

*КРАСНОВА Юлія Андріївна,
кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри аграрного, земельного
та екологічного права імені академіка В.З. Янчука,
Національний університет біоресурсів
і природокористування України*

ПРАВОВА КОНВЕРГЕНЦІЯ У СФЕРІ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Розвиток науково-технічної революції у світі призвів до виникнення таких видів діяльності, які, з одного боку, забезпечують суспільні потреби у відповідних галузях, з іншого, – негативно впливають на стан навколишнього природного середовища та життя і здоров'я людей. З метою вирішення цієї проблеми світовою спільнотою запроваджено Концепцію сталого розвитку, за якою сучасні соціальні і економічні потреби людства повинні задовольнятися таким чином, щоби при цьому не спричинялась шкода природним ресурсам або життєздатності екологічних систем, від яких залежить життя нинішніх та майбутніх поколінь [1]. Тим самим людська цивілізація остаточно вступила на шлях зближення, єдності та інтеграції, що пов'язується з тенденцією до універсалізації суспільних відносин і їх регуляторів в екологічній сфері.

Універсалізація (як і процес розширення сфер і методів регулювання) все яскравіше проявляється в правовій сфері. «Зростаюча взаємозалежність і цілісність сучасного світу, поява глобальних проблем і перш за все турбота про підтримку міжнародного миру і безпеки спонукають держави приділяти все більшу увагу прогресивному розвитку і кодифікації міжнародного права» [2, с. 26].

Слід підтримати наукову позицію про те, що «роль міжнародного права змінилася в цілому: воно не тільки служить традиційною сполучною ланкою у відносинах держав на міжнародній арені, а й стало основою створення загального правового поля в територіальних межах держав» [3, с. 127]. Можна також стверджувати (при розширеному тлумаченні терміну «гармонізація»), що універсалізація сприяє «гармонізації правового регулювання в різних правових системах світу, а також діяльності безлічі держав, що дозволяє ефективно вирішувати складні глобальні питання» [4, с. 18]. Універсалізація – «це процес територіального та функціонального розширення дії міжнародно-правових регуляторів на основі принципів і методів уніфікації та гармонізації, який має на меті створення єдиного інтегрованого правового поля» [2, с. 27].

Отже, технічно в міжнародному праві процеси зближення і універсалізації реалізуються за допомогою різних методів: уніфікації, гармонізації та інтеграції законодавства різних країн світу. Цей процес досить складний, а тому включає в себе декілька етапів: 1) приведення у відповідність міжнародним вимогам національного законодавства окремих країн; 2) зближення законодавства країн з однотипною правовою системою; 3) зближення законодавства країн з різнотипною правовою системою. В теорії права такі процеси прийнято називати міжнародно-правовою конвергенцією. Її результатом має стати поява єдиного правового

простору планетарного масштабу разом з виникненням єдиної світової держави і єдиних органів його управління (так звана глобалізація права).

Однак конвергенція – це не єдиний етап глобалізації права. Глобалізація права – це результат впливу на правову сферу глобалізації як явища, що складається з ряду взаємопов'язаних елементів, якими є гармонізація права, апроксимація права та конвергенція права.

Гармонізація права – це намір, мета об'єднати, узгодити, привести до спільного розуміння нормативно-правові акти, правові інститути та практику правозастосування. *Апроксимація права* – це конкретний результат зближення правосвідомості, правотворчості і правозастосування відповідно до гармонізації як мети. *Конвергенція ж права* – це процес зближення, що протікає в певних формах, результатом якого є апроксимація права [5].

На сьогоднішній день національна правова система України активно включається у загальний процес правової конвергенції в екологічній сфері і удосконалює своє внутрішнє екологічне право, так як від внутрішнього екологічного права в значній мірі залежать цивілізоване здійснення міжнародних відносин і функціонування міжнародної системи і правопорядку в цілому. Перш за все це стосується приведення у відповідність національного екологічного законодавства до вимог екологічного законодавства ЄС в рамках наміру України стати членом європейської спільноти.

Юридичними підставами такої конвергенції виступають: Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами □ членами від 14.06.1994 р. Згідно зі статтею 51 якої Україна взяла на себе зобов'язання вживати заходів для поступового приведення національного законодавства у відповідність із законодавством Європейського Союзу у 16 пріоритетних сферах, зокрема, й у сфері «навколишнє середовище»; глава 6 «Навколишнє середовище» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014 р. та ряд національних нормативно-правових актів з цього питання, зокрема: Стратегія інтеграції України до Європейського Союзу, затвердженою Указом Президента України від 11.06.1998 р. № 615/98; Програма інтеграції України до Європейського Союзу, схвалена Указом Президента України від 14.09.2000 р. № 1072 та Закон України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18.03.2004 р.

В Угоді про асоціацію сфера охорони навколишнього середовища названо однією з пріоритетних. Статтею 360 Глави 6 «Навколишнє середовище» Частини V «Економічне і секторальне співробітництво» даної Угоди передбачено, що Сторони розвиватимуть і зміцнюватимуть співпрацю з питань охорони навколишнього природного середовища й таким чином сприятимуть реалізації довгострокових цілей сталого розвитку і зеленої економіки.

Поступове наближення законодавства України до права та політик ЄС у сфері охорони навколишнього природного середовища здійснюватиметься відповідно до Додатка ХХХ до Глави 6 «Навколишнє середовище» Угоди про асоціацію. У Додатку ХХХ визначено вимоги до імплементації окремих положень

директив і регламентів, а також відповідні часові межі. Цей Додаток охоплює 29 джерел права ЄС (директив і регламентів) у 8 секторах: 1) управління довкіллям та інтеграція екологічної політики у інші галузеві політики; 2) якість атмосферного повітря; 3) управління відходами та ресурсами; 4) якість води та управління водними ресурсами, включаючи морське середовище; 5) охорона природи; 6) промислове забруднення та техногенні загрози; 7) зміна клімату та захист озонового шару; 8) генетично модифіковані організми.

Розглянемо практику реалізації даних положень на прикладі правового забезпечення екологічної безпеки на водному транспорті.

На сьогоднішній день регулювання питання зменшення шкідливого впливу транспорту на довкілля вирішується значною кількістю міжнародно-правових документів. Так, наприклад, питання правового забезпечення екологічної безпеки на водному транспорті на міжнародному рівні в різні часи регулювалися: Міжнародною конвенцією про запобігання забруднення моря нафтою 1954 року, Міжнародною конвенцією відносно втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою 1969 року, Конвенцією про запобігання забруднення моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року, Міжнародною конвенцією про запобігання забруднення з суден 1973 року, Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі 1974 року, Конвенцією ООН з морського права 1982 року, Конвенцією про охорону Чорного моря від забруднення 1992 року; Конвенцією про запобігання забруднення морського середовища скиданням речовин із суден та літальних апаратів 1972 року; Брюссельською конвенцією про відповідальність операторів ядерних суден 1962 року; Міжнародним кодексом морського перевезення небезпечних вантажів 1965 року; Міжнародною конвенцією про створення міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 року; Конвенцією про відповідальність у сфері морського перевезення ядерних матеріалів 1971 року; Женевською конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним і внутрішнім морським транспортом 1989 року; Віденською конвенцією про відповідальність операторів транспортних терміналів 1991 року; Міжнародною конвенцією про відповідальність і компенсацію збитків у зв'язку з перевезенням морем шкідливих і небезпечних речовин 1996 року; Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за забруднення бункерним паливом від 23 березня 2001 року тощо.

Україна як член Міжнародної морської організації (ІМО) з 1994 року та в рамках Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27.06.2014 р. взяла на себе зобов'язання привести у відповідність до міжнародних та європейських вимог національне законодавство у сфері забезпечення екологічної безпеки водного транспорту.

Зокрема, конвергенція національного законодавства до законодавства ЄС з питань забезпечення екологічної безпеки водного транспорту має здійснюватись в рамках 4 сектору Додатку ХХХ до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони «Якість води та управління

водними ресурсами, включаючи морське середовище».

З цією метою Україна має імплементувати у національне законодавство, зокрема: Директиву 2008/56/ЄС від 17.06.2008 р., що встановлює межі діяльності Співтовариства у сфері політики з морського середовища (Рамкова директива про морську стратегію); Директиву 2009/15/ЄС від 23.04.2009 р. про загальні правила та стандарти для організацій, які здійснюють корабельні інспекції та огляди, а також щодо відповідної діяльності морських адміністрацій; Директиву 2009/16/ЄС від 23.04.2009 р. щодо контролю державою порту; Директиву Ради 96/98/ЄС про корабельне обладнання; Директиву 2002/84/ЄС від 05.11.2002 р. про внесення поправок до Директив про морську безпеку та попередження забруднення з кораблів тощо.

На сьогоднішній день в Україні вже діє значна кількість нормативно-правових актів, що регламентують реалізацію зазначеного завдання. До них належать: Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 р.; Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р.; Водний кодекс України від 06.04.1995 р.; Закон України «Про морські порти України» від 17 травня 2012 року; Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р.; Закони України «Про відходи» від 05.03.1998 р. та «Про поводження з радіоактивними відходами» від 30 червня 1995 року; Закон України «Про об'єкти підвищеної небезпеки» від 18 січня 2001 року; Морська доктрина України на період до 2035 року, схвалена постановою Кабінету Міністрів України від 7 жовтня 2009 року № 1307; постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 1997 року № 347 «Про затвердження Порядку складання паспортів річок і Порядку установаження берегових смуг водних шляхів та користування ними»; Розпорядження Кабінету Міністрів України від 6 травня 2009 року № 581-р «Про схвалення Стратегії розвитку суднобудування на період до 2020 року»; Указ Президента України від 6 серпня 1993 року № 298/93 «Про Національну програму суднобудування та кораблебудування в Україні»; Указ Президента України від 20 травня 2008 року № 463/2008 «Про Рішення Ради Національної безпеки і оборони України від 16 травня 2008 року «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави»; наказами:

1) *Міністерства транспорту України*: а) від 14 грудня 1998 року № 497 «Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення»; б) від 10 квітня 2001 року № 205 «Про затвердження Правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України»; в) від 30 вересня 2002 року № 695 «Про затвердження Інструкції про порядок пломбування в морських торговельних і річкових портах України судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять»; г) від 20 листопада 2003 року № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті»;

2) *Міністерства транспорту та зв'язку України*: а) від 29 травня 2006 року № 516 «Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами»; б) від 13 червня 2007 року № 491 «Про затвердження Інструкції щодо процедур прийняття та скидання водного

баласту на акваторії річкових внутрішніх водних шляхів України»; в) від 13 серпня 2007 року № 694 «Про затвердження Правил запобігання забрудненню із суден внутрішніх водних шляхів України» тощо.

Крім вищезазначених нормативно-правових актів значну роль у регулюванні питання правового забезпечення екологічної безпеки на водному транспорті відіграє нормативно-технічна документація до яких можна віднести, зокрема: ГОСТ 17.2.4.04-82 «Охрана природы. Атмосфера. Нормирование внешних шумовых характеристик судов внутреннего и прибрежного плавания»; ГОСТ 23577.1-90 «Нефтепродукты. Топлива (Класс F). Классификация. Часть 1. Категории топлив для морских двигателей»; МУ 2260-80 «Методические указания по гигиеническому контролю загрязнения морской среды»; РД 31.04.01-90 «Правила ведения работ по очистке загрязненных акваторий портов»; РД 31.06.05-85 «Методика определения выбросов пыли в атмосферу при перезагрузке сыпучих грузов»; РД 31.06.06-86 «Методика расчета выбросов вредных веществ в атмосферу в морских портах» та ін.

Що стосується правового регулювання стандартизації екологічної безпеки на водному транспорті в період незалежності України то слід зазначити, що 14 березня 1994 року між Урядом України та Урядом Російської Федерації була укладена Угода про співробітництво в галузі стандартизації, метрології та сертифікації [6], відповідно до якої Сторони Угоди домовились надавати одна одній нормативні та довідкові документи із стандартизації, метрології та сертифікації на взаємно погоджених умовах. Для ефективності таких взаємовідносин, між Державним комітетом України по стандартизації, метрології та сертифікації і Російським Морським Регістром Судноплавства була укладена додаткова угода в галузі стандартизації та сертифікації продукції суднобудування від 10 листопада 1998 року [7]. Тому, фактично з 1994 року Україна, в рамках укладеної угоди, користувалася стандартами РФ. На нашу думку, саме завдяки таким угодам на сьогоднішній день в Україні фактично майже повністю відсутнє власне нормативно-технічне регулювання галузі суднобудування.

До таких стандартів належать: ГОСТ 30574-98 «Дизели судовые, тепловозные и промышленные. Измерение выбросов вредных веществ с отработавшими газами»; ГОСТ 30575-98 «Дизели судовые, тепловозные и промышленные. Методы измерения и оценки воздушного шума»; ГОСТ Р 51249-99 «Дизели судовые, тепловозные и промышленные. Выбросы вредных веществ с отработавшими газами. Нормы и методы определения»; ГОСТ Р 51250-99 «Дизели судовые, тепловозные и промышленные. Дымность отработавших газов. Нормы и методы определения»; ГОСТ 31170-2004 «Вибрация и шум машин. Перечень вибрационных, шумовых и силовых характеристик, подлежащих заявлению и контролю при испытаниях машин, механизмов, оборудования и энергетических установок гражданских судов и средств освоения мирового океана на стендах заводов-поставщиков»; СН 2.5.2.047-96 «Уровни шума на морских судах»; СП 2.6.8.01-04 «Обеспечение радиационной безопасности портов РФ при заходе и стоянии в них атомных судов, судов атомно-технологического обслуживания и плавучих энергоблоков атомных теплоэлектростанций»; СП 2.6.1.2040-05 «Обеспечение радиационной безопасности при проектировании, строительстве,

эксплуатации и выводе из эксплуатации атомных судов»; НП-022-2000 «Общие положения обеспечения безопасности ядерных энергетических установок судов»; РД 06-15-97 «Положение о порядке выдачи разрешений на право ведения работ в области использования атомной энергии работниками предприятий судостроительной промышленности, осуществляющих строительство и ремонт судов с ядерными энергетическими установками гражданского назначения»; РД 152-011-00 «Наставление по предотвращению загрязнения внутренних водных путей при эксплуатации судов»; РД 31.3.01.01-93 «Руководство по проектированию морских портов»; Р.027-2008 «Требования к судам, перевозящим опасные грузы» та ін.

Особливу зацікавленість для нашого дослідження становлять: ПЭБ РФ – «Правила экологической безопасности для судов внутреннего водного транспорта» від 01.10.1996 р. та «Правила экологической безопасности судов» від 11.11.2002 р., затверджені Російським річним реєстром. Це технічні документи, які розкривають процедуру визначення відповідності сучасним екологічним вимогам типів морських та річкових суден.

В той-же час, Законом України «Про стандартизацію» від 05.06.2014 р. в національне законодавство України як держави-члена Світової організації торгівлі імplementовані положення Угоди СОТ про технічні бар'єри в торгівлі, зокрема Кодексу добросовісної практики з розроблення, прийняття та застосування стандартів, та впроваджені міжнародні та європейські принципи стандартизації. На цій підставі Програмою діяльності Кабінету Міністрів України, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 09.12.2014 р. № 695 та схваленою постановою Верховної Ради України від 11.12.2014 р. № 26-VIII передбачено однією з основних цілей – скасування до кінця 2015 року міждержавних стандартів (ГОСТ), розроблених до 1992 року. Та й користування нормативно-технічною документацією в межах укладених Угод між Україною та Російською Федерацією, яка на сьогодні визнана країною-агресором, видається некоректним.

Тому, з метою розв'язання такої проблеми, доцільно переглянути існуючі стандарти та технічні регламенти щодо впливу водного транспорту на довкілля та удосконалити їх шляхом конвергенції до норм ІМО, ЄС та зарубіжного досвіду.

Виконання покладених у зазначених нормативно-правових актах обов'язків щодо забезпечення екологічної безпеки на водному транспорті України покладається (в межах їх повноважень) на: 1) Міністерство інфраструктури України; 2) Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті; 3) Координаційний комітет з пошуку і рятування на морі; 4) капітана морського порту; 5) державну лоцманську службу; 6) службу регулювання руху суден; 7) морську аварійно-рятувальну службу; 8) державні підприємства, установи та організації, що провадять діяльність у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства; 9) державні підприємства, що провадять діяльність у сфері організації морського зв'язку та телекомунікації, річкової інформаційної системи; 10) державні підприємства, що обслуговують судноплавні морські та річкові шляхи; 11) державні класифікаційні товариства; 12) державні галузеві проектно-конструкторські та

науково-дослідні установи; 13) державні підприємства, установи та організації, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства.

Створена система управління має забезпечувати: зниження рівня ризику виникнення обставин, що зумовлюють аварії у сфері судноплавства; захист життя, здоров'я і прав людини, збереження майна під час судноплавства; забезпечення екологічної безпеки судноплавства та запобігання шкідливому впливу судноплавства на навколишнє природне середовище; вирішення питань техногенної безпеки, цивільної оборони і захисту населення та територій від надзвичайних ситуацій техногенного і природного характеру; визначення повноважень суб'єктів системи, умов та порядку їх взаємодії на всіх рівнях управління; додержання суб'єктами системи управління міжнародних стандартів з безпеки судноплавства; нормативно-правове і нормативно-технічне забезпечення судноплавства; стимулювання безпечного судноплавства і т. ін.

Список використаних джерел:

1. Наше общее будущее. Доклад Международной комиссии по окружающей среде и развитию (МКОСР). М.: Прогресс, 1989.
2. Безбородов Ю.С. Универсализация и локализация международно-правового регулирования в условиях глобализации. // Рос. юрид. журн. – 2013. - № 3. - С. 26 - 30.
3. Марочкин С.Ю. Международное право: 60 лет после создания ООН // Журн. рос. права. - 2006. - № 3. - С. 124-128.
4. Беляев С.В. Универсализация международно-правовых норм как перспективное направление развития международного права в условиях мировой интеграции // Электрон. прил. к «Рос. юрид. журн.» – 2012. - № 4. - С. 16-20.
5. Markova-Murashova S.A. Practical value of categories harmonization, approximation and Convergence on an example of modern private law // 10th International Scientific Conference “European Applied Sciences: modern approaches in scientific researches: Papers of the 10th International Scientific Conference. June 5, 2014, Stuttgart, Germany.
6. Угода між Урядом України та Урядом Російської Федерації про співробітництво в галузі стандартизації, метрології та сертифікації від 14 березня 1994 року // Офіційний вісник України. – 2006. - № 47. – Ст. 3165.
7. Угода про співробітництво між Державним комітетом України по стандартизації, метрології та сертифікації і Російським Морським Регістром Судноплавства в галузі стандартизації та сертифікації продукції суднобудування від 10 листопада 1998 року // Офіційний вісник України. – 2004. - № 17. – Ст. 1251.