

досить доказів необхідності дотримання вимог екологічного імперативу – певних обмежень щодо дій суспільства у природному середовищі.

Наведені приклади із великої низки проблем, які треба вирішувати в ЕКЗ, демонструють багатоплановість та складність цього процесу, але вже сам факт цієї роботи сприятиме появі у людського загалу більшої зацікавленості щодо екологічних проблем, підняттю рівня екологічної свідомості та, можливо, знайде певне відображення у практичній діяльності під гаслом, що екологічна безпека є запорукою безпечнішого існування людини на Землі.

УДК 349.6:656.01

Аспір. Ю.А. Краснова – Київський національний аграрний університет ім. Тараса Шевченка

ПРАВОВІ АСПЕКТИ ЕКОЛОГІЧНО НЕБЕЗПЕЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА ТРАНСПОРТІ У СИСТЕМІ ГЛОБАЛЬНОГО ЕКОЛОГІЧНОГО УБЕЗПЕЧЕННЯ

Досліджуються вимоги екологічного законодавства України у сфері здійснення екологічно небезпечної діяльності на транспорті.

Post-graduate Yu.A. Krasnova – Kyiv national agricultural university named after Taras Shevchenko

The legal and ecological bearing of an ecologically safe activity regarding transport infrastructure within the system of global environmental safety provision

Provisions of Ukrainian legislation concerning ecologically dangerous activities in the transport sphere.

Прояви екологічного ризику для навколишнього природного середовища та життя і здоров'я людей внаслідок небезпечних техногенних впливів, які стали на сьогодні однією з основних проблем світового співтовариства, зумовили необхідність запровадження нових механізмів щодо запобігання їм, а також ліквідаційних та реабілітаційних заходів у разі настання негативних наслідків від екологічно небезпечної діяльності. Важливу роль у питанні вирішення цієї проблеми відіграє прийняття фундаментального нормативного акту, яким би урегулював увесь комплекс міжнародних суспільних відносин у сфері охорони навколишнього природного середовища та екологічного убезпечення.

Таким важливим універсальним нормативним актом може стати Екологічна конституція Землі, в основу якої пропонується покласти право людини і народів на безпечне навколишнє природне середовище, інші екологічні права, які мають забезпечуватися спеціальним юридичним механізмом, що охоплюватиме систему відповідних правових заходів, напрацьованих в окремих країнах та схвалених людством на міжнародному рівні. Реалізація такого механізму має підвищити якість навколишнього середовища планети на основі міжнародного співробітництва в інтересах теперішнього та майбутніх поколінь шляхом дотримання вимог про обмеження хімічних, фізичних, біологічних впливів господарської діяльності на нього.

Негативні впливи на стан довкілля традиційно пов'язують з поняттям екологічно небезпечної діяльності, яка не визначається законодавством. Однак це поняття можна співвідносити з поняттям небезпечної діяльності, вона, за Конвенцією ООН про транскордонний вплив промислових аварій від 17 березня 1992 р., 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 транскордонного впливу [4].

Відповідно до такого підходу, під визначення екологічно небезпечної діяльності підпадає транспорт. Хоч сам по собі транспорт є сукупністю механічних засобів перевезень, виробничо-технологічного комплексу, організацій і підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни у перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам [6], але з огляду на те, що рухомі засоби транспорту (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 або перевозяться за його допомогою, транспорт, як галузь народного господарства визнано одним із значних забруднювачів довкілля [12].

Вважається, що через вихлопні гази від автомобільного транспорту щорічно вмирають тисячі людей (у самій Великобританії, за підрахунками, 11 000 чоловік), а збитки, яких зазнає навколишнє природне середовище, становлять мільярди доларів [1, с. 135].

Залізничний транспорт України використовує приблизно 170 млн. кубометрів води на рік. Близько 50 % води використовується на господарсько-питні потреби, безповоротні втрати води становлять понад 40 %. Щороку у каналізаційні мережі, природні водойми залізниця скидає понад 20 тис. тонн забруднювальних речовин, з яких майже 50 % без очищення. Основними забруднювальними речовинами у цьому випадку є відпрацьовані гази тепловозів, нафтопродукти, фенол, аерозолі, сміття. Більш як половина всього обсягу викидів забруднювальних речовин у повітря річковим транспортом припадає на відпрацьовані вихлопні гази двигунів судноплавних засобів та автотранспорту – близько 500 тонн на рік на кожний великий річковий порт або транспортний вузол. Морський транспорт забруднює море відходами харчування, сміттям, нафтою та нафтопродуктами, що значно погіршує екологічний стан моря, особливо у припортових зонах [12].

Значну шкоду довкіллю завдає також і авіація. Ще на початку та у середині 70-х років XX ст. авіацію не відносили до забруднювачів повітря. Проте із зростанням темпів її розвитку, стан значно змінився. Внаслідок роботи двигунів лише одного авіалайнера в атмосферу потрапляє понад 76,5 тонн продуктів згорання вуглецевого пального, насамперед й вуглекислого газу [3, с. 84].

Окремої уваги заслуговує і фізичний вплив транспорту, який проявляється у вигляді шумового і/або вібраційного впливу на навколишнє природне середовище та життя і здоров'я людей.

Не можна залишити поза увагою і перевезення небезпечних вантажів, оскільки ці перевезення пов'язані із підвищеною небезпекою порівняно із здійсненням перевезення вантажів звичайних. При потраплянні транспортно-го засобу, який здійснює перевезення будь-якого небезпечного вантажу, в аварію, наслідки, як правило, бувають значно важчими, оскільки підвищується ризик загибелі та захворювання людей, забруднення навколишнього природного середовища, пошкодження транспортних вузлів та історичних пам'яток і природних заповідників, а також місць відпочинку. Дія небезпечних речовин, які перевозяться транспортними засобами, на навколишнє природне середовище може викликати в ньому незворотні зміни і навіть загибель деяких представників флори та фауни.

Більшість країн світу вже мають практику у сфері застосування заходів щодо боротьби із впливом на навколишнє природне середовище та життя і здоров'я людей транспортної галузі. Оскільки транспорт у середньому є одним із найбільших створених людиною джерел викидів NO_x та ЛОС, і передбачається, що здійснювані ним викиди будуть збільшуватися з огляду на збільшення кількості транспортних засобів (зазвичай, автомобільних), дедалі більшого значення набувають заходи в галузі контролю за викидами та скидами, здійснюваними у цій сфері. У цій роботі міститься також інформація про практику країн (зокрема України) щодо екологічного убезпечення в транспортній галузі, яка, на нашу думку, може бути використана для підготовки комплексного міжнародного нормативного акту.

Законодавство, зокрема українське, також пішло шляхом визнання небезпечною діяльності на транспорті через наявність у процесі її здійснення шкідливих речовин, тому основними вимогами щодо екологічного убезпечення у транспортній галузі є встановлення вимог, які зобов'язані виконувати підприємства, установи, організації, що здійснюють: 1) проектування; 2) виготовлення; 3) експлуатацію, 4) обслуговування автомобілів, літаків, суден, інших пересувних засобів, установок та 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, які містяться у викидах та скидах транспортних засобів; по-друге, переходити на менш токсичні види енергії й пального; по-третє, дотримуватися режиму експлуатації транспортних засобів; по-четверте, здійснювати інші заходи, спрямовані на запобігання і зменшення викидів та скидів у навколишнє природне середовище забруднювальних речовин; по-п'яте, дотримуватися встановлених рівнів фізичних впливів [5].

Екологічно небезпечна діяльність на транспорті у проекті майбутньої Екологічної Конституції Землі має бути визначена спеціальною сферою правового регулювання, на яку поширюється система міжгалузевих нормативно-правових актів, що встановлюють засоби забезпечення екологічних вимог. До цих засобів належать такі:

1) *нормування та стандартизація в галузі забезпечення екологічної безпеки транспортних та інших пересувних засобів та установок.* Такі засоби визначені Законом України "Про охорону навколишнього природного середовища" від 25 червня 1991 р. у ст. 31, де 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 ст. 4 Закону України "Про охорону атмосферного повітря" від 16 жовтня 1992 р. (в редакції Закону від 21 червня 2001 р.) [6], 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 чинників та екологічного убезпечення.

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

2) *екологічна експертиза проектів та екологічно небезпечних видів діяльності.* Відповідно до розділу VI Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища" та Закону України "Про екологічну експертизу" від 9 лютого 1995 р. [8], вагомим заходом забезпечення екологічної (та її складової транспортної) безпеки є проведення екологічної експертизи проектів законодавчих та інших нормативно-правових актів, передпроектних, проектних матеріалів, документації зі впровадження нової техніки, зокрема транспортної, технологій, матеріалів, речовин, продукції, реалізація яких може призвести до порушення екологічних нормативів, негативного впливу на стан навколишнього природного середовища;

3) *екологічне страхування.* За вимогами ст. 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 ст. 7 Закону України "Про страхування" в редакції від 4 жовтня 2001 р. [9], до видів обов'язкового страхування, які поширюються і на транспортну галузь, належать, зокрема, страхування цивільної відповідальності суб'єктів господарювання за шкоду, яку можуть заподіяти пожежі та аварії 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 збитків, які може бути заподіяно здоров'ю людини, власності та навколишньому природному середовищу під час транскордонного перевезення та утилізації (видалення) небезпечних відходів тощо;

4) *ліцензування екологічно небезпечної діяльності*. Ліцензування в транспортній галузі відіграє важливу роль, оскільки регулює відносини щодо використання природних ресурсів для цих потреб, зокрема, для здійснення відведення викидів та скидів забруднювальних речовин у навколишнє природне середовище пересувними джерелами. Загальні вимоги до здійснення ліцензування у сфері транспорту зазначені у ст. 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 природноресурсового законодавства. Так, наприклад, відповідно до ст. 49 Водного кодексу України від 6 червня 1995 р. [10], спеціальне водокористування здійснюється на підставі дозволу, в якому обов'язково визначаються ліміти забору, використання води та скидання забруднювальних речовин, а також зазначається термін дії такого дозволу. Обов'язковому ліцензуванню підлягає також діяльність, пов'язана з використанням атмосферного повітря. Відповідно до ст. 11 Закону України "Про охорону атмосферного повітря", лише після отримання належного дозволу, суб'єкти господарської діяльності отримують право здійснювати викиди забруднювальних речовин в атмосферне повітря (але норма поширюється лише на стаціонарні джерела);

5) *державний облік та моніторинг об'єктів, що шкідливо впливають на стан навколишнього природного середовища*. 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 зазначеного вище Закону та постанови Кабінету Міністрів України від 30 березня 1998 р. "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, ін-

шими 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 осіб належать і транспортні;

6) *інформування про стан навколишнього природного середовища, зокрема в разі здійснення екологічно небезпечної діяльності.* 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, чинники, матеріали, речовини, продукцію, енергію, фізичні чинники (шум, вібрацію, електромагнітне випромінювання, вібрацію), які впливають або можуть вплинути на стан навколишнього природного середовища та здоров'я людей. Такий вид інформації стосується й екологічно небезпечної діяльності на транспорті. Частина 1 ст. 25-1 Закону встановлює обов'язок підприємств, установ та організацій (зокрема 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 чинників на здоров'я людей; негайно інформувати про надзвичайні екологічні ситуації; передавати інформацію, отриману внаслідок 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;

7) *економічний механізм екологічного убезпечення.* 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 у системі економічного механізму екологічного убезпечення посідає правове регулювання зборів за спеціальне використання природних ресурсів (ст. 43 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища"); зборів за забруднення навколишнього природного середовища (ст. 44) та зборів за погіршення якості природних ресурсів (ст. 45). Зокрема, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 1 березня 1999 р. № 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 забруднювальних речовин, зокрема й пересувними джерелами забруднення, за скиди забруднювальних 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 (зокрема і в галузі транспорту) в разі реалізації ними заходів щодо раціонального використання природних ресурсів та охорони навколишнього природного середовища, при переході на маловідхідні, ресурсо- та енергоощадні технології, організації виробництва і впровадженні очисного обладнання і устаткування для утилізації та знешкодження відходів, а також приладів контролю за станом навколишнього природного середовища та джерелами викидів і скидів забруднювальних речовин, виконанні інших заходів, спрямованих на поліпшення охорони навколишнього природного середовища (п. а ч. 1 ст. 48 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища").

8) *декларування забезпечення об'єктів підвищеної небезпеки*. У разі, якщо екологічно небезпечна діяльність на транспорті пов'язана з використанням, виготовленням, переробкою, зберіганням або транспортуванням однієї або кількох небезпечних речовин чи категорій речовин кількістю, яка 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.[11], 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, необхідних для виконання 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 р., зміненої наступними Протоколами до неї (SOLAS-74) та Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден 1973 р., зміненої протоколом 1978 р. 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 р. № 497 "Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення";

9) *екологічний контроль за здійснюваною діяльністю*. Завданням екологічного контролю, відповідно до ст. 34 Закону України "Про охорону навколишнього природного середовища", є забезпечення дотримання вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища всіма державними органами, підприємствами, установами та організаціями, незалежно від форм власності і підпорядкування, зокрема на транспорті, а також громадянами;

10) *відповідальність за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища при здійсненні екологічно небезпечної діяльності на транспорті*. За порушення 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".

Отже, піклування про безпеку теперішніх та майбутніх поколінь вимагає, щоб ці питання були закріплені в універсальному нормативному акті – Екологічній Конституції Землі. У цій Конституції бажано сформулювати розділ, присвячений регулюванню здійснення екологічно небезпечної діяльності, в якому має віднайти своє місце визначення поняття екологічно небезпечної діяльності, її видів, механізм забезпечення екологічної безпеки у кожній екологічно небезпечній сфері, який буде ефективним і для сфери транспорту.

Література

1. **Аксенов И.Я., Аксенов В.И.** Транспорт и охрана окружающей среды. – М.: Транспорт, 1986. – С. 135.
2. **Екологічне право:** Особлива частина: Підруч. для студ. юрид. вузів і фак.: Повний акад. курс/ За ред. акад. Април В.І. Андрейцева. – К.: Істина, 2001. – С. 59.
3. **Чернобаев И.П.** Химия окружающей среды: Учеб. пособие. – К.: Выща шк., 1990. – С. 84.
4. **Конвенция** о трансграничном воздействии промышленных аварий от 17 марта 1992 г./ ООН. – Нью-Йорк; Женева, 1994. – Ст. 24; 50-59; 66. – 48 с.
5. **Про охорону** навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 року// Відомості Верховної Ради України. – 1991, № 41. – Ст. 546.
6. **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.
7. **Про транспорт:** Закон України від 10 листопада 1994 року// Відомості Верховної Ради України. – 1994, № 51. – Ст. 446.
8. **Про екологічну** експертизу: Закон України від 9 лютого 1995 року// Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 8. – Ст. 54. зі змінами внесеними Законом України від 6 квітня 2000 року// Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 27. – Ст. 213.
9. **Про страхування:** Закон України від 7 березня 1996 року// Відомості Верховної Ради України. – 1996, № 18. – Ст. 78 (зі змінами внесеними Законом України від 23 грудня 2004 року// Відомості Верховної Ради України. – 2005, № 6. – Ст. 138).
10. **Водний кодекс** України від 6 червня 1995 року// Відомості Верховної Ради України. – 1995, № 24. – Ст. 189.
11. **Про об'єкти** підвищеної небезпеки: Закон України від 18 січня 2001 року// Відомості Верховної Ради України. – 2001, № 15. – Ст. 73.
12. **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 № 188/98 – ВР.

УДК 349.6

*М.С. Нижник, д-р філософії – Макаулаї Інститут,
Абердін, Шотландія*

МОДЕЛЮВАННЯ ОБМЕЖЕНОЇ РАЦІОНАЛЬНОСТІ У ПРИЙНЯТТІ РІШЕНЬ

Висвітлено труднощі, з якими стикаються економісти-теоретики у намаганні розширити сферу своїх досліджень в бік обмеженої раціональності. Метою є зробити наголос на процесі моделювання та зосередитись на побудові моделей, в яких центральне місце посідають процедурні аспекти процесу прийняття рішень. Такого роду моделі можуть стати корисним інструментом пояснення економічних та інституційних процесів. Згідно з Кенетом Арроу (1987), "немає жодного загального принципу, який передуює створенню економічної теорії, побудованої на гіпотезі, окрім принципу раціональності". Ідеєю цієї роботи є довести, що жорстка раціональність насправді виступає обмеженням для дослідника. Відхід від парадигми раціональної людини означає усунення такого обмеження і таким чином пропонує новий виклик та можливість для економістів, які працюють над концепцією обмеженої раціональності.

Ключові слова: процес прийняття рішень, обмежена раціональність, поведінка, моделювання.