

ника наслідки носять еколого-правовий характер, тобто виражаються в позбавленні права спеціального природокористування та інше; 4) несприятливі наслідки встановлюються в санкціях правових норм, які містяться, як правило, в екологічному законодавстві; 5) еколого-правова відповідальність покладається в певному процедурному порядку, спеціально уповноваженими органами в сфері охорони навколишнього природного середовища, природокористування та забезпечення екологічної безпеки.

Крім того, еколого-правовій відповідальності притаманна певна специфіка, яка проявляється в наступному:

- всі екологічні правопорушення вчиняються в сфері навколишнього середовища;
- об'єктом посягання є компонент навколишнього середовища, який тісно з ним пов'язаний;
- екологічне правопорушення, як правило, двооб'єктне: навколишнє середовище і здоров'я людини.

Усунення причин і умов, що сприяють екологічним правопорушенням, на нашу думку – головна ціль юридичної відповідальності, вирішення якої повинно здійснюватися шляхом реалізації системного підходу.

Вище викладене дозволяє автору статті привернути увагу представників юридичної науки, перш за все науки екологічного права, на необхідність вирішення в сучасних умовах державотворення в Україні наступних завдань: розкриття змісту поняття "юридична відповідальність за екологічні правопорушення" і його особливостей; розробка системи принципів юридичної відповідальності за екологічні правопорушення і виявлення їх змісту; формування поняття, виявлення сутності, аналі-

зу складу і ознак екологічного правопорушення, за яке настає юридична відповідальність; здійснення класифікації екологічних правопорушень, за які настає юридична відповідальність; аналіз системи органів, які застосовують заходи юридичної відповідальності за екологічні правопорушення; аналіз основних санкцій юридичної відповідальності за екологічні правопорушення; виявлення процесуальних особливостей застосування заходів юридичної відповідальності за екологічні правопорушення; виявлення особливостей застосування юридичної відповідальності в екологічній сфері в умовах переходу України до усталеного розвитку і ринкової економіки; оцінка стану національного законодавства в сфері охорони довкілля, виявлення недоліків і прогалин в правовому регулюванні; підготовка наукових рекомендацій щодо підвищення ефективності правового регулювання, що стосується юридичної відповідальності в сфері охорони довкілля, природокористування та забезпечення екологічної безпеки.

1. Боголюбов С.А. Экологическое право России: – М.: Норма, 1998. – С. 208–235.
2. Ерофеев Б.В. Экологическое право: Учебник для вузов. – М.: Высшая школа, 1999. – С. 162–163.
3. Назарук М.М. Основы экологии та соціології. – Львів: "Афіша", 1999. – С. 236–238.
4. Петров В.В. Экологическое право России. – М.: БЕК, 1996. – С. 271.
5. Разгельдеев Н.Т. Ответственность по советскому природоохранительному праву. – Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1986; Аграрное право: Учебник для вузов / Под ред. Г.Е. Быстрова, М.И. Козыря. – М.: Юрист, 1998. – С. 400–408.
6. Экологическое право России: Учебник / Под ред. В.Д. Ермакова, А.А. Сухарева. – М., 1997. – С. 407.
7. Юридическая ответственность за экологические правонарушения: Монография / Под ред. А.И. Бобылева, Н.А. Духно. – М.: Юрид. институт МИИТа, 2001. – С. 3.

Надійшла до редколегії 21.06.06

Ю. Краснова, асп.

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЕКОЛОГІЧНО НЕБЕЗПЕЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ

Розглядаються проблеми правового регулювання екологічно небезпечної діяльності на транспорті за законодавством України

The problems of Ukrainian legal rules about the ecological dangerous activities on transport sphere are reviewed

Сучасний стан розвитку екологічних правовідносин відзначається значним поглибленням та розширенням правових зв'язків суб'єктів, у діяльності яких використовуються різні види екологічно небезпечних джерел, що характеризуються підвищеним екологічним ризиком. Це зумовлює необхідність розкриття специфіки тієї чи іншої так званої екологічно небезпечної діяльності, що на ньому базується, розроблення системи протидії екологічній небезпеці, що ними створюється та до аналізу державно-правового механізму гарантування екологічної безпеки у відповідній сфері.

Екологічне законодавство та його складова система нормативно-правового регулювання в галузі екологічної безпеки не надає визначення поняття екологічно небезпечної діяльності, хоча і містить значну кількість нормативних актів, які регламентують процеси здійснення такої діяльності. Це створює необхідність гармонізації окремих положень екологічного законодавства із міжнародними, європейськими принципами, еколого-правовими вимогами і нормами.

Міжнародне законодавство та законодавство Європейського Союзу пов'язує екологічно небезпечну діяльність з поводженням з небезпечними речовинами або їх сумішами. Так, відповідно до Конвенції ООН про трансграничний вплив промислових аварій від 17 березня 1992 року [5] небезпечна діяльність визначається як будь-яка діяльність, у процесі якої одна чи більше небезпечних речовин наявні або можуть бути в рівних кількостях чи перевищують граничні кількості, визначені

цією конвенцією і здатні призвести внаслідок аварії до трансграничного впливу.

Науковці екологічного права часто торкаються питань ефективності правового регулювання здійснення окремих видів екологічно небезпечної діяльності. Окремі питання в цій сфері досліджувалися Андрейцевим В.І., Балюк Г.І., Барбашовою Н.В., Бондарем Л.О., Ковальчук Т.Г., Малишевою Н.Р., Фроловим М.О., іншими вітчизняними та зарубіжними вченими.

Представники школи екологічного права Київського національного університету імені Тараса Шевченка пішли шляхом, запропонованим зазначеною вище Конвенцією. Так, В.І. Андрейцев правильно вважає, що "наявність небезпечних речовин у суб'єктів господарювання в визначених нормативно-правовим порядком дозах на рівні порогових мас, або таких, що їх перевищують, є юридичною підставою вважати зазначену діяльність екологічно небезпечною, що має високу вірогідність настання екологічного ризику для необмеженого кола осіб, які попадають у сферу їх небезпечної дії на стан довкілля..." [1, С. 52–60].

На відміну від названої позиції Л.О. Бондар пропонує розглядати екологічно небезпечну діяльність як одну або більше дій у певній царині, які справляють або можуть справити негативний вплив на довкілля, внаслідок чинників екологічного ризику, що такі дії супроводжують. В той-же час, на його думку, екологічно небезпечна діяльність може бути небезпечною не лише через використання небезпечних речовин чи їх сумішей,

але й внаслідок використання небезпечних живих організмів, внаслідок небезпеки самої діяльності людини через втручання в природні перебіги або винищення живих організмів, застосування небезпечних пристроїв і агрегатів [2, С. 12, 36].

Отже, тим чи іншим чином, але позиція кожного із представлених науковцями підходів пов'язана з визначенням екологічно небезпечної діяльності через наявність у процесі її здійснення небезпечних речовин або їх сумішей та через суспільне використання їх небезпечних хімічних, біологічних та фізичних факторів впливу на навколишнє середовище.

Відповідно до такого підходу, значне місце в системі видів екологічно небезпечної діяльності посідає транспорт. Національне законодавство визначає транспорт як сукупність механічних засобів перевезень, виробничо-технологічного комплексу, організацій і підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам, які здійснюються на автомобільному, залізничному, повітряному, морському, річковому, міському електротранспорті та трубопровідному транспорті [12].

Закон України "Про охорону навколишнього природного середовища" від 25 червня 1991 року встановлює вимоги екологічної безпеки транспортних та інших пересувних засобів і установок, які повинні виконуватися підприємствами, установами, організаціями, що здійснюють: 1) проєктування; 2) виробництво; 3) експлуатацію, 4) обслуговування автомобілів, літаків, суден, інших пересувних засобів, установок і 5) виробництво і постачання пального. У межах виконання таких обов'язків суб'єкти, що здійснюють діяльність на транспорті зобов'язані: по-перше, розробляти і здійснювати комплекс заходів щодо зниження токсичності та знешкодження шкідливих речовин, що містяться у викидах та скидах транспортних засобів; по-друге, переходити на менш токсичні види енергії й пального; по-третє, додержуватися режиму експлуатації транспортних засобів; по-четверте, здійснювати інші заходи, спрямовані на запобігання і зменшення викидів та скидів у навколишнє природне середовище забруднюючих речовин; по-п'яте, додержуватися встановлених рівнів фізичних впливів (ч.1 ст. 56 цього Закону). Водночас, керівники транспортних організацій та власники транспортних засобів несуть відповідальність за додержання нормативів гранично допустимих викидів та скидів забруднюючих речовин і гранично допустимих рівнів фізичних впливів на навколишнє природне середовище, встановлених для відповідного типу транспорту (ст. 33 Закону) [9].

Законом України "Про охорону атмосферного повітря" від 16 жовтня 1992 року (в редакції закону від 21 червня 2001 р.) встановлені вимоги щодо нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах та впливу фізичних факторів пересувних джерел; визначені спеціальні заходи щодо відвернення і зменшення забруднення атмосферного повітря викидами транспортних та інших пересувних засобів і установок та впливу їх фізичних факторів, зокрема, переведення транспортних та інших пересувних засобів і установок на менш токсичні види палива; раціональне планування та забудова населених пунктів з дотриманням нормативно визначеної відстані до транспортних шляхів (встановлення санітарно-захисних зон); поліпшення стану утримання транспортних шляхів і вуличного покриття і т. ін. [10].

Закон України "Про транспорт" також встановлює єдині для всіх типів транспорту вимоги щодо охорони

навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту при використанні земель спеціальної категорії та лісових смуг навколо магістральних доріг, безпеки при перевезенні вантажів, організації роботи транспорту у надзвичайних умовах тощо. Більш детально дані положення розкриваються в Законах України "Про трубопровідний транспорт" від 15 травня 1996 року [15]; "Про залізничний транспорт" від 4 липня 1996 року [16]; "Про автомобільний транспорт" від 5 квітня 2001 року (в редакції Закону від 23 лютого 2006 року) [19]; Повітряним кодексом України від 4 травня 1993 року [11] та Кодексом торговельного мореплавства України від 9 грудня 1994 року [7].

Природоресурсним законодавством України вимагається встановлення санітарно-захисних зон навколо земель транспорту, встановлення спеціальних екологічних вимог до охорони водних ресурсів, які можуть використовуватися для потреб річкового та морського транспорту, засобів захисту атмосферного повітря від впливу на нього пересувних джерел. Так, Земельним кодексом України від 25 жовтня 2001 року визначається спеціальна категорія земель для цих потреб, особливостями режиму якої є встановлення зон зі специфічними умовами її використання з метою зменшення негативного впливу транспорту на інші категорії земель (глава 13, ст. 67 – 74 Кодексу) [4]. Крім того, рядом статей даного Кодексу встановлені вимоги щодо охорони земель від забруднення небезпечними речовинами (ст. 167 Кодексу), здійснення стандартизації і нормування в галузі охорони земель та відтворення родючості забруднених ґрунтів (ст. 165 Кодексу) тощо.

Водний кодекс України від 6 червня 1995 року встановлює єдині для всіх типів морського і річкового транспорту вимоги щодо користування водними об'єктами для потреб водного транспорту (ст. 67 Кодексу); з метою охорони поверхневих водних об'єктів від забруднення і засмічення та збереження водності вздовж річок, морів і навколо озер, водосховищ та інших водойм в межах водоохоронних зон, що складають землі водного фонду, виділяються земельні ділянки під прибережні захисні смуги тощо (ст. 88 – 90 Кодексу) [3].

Однак, постановою Кабінету Міністрів України від 27 липня 1995 року № 554 "Про затвердження Переліку видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку", до таких видів діяльності та об'єктів в транспортній галузі віднесено лише машинобудування, автозаправні станції (п.4 постанови); будівництво аеропортів, залізничних вузлів і вокзалів, автовокзалів, річкових і морських портів, залізничних і автомобільних магістралей, метрополітенів (п. 16 постанови).

Постанова Верховної Ради України "Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки" від 5 березня 1998 року № 188 [20], в свою чергу, визнає транспортну галузь лише як джерело хімічного забруднення довкілля, зокрема, до якої відносить: рухомі засоби (автомобілі, тепловози, морські та річкові судна), що використовують як пальне різні види нафтопродуктів, а також стаціонарні об'єкти матеріально-технічного забезпечення (склади пально-мастильних матеріалів, зливні води після миття автомобілів та їх агрегатів, пари різних шкідливих речовин, кислот, матеріалів, які використовуються в технологічних процесах ремонту автомобілів і т.і., залишаючи поза увагою фізичні впливи.

В межах даного питання без належної уваги вище зазначених нормативних актів залишився такий вид екологічно небезпечної діяльності в транспортній галузі як здійснення перевезень транспортними засобами

небезпечних вантажів, які згідно із Законом України "Про перевезення небезпечних вантажів" від 6 квітня 2000 року [17], являють собою речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин.

Стаття 19 даного Закону встановлює вимоги до транспортних засобів, якими перевозяться небезпечні вантажі. Відповідно до цих умов, транспортні засоби повинні відповідати вимогам державних стандартів, безпеки, охорони праці та екології, а також у встановлених законодавством випадках мати відповідне маркування і свідоцтво про допущення до перевезення небезпечних вантажів [17].

З огляду на видове різноманіття транспорту (залізничний, автомобільний, повітряний, водний, трубопровідний тощо) та присутності на ньому екологічного ризику, екологічно небезпечна діяльність в транспортній галузі вважається обмеженою сферою господарювання, що проявляється у встановленні спеціальних правил поведінки та заходів щодо її здійснення.

Екологічно небезпечна діяльність в транспортній галузі є спеціальною сферою правового регулювання, на яку розповсюджується система міжгалузевих нормативно-правових актів, що встановлюють засоби забезпечення екологічних вимог. До цих засобів можна віднести такі:

- **нормування та стандартизація в галузі забезпечення екологічної безпеки на транспорті.** Відповідно до ст. 31 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" від 25 червня 1991 року, метою екологічної стандартизації та екологічного нормування визначено встановлення комплексу обов'язкових норм, правил, вимог щодо охорони навколишнього природного середовища, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки. Таке ж положення міститься у статті 4 Закону України "Про охорону атмосферного повітря" від 16 жовтня 1992 року (в редакції Закону від 21 червня 2001 р.), згідно з якою екологічна стандартизація і нормування у галузі охорони атмосферного повітря проводиться з метою встановлення комплексу обов'язкових норм, правил, вимог, щодо охорони атмосферного повітря від забруднення, шкідливого впливу фізичних і біологічних факторів та забезпечення екологічної безпеки.

Законодавством встановлена заборона (стаття 56 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища", стаття 19 Закону України "Про охорону атмосферного повітря") щодо виробництва і експлуатації транспортних та інших пересувних засобів і установок, у викидах і скидах яких вміст забруднюючих речовин перевищує встановлені нормативи, а також встановлена відповідальність керівників транспортних організацій та власників транспортних засобів за додержанням гранично допустимих викидів та скидів забруднюючих речовин і гранично допустимих впливів на навколишнє природне середовище, встановлених для відповідного типу транспорту.

Відповідно до Повітряного кодексу України від 4 травня 1993 року, що важливими засобами правової охорони повітряного простору від впливу авіації є додер-

жання авіаційних правил, до яких, зокрема, належать стандарти і норми у галузі охорони навколишнього природного середовища (п. 4 ч. 2 ст. 7), а також запровадження сертифікації різних типів цивільних повітряних суден, їх розробку, виробництво і експлуатацію (статті 5, 16–21).

Закон України "Про автомобільний транспорт" передбачає необхідність проведення стандартизації та оцінки відповідності на автомобільному транспорті, які забезпечують, зокрема, безпеку об'єктів з урахуванням ризику виникнення природних і техногенних катастроф, а також інших надзвичайних ситуацій (ч.1 ст. 8) та сертифікації, з метою запобігання використанню транспортних засобів, надання робіт, послуг небезпечних для життя, здоров'я людини та довкілля (ч. 2 ст. 8).

- **екологічна експертиза проектів та екологічно небезпечних видів діяльності на транспорті.** Відповідно до розділу VI Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" та Закону України "Про екологічну експертизу" від 9 лютого 1995 року [13], вагомим заходом забезпечення екологічної (та її складової транспортної) безпеки є проведення екологічної експертизи проектів законодавчих та інших нормативно-правових актів, передпроектних, проектних матеріалів, документації по впровадженню нової техніки, в тому числі транспортної, технологій, матеріалів, речовин, продукції, реалізація яких може призвести до порушення екологічних нормативів, негативного впливу на стан навколишнього природного середовища. Так, ст. 15 Закону України "Про трубопровідний транспорт" від 15 травня 1996 передбачає обов'язковість екологічної експертизи проектів розміщення, будівництва нових і реконструкції діючих об'єктів трубопровідного транспорту, а також під час їх експлуатації (ст. 15 Закону).

- **екологічне страхування на транспорті.** За вимогами статті 49 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища", в Україні здійснюється добровільне і обов'язкове державне та інші види страхування громадян та їх майна, майна і доходів підприємств, установ і організацій на випадок шкоди, заподіяної внаслідок забруднення навколишнього природного середовища та погіршення якості природних ресурсів. Відповідно до статті 7 Закону України "Про страхування" в редакції від 4 жовтня 2001 року [14], до видів обов'язкового страхування, які розповсюджуються і на транспортну галузь належать, зокрема, страхування цивільної відповідальності суб'єктів господарювання за шкоду, яку може бути заподіяно пожежами та аваріями на об'єктах підвищеної небезпеки, включаючи пожежовибухонебезпечні об'єкти та об'єкти, господарська діяльність на яких може призвести до аварій екологічного та санітарно-епідеміологічного характеру, а також страхування відповідальності експортера та особи, яка відповідає за утилізацію (видалення) небезпечних відходів, щодо відшкодування шкоди, яку може бути заподіяно здоров'ю людини, власності та навколишньому природному середовищу під час транскордонного перевезення та утилізації (видалення) небезпечних відходів тощо.

Обов'язкове страхування, в тому числі страхування відповідальності за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу та життя і здоров'ю людей регулюється також і транспортним законодавством, зокрема: статтею 103 Повітряного кодексу України; статтями 239-276 Кодексу торговельного мореплавства України; статтею 12 Закону України "Про автомобільний транспорт" і т. ін.

- **ліцензування екологічно небезпечної діяльності на транспорті.** Ліцензування в транспортній галузі відіграє важливу роль, оскільки регулює відносини щодо використання природних ресурсів для цих потреб, зокрема,

для здійснення відведення викидів та скидів забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище пересувними джерелами. Загальні вимоги до здійснення ліцензування в сфері транспорту зазначені в статті 3 Закону України "Про транспорт", відповідно до якої ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту здійснюється, зокрема, з метою охорони навколишнього природного середовища від впливу транспорту. Спеціальні вимоги щодо ліцензування видів діяльності, які становлять небезпеку для довкілля встановлені і нормами природоресурсного законодавства. Так, наприклад, відповідно до ст. 49 Водного кодексу України від 6 червня 1995 року, спеціальне водокористування здійснюється на підставі дозволу, в якому обов'язково визначаються ліміти забору, використання води та скидання забруднюючих речовин, а також зазначається термін дії такого дозволу. Обов'язковому ліцензуванню підлягає також діяльність, пов'язана з використанням атмосферного повітря. Відповідно до статті 11 Закону України "Про охорону атмосферного повітря", лише після отримання належного дозволу, суб'єкти господарської діяльності отримують право здійснювати викиди забруднюючих речовин в атмосферне повітря (але норма розповсюджується лише на стаціонарні джерела).

• **державний облік та моніторинг об'єктів, що шкідливо впливають на стан навколишнього природного середовища на транспорті.** Відповідно до ст. 24 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища", об'єкти, що шкідливо впливають або можуть вплинути на стан навколишнього природного середовища, види та кількість шкідливих речовин, що потрапляють у навколишнє природне середовище, види й розміри шкідливих фізичних та біологічних впливів на нього підлягають державному обліку.

Підприємства, установи та організації, в тому числі в транспортній галузі, повинні проводити первинний облік у галузі охорони навколишнього природного середовища і безоплатно подавати відповідну інформацію органам, що ведуть державний облік у цій галузі.

Відповідно до ст. 22 вищезазначеного Закону та постанови Кабінету Міністрів України від 30 березня 1998 року "Про затвердження Положення про державну систему моніторингу довкілля", з метою забезпечення збору, обробки, збереження та аналізу інформації про стан навколишнього природного середовища, прогнозування його змін та розробки науково обґрунтованих рекомендацій для прийняття ефективних управлінських рішень в Україні створюється система державного моніторингу навколишнього природного середовища. Спостереження за станом навколишнього природного середовища, рівнем його забруднення здійснюється спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань екології та природних ресурсів, іншими спеціально уповноваженими державними органами, а також підприємствами, установами та організаціями, діяльність яких призводить або може призвести до погіршення стану навколишнього природного середовища.

Зазначені підприємства, установи та організації зобов'язані безоплатно передавати відповідним державним органам аналітичні матеріали власних спостережень. До цього переліку суб'єктів відносяться і транспортні підприємства.

Відповідно до Закону України "Про трубопровідний транспорт" на трубопровідному транспорті обов'язково повинен здійснюватися моніторинг поставок токсичних хімічних продуктів, зріджених вуглеводневих газів та широкої фракції легких вуглеводнів (ст. 17 Закону) тощо.

• **інформування про стан навколишнього природного середовища, в тому числі при здійсненні екологічно не-**

безпечної діяльності на транспорті. Відповідно до ст. 25 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" одним із видів інформації про стан навколишнього природного середовища, яка повинна обов'язково подаватися спеціальним органам державної влади є інформація про джерела, фактори, матеріали, речовини, продукцію, енергію, фізичні фактори (шум, вібрацію, електромагнітне випромінювання, вібрацію), які впливають або можуть вплинути на стан навколишнього природного середовища та здоров'я людей. Такий вид інформації стосується і екологічно небезпечної діяльності на транспорті. Частина 1 ст. 25-1 Закону встановлює обов'язок підприємств, установ та організацій (в тому числі і транспортної галузі), діяльність яких може негативно вплинути або впливає на стан навколишнього природного середовища, життя і здоров'я людей систематично інформувати населення через засоби масової інформації про стан навколишнього природного середовища, динаміку його змін, джерела забруднення, розміщення відходів чи іншої зміни навколишнього природного середовища і характер впливу екологічних факторів на здоров'я людей; негайно інформувати про надзвичайні екологічні ситуації; передавати інформацію, отриману в результаті проведення моніторингу довкілля, каналами інформаційних зв'язків органам, уповноваженим приймати рішення щодо отриманої інформації; забезпечувати вільний доступ до екологічної інформації, яка не становить державної таємниці і міститься у списках, реєстрах, архівах та інших джерелах.

Відповідно до Закону України "Про трубопровідний транспорт" передбачене обов'язкове інформування населення у випадках виникнення умов надзвичайного стану, особливо внаслідок аварій на об'єктах трубопровідного транспорту (ст. 18 Закону).

Кодекс торговельного мореплавства України встановлює, що у тих випадках, коли майно, що затонуло в морі, створює загрозу життю або здоров'ю людей чи забрудненню навколишнього природного середовища, власник зобов'язаний негайно повідомити про те, що сталося, найближчий порт і на вимогу останнього видалити або знищити це майно у встановлений портом термін. Порт повинен повідомити про це Державну інспекцію охорони Чорного та Азовського морів Міністерства охорони навколишнього природного середовища України (ст. 123).

• **економічний механізм забезпечення екологічної безпеки на транспорті.** Сутність економічного механізму, який забезпечує охорону навколишнього природного середовища та життя і здоров'я людей, полягає у застосуванні методів соціально-економічного впливу на юридичних та фізичних осіб, діяльність яких здійснює негативний вплив на довкілля, з метою змусити їх виконувати вимоги законодавства про охорону навколишнього природного середовища. Вагоме місце в системі економічного механізму забезпечення екологічної безпеки посідає правове регулювання зборів за спеціальне використання природних ресурсів (стаття 43 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища"); зборів за забруднення навколишнього природного середовища (стаття 44) та зборів за погіршення якості природних ресурсів (стаття 45). Зокрема, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 1 березня 1999 року № 303 "Про затвердження порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору", збір за забруднення навколишнього природного середовища справляється за викиди в атмосферне повітря забруднюючих речовин, в тому числі й пересувними джерелами забруднення, за

скиди забруднюючих речовин безпосередньо у водні об'єкти та розміщення відходів (п. 2).

Крім того, здійснюється стимулювання раціонального використання природних ресурсів, охорони навколишнього природного середовища, зокрема, шляхом надання пільг при оподаткуванні підприємств, установ, організацій і громадян (в тому числі і в галузі транспорту) в разі реалізації ними заходів щодо раціонального використання природних ресурсів та охорони навколишнього природного середовища, при переході на маловідходні, ресурсо- та енергозберігаючі технології, організації виробництва і впровадження очисного обладнання і устаткування для утилізації та знешкодження відходів, а також приладів контролю за станом навколишнього природного середовища та джерелами викидів і скидів забруднюючих речовин, виконанні інших заходів, спрямованих на поліпшення охорони навколишнього природного середовища (п. а ч. 1 ст. 48 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища").

• **декларування безпеки об'єктів підвищеної небезпеки на транспорті.** У випадку, якщо екологічно небезпечна діяльність на транспорті пов'язана з використанням, виготовленням, переробкою, зберіганням або транспортуванням однієї або кількох небезпечних речовин чи категорій речовин у кількості, що дорівнює або перевищує нормативно встановлені порогові маси, що є реальною загрозою виникнення надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру, транспорт підпадає під ознаки об'єкта підвищеної небезпеки (наприклад, при транспортуванні небезпечних вантажів), а відповідно до Закону України "Про об'єкти підвищеної небезпеки" від 18 січня 2001 р. [18], суб'єкт господарської діяльності, у власності чи користуванні якого є хоча б один об'єкт підвищеної небезпеки зобов'язаний розробити *декларацію безпеки*, яка являє собою документ, що визначає комплекс заходів, що вживаються суб'єктом господарської діяльності з метою запобігання аваріям, а також забезпечення готовності до локалізації, ліквідації аварій та їх наслідків. Так, на вимоги Міжнародної конвенції щодо охорони людського життя в морі 1974 року, зміненої наступними Протоколами до неї (SOLAS-74) та Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973 року, зміненої протоколом 1978 року до неї (MARPOL 73/78, щодо інформації про вантаж, необхідність наявності декларації про небезпечний вантаж під час його перевезення передбачені, зокрема, наказом Міністерства транспорту України від 14 грудня 1998 року № 497 "Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення".

• **екологічний контроль в сфері екологічно небезпечної діяльності на транспорті.** Завданням екологічного контролю відповідно до статті 34 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" є забезпечення додержання вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища всіма державними органами, підприємствами, установами та організаціями, незалежно від форм власності і підпорядкування, в тому числі на транспорті.

• **Відповідальність за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища при здійсненні екологічно небезпечної діяльності на транспорті.** При порушенні норм законодавства про охорону навколишнього природного середовища під час здійснення екологічно небезпечної діяльності на транспорті, настає відповідальність, передбачена статтями 68–70 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища".

Кодекс торговельного мореплавства України від 9 грудня 1994 року закріплює вимогу щодо відшкодування збитків від забруднення, в тому числі такими небезпечними речовинами, як солі важких металів, нафтою та нафтопродуктами, органічними речовинами, пестицидами, шкідливими речовинами, залежно від категорії токсичності (глава 4) та відшкодування ядерної шкоди (глава 5 Кодексу).

Кодексом України про адміністративні правопорушення, відповідальність в сфері транспорту може наставати за такі правопорушення, як: випуск в експлуатацію транспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах (ст.80), експлуатація автотранспортних та інших пересувних засобів з перевищенням нормативів вмісту забруднюючих речовин у відпрацьованих газах (ст. 81); випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан яких не відповідає встановленим вимогам (ст. 128); порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів, великогабаритних та великовагових вантажів на транспорті (ст.133) [6].

Відповідно до Кримінального кодексу України від 5 квітня 2000 року[8], відповідальність в транспортній галузі може наставати за ст. 236 (порушення правил екологічної безпеки), ст. 239 (забруднення або псування земель), ст. 241 (забруднення атмосферного повітря), ст. 242 Порушення правил охорони вод, ст. 243 (забруднення моря), ст. 253 (проекування чи експлуатація споруд без систем захисту довкілля) і т. ін.

Стаття 69 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища", статті 1187, 1188 Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 року [21], встановлюють відповідальність власників джерел підвищеної екологічної небезпеки (до яких відноситься й транспортна сфера), які зобов'язані компенсувати заподіяну шкоду громадянам та юридичним особам, якщо не доведуть, що шкода виникла внаслідок стихійних природних явищ чи наслідків дій потерпілих і т. ін.

Таким чином, виходячи з вище наведених положень, можна прийти до висновку, що екологічно небезпечна діяльність на транспорті є складною системою дій суб'єктів даних відносин, які безпосередньо пов'язані із використанням, зберіганням, переробкою або перевезенням на транспорті різного роду небезпечних речовин або їх сполук та фізичних факторів транспортних засобів, що створюють підвищену небезпеку для навколишнього природного середовища, життя і здоров'я людей, а також сукупністю державно-правових, економічних, технічних та інших заходів, спрямованих на забезпечення екологічної безпеки в даній сфері.

1. *Андрейцев В.І.* Систематизація екологічного законодавства як конструкторний процес його подальшої кодифікації // Антологія розвитку правової думки (еколого-соціальні аспекти). Наукові статті. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. Юридичні науки. – Ювілейне видання. – 1996–2006. – С. 52–60. 2. *Бондар Л.О.* Правові засади здійснення екологічно небезпечної діяльності в Україні // Дис... канд. юрид. наук: 12.00.06. / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – К., 2002. – С. 12, 36. 3. Водний кодекс України від 6 червня 1995 року // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 24. – Ст. 189. 4. Земельний кодекс України від 25 жовтня 2001 року // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 3–4. – Ст. 27. 5. Конвенція о трансграничном воздействии промышленных аварий от 17 марта 1992 г. / ООН. – Нью-Йорк; Женева, 1994. – Ст. 24; 50–59; 66. – 48 с. 6. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984. – додаток до № 51. – Ст. 1122. 7. Кодекс торговельного мореплавства України від 9 грудня 1994 року (Відомості Верховної Ради України, 1995, №47, ст. 349. 8. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2000 року // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25–26. – Ст. 131. 9. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 року // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41. – Ст. 546. 10. Про охорону атмосферного повітря: Закон України від 16 жовтня 1992 року (в редакції закону від 21 червня 2001 р.) // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 48. – Ст. 252. 11. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року (Відомості

Верховної Ради України, 1993, №25, ст. 274), із змінами та доповненнями, внесеними Законами України від 21 жовтня 1997 року №590/97-ВР та від 15 грудня 1999 року №1297/ХІV. 12. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446. 13. Про екологічну експертизу: Закон України від 9 лютого 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 8. – Ст. 54. 14. Про страхування: Закон України від 7 березня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78 (зі змінами внесені Законом України від 23 грудня 2004 року // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 6. – Ст. 138). 15. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15 травня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 29. – Ст. 139. 16. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183. 17. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон Украї-

ни від 6 квітня 2000 року // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222. 18. Про об'єкти підвищеної небезпеки: Закон України від 18 січня 2001 року // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 15. – Ст. 73. 19. Про автомобільний транспорт: Закон України від 23 лютого 2006 року // Урядовий кур'єр, 2006, 12 квітня. 20. Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки: постанова Верховної Ради України від 5 березня 1998 року // Правова база з питань екології та охорони природного середовища. Збірник нормативно-правових актів./ Укладач Каленик М.І. – К.: Атіка, 2001 – С. 134–135. 21. Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40 – 44. – Ст. 356.

Надійшла до редколегії 01.12.06

I. Гриценко, канд. іст. наук

КОДИФІКАЦІЯ АДМІНІСТРАТИВНОГО ПРАВА: ІСТОРІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

В статті обґрунтовується об'єктивна необхідність систематизації адміністративно-правових норм. В цьому контексті автором досліджуються історичні етапи кодифікації адміністративного права.

Substantiated in the article is the objective necessity of systematization of administrative and legal norms. Within this context the author studies different historical stages of codification of administrative law.

Процеси державотворення безпосередньо пов'язані з формуванням права як системи загальнообов'язкових, формально визначених норм, що походять від держави і нею охороняються. Призначенням права в суспільстві є насамперед закріплення, розвиток і охорона позитивних суспільних відносин, в тому числі тих, що формуються з приводу здійснення державної влади. Провідне місце у розвитку таких відносин належить галузям публічного права, зокрема, адміністративного права, яке регулює суспільні відносини, що формуються переважно у ході реалізації виконавчої влади. Зовнішнє вираження правові норми, в тому числі адміністративно-правові, знаходять у відповідній системі законодавства, яке постійно потребує оновлення і розвитку. Це, в свою чергу, обумовлює об'єктивну необхідність його систематизації, в процесі якої, особливо якщо вона здійснюється у формі кодифікації, можливе удосконалення існуючих норм і розробка нових, більш прогресивних. Щодо кодифікації адміністративного права ще з моменту його виникнення існували проблеми як методологічного, так і техніко-юридичного характеру.

Питання про кодифікацію адміністративного законодавства було поставлено на порядок денний ще на початку 20-х років ХХ століття, спочатку у РРФСР, а потім і в Україні. При цьому у РРФСР кодифікаційні роботи не завершилися прийняттям Адміністративного кодексу. Це було пов'язано, на думку деяких вчених із загальним станом науки адміністративного права того часу, зокрема, з відсутністю єдиних поглядів на предмет адміністративного права. Доказом цього була наявність різних точок зору щодо змісту проекту майбутнього кодексу. Так, Г.С. Гурвич, вважав, що до радянського Адміністративного кодексу, який він, до речі пропонував назвати Кодексом Радянського Управління, повинен ввійти увесь правовий матеріал, що регулює управління у всіх його галузях та сторонах [1]. О.М. Турубінер більш вузько дивився на його зміст, наголошуючи, що норми останнього повинні регулювати охорону громадського порядку та безпеки, забезпечення соціалістичної законності та діяльність НКВС та міліції [2]. Подібні погляди можна було зустріти і у працях інших авторів. Так, О.Колесніков писав, що кодекс необхідно наповнити нормами, які мають визначати діяльність органів радянської влади, спрямовану на охорону існуючого суспільного ладу за допомогою попереджувальних та частково репресивних заходів, що застосовуються у позасудовому (адміністративному) порядку [3]. У зазначені часи працювали також і автори, які категорично не погоджувалися з ідеєю звести у кодифікованому акті лише

норми, які визначають організацію, компетенцію та порядок діяльності НКВС та його органів. Так, К. Архіпов з цього приводу писав, що кодифікація такої вузької сфери норм взагалі не може претендувати на назву "кодексу адміністративного права" і навряд чи була б взагалі теоретично та практично доцільною. Адміністративний кодекс, як і будь-який інший, має стосуватися діяльності цілого ряду Наркоматів [4].

Крім цього, як наголошується у літературі, однією з причин, яка завадила прийняттю кодексу, була психологічна невідповідність працівників апарату управління до його прийняття, які вважали, що Адміністративний кодекс може обмежити їх ініціативу, зв'язати їм руки в умовах класової боротьби [5]. При цьому зазначаємо, що матеріал, який був напрацьований у ході підготовчої стадії кодифікаційної роботи, не був розгублений у РРФСР, а став основою цілого ряду затверджених нормативних актів, наприклад Положення про добровільні товариства та союзи, Зведеного закону про ревізію та конфіскацію майна, постанови ЦВК та РНК СРСР про основи дисциплінарного законодавства СРСР та союзних республік, Положення про видання місцевими виконкомми та Радами обов'язкових постанов та про накладення стягнень у адміністративному порядку [6].

Поряд з цим положення проекту Адміністративного уставу Російської Федерації (так був названий у РРФСР проект кодексу) були взяті за основу проекту Адміністративного кодексу УРСР, що певною мірою і визначило основні напрями та методи самої роботи з розроблення законопроекту.

Спочатку плани розробників Адміністративного кодексу УРСР також були досить широкими. Так, наприклад, до проекту пропонувалося помістити навіть главу, яка повинна була регламентувати діяльність адміністративних судів. Однак у процесі подальшої роботи обсяг майбутнього Адміністративного кодексу був дещо звужений, оскільки досить гучно висловлювалися наміри спрямувати майбутній законодавчий акт виключно на регулювання діяльності Народного комісаріату внутрішніх справ та його структурних підрозділів. Викладене свідчить про те, що під час підготовчої роботи з розробки законопроекту погляди вчених та практичних працівників органів державної влади, які брали у ній участь, суттєво відрізнялися. Представники російської школи адміністративного права, які у той час працювали в Україні, намагалися зазвичай зробити майбутній кодекс максимально широким за своїм змістом, вкласти у нього найбільш перспективні досягнення правової науки з метою надання сфері державного управління правово-