

**ПРАВОПРИМЕНЕНИЕ НОРМ БАЗЕЛЬСКОЙ КОНВЕНЦИИ 1989 г.
В РАМКАХ РЕАЛИЗАЦИИ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ИНИЦИАТИВЫ «ЗЕЛЕНАЯ ТАМОЖНЯ»**

Статья посвящена теоретико-практическому анализу процедуры применения норм Базельской конвенции о контроле трансграничного перемещения опасных отходов и их удалении в рамках Международной инициативы «Зелёная таможня». Освещены ключевые положения Базельской конвенции. Дан анализ сложившейся ситуации в отношении отходов в Республике Беларусь и порядка их трансграничного перемещения в рамках Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации. Обосновывается необходимость обучения сотрудников таможенных органов навыкам обнаружения грузов, содержащих опасные отходы.

Введение. Для современных международных отношений характерна глобальная политическая и экономическая взаимозависимость. Нынешний миропорядок, давно уже перешагнувший рамки национальных государств, размывает наши старые представления о пространстве и времени, стирает границы государств на пути факторов производства [1, с. 3]. Темпы, с которыми изменяется мир, и сам характер этих изменений создают особые проблемы для современного человека, требующие быстрой структурной адаптации и перестройки сознания. Глобализация, вместе с позитивными моментами, несет с собой и много негативных аспектов. Среди них стоит выделить экологические проблемы: высокий уровень загрязнения биосферы, уничтожение лесов, сокращение видов растений и животных, образование «озоновых дыр» и т.д. [2, с.51]. Данные проблемы приобрели планетарный, общемировой характер и затрагивают интересы всего земного сообщества. Дальнейшее ухудшение экологии угрожает человечеству серьёзным регрессом, ухудшением качества жизни и среды обитания, экономическим упадком и бедностью. Для принятия неотложных мер по нормализации ситуации требуется разработать глобальные и действенные меры по защите окружающей среды. Это требует наличия коллективной воли и совместных усилий не только на уровне национальных правительств и региональных объединений. Существенная роль по формированию наднациональных программ и координации действий субъектов международного права в при-

родоохранной сфере возложена на институты ООН и другие международные организации [2, с.51; 3].

Ярким примером такого межгосударственного сотрудничества в данной области является международная инициатива «Зелёная таможня», реализация которой всецело направлена на разрешение глобальных экологических проблем. Это своего рода международная организационно-правовая площадка для сотрудничества государств и таких влиятельных международных организаций, как Программа ООН по окружающей среде (ЮНЕП), Всемирная таможенная организация (ВТамО) и Международная организация уголовной полиции (Интерпол) по вопросам, связанным с сохранением природного наследия. Причем ВТамО и национальным таможенным администрациям в реализации программы отводится одно из ведущих мест [4, с.10]. Таможенные органы, представленные профессионалами в своей сфере деятельности, рассматриваются как ключевое звено в борьбе с нелегальной торговлей и незаконным перемещением объектов и предметов, наносящих ущерб окружающей среде и усугубляющих экологические проблемы. Особое место в работе Инициативы занимает борьба с нелегальным трансграничным перемещением опасных отходов [5].

Основная часть. Проблема трансграничного перемещения опасных отходов оказалась в центре внимания мировой общественности в 80-е гг. XX в., когда резко возрос интерес со стороны нелегальных структур к незаконной транспортировке и захоронению отходов. Ужесточение экологических норм в промышленно развитых странах, и, следовательно, значительный рост затрат на удаление отходов привели к появлению торговцев «ядовитым товаром», которые в поисках более дешёвых альтернатив стали вывозить опасные отходы в страны Африки, Азии и Восточной Европы [6, с.1]. В таких странах понимание важности экологических проблем было менее глубоким, а нормы, регламентирующие порядок обращения с опасными отходами, равно как и инфраструктура, обеспечивающая их реализацию, отсутствовала вовсе. Попав на территорию страны назначения, партии отходов подвергались бесконтрольному захоронению либо неправильному обращению, что в большинстве случаев приводило к утечке вредных веществ, серьёзным экологическим авариям и катастрофам, порой и к гибели людей [7, с.1].

Вопрос о скорейшем урегулировании трансграничного перемещения опасных отходов был поднят в начале 1980-х гг. во время работы ряда авторитетных международных конференций, посвящённых природоох-

ранной тематике. В 1981 г. этот вопрос был включён в число приоритетных 1-й программой «Монтевидео-I»¹, где затрагивались правовые аспекты охраны окружающей среды [6, с.1].

На фоне роста экологического правосознания населения и активизации общественного неприятия в отношении необдуманной политики по уничтожению опасных отходов осуществлялся процесс многосторонних переговоров по выработке эффективного глобального инструмента урегулирования вопросов трансграничного перемещения и последующей ликвидации опасных отходов.

Решением № 14/30 от 17 июня 1987 г. Совет управляющих при ЮНЕП одобрил «Каирские руководящие положения и принципы экологически осознанного обращения с отходами».² Рабочая группа, созданная по поручению Совета в целях создания международной конвенции по трансграничному перемещению опасных отходов, опиралась на данный документ и учитывала достижения отдельных государств, региональных и международных организаций. Кроме этого Совет поручил Исполнительному директору ЮНЕП созвать в 1989 г. международную конференцию для итогового принятия конвенции. На разработку проекта будущей конвенции и проведение переговоров по согласованию её содержания отводилось не более двух лет.

Организационное заседание Рабочей группы с мандатом на подготовку всемирной конвенции было проведено 27–29 октября 1987 г. в г. Будапеште (Венгрия). В ходе заседания обсуждались общие принципы, которые должны быть включены в документ. Также был рассмотрен первый проект конвенции, подготовленный Секретариатом ЮНЕП. Рабочая группа провела в общей сложности пять сессий в период с февраля 1988 г. по март 1989 г.

¹ На сегодня ЮНЕП координирует природоохранную деятельность в рамках 10-летних программ по разработке и периодическому обзору норм экологического права. Программа «Монтевидео-I», принятая X сессией ЮНЕП в 1982 г., сыграла важную роль при разработке стратегических направлений деятельности этой организации. Сейчас действует уже программа «Монтевидео-IV», обеспечивающая более эффективное руководство в природоохранной сфере [8, с.3].

² Каирские руководящие положения и принципы экологически осознанного обращения с отходами – документ, принятый под эгидой ЮНЕП в 1987 г., не имеющий обязательной юридической силы, ставший основой для проведения переговоров по источникам международного экологического права, приобретающим характер обязательных [6, с.1].

На первой сессии, проходившей с 1 по 5 февраля 1988 г. в Женеве, Рабочая группа рассмотрела первый проект Конвенции о контроле трансграничной перевозки опасных отходов.

В ходе второй и третьей сессий, проходивших 6 – 10 июня 1988 г. в г. Каракасе (Венесуэла) и 7 – 16 ноября 1988 г. в г. Женеве (Швейцария) соответственно, особое внимание было сфокусировано на количественной оценке незаконного перемещения отходов и анализе географии проблемы. По результатам третьей сессии был принят пятый доработанный проект Конвенции. Четвёртая сессия была проведена в Люксембурге 3 января – 3 февраля 1989 г. На последней, пятой по счету, Базельской встрече 13 – 17 марта 1989 г. был, наконец, согласован окончательный проект текста Конвенции.

На Конференции полномочных представителей ЮНЕП, представляющих 116 государств, проходившей 20 по 22 марта 1989 г. в Базеле, был рассмотрен и единогласно принят окончательный вариант Конвенции. В ходе конференции были также приняты 8 резолюций, касающихся выполнения и правоприменения данной Конвенции [9, с.2].

Заключительный акт Базельской конференции подписали 105 государств и Европейское экономическое сообщество (ЕЭС). Конвенция вступила в силу 5 мая 1992 г. после сдачи на хранение двадцатой ратификационной грамоты одним из субъектов международного права, что закреплено в статье 25 Базельской конвенции [9, с. 2]. По состоянию на 31 марта 2011 г. Конвенция ратифицирована 175 государствами [10].

Для понимания всей сложности переговорного процесса по согласованию положений будущей Базельской конвенции необходимо осветить некоторые существенные факты, указывающие на те трудности, с которыми пришлось столкнуться сторонам в ходе обсуждений этого международного правового акта.

Проблема трансграничной перевозки опасных отходов достигла своего апогея именно в конце 1980-х гг., когда в средства массовой информации просочились сведения о случаях незаконного сброса токсичных отходов в странах третьего мира [9, с. 2]. О зловониях «отравленных судов», таких как «Катрин Б» или «Пеликано», скитавшихся из порта в порт в попытках освободиться от токсичного груза, сообщали тогда многие газеты и телеканалы мира. Эти трагические эпизоды были во многом связаны с ужесточением экологических норм в промышленно развитых странах [11].

Эти события стали отправной точкой к началу кропотливой работы по созданию международной Конвенции по регулированию обращений с

отходами. Рост интереса к данной проблеме нашёл своё отражение в увеличении числа государств, представленных на заседаниях Рабочей группы – с 24 на организационном совещании до 80 в рамках последней сессии. Увеличилось также количество международных и региональных организаций, участвовавших в работе в качестве наблюдателей [12, с.16]. Во время переговорного процесса особое внимание со стороны наблюдателей и прессы было приковано к взаимоотношениям высокоразвитых и менее развитых стран. Традиционно в геоэкономическом и геополитическом отношении «богатых» относят к Северу, а «бедных» – к Югу. Это противостояние часто переводило процесс обсуждений по экологическим вопросам в политическую плоскость.

Так, страны Юга видели в подготовке Базельской конвенции прежде всего возможность остановить незаконную международную перевозку отходов на их территорию. Многие развивающиеся страны, представлявшие Организацию африканского единства (ОАЕ), предшественницы современного Африканского союза, рассматривали эти прения как возможность выразить своё решительное неприятие использованию территорий их государств богатыми промышленно развитыми странами в качестве полигона для токсичных отходов. Их требования полностью запретить трансграничную перевозку опасных отходов в мире получили безоговорочную поддержку со стороны большинства международных и национальных неправительственных организаций Европы, Америки и Австралии, занимающихся вопросами охраны окружающей среды¹ [9, с.3].

С другой стороны, высокоразвитые страны в надежде перевести процесс в иное русло, старались сосредоточить внимание сторон на вопросах контроля перевозки отходов и не были готовы ответить согласием на полное запрещение трансграничного перемещения отходов. Такие жесткие меры накладывали бы чрезмерные ограничения на торговлю отходами между промышленно развитыми странами, в особенности отходами, которые поддаются вторичной переработке и имеют экономическую ценность. Кроме того, наложение такого рода запретов означало бы возникновение ситуации, при которой высокоразвитые страны остались бы один на один со своими собственными отходами, что, естественно, шло в разрез с их интересами.

Позиция ЮНЕП сводилась к тому, что полное запрещение международных перевозок опасных отходов с точки зрения охраны окружающей среды не является наилучшим решением, поскольку, таким образом

¹ В поддержку стран Юга выступила международная природоохранная неправительственная организация «Гринпис» («Зеленый мир»), созданная еще в 1970 г.

исключалась бы возможность таких перевозок даже в тех случаях, когда уничтожение отходов за пределами страны их происхождения является более экологически безопасным. Эта позиция вызвала резкую критику у представителей государств «третьего мира», которые видели во всей этой ситуации лишь лоббирование интересов промышленно развитых стран и транснациональных компаний. Разногласия между сторонами возникли также и по ряду других ключевых вопросов.

На 4-й сессии Рабочей группы, которая, напомним, состоялась в январе – феврале 1989 г. в Люксембурге, переговорный процесс из-за непримиримости сторон зашел, казалось бы, в тупик: настолько были велики разногласия. Рабочая группа тогда не смогла представить новый исправленный вариант проекта конвенции, как это планировалось изначально. Согласие было достигнуто лишь по ограниченному числу вопросов. В тот момент появились сомнения относительно возможности разработать согласованный проект будущей конвенции. В попытке найти компромисс Исполнительный директор ЮНЕП Мустафа Кемаль Толба (Египет) в сжатые сроки собрал Рабочую группу для проведения раунда неформальных переговоров, в ходе которых состоялось обсуждение наиболее спорных вопросов. По итогам этих обсуждений, проходивших в начале марта 1989 г., Рабочая группа смогла возобновить свою работу. Заключительные согласования текста Конвенции состоялись на 5-й сессии – непосредственно перед началом Конференции полномочных представителей [6, с.3].

Вышеназванные факты отражают всю остроту переговорного процесса по Конвенции. Существовала большая вероятность того, что Базельское соглашение могло быть принято в виде не обязывающей декларации о намерениях. Долгий переговорный «марафон» по согласованию принципов и положений этого международного правового акта показывает, насколько трудным был путь к консенсусу между сторонами.

Республика Беларусь ратифицировала Базельскую конвенцию 16 сентября 1999 г. в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 16 сентября 1999 г. № 541 «О присоединении Республики Беларусь к Базельской Конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением» [13], которая вступила в силу 9 марта 2000 г. Положения Конвенции имплементированы в статьи Закона Республики Беларусь от 20 июля 2007 г. № 271-З «Об обращении с отходами» [14].

Нельзя не отметить тот факт, что сложившаяся в нашей стране ситуация с образованием, сбором и захоронением отходов ведёт к их накоплению, что приводит к значительным потерям природных ресурсов, возникновению необратимых процессов загрязнения окружающей среды и представляет реальную угрозу здоровью населения.

Ежегодно в Республике Беларусь в результате деятельности предприятий образуется около 22 млн. тонн промышленных отходов (переработка и вторичное использование отходов составляет на сегодня не более 15%) и более 1,5 млн. тонн коммунальных (твердых бытовых) отходов в результате деятельности населения (переработка и вторичное использование данного вида отходов, производимые минским коммунальным малым предприятием «Экорес» составляет только 4%).

В настоящее время из образующихся опасных отходов в Беларуси используется лишь небольшая часть (отработанные растворители и ацетоны, отработанные масла, гальванические шламы, кубовые остатки, ванадийсодержащие шламы, нефтесодержащие шламы, отходы лакокрасочных материалов).

Базельская конвенция о контроле трансграничной перевозки опасных отходов и их удалением является всеобъемлющим природоохранным соглашением, регламентирующим вопросы обращения с опасными и другими отходами. Цель Базельской конвенции – защита жизни и здоровья людей, окружающей среды от неблагоприятных последствий трансграничного перемещения и утилизации опасных отходов.

Конвенция устанавливает глобальную систему контроля трансграничной перевозки отходов, которая включает в себя следующие основные положения:

- импорт, экспорт и транзит отходов разрешается в случае, если все участвующие государства были проинформированы об этом и заблаговременно дали своё согласие на такую перевозку;
- перевозки в страны, которые не являются участниками Базельской конвенции, запрещены, за исключением стран, с которыми были заключены двухсторонние или многосторонние соглашения или договоренности, положения которых соответствуют требованиям Базельской конвенции;
- экспортёр или государство, в котором были произведены отходы, несёт ответственность за соблюдение положений Базельской конвенции и обязано, при необходимости, обеспечить обратное принятие соответствующих отходов [16].

На уровне Таможенного союза Республики Беларусь, Республики Казахстан и Российской Федерации вопрос о трансграничной перевозке отходов регламентируется Положением о порядке ввоза на таможенную территорию Таможенного союза, вывоза с таможенной территории Таможенного союза и транзита по таможенной территории Таможенного союза опасных отходов. Данное Положение утверждено Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 16.08.2012 г. №134 «О нормативных правовых актах в области нетарифного регулирования».

Положение разработано в соответствии с Соглашением о правилах лицензирования в сфере внешней торговли товарами от 9 июня 2009 г., Соглашением о порядке введения и применения мер, затрагивающих внешнюю торговлю товарами, на единой таможенной территории в отношении третьих стран от 9 июня 2009 г., а также Базельской конвенцией о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением 1989 г.

Положение распространяется на юридических и физических лиц, зарегистрированных в качестве субъектов внешнеэкономической деятельности, осуществляющих ввоз, вывоз опасных отходов, указанных в разделах 1.2 и 2.3 Единого перечня товаров, к которым применяются запреты или ограничения на ввоз или вывоз государствами-членами Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества в торговле с третьими странами, а также на физических лиц, осуществляющих ввоз и (или) вывоз таких товаров для личного пользования, т.е. в некоммерческих целях.

Отметим, что нормы Положения предусматривают запрет на:

- ввоз, вывоз отходов на таможенную территорию Таможенного союза физическими лицами для личного пользования;
- ввоз на таможенную территорию Таможенного союза, в том числе транзит опасных отходов, указанных в разделе 1.2 Единого перечня товаров, к которым применяются запреты или ограничения на ввоз или вывоз государствами-членами Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества в торговле с третьими странами;
- ввоз отходов на таможенную территорию Таможенного союза с целью захоронения и обезвреживания.

Ввоз и вывоз отходов, за исключением транзита через государства-члены Таможенного союза в целях их удаления, осуществляется на основании лицензий, выдаваемых уполномоченным государственным органом государства-члена Таможенного союза, на территории которого зарегистрирован заявитель.

Трансграничная перевозка отходов по территории Таможенного союза государств транзита осуществляется без оформления лицензии при наличии заключения государственного органа в соответствии с законодательством государств-членов Таможенного союза. Порядок транзита отходов регулируется нормами, предусмотренными Базельской конвенцией и законодательством государств-членов Таможенного союза.

Вывоз отходов, указанных в разделе 1.2 Единого перечня товаров, к которым применяются запреты или ограничения на ввоз или вывоз государствами-членами Таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества в торговле с третьими странами, с территории государств-членов Таможенного союза на территорию государства, не являющегося стороной Базельской конвенции, осуществляется в соответствии с требованиями данного соглашения [17].

Данным Положением также определён пакет документов, который заявитель должен предоставить в уполномоченный на выдачу лицензий орган. В Республике Беларусь таким государственным органом является Министерство природных ресурсов и охраны окружающей среды.

В целом система контроля согласно Базельской конвенции предусматривает следующие этапы:

- а) необходимость уведомления;
- б) процедуру получения предварительного письменного разрешения;
- в) заключение контракта между экспортёром и утилизатором;
- г) документирование с уведомлением и документом о перевозке;
- д) страхование или финансовую гарантию;
- е) экологически приемлемое управление (Ecologically sustainable management) опасными отходами.

Для осуществления трансграничной перевозки необходимо уведомить все компетентные органы заинтересованных стран. Уведомление, как правило, охватывает только один вид отходов и может охватывать только одну отправку. Однако уведомление может охватывать и несколько отправок отходов, осуществляемых на протяжении срока не больше года, при условии, что каждая партия отходов имеет одинаковые физические и химические характеристики и будет отгружаться на постоянной основе одному и тому же лицу, отвечающему за удаление отходов, через одни и те же пункты ввоза (вывоза). Перед отправкой отходов производитель и лицо, ответственное за удаление отходов, заключают договор об удалении отходов. Этот договор должен обеспечить удаление экологически безопасным способом. Договор должен также подтверждать, что перевозчик имеет соответствующую лицензию

на осуществление операций, предусмотренных договором. После заключения договора производитель и экспортер должны проинформировать компетентный орган страны экспорта о предполагаемой перевозке. Если у компетентного органа нет никаких возражений против этой экспортной операции, то он передаёт документ об уведомлении компетентному органу страны импорта и компетентным органам всех стран транзита.

Цель процедуры уведомления – представить компетентным органам заинтересованных стран подробную, точную и полную информацию о конкретных отходах, планируемой операции по удалению, а также другие данные, связанные с предполагаемой отправкой.

При получении документа с уведомлением компетентный орган страны импорта должен направить уведомителю письменное согласие или уведомление об отказе (после затребования дополнительных разъяснений, если это необходимо). Процедура получения согласия со стороны компетентных органов стран транзита практически аналогична.

После того как соответствующие компетентные органы установили, что все требования Базельской конвенции соблюдены и дали своё согласие на осуществление перевозки, компетентный орган страны экспорта может начать оформление и выдачу документа о перевозке, в котором содержится подробная информация об отправляемом грузе, и дать разрешение на отправку. Документ о перевозке должен все время сопровождать груз, начиная с момента его отправки с места производства отходов и заканчивая моментом его прибытия на место удаления в другой стране.

Документы, сопровождающие партию груза, играют ключевую роль в оказании таможенным органам помощи в определении законности перемещения данного груза. Сотрудник таможенного органа должен, прежде всего, проверить, предъявлены ли все документы, требуемые национальным законодательством, и правильно ли в них внесена информация, требуемая в соответствии с Базельской конвенцией. Если все положения Базельской конвенции и национального законодательства соблюдены, партия груза может покинуть страну. Если эти условия не выполнены, данную партию груза следует задержать и проинформировать соответствующие органы с целью обеспечения её возвращения обратно.

Особую бдительность необходимо проявлять непосредственно во время осуществления таможенного осмотра и таможенного досмотра партий грузов, транспортных средств.

При возникновении подозрений в незаконности перевозимых опасных грузов необходимо последовательно осуществить ряд мероприятий, включая:

- 1) оценку ситуации;
- 2) идентификацию опасного вещества;
- 3) оцепление места происшествия;
- 4) информирование компетентных органов, медицинской службы.

Нельзя не отметить и тот факт, что таможенные службы находятся в особом положении, позволяющем им выявлять случаи незаконного оборота отходов при пересечении границы. Однако в условиях ускорения темпов свободной торговли и широко распространенного применения контейнерных перевозок возможности для реального досмотра грузов, пересекающих национальные границы, сужаются. Во многих портах и пограничных пунктах досмотру подвергается, по оценкам, менее двух процентов ввозимых грузов и менее одного процента вывозимых грузов [16].

Но, несмотря на это, механизм, заложенный в Базельской конвенции, позволяет достигать определённых положительных результатов. Так, например, портовыми властями Нидерландов была задержана партия из 60 судовых контейнеров, содержавших 1600 тонн отходов. Официально они были задекларированы как макулатура, направляемая в Китай из Великобритании. Груз содержал прессованный бытовой мусор, пищевые отходы. Выяснилось, что эти отходы были доставлены в нидерландские порты грузовиками и паромами, а затем перегружены в судовые контейнеры. Ни китайские, ни британские, ни голландские власти не давали своего согласия на импорт, экспорт или транзитную перевозку этих отходов. Груз был возвращен в страну-экспортёр [12].

Этот пример не идёт ни в какое сравнение с беспрецедентной по своим масштабам операцией «Demeter», проводимой на территории стран Европы, Азиатско-Тихоокеанского региона и Африки с 23 марта по 11 мая 2009 г. под эгидой Всемирной таможенной организации. Участие в данной операции приняли таможенные администрации 64 стран. Их действия координировались с помощью семи Региональных узлов связи по правоохранительной работе ВТамО (RILO). С помощью метода профилирования рисков и разнообразных форм таможенного контроля им удалось идентифицировать грузы с высокой степенью риска, обнаружить и впоследствии задержать опасные грузы. Было задержано около 30 тыс. тонн отходов, представляющих опасность для окружающей среды. Большинство задержаний произошло в Нидер-

ландах, Бельгии, Италии. Страны Азии были выбраны нелегальными торговцами токсичным товаром в качестве направления для сброса лома чёрных металлов, тогда как некоторые страны Африки принимали вышедшее из строя холодильное оборудование с повышенным содержанием озоноразрушающих веществ [19].

Очевидно, что такие операции должны проводиться не эпизодически, а постоянно и целенаправленно при тесном взаимодействии с ЮНЕП, Интерполом и ВТамО. В данном вопросе важно региональное сотрудничество между государствами-соседями, а также активное подключение к решению проблем, связанных с незаконным перемещением опасных отходов международных экологических организаций и научное сообщество. Без их участия эту проблему усилиями таможенников и сотрудников других правоохранительных служб успешно разрешить будет проблематично.

Важным аспектом успешного пресечения незаконного перемещения опасных грузов остаются вопросы обучения кадров таможенных служб навыкам обнаружения незаконных партий опасных грузов и оперативного принятия соответствующих решений [20]. Не меньшее значение имеют и другие факторы, связанные с реализацией положений Базельской конвенции: развитие национальной системы мониторинга окружающей среды, формирование рынка экологических услуг, внедрение экологического аудита и страхования, а также эффективной нормативной правовой базы экологической безопасности. Необходимо предпринять меры по разработке системы платежей за пользование природными ресурсами, включая методику определения адекватной компенсации ущерба, причинённого природному наследию, что, несомненно, позволит обеспечить защиту от внешних угроз национальной безопасности в экологической сфере [18].

В рамках международной инициативы «Зеленая таможня» ведется дальнейшая законотворческая деятельность по разработке дополнительных документов в области регулирования трансграничного перемещения опасных отходов. Тут следует сказать о Базельском протоколе об ответственности и компенсации за ущерб, причинённый в результате трансграничной перевозки отходов и их удаления. Данный Протокол устанавливает всеобъемлющий режим определения ответственности и обеспечения быстрой и адекватной компенсации в случае ущерба, нанесённого при перевозке или ликвидации опасных отходов, включая нелегальную перевозку подобных грузов [11].

Заключение. С принятием Базельской конвенции была заложена основа международно-правового регулирования трансграничной перевозки опасных отходов. В договорном документе были впервые в мировой практике закреплены основополагающие принципы трансграничного перемещения опасных отходов:

- принцип сокращения производства опасных отходов и сведения их трансграничной транспортировки к минимуму;
- принцип экологически обоснованного управления опасными отходами;
- принцип реимпортирования отходов их экспортёрам в случае, если невозможно выполнить условия контракта;
- создание условий трансграничной перевозки опасных отходов, не подпадающих опасности человека и окружающую среду [20].

Эффективность применения данного универсального международного соглашения во многом зависит от коллективных усилий мирового сообщества. В частности, удивляет позиция отдельных промышленно развитых государств, которые не спешат присоединиться к Конвенции. Необходимо периодически пересматривать положения Базельской конвенции на предмет соответствия их современным реалиям.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

1. Human development report 1999 // Human development reports [Electronic resource]. – 2011. – Mode of access: http://hdr.undp.org/en/media/HDR_1999_EN.pdf. – Date of access: 7.11.2012.
2. Алимов, А.А. Вызовы глобализации и формирование международных институтов поддержания окружающей среды и развития / А.А. Алимов, Е.В. Стецко [Текст] // Общество. Среда. Развитие (Тerra Humana). – 2010. – №3. – С. 51 – 55.
3. Максимова, М.М. Общемировые проблемы. Современные международные отношения: учебное пособие / М.М. Максимова [Текст]. – Москва: РОССПЭН, 1999. – 584 с.
4. Green Customs Guide to Multilateral Environmental Agreements // The Green Customs Initiative [Electr. resource]. – 2011. – Mode of access: http://www.greencustoms.org/reports/guide/Green_Customs_Guide_new.pdf. – Date of access: 04.09.2012.
5. Clark, E. The Green Customs Initiative: Capacity Building for Environmental Security / E. Clark // IISD Reporting services [Electr. resource]. – 2009. – Mode of access: <http://www.iisd.ca/mea-1/guestarticle68.html>. – Date of access: 23.08.2012.
6. Peiry, K.K. Basel convention on the control of transboundary movements of hazardous wastes and their disposal / K.K. Peiry // United Nations Audiovisual Library of International Law [Electr. resource]. – 2008. – Mode of access: http://untreaty.un.org/cod/avl/pdf/ha/bcctmhw/bcctmhw_e.pdf. – Date of access: 26.11.2012.

7. Базельская конвенция: учебное пособие по незаконному обороту опасных отходов для таможенных и правоохранительных органов // Базельская конвенция [Эл. ресурс]. – 2011. – Режим доступа: <http://archive.basel.int/meetings/sbc/workdoc/techdocs.html>. – Дата доступа: 04.09.2012.
8. Четвёртая Программа по развитию и периодическому обзору права окружающей среды // United Nations Environment Programme [Electronic resource]. – 2012. – Mode of access: www.unep.org/gc/gcss-x/download.asp?ID=778. – Date of access: 12.09.2012.
9. Пейр, К.К. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением / К.К. Peiry // United Nations Audiovisual Library of International Law [Electr. resource]. – 2008. – Mode of access: untreaty.un.org/cod/avl/pdf/ha/bcctmhw/bcctmhw_r.pdf. – Date of access: 24.11.2012.
10. Протокол об ответственности и компенсации за ущерб, причиненный в результате трансграничной перевозки опасных отходов и их удаления // Базельская конвенция [Electr. resource]. – 2011. – Mode of access: <http://www.basel.int/Portals/4/Basel%20Convention/docs/text/BaselConventionText-r.pdf>. – Date of access: 10.11.2012.
11. Коротко о Базельской конвенции // Базельская конвенция [Electr. resource]. – 2011. – Mode of access: http://archive.basel.int/convention/bc_glance-r.pdf. – Date of access: 12.08.2012.
12. Интеграция окружающей среды и социально-экономического развития: 1972 – 2002 гг. // UNEP Environmental Knowledge for Change [Electronic resource]. – 2011. – Mode of access: <http://www.grida.no/geo/geo3/russian/pdfs/chapter1.pdf>. – Date of access: 23.10.2012.
13. О присоединении Республики Беларусь к Базельской Конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением: Указ Президента Республики Беларусь от 16 сентября 1999 г. №541// Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Эл. ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2012.
14. Об обращении с отходами: Закона Республики Беларусь от 20 июля 2007 г. № 271-3 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Эл. ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2012.
15. О Национальном плане действий по рациональному использованию природных ресурсов и охране окружающей среды Республики Беларусь на 2001 – 2005 г.: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 21.06.2001 № 912 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Эл. ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2012.
16. Федотов, О.В. Трансграничное перемещение отходов / О.В. Федотов // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2012.
17. Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 16 августа 2012 г. № 134 «О нормативных правовых актах в области нетарифного регулирования» // Евразийская экономическая комиссия [Эл. ресурс]. – 2012. – Режим доступа: http://www.tsouz.ru/eek/RSEEK/RKEEK/zas22/Pages/R_134.aspx. – Дата доступа: 12.11.2012 г.

18. Патара, В.М. Противодействие незаконному обороту отходов и другим трансграничным экологическим правонарушениям / В.М. Патара // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Эл. ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Республики Беларусь. – Минск, 2012.

19. Green Customs Operation Seizes 30,000 Tons of Illegal HazWaste // Environment news service [Electr. resource]. – 2009. – Mode of access: <http://www.ens-newswire.com/ens/jul2009/2009-07-17-01.asp>. – Date of access: 21.09.2012.

20. Гиззатуллин, Т.И. Международно-правовое регулирование трансграничной перевозки опасных отходов: автореф. дис. кандидата юридич. наук: 12.00.10 / Т.И. Гиззатуллин. – Казань: Изд-во Казанского государственного университета, 2002. – 169 с.

Enforcement of the Basel convention of 1989 within the framework of the Green Customs Initiative (Kyril Ragavets).

The article is devoted to the theoretical and practical analysis of the procedure of enforcement of the Basel convention on the control of transboundary movements of hazardous wastes and their disposal in the context of the Green Customs Initiative. The key provisions of the Basel convention are highlighted. The current situation related to wastes in the Republic of Belarus and the procedure of their transboundary movement in the Customs Union of the Republic of Belarus, the Republic of Kazakhstan and Russian Federation is analysed. The necessity of training customs officers to detect consignments that contain hazardous wastes is proved.

Артыкул наступіў 12 ліпеня 2012 г.