

ЗАХИСТ ДОВКІЛЛЯ ЯК СКЛАДНИК МОРСЬКОЇ БЕЗПЕКИ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Шуміло Олексій Михайлович

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри правового забезпечення підприємницької діяльності
та фінансової безпеки факультету № 6,
Харківський національний університет внутрішніх справ
м. Харків, Україна*

Морський транспорт забруднює море відходами харчування, сміттям, нафтою та нафтопродуктами, що значно погіршує екологічний стан моря, особливо в припортових зонах. Тому «Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки» передбачають необхідність розв'язання екологічних проблем на морському транспорті, а саме тому потребують розроблення технологій і технічних засобів для захисту від забруднення повітря та акваторій портів у зоні морських портів і судноремонтних підприємств, методики визначення шкоди, що її можуть завдати довкіллю підприємства морського флоту, і т. ін. [1].

Поняття морської безпеки визначено та закріплено нормативно у Тимчасовому типовому положенні про службу морської безпеки морського торговельного порту (портового засобу) [2]. Зазначене положення розроблено на виконання вимог Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (Конвенція SOLAS) [3] та Міжнародного кодексу з охорони суден і портових засобів (Кодекс ISPS) [4].

Міжнародна морська організація (ММО) є міжурядовою та спеціалізованою установою ООН, що опікується безпекою мореплавства та запобіганню забруднення моря та атмосфери судами. ММО підтримує Цілі сталого розвитку ООН, особливо це стосується Цілі 14 – збереження та раціональне використання океанів, морів і морських ресурсів в інтересах сталого розвитку. ММО були прийняті й переглянуті, окрім зазначених вище, інші важливі міжнародні акти з охорони довкілля.

Урахування екологічних вимог при мореплавстві світовою спільнотою почало відбуватись у середині 60-х років ХХ століття, коли на перший план почала виходити нова проблема – забруднення навколишнього середовища, насамперед морського. Зросла кількість нафтопродуктів, що транспортувались морським транспортом, а також клас танкерів, що їх перевозили. Викликала особливе занепокоєння аварія танкера *Togrey Canyon*, що сталася в 1967 році на вході в протоку Ла-Манш, коли в море потрапило 120 000 тонн нафти.

Найважливішим з прийнятих актів з охорони довкілля стала Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден (МАРПОЛ 73/78), прийнята в 1973 році й змінена Протоколом 1978 року [5]. Вона охоплює не тільки випадки аварійного та/або експлуатаційного забруднення навколишнього середовища нафтопродуктами, а й забруднення моря рідкими хімічними речовинами, упакованими шкідливими речовинами, лляльними водами, сміттям і брудом із суден повітряного середовища.

У 1990 році була підготовлена та підписана Міжнародна конвенція із забезпечення готовності у разі забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва (OPRC) [6]. Згодом, у 2000 році, був підписаний Протокол до Конвенції, що поширює її положення на запобігання розливу шкідливих хімічних речовин і боротьбу з такими розливами (OPRC-HNS). Конвенція поширюється на морські судна будь-якого типу, включаючи судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, а також плавучі засоби будь-якого типу. Крім того, положення Конвенції застосовуються до будь-яких стаціонарних або плавучих морських установок або споруд, зайнятих у розвідці, видобутку або виробництві газу або нафти, завантаження або розвантаження нафти. Конвенція також стосується морських портів і об'єктів, пов'язаних з обробкою нафти, що створює небезпеку інциденту, що викликає забруднення нафтою, включаючи нафтові термінали, трубопроводи та інші об'єкти, пов'язані з обробкою нафти.

Крім цього, ММО розв'язувала завдання створення системи, спрямованої на забезпечення компенсації тим, хто внаслідок забруднення постраждав матеріально. Відповідні дві багатосторонні угоди (Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за збитки від забруднення нафтою

[7] та Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою (FUND 92) [8]) були прийняті у 1969 та 1971 роках відповідно. Вони спростили та прискорили процедуру отримання компенсації за забруднення. Обидві Конвенції були переглянуті в 1992 році й ще раз – у 2000 році. Це дозволило збільшити розміри компенсації, що підлягає виплаті постраждалим від забруднення. Але, разом з тим, максимальний розмір компенсації, що сплачується FUND 92 за кожний окремих інцидент, не може перевищувати 203 млн SDR (спеціальних прав запозичення).

Незважаючи на міжнародні та національні механізми протидії забрудненню морських акваторій існують певні правові проблеми щодо виявлення та притягнення до відповідальності суден-забруднювачів.

Так, наприклад, після ліквідації морських інспекцій у складі Державної екологічної інспекції (ДЕІ) в останньої була вилучена функція контролю за портовою зоною. Тобто державні інспектори не мають права заходити для здійснення екологічного контролю у портову зону і повністю покладаються на Адміністрацію морських портів України (АМПУ).

Під час надзвичайної ситуації в Чорному морі розлились нафтопродукти – ймовірно з судна «Аметист». Держекоінспекція дала запити до ДП «АМПУ», Чорноморської Філії ДП «АМПУ», капітану морського порту «Чорноморськ» і в порядку взаємодії Державній прикордонній службі України. ДП «АМПУ» повідомило, що жодних порушень не виявлено. Інспектори Держекоінспекції, взаємодіючи з прикордонниками, підійшли до причалу з моря та взяли аналізи проб.

За результатами перевірки у ДЕІ підраховали збитки та з'ясували, хто є власником судна. За фактом приховування відомостей про екологічний стан водних ресурсів, що негативно впливає на рослинний та тваринний світ, і недбалого ставлення до посадових обов'язків працівників Чорноморської філії ДП «АМПУ» ДЕІ направлено повідомлення про вчинення кримінального правопорушення до Одеської обласної прокуратури та ТУ ДБР у м. Миколаєві. Також про факт забруднення моря ДЕІ направлено повідомлення про кримінальне правопорушення до Чорноморського ВП Овідіопольського ВП ГУ НП в Одеській області [9].

Таким чином, ДП «АМПУ» не виконує засади своєї Екологічної політики [10], а саме не в змозі організувати та забезпечувати екологічну безпеку шляхом удосконалення виробничих та управлінських процесів, а також підтримувати імідж підприємства як підприємства високої екологічної безпеки міжнародного рівня.

Література:

1. Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення

екологічної безпеки : Постанова ВР України від 05.03.1998 р. за № 188/98-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1998. № 38–39. Ст. 248.

2. Щодо затвердження Тимчасового типового положення про службу морської безпеки морського торговельного порту (портового засобу): Наказ Державного департаменту морського і річкового транспорту від 17.06.2004 р. за № 162, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0162538-04#Text> (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

3. Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 р., від 01.11.1974 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/995_251#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

4. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів від 12.12.2002 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/896_035#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

5. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року від 02.11.1973. *Офіційний вісник України*. 2005. № 22 (17.06.2005). Ст. 1251.

6. Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва від 30.11.1990 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_366#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

7. Зведений текст Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року від 27.11.1992 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_806#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

8. Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою (Доповнення до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р.). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_807#Text (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

9. «Розлив нафти в Чорному морі»: Адміністрація морських портів України не повідомила Держекоінспекцію про екологічне лихо від 26.11.2020 р. Офіційний веб-портал Екологічної інспекції України. URL: <https://www.dei.gov.ua/posts/1209> (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.

10. Екологічна політика державного підприємства «Адміністрація морських портів України»: Наказ від 08.05.2020 р. за № 110/10. URL: <http://www.port.odessa.ua/images/politiki/politika-2020-01.jpg> (дата звернення: 14.12.2021). Назва з екрана.