

бути використано зловмисниками. Перш за все, зазначене стосується закупівлі у разі нагальної потреби у здійсненні закупівлі у зв'язку з виникненням особливих економічних чи соціальних обставин, які унеможливають дотримання замовниками строків для проведення процедур конкурсних торгів. Адже нагальною потребою, наприклад, може бути підготовка до святкування професійного свята.

З огляду на зазначене можна дійти висновку, що прийнята Верховною Радою України Антикорупційна стратегія є відправною точкою у реформуванні національного законодавства щодо запобігання та протидії корупції у сфері державних закупівель, однак реалізація її завдань неможлива без виділення конкретних напрямків такої реалізації.

Визначені нами напрямки реалізації антикорупційної стратегії щодо запобігання корупції у сфері державних закупівель не претендують на досконалість, але вони можуть бути використані для подальшого вивчення розглянутого питання.

#### **Список використаних джерел:**

1. Дорожня карта для термінових макроекономічних та структурних реформ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/eca/ukraine/ua-focus-april-2014-uk.pdf>.
2. У четвер, 10 квітня 2014 року, відбулися пленарні засідання Верховної Ради України сьомого скликання [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://portal.rada.gov.ua/news/Novyny/Plenarni\\_zasidannya/91335.html](http://portal.rada.gov.ua/news/Novyny/Plenarni_zasidannya/91335.html).
3. Белкін Л. М. Актуальні проблеми удосконалення законодавства України про державні закупівлі в контексті зниження корупційної складової при їх здійсненні / Л. М. Белкін // Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика). – 2012. – № 1. – С. 81–92.
4. Дараган В. В. Боротьба з корупцією у сфері державних закупівель як передумова стабілізації економіки України / В. В. Дараган // Актуальні питання протидії корупції: стан, проблеми та перспективи на майбутнє : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 17 жовт. 2014 р.). – Дніпропетровськ : Дніпроп. держ. ун-т внутр. справ, 2014. – С. 78–80.
5. Про засади державної антикорупційної політики в Україні (Антикорупційна стратегія) на 2014-2017 роки: Закон України від 14.10.2014 № 1699-VII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1699-18/conv>.
6. Дараган В. В. К вопросу о профилактических мерах предупреждения коррупции в сфере государственных закупок на региональном уровне в Украине / В. В. Дараган // Актуальные проблемы криминологического исследования региональной преступности: материалы Междунар. науч.-практ. конф. – Баку : Полицейская Академия МВД Азербайджанской Республики, 2014. – С. 238–242.
7. Дараган В. В. Деякі питання впровадження міжвідомчого плану заходів по протидії злочинам і іншим правопорушенням у сфері державних закупівель в Україні / В. В. Дараган // Teoretyczne i praktyczne innowacje w nauce: materiały Międzynarodowej Naukowo-Praktycznej Konferencji 28 maja 2012 – 30 maja 2012 roku. – Część 3. – Gdańsk, 2012. – Str. 186–187.
8. Дараган В. В. Корупційні ризики закону України «Про здійснення державних закупівель» та шляхи їх подолання / В. В. Дараган // Теорія і практика правознавства. – 2014. – № 2 (6) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://nauka.jur-academy.kharkov.ua/download/el\\_zbirnik/2.2014/9.pdf](http://nauka.jur-academy.kharkov.ua/download/el_zbirnik/2.2014/9.pdf).

*\* Дараган Валерій Валерійович – кандидат юридичних наук, старший викладач кафедри оперативно-розшукової діяльності та спеціальної техніки факультету підготовки фахівців для підрозділів кримінальної міліції Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ.*

### **Міжнародне право**

**УДК 341.29**

**Ігор Міронюк \***

#### **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ НОРМ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА У СФЕРІ ТРАНЗИТУ ЕНЕРГОНОСІЇВ ТРУБОПРОВІДНИМ ТРАНСПОРТОМ**

*У статті досліджуються міжнародно-правові аспекти становлення та розвитку норм міжнародного права в сфері транзиту енергоносіїв по трубопроводах. Зокрема, аналізуються основні джерела міжнародно-правового регулювання в сфері транспортування енергоносіїв.*

*Ключові слова: міжнародний трубопровід, міжнародно-правове регулювання, уніфікований міжнародно-правовий режим та ін.*

**Миронюк І. Н. *Международно-правовые аспекты становления и развития норм международного права в сфере транзита энергоносителей трубопроводным транспортом.***

*В статье исследуются международно-правовые аспекты становления и развития норм международного права в сфере транзита энергоносителей по трубопроводам. В частности, анализируются основные источники международного правового регулирования в сфере транспортирования энергоносителей.*

*Ключевые слова: международный магистральный трубопровод, международно-правовое регулирование, унифицированный международно-правовой режим и др.*

**Mironyuk I. M. *International and Legal Aspects of Formation and Development of the Norms of International Law in the Sphere of Transit of Energy Products by Pipeline Transport.***

*International and legal aspects of formation and development of the norms of international law in the sphere of transit of energy products by pipeline transport are examined. In particular, the main sources of international and legal regulation of the sphere of transportation of energy products.*

*Keywords: international main pipeline, international and legal regulation, unified international and legal regime etc.*

Одним з найпоширеніших та надійних способів транспортування енергоносіїв, беззаперечно, є трубопровідний транспорт. Питання міжнародно-правового регулювання відносини у сфері основних видів транспорту, а саме автомобільного, залізничного, морського, повітряного та річкового, неодноразово були і є предметом розгляду у вітчизняній та зарубіжній міжнародно-правовій науці. Проте, актуальним й малодослідженим нині залишається питання щодо міжнародно-правового регулювання будівництва та експлуатації трубопровідного транспорту. Актуальність вищезазначеної проблеми обумовлена, на нашу думку, підвищенням затребуваності вуглеводневої сировини у світі, розширенням мережі магістральних трубопроводів і збільшенням кількості експортних маршрутів з його транспортування, неврегульованістю водночас окремих питань експлуатації трубопровідного транспорту, як у міжнародному, так й внутрішньодержавному праві. Окрім того, становлення України як правової демократичної держави з ринковою економікою наразі супроводжується нерозвиненістю та невідповідністю стану нафтогазової галузі європейським вимогам, недосконалістю нормативно-правового регулювання її функціонування, недостатністю забезпечення держави енергоносіями в силу політичних, економічних та інших умов, що склались сьогодні між Україною та Російською Федерацією, високим рівнем спрацювання і старіння основних фондів галузі, а також відсутністю чіткої державної енергетичної політики. Україну позиціонують як важливого транзитера енергетичних ресурсів, яка володіє розвинутою транспортною інфраструктурою. Наразі регулювання транзитних потоків енергоносіїв територією України відбувається на основі засад та принципів, визначених національним законодавством та міжнародними зобов'язаннями за меморандумами, конвенціями, міждержавними домовленостями [1].

Як слушно відзначає вітчизняний фахівець К. Ю. Деделюк, «безперебійне функціонування та взаємовигідне використання транзитної інфраструктури можливе за умови правового врегулювання процесу передачі нафти й газу трубопроводами, що здійснюється як на національному, так й на регіональному та міжнародному рівнях» [1]. Отже, виходячи з того, що повне забезпечення України природним газом власного видобутку в принципі неможливе, особливого значення набуває використання нашою країною можливостей транзитної держави для підтримання енергетичної стабільності, що вказує на необхідність забезпечення надійного функціонування магістральних нафто-, газопроводів та всієї системи магістральних трубопроводів в цілому. Слід мати на увазі, що від виконання Україною своїх транзитних зобов'язань щодо газу та нафти у європейські країни залежить, насамперед, її репутація на міжнародному рівні.

Ще понад тридцять років тому радянські вчені І. Г. Ларін та Є. М. Владимиров констатували, що «правова література обходить мовчанням назрілі питання правового регулювання такого перспективного виду транспорту, як трубопровідний» [2, с. 5]. На жаль, ця картина практично не змінилась й понині. Між тим, трубопровідний транспорт являє собою один із найбільш значимих та таких, що динамічно розвивається, вид транспорту. Можна назвати лише декілька досліджень з транспортного права, в яких тієї чи іншою мірою, зачіпаються питання щодо правового регулювання трубопровідного транспорту [3, с. 1]. Разом з тим, не можна не відзначити вагомий внесок у процес становлення та розвитку науки і галузі трубопровідного права такого авторитетного вченого в даній сфері, як А. І. Перчика, який у 2002 році опублікував монографію «Трубопроводное право» [4], у якій вперше комплексно та ґрунтовно висвітлюються головні аспекти

організаційно-правової діяльності магістрального трубопровідного транспорту (далі – МТТ) нафти, газу та нафтопродуктів. У вітчизняній міжнародно-правовій науці серед науковців, які досліджують міжнародно-правові аспекти регулювання трубопровідного транспорту, зокрема, в аспекті транзиту енергоносіїв, слід назвати наукові праці О. М. Котенко, яка у 2014 році захистила кандидатське дослідження на тему: «Міжнародно-правове регулювання трубопровідного транзиту енергоносіїв» [5], а також Л. Д. Руденко, яка досліджує актуальні проблеми управління діяльністю підприємств МТТ [6] та інші.

Виходячи з вищевикладеного, метою статті є здійснити комплексний аналіз становлення та розвитку норм міжнародного права в сфері транспортування нафти по магістральних трубопроводах та визначити тенденції подальшого розвитку міжнародно-правового регулювання в зазначеній сфері міжнародних правовідносин. Отже, проаналізуємо основні джерела правового регулювання у сфері транспортування енергоносіїв по магістральних трубопроводах в історичному та міжнародно-правовому контекстах.

Як справедливо відзначається в міжнародно-правовій літературі, для забезпечення безперервного та надійного функціонування міжнародних транзитних маршрутів необхідне формування відповідної міжнародно-правової бази не тільки на двосторонній, але й на багатосторонній основі [7, с. 17]. У свою чергу, міжнародно-правове регулювання транзиту енергоносіїв розпочалося ще у 1920-х роках ХХ століття, коли були підписані перші міжнародні угоди щодо свободи транзиту. Так, першою універсальною угодою з питань транзиту, яка послугувала основою для прийняття низки наступних документів, є Барселонська конвенція про свободу транзиту 1921 р. [8] (далі – Барселонська конвенція). Показовим є те, що ця конвенція є першим міжнародним договором універсального характеру, що присвячена правовому регулюванню, власне, транзиту товарів, адже до прийняття цієї конвенції питання міжнародного транзиту регулювалися угодами, що укладались щодо кожної конкретної ситуації.

Барселонська конвенція встановлювала принципи полегшення надання транзитних послуг, які не передбачають обов'язкового використання транзитної ренти, натомість впроваджувала право на помірні економічні збори [9]. Слід підкреслити те, що Конвенція не містила зобов'язань щодо створення та розбудови нових інфраструктурних транспортних мереж. Барселонську конвенцію підписали 42 держави та деякі з них її ратифікували. Наразі Барселонська конвенція, як відзначається в міжнародно-правовій літературі, є частиною нормативної бази ООН [10, с. 151]. Слід мати на увазі, що відповідно до норм чинного міжнародного права, енергоносії є товаром, а отже вони підпадають під сферу дії різних угод про свободу торгівлі, до яких належить в тому числі й Барселонська конвенція про свободу транзиту та наступні універсальні угоди, що безпосередньо або побічно регулюють питання транзиту товарів. Особливістю Барселонської конвенції є те, що її сфера дії розповсюджується на ситуації, коли товари, що походять з однієї держави, перевозяться з цієї держави через територію іншої у третю державу. При цьому договірні держави мають право вживати всіх необхідних заходів для забезпечення того, щоб товари і послуги дійсно знаходилися в транзиті, тобто, щоб в процесі транспортування по транзитній території не здійснювалися будь-які дії з вантажем, що перевозиться [11, с. 437–456].

Із наведеного випливає висновок про те, що класичним прикладом транзиту є ситуація, коли в ньому беруть участь три договірні сторони, а саме: держава відправлення, безпосередньо держава транзиту і держава призначення. Однак договірних сторін може бути всього дві, або навпаки, – більше трьох. За великим рахунком, це не має принципового значення, оскільки проблема полягає лише в тому, що з кожною транзитною державою доведеться укласти відповідну угоду на прийнятних для неї умовах і відповідно до принципу територіального суверенітету. Згідно з преамбулою Барселонської конвенції, держави-учасниці мають намір «проголосити право вільного транзиту і здійснювати регулювання такого транзиту в якості одного з кращих способів розвитку співробітництва між державами». Однак, як випливає зі змісту статті 6 Статуту до Барселонської конвенції, 1921 р., це положення не розглядалось як норма загального міжнародного права, яке б застосовувалось й до держав, які не є учасниками Барселонської конвенції. Дійсно, за змістом статті 6 Статуту, держави-учасниці не зобов'язані надавати вільний транзит будь-якій третій державі.

Крім того, Барселонська конвенція (стаття 7 (1)) закріплює принцип рівності, або недискримінації, що став згодом одним з фундаментальних принципів міжнародного транзиту та знайшов закріплення у всіх наступних універсальних угодах з цього питання. Відповідно до статті Статуту, держави-учасниці зобов'язані сприяти вільному транзиті по залізничних і водних шляхах, що є зручним для міжнародного транзиту. Вони мають право вжити заходів для забезпечення безпеки шляхів, засобів сполучення та інших своїх інтересів, що стосуються транзиту. При цьому держава має право встановлювати розумні правила транзиту. Як наслідок цього, в транзиті може бути відмовлено з причин загрози здоров'ю населення або його безпеки, а також життєвим інтересам держави та/або під час війни (ст.ст. 7–8 Статуту). Проте, будь-які вилучення з принципу свободи транзиту повинні встановлюватися на якомога коротший термін. Можна стверджувати, що більшість конвенцій в цій галузі дійсно виходять з того принципу, що угода з транзиту не повинна завдавати яких-небудь збитків державі транзиту. Таким чином, можна дійти висновку про те, що проблема знаходження балансу між

свободою транзиту і суверенітетом держави чітко відображена в Барселонській конвенції щодо транзиту за допомогою, з одного боку, закріплення умови недискримінації та, з іншого боку, через положення про те, що в транзиті може бути відмовлено з міркувань безпеки. Отже, Барселонська конвенція про свободу транзиту 1921 р. заклала підґрунтя системи та проголосила основні принципи правового регулювання транзиту – принципи недискримінаційного доступу та державного регулювання тарифів на перекачку продукції.

Згодом, у 1947 р. Генеральна Угода по тарифах і торгівлі (далі – ГАТТ), розвиваючи положення Барселонської конвенції, впровадила норму про застосування, зокрема, щодо транзиту нафти та газу по магістральних трубопроводах, режиму найбільшого сприяння та звільнення продукції, що перекачується, від мита [4, с.195]. Наступним міжнародно-правовим актом, що лежить в основі сучасного розуміння транзиту енергоносіїв у його міжнародно-правовому аспекті, є Європейська Енергетична Хартія, 1991 р. (далі – ЄЕХ), Договір до неї 1994 р. та Протокол з транзиту до ЄЕХ (далі – Протокол до ЄЕХ) [12, с. 187]. Основною метою прийняття ЄЕХ є формування сприятливих умов для взаємовигідного співробітництва в галузі енергетики. Так, в документі містяться принципи, які мають стати фундаментом міжнародного співробітництва в енергетичному секторі на підставі спільної зацікавленості у надійному енергозбереженні та стійкому економічному розвитку. Відповідно до ЄЕХ, держави-учасниці прагнуть на прийнятній з економічної точки зору основі підвищити надійність енергозбереження та максимально забезпечити ефективність виробництва, перетворення, транспортування, розподілення та використання енергії з тим, щоб підвищити рівень безпеки та звести до мінімуму проблеми щодо забруднення навколишнього середовища [13, с. 363–366].

У рамках державного суверенітету та суверенних прав на енергетичні ресурси та в контексті політичного та економічного співробітництва, держави зобов'язуються сприяти розвитку ефективного енергетичного ринку у всій Європі та кращому функціонуванню глобального ринку на підставі принципу недискримінації, враховуючи належним чином занепокоєність у сфері охорони навколишнього середовища.

Разом із тим слід мати на увазі, що ЄЕХ відноситься до джерел так званого міжнародного «м'якого» права, адже являє собою «декларацію про наміри» та має здебільшого політичний, а не юридичний характер. Натомість, зазначені у ній поняття та принципи енергетичного співробітництва стали підґрунтям для розробки та схвалення Договору до Енергетичної хартії, 1994 р. (далі – ДЕХ), стороною якого є й Україна [14]. ДЕХ є договірним джерелом міжнародного права і містить зобов'язуючі положення для держав-учасниць. Наразі Договір ратифіковано більшістю держав-членів ЄС й став частиною їхнього національного законодавства. Відзначимо, що ратифікація завершена тільки в державах-імпортерах енергоносіїв [7, с. 8]. Цей договір було розроблено з метою сприяння енергетичній безпеці шляхом функціонування більш відкритих та конкурентних енергетичних ринків з урахуванням принципів сталого розвитку, а також суверенітету над енергетичними ресурсами. Договір регламентує наступні сфери міжнародних правовідносин у галузі транзиту енергоносіїв [15, с. 559–596]:

1. захист іноземних інвестицій на основі поширення національного режиму або режиму найбільшого сприяння (залежно від того, який із них є найбільш прийнятним) та захист від основних некомерційних ризиків;

2. недискримінаційні умови торгівлі енергетичними матеріалами, продуктами та пов'язаними з енергетикою обладнанням на основі правил СОТ, свобода транзиту енергії трубопроводами, електромережею та з використанням інших засобів транспортування;

3. вирішення спорів між державами – учасницями та у випадку інвестиційної діяльності – між інвесторами та приймаючою стороною;

4. сприяння підвищенню енергоефективності та намагання мінімізувати вплив виробництва та використання енергії на навколишнє середовище.

Відзначимо, що діючі положення ДЕХ в контексті транзиту енергоносіїв мають, щонайменше, дві особливості. По-перше, вони спрямовані на сумлінне дотримання принципу рівності, або недискримінації, закріплюючи зобов'язання держав-учасниць застосовувати щодо транзиту та пов'язаних з ним інвестицій особливий режим, що являє собою синтез відразу двох – режиму найбільшого сприяння та національного режиму. По-друге, норми ДЕХ відзначаються особливою екологічною спрямованістю, як у частині транзиту, так й у частині інших комерційних операцій з енергоносіями.

Оскільки вищезазначені питання є вкрай важливими для забезпечення колективної енергетичної безпеки держав-учасниць, до Договору було прийнято Протокол з транзиту, головна мета якого є розробка режиму загально визначених принципів, що охоплюють транзитні потоки енергетичних ресурсів, які перетинають щонайменше два національних кордони та створення чіткого і дієвого механізму вирішення транзитних спорів між державами-учасницями. Дія Протоколу з транзиту до ДЕХ обмежується питаннями транзиту нафти, газу та електроенергії. Так, відповідно до статті 7 Протоколу до ДЕХ, кожна держава-учасниця вживає необхідних заходів «...для полегшення транзиту енергетичних матеріалів та продуктів для виконання принципу свободи транзиту незалежно від країни їх походження, призначення та без використання будь-яких дискримінаційних

тарифів, обмежень, зборів, затримок ...» [16]. Крім того, сторони цього Протоколу беруть на себе зобов'язання сприяти міжнародному співробітництву у таких важливих сферах як: модернізація споруд для транспортування енергії, необхідних для транзиту енергетичних матеріалів та продуктів; розробка та експлуатація споруд для транспортування енергії, що обслуговують території більш ніж однієї країни – учасниці; вживання заходів з ліквідації наслідків збоїв у постачанні енергетичних матеріалів та продуктів; сприяння об'єднанню споруд для транспортування енергії [1]. У перспективі, положення Протоколу з транзиту мають бути розширені з метою створення дієвих механізмів створення довгострокових транзитних домовленостей поряд із угодами про постачання енергетичних ресурсів [1].

Наразі міжнародний транзит енергоносіїв являє собою найважливіший елемент системи універсальної та регіональної енергетичної безпеки. Пов'язані з ним проблеми широко обговорюються на найвищому рівні і їх актуальність не вщухає вже протягом багатьох років. У цьому зв'язку слід констатувати, що нині міжнародно-правова база транзиту енергоносіїв, перш за все, Договір до Енергетичної Хартії 1994 р., з урахуванням комплексного та динамічно мінливого характеру проблем енергетичного співробітництва потребує доопрацювань та доповнень, особливо враховуючи багатосторонній характер більшості транзитних маршрутів.

На думку деяких експертів ЄС та України в галузі транспортування енергоносіїв, ДЕХ не є ідеальним документом з юридичної точки зору, оскільки містить низку незрозумілих положень, які потенційно можуть спричинити несприятливий вплив на енергетичний сектор, а тому існує потреба його сучасної інтерпретації та тлумачення. Так, в ДЕХ відсутні механізми забезпечення виконання державами-учасницями взятих на себе зобов'язань, швидкого та ефективного багатостороннього попередження та розв'язання надзвичайних ситуацій в енергетиці, швидких та ефективних санкцій у випадку порушення положень ДЕХ. На нашу думку, відсутність в ДЕХ положень, що регулює порядок подолання кризових ситуацій, перш за все, в сфері транзиту енергоносіїв, є його головною правовою прогалиною.

Так, наприклад, деякі фахівці [17] вважають, що існує декілька варіантів в частині розвитку організаційно-правових аспектів підвищення надійності міжнародного транзиту енергоносіїв. Перш за все, це використання можливостей, закладених в ДЕХ, а також Протоколу з транзиту до ДЕХ. Крім того, існують можливості формування нового багатостороннього міжнародно-правового механізму для врегулювання проблем міжнародного енергетичного транзиту на основі статті V ГАТТ «Свобода транзиту», яка визначає загальні правила свободи міжнародного транзиту. Більше того, в сучасному міжнародному транзиті енергоносіїв нерідко застосовуються двосторонні угоди між державами. Вбачається, що нині, зокрема, для України, було б корисно продовжувати та розвивати таку практику та ширше використовувати закладені в ДЕХ і системі ГАТТ/СОТ механізми, враховуючи вкрай напружені та складні взаємовідносини з Російською Федерацією. Як відзначається в Енергетичній Стратегії розвитку України на період до 030 р. [18] (далі – Енергетична стратегія), стратегічними напрямками діяльності в рамках розвитку нафтотранспортного потенціалу нашої держави є поглиблення співпраці в цій сфері з: 1. Європейським Союзом, в тому числі щодо підтримки інфраструктурних проєктів в енергетичній сфері в рамках відповідних механізмів та програм ЄС, а також європейських регіональних ініціатив; Міжнародними фінансовими організаціями щодо залучення ресурсів на міжнародних ринках капіталу для інвестицій у розвиток національного нафтотранспортного потенціалу; 3. З існуючими та потенційними учасниками проєкту Євразійського нафтотранспортного коридору (далі – ЄАНТК), а також іншими зацікавленими сторонами щодо розширення та інституалізації міждержавної взаємодії в рамках проєкту ЄАНТК на дво- та багатосторонньому рівні на основі відповідних міжурядових угод, розгортання співпраці на рівні компаній.

Проте, реалізація закладених у Енергетичній Стратегії пріоритетних завдань та напрямів щодо забезпечення захисту енергетичної інфраструктури в цілому, актуалізуються, на жаль, для України ще й російською агресією у 014 р., зокрема: загрозою здійснення терористичних актів на об'єктах ядерної енергетики України (затримання 15 травня 014 р. групи озброєних осіб у районі Запорізької АЕС) [19]; здійсненням диверсійних актів на газотранспортних об'єктах (17 травня 014 р., коли невідомі з вогнепальною зброєю захопили Краматорське лінійно-виробниче управління магістральних газопроводів «Донбастрансгазу» [20]; вибухами на наземному магістральному газопроводі високого тиску «Богородчани-Долина» в Івано-Франківській області [21]; незаконним перепідпорядкуванням (захопленням) об'єктів паливно-енергетичного комплексу (всієї енергетичної інфраструктури на півострові Крим та на шельфі Чорного моря) [22]; захопленням 15 березня 014 р. газорозподільної станції у Херсонській області підрозділом російської армії [23].

Видається, що вищезазначені обставини вимагають істотного перегляду політики України щодо захисту важливих енергетичних об'єктів (критичної енергетичної інфраструктури) та відображення відповідних пріоритетів у вітчизняному законодавстві [24].

Таким чином, аналіз міжнародно-правових актів, насамперед, ДЕХ, засвідчив, що вони, в більшій мірі враховують інтереси держав-імпортерів енергоносіїв. З урахуванням вже існуючого міжнародно-правового

досвіду, на нашу думку, доцільно розробити в перспективі регіональну, а в подальшому й універсальну конвенцію рамкового характеру з питань будівництва та експлуатації систем трубопровідного транспорту. У такому документі слід було б встановити нормативно окреслені межі обов'язків зацікавлених держав-експортерів енергоносіїв, держав – транзитерів та споживачів енергоресурсів. В такому документі також варто акцентувати увагу на регламентації питання взаємодії принципів суверенітету та свободи транзиту, інвестицій, податків, гарантій та обов'язків у сфері технічного обслуговування, екології, безпеки, забезпечення умов реалізації конкретних контрактів, сприяння їх реалізації, а також питання відповідальності за невиконання та інші положення. Вбачається, що існує доцільність застосування уніфікованого міжнародно-правового режиму для держав та інших суб'єктів відносин у сфері трубопровідного транспорту, який передбачає міжнародно-правове регулювання різних аспектів будівництва та експлуатації систем трубопровідного транспорту, що забезпечує одноманітне застосування принципів й норм, та слугуватиме своєрідним механізмом подолання юридичних перепон та бар'єрів, які виникають при проходженні трубопроводів по територіях декількох держав.

Отже, подальше удосконалення міжнародно-правової бази з питань регулювання транзиту енергоносіїв, на нашу думку, має забезпечити стабільне та ефективне постачання нафти та газу у довгостроковій перспективі за умови врахування балансу інтересів держав-постачальників, транзитерів та споживачів.

#### **Список використаних джерел:**

1. Деделюк К. Ю. Особливості регулювання транзиту енергоносіїв / К. Ю. Деделюк // Актуальні проблеми міжнародних відносин та зовнішньої політики країн світу. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції. 9 жовтня 2013 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://integrationconference2011.wordpress.com/2013/10/09/>
2. Владимиров Е. Н. Правовые вопросы эксплуатации трубопроводного транспорта / Владимиров Е. Н., Ларин И. Г. // Хозяйство и право. – 1979. – № 8. – С. 5.
3. Новиков В. М. Основы транспортного права. / Новиков В. М., Иваницкий Н. М. – Учебник для вузов. – М. : Транспорт, 1997. – 245 с.
4. Перчик А. И. Трубопроводное право : учебное издание /А. И. Перчик. – М. : Нефть и газ, 2002. – 368 с.
5. Котенко О. М. Міжнародно-правове регулювання трубопровідного транзиту енергоносіїв: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 / Котенко Олена Миколаївна; Нац. акад. наук України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького. – К., 2014. – 21 с.
6. Руденко Л. Д. Управління діяльністю підприємств магістрального трубопровідного транспорту / Л. Д. Руденко // Форум права. – 2011. – № 2. – С. 796–802. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/FP/2011-2/11rldmtt.pdf>
7. Юджин Ли. Международно-правовые подходы к урегулированию проблем транзита энергоносителей по проекту поставок газа из России в Республику Корею / Ли Юджин. – диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук: 12.00.10. – М., 2012. – 160 с.
8. Convention and Statute on Freedom of Transit, Barcelona, 1921-7 League of Nations Treaty Series, 11.
9. Freedom of Transit / UNCTAD Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://r0.unctad.org/ttl/technical-notes/TN08\\_FreedomofTransit.pdf](http://r0.unctad.org/ttl/technical-notes/TN08_FreedomofTransit.pdf)
10. Телегина Е. А. Международный транзит энергоносителей в системе энергетической безопасности государства: принципы организации и регулирования / Е. А. Телегина. – М. : Энергоатомиздат, 2001. – 88 с.
11. Роггенкамп М. М. Транзит энергоресурсов для сетей: европейский опыт / М. М. Роггенкамп // Договор к Энергетической Хартии: путь к инвестициям и торговле для Востока и Запада. – М. : Международные отношения, 2002. – 632 с.
12. Действующее международное право: Сборник документов / Под ред. Ю. М. Колосова, Э. С. Кривичковой. – М., 1996. – 420 с.
13. Карро Д. Международное экономическое право / Карро Д., Жюйар К. – М., 2001. – 425 с.
14. Про ратифікацію Договору до Енергетичної Хартії та Протоколу до Енергетичної Хартії з питань енергетичної ефективності і суміжних екологічних аспектів: Закон України від 6.02.1998 р. // Відомості Верховної Ради України. – № 26. – Ст. 150.
15. Azaria D. Energy Transit under the Energy Charter Treaty and the General Agreement on Tariffs and Trade / D. Azaria // Journal of Energy & Natural Resources Law. – 2009. – № 4. – P. 559–596.
16. Final act of the Energy Charter conference with respect to the Energy Charter Protocol on Transit. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.encharter.org/fileadmin/user\\_upload/document/CC251.pdf](http://www.encharter.org/fileadmin/user_upload/document/CC251.pdf)
17. Жизнин С. 3. Уроки январского противостояния. Проблемы международного транзита и энергетическая безопасность / С. 3. Жизнин // Независимая газета. – 2009. – 11 февраля.

18. Про схвалення Енергетичної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ від 15.03.2006 р. № 145-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/145-2006-%D1%80>

19. Неподалік Запорізької АЕС затримали озброєну групу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unian.ua/politics/918659-nepodalik-zaporizkoji-aes-zatrimali-ozbroenu-grupu.html>

20. Захоплення об'єкту ГТС в Донецькій області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.utg.ua/uk/press/news/>

21. Через вибух на газопроводі в Івано-Франківській області відкрито провадження з кваліфікацією «теракт» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.unian.ua/politics/917865-cherez-vibuh-na-gazoprovodi-v-ivano-frankivskiy-oblasti-vidkrito-provadjennya-z-kvalifikatsieyu-terakt.html>

22. Київ звернеться до Стокгольмського суду щодо захоплення РФ «Чорноморнафтогазу» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://economics.unian.ua/energetics/917539-kijiv-zvernetsya-do-stokgolmskogo-sudu-schodo-zahoplennya-rf-chornomornaftogazu.html>

23. Прокуратура відкрила кримінальну справу щодо захоплення «Чорноморнафтогазу» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pravda.com.ua/news/2014/03/16/7019017/>

24. Захист енергетичної інфраструктури: аналіз української законодавчої бази. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1568/>

25. Богоненко В. А. Правовое регулирование доставки газа магистральными трубопроводами: монография / В. А. Богоненко. – Мн. : УП «Технопринт», 2004. – 216 с.

*\* Міронюк Ігор Миколайович – аспірант кафедри міжнародного права Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка.*

УДК 341. 232

Віктор Муравйов \*

## ПРАВОВІ ІНСТРУМЕНТИ РЕАЛІЗАЦІЇ УГОДИ ПРО АСОЦІАЦІЮ МІЖ УКРАЇНОЮ ТА ЄВРОПЕЙСЬКИМ СОЮЗОМ І ЗАКОНОДАВСТВО УКРАЇНИ

*Статтю присвячено комплексному аналізу механізмів реалізації Угоди про асоціацію між Україною та Європейським союзом у внутрішньому правопорядку України та визначенню кроків з удосконалення його правової основи.*

*Ключові слова: Конституція України, право ЄС, Договір про асоціацію, імплементація, правовий механізм.*

***Муравьев В. И. Правовые инструменты реализации Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским и законодательство Украины.***

*Статья посвящена анализу механизмов реализации Соглашения об ассоциации между Украиной и Европейским союзом во внутреннем правопорядке Украины и определению шагов по усовершенствованию его правовой основы.*

*Ключевые слова: Конституция Украины, право ЕС, Договор об ассоциации, имплементация, правовой механизм.*

***Muraviov V. I. Legal Instruments of the Realization of the Association Agreement between Ukraine and the European Union and the Legislation of Ukraine.***

*The article is devoted to the analysis of the mechanisms of the realization of the Association Agreement between Ukraine and the European Union in the internal legal order of Ukraine and determining of the steps for the improvement of its legal bases.*

*Keywords: Constitution of Ukraine, EU law, Association Treaty, implementation, legal mechanism.*

Угоду про асоціацію між Україною та Європейським союзом (ЄС) і його державами-членами (УА) можна віднести до нового покоління угод ЄС про співпрацю з третіми країнами [1]. Це перша угода про асоціацію з європейською країною, укладена після набрання чинності Лісабонськими редакціями Римського і Маастрихтського договорів. Вона великою мірою відбиває кардинальні зміни, які були внесені до Лісабонських редакцій установчих договорів про ЄС (ДЄС) і про функціонування ЄС (ДФЄС) [2]. Усе це дало можливість поширити співпрацю в рамках асоціації між Україною та ЄС на нові сектори і залучити до співробітництва нові органи і агенції Союзу.