прикладів можна навести безліч.

Враховуючи ці обставини, слід розглянути фізико-хімічні і біологічні основи утворення та кругообігу кисню як основної складової озонового шару. Спробуємо змоделювати цей рух в природі. Утворюючись, атмосферний кисень піднімається вгору, поповнюючи баланс кисню в атмосфері і досягає озонового шару. Але не увесь кисень досягає до нього. Значна його частина використовується живою природою, для виробничих процесів, згорає у природних і техногенних катаклізмах, руйнується через безгосподарність, самовпевненість людей, які вважають повітря невичерпним джерелом. На жаль, це зовсім не так. За оцінкою фахівців, щорічно в навколосезонній оболонці біосфери вміст кисню зменшується на 10 млн т. і, як наслідок, товщина озонового шару теж зменшується на 2-3 відсотки щорічно.

Основні джерела поповнення кисню (рослинність та океани) вже не спроможні у повному обсязі перекрити потреби.

Таким чином, реальна дійсність потребує більш жорсткого правового регулювання охорони атмосферного повітря у частині його використання і відновлення природного стану.

Нова редакція Закону України «Про охорону атмосферного повітря» зовсім не передбачає поняття «користування», відсилаючи таким чином до Закону України «Про охорону навколишнього середовища».

Це в значній мірі спрощує користування законами екологічного напрямку, але однак дещо узагальнює поняття, притаманні виключно атмосферо-охоронному законодавству.

Відповідно до Закону України «Про охорону навколишнього середовища» атмосферне повітря, а також і озоновий шар як його складова, віднесені до природних ресурсів загальнодержавного значення, користування яким згідно з законодавством України громадянам гарантується для задоволення життєво необхідних потреб (естетичних, оздоровчих, рекреаційних, матеріальних, тощо) безоплатно.

Оскільки визначення терміна «матеріальних» у відповідному Законі України немає, тлумачити його можна в дуже широкому діапазоні. Наприклад, в Україні на цей час в сільській місцевості мешкає більше 16 млн чоловік, 80% яких проживає в приватних будинках і користується місцевим опаленням. Самі наближені розрахунки свідчать, що в грубах селян спалюється 9,6 млн т. палива (в перерахунку на тверде паливо), для підтримки горіння якого використовується десятки мільйонів тон кисню і утворюється така ж кількість забруднюючих речовин.

В реальних умовах сьогодення облік використаного кисню та об'єму викидів забруднюючих речовин в атмосферу не ведеться.

Мешканці міст, які користуються центральним опаленням за тарифами здійснюють оплату наданих послуг відповідним комунальним підприємствам, які є платниками за користування атмосферним повітрям як в частині використання кисню, так і за його забруднення. Істотно сума цих витрат пропорційно переноситься на фізичних користувачів цих послуг. Таким чином, виникає нерівність міських і сільських жителів, яка в реальному житті нівелюється особистою працею сільських жителів по підтриманню оптимальних умов проживання. Така суперечність, на думку автора, повинна розв'язуватись за рахунок юридичних осіб, що продають паливно-енергетичні ресурси, без зміни їх ціноутворення, за рахунок своїх прибутків. Це стовідсотково буде відповідати ст.38 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища».

Другий приклад, який не менш істотно впливає на збереження постійного газового складу повітря, і, як наслідок, на потужність озонового шару. Це експлуатація автотранспорту. Тільки в Харківській області в 2001 р. обсяг викидів відпрацьованих газів автомобілів складав 128,7 тис. т., або 45 відсотків від загального обсягу шкідливих викидів [1]. В цілому по Україні цей показник на 1,5 порядки вище. У двигунах автомобілів згоріло більш ніж 400 млн т. кисню. Особливу небезпеку мають продукти згорання палива в літаках і ракетах, ці викиди проходять дуже близько, а іноді безпосередньо в озоновому шарі і містять в собі озоноруйнуючі хімічні з'єднання, що входять до переліку речовин, виробництво і викиди яких обмежені Віденською конвенцією про охорону озонового шару [2].

Небезпечність відпрацьованих газів полягає в тому, що вони практично не засвоюються рослинами через вміст в їх складі великої кількості хімічних елементів і ароматичних речовин, що згубно впливають на рослини. Таким чином, ці гази мають потрійний негативний вплив: спалюють

кисень, утворюють шкідливі речовини, перешкоджають відтворенню кисню рослинами.

Існують й інші проблеми при експлуатації автотранспорту. Так, залежно від об'єму двигуна в ньому спалюється різна кількість кисню і створюється різна кількість шкідливих речовин.

Ці проблеми частково врегульовані податками на автотранспорт, сума яких залежить від об'єму двигуна та віку машини. Існують і штрафи по відшкодуванню збитків за перевищення нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах пересувних джерел.

Але кожний автомобіль експлуатується по-різному. Відомо, що за проїзд відстані в 1000 км згорає в двигуні автомобіля близько 4 тонн кисню, або річна норма потреби в ньому однієї людини. В реальному житті величини пробігу автомобілів різні, але податок сплачується тільки з розрахунку об'єму двигуна.

Врахувати пробіг кожного автомобіля в державі неможливо і тому основою для розрахунку шкідливих викидів може бути кількість використаного палива, в ціноутворення якого треба внести відшкодування збитків за використання атмосферного повітря.

На думку автора, серйозному перегляду слід піддати розрахунки відшкодування збитків за використання атмосферного повітря літаками зарубіжних країн, що перетинають державний кордон України. Як уже відзначалось, саме літаки завдають найбільшу шкоду озоновому шару. Для визначення її потрібні серйозні наукові дослідження і економічні розрахунки.

У нашій статті були висвітлені незначні, на перший погляд, проблеми правового захисту озонового шару Землі як окремого суб'єкта атмосферного повітря. Звичайно, цих проблем значно більше, і стосуються вони не тільки державного законодавства. Більшість з них потребує вирішення в міжнародних масштабах, як про це справедливо наголошується у Віденській Конвенції про охорону озонового шару від 22 березня 1985 р., у Монреальському протоколі про речовини, що руйнують озоновий шар, від 1987 р., у Рамковій Конвенції Організації Об'єднаних Націй про зміну клімату від 9 травня 1992 р., інших багатосторонніх та двосторонніх угодах, підписаних Україною.

Список літератури: 1. Статистичний звіт Харківського управління охорони навколишнього середовища за 2001 рік. Розділ 2. Ст.1. 2. Віденська Конвенція про охорону озонового шару. Відень.1985. Додаток 1. Ст.4, п. а, в.

Надійшла до редколегії 04.11.02