

УДК 504:656.614

Олена Борщевська,*канд. юрид. наук, старший викладач кафедри цивільного і трудового права
Одеського національного морського університету***Олександр Добров,***студент магістратури юридичного факультету
Одеського національного морського університету*

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕКОЛОГІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

У статті викладено аналіз сучасного стану забезпечення екологічної безпеки при морських перевезеннях в Україні. Розглянуто стан морських перевезень нафтопродуктів та речовин, небезпечних для довкілля, досліджено та зіставлено поняття екологічної безпеки на законодавчому та науковому рівнях, проаналізовано механізм забезпечення належного рівня екологічної безпеки державними інституціями.

Ключові слова: екологічна безпека, морські перевезення, національна безпека, міжнародні відносини.

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями. Актуальність теми забезпечення екологічної безпеки при морських перевезеннях, особливо в північно-західній частині шельфової зони Чорного моря, зумовлена, насамперед, різким зростанням обсягів перевезень нафти, збільшенням вантажообігу на нафтових терміналах у морських портах України, а також відкриттям нових маршрутів перевезень небезпечних та потенційно токсичних вантажів, зокрема ядохімікатів. Саме виходячи із цього виникає гостра необхідність вдосконалення механізму правового регулювання екологічної безпеки при морських перевезеннях в акваторіях Чорного та Азовського морів.

Українська держава має винятково вигідне географічне положення. Крізь її територію пролягають сухопутні та водні торгівельні шляхи з Європи до Азії, з узбережжя Балтійського моря до вод Середземного моря. Нашу територію омивають одразу два моря, а на півдні Одеської області розташоване гирло однієї з найбільш судноплавних річок Європи – річки Дунай.

Україна володіє могутнім портовим та логістичним потенціалом. На узбережжі Чорного й Азовського морів розташовані 18 морських торгових портів. Лише в Одеському МТП щороку переробляється близько 2,5 млн. тон нафтоналивних продуктів, у морському нафтоперевалочному комплексі «Південний» – близько 8 млн. тон, у порту Рені – до 1 млн. тон. Натепер, завдяки укладенню зовнішньоекономічних угод із країнами Каспійського басейну та відкриттю нового транспортного коридору з півдня Каспійського моря до північно-західного узбережжя Чорного моря за проектом Євро-азійського нафтотранспортного коридору (ЄАНТК), у 2017-2018 роках планується значне збільшення поставок нафти через нафтові термінали українських портів. А це, у свою чергу, означає збільшення навантаження на вказані нафтові термінали морських торговельних

портів, що неодмінно призведе до зниження рівня екологічної безпеки та підвищення ризику аварійності на водних просторах України [1].

Це зумовлює першочергове завдання щодо вдосконалення стану правового забезпечення екологічної безпеки при морських перевезеннях і створення відповідного правового механізму попередження забруднення навколишнього середовища в умовах різкого зростання кількості перевезень небезпечних вантажів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми екологічної безпеки досліджували досить велике коло науковців, а саме В. А. Ліпкан, А. П. Гетьман, Ю. А. Краснова ті інші, але, на жаль, проблематиці екологічної безпеки саме при морських перевезеннях увага приділялася недостатньо.

Метою статті є уточнення на теоретичному рівні поняття екологічної безпеки при морських перевезеннях з огляду на міжнародний характер таких перевезень, а також формулювання пропозицій щодо удосконалення практичного сегменту розвитку екологічної безпеки саме при морських перевезеннях.

Виклад основного матеріалу. Перш за все, щоб попередити майбутнє забруднення водного середовища України, необхідно звернутися до витоків даної проблеми. Забруднення навколишнього середовища водним транспортом відбувається двома шляхами: морські та річкові судна забруднюють біосферу, по-перше, відходами експлуатаційної діяльності і, по-друге, витокami небезпечних та токсичних речовин у разі аварій на судні. В основному такими речовинами є нафта і нафтопродуктами, адже відповідно до міжнародної статистики саме вони складають майже половину всіх вантажів, що перевозяться морем сьогодні.

Зважаючи на ці обставини, Україні як морській державі задля збереження свого економічного, торговельного, рекреаційного та туристичного потенціалу Чорноморського узбережжя, а

також річок Дунай, Південний Буг та Дніпро необхідно забезпечити належний рівень екологічної безпеки.

Перш за все слід звернутися до самого поняття екологічної безпеки. Згідно з положеннями статей 16 та 17 Конституції України, екологічна безпека є складовою частиною національної безпеки України, рівень її забезпечення співвідноситься з рівнем забезпечення національної безпеки [2]. Так, стаття 50 Закону України «Про охорону навколишнього середовища» зазначає, що екологічна безпека – це такий стан навколишнього природного середовища, за якого забезпечується попередження погіршення екологічної обстановки та виникнення небезпеки для здоров'я людей [3].

Однак більшість науковців погоджуються, що дане визначення не розкриває всю сутність, не враховує основні аспекти та ознаки екологічної безпеки як комплексного поняття.

Одне з найбільш влучних визначень екологічної безпеки дав у своїй роботі В. А. Ліпкан. Він зазначає, що екологічна безпека – це складова національної безпеки, процес управління системою національної безпеки, за якого державними і недержавними інституціями забезпечується екологічна рівновага і гарантується захист середовища проживання населення країни і біосфери в цілому, атмосфери, гідросфери, літосфери і космосфери, видового складу тваринного і рослинного світу, природних ресурсів, збереження здоров'я і життєдіяльності людей і виключаються віддалені наслідки цього впливу для теперішнього і майбутніх поколінь [4, с. 261].

На жаль, дане визначення не в повному обсязі охоплює комплексність та багаторівневість поняття екологічної безпеки. Окрім цього, слід зазначити, що хоча екологічна безпека частково є складовою частиною національної безпеки, тим не менш, на відміну від неї, наслідки порушення екологічної безпеки зазвичай можуть мати міжнародний характер та впливати на стан навколишнього середовища не лише однієї країни, а інколи й країн цілого регіону, як, наприклад, країн басейну Чорного моря.

Інше визначення екологічної безпеки дав професор А. П. Гетьман. Він наголошує, що «екологічна безпека може розглядатися в двох аспектах. По-перше, як суб'єктивна категорія, зокрема, у процесі реалізації суб'єктивного права громадян на екологічну безпеку шляхом регулятивного та охоронного методів. По-друге, як об'єктивно існуюча система правового забезпечення екологічної безпеки, за допомогою якої регламентується екологічно небезпечна діяльність, режим використання природних ресурсів, охорона довкілля, попередження погіршення екологічного стану та виникнення небезпеки для природних об'єктів і населення» [5, с. 293].

Тим не менш поняття екологічної безпеки в сучасній науці виходить за рамки виключно національної безпеки. Більш того, оскільки здебільшого у відносинах, які стосуються екологічної безпеки, присутній міжнародний елемент, використання національних методів забезпечення безпеки є недоречним і має бути переглянuto.

Взагалі, в сучасному законодавчому та науковому закріпленні екологічної безпеки є недостатньо чіткий розподіл екологічних правопорушень національного та міжнародного рівня, а також приділено недостатньо уваги наслідкам екологічних правопорушень, особливо в тривалому часі. Також, екологічна безпека має бути розглянута одразу в декількох площинах: глобальних, регіональних, локальних і умовно точкових межах, у тому числі в межах держав і будь-яких їхніх підрозділів, як публічного, так і приватного права.

Тому ми вважаємо, що визначення екологічної безпеки має бути викладено у такому вигляді: екологічна безпека – це стан рівноваги навколишнього природного середовища, який регулюється системою міжнародних та національних норм та забезпечує належний рівень захисту невід'ємних прав людини та довкілля шляхом дієвого правового механізму запобігання екологічним правопорушенням та реагування на екологічні правопорушення.

Аналізуючи питання забезпечення екологічної безпеки, слід звернутися до механізму її реалізації. Під механізмом забезпечення екологічної безпеки зазвичай розуміють комплекс правових засобів, спрямованих на досягнення екологічної безпеки шляхом державного регулювання і контролю діяльності суб'єктів екологічних правовідносин за допомогою відповідних екологічних норм.

Переходячи безпосередньо до механізму забезпечення належного стану екологічної безпеки при морських перевезеннях, у ньому можна умовно виділити три основні аспекти державного регулювання охорони навколишнього середовища, а саме:

- 1) класифікації екологічно небезпечних діянь;
- 2) притягнення правопорушників норм щодо екологічної безпеки до відповідальності;
- 3) превенція майбутніх порушень екологічного законодавства.

Першим аспектом забезпечення екологічної безпеки є чітка класифікація екологічних правопорушень як свідомих діянь, спрямованих проти екологічної безпеки країни та довкілля в цілому. Виходячи з аналізу положень чинного законодавства можна зробити висновок, що у класифікації екологічних правопорушень, перш за все, слід приділити увагу суб'єкту правопорушення та його об'єктивній стороні.

Досить змістовна класифікація суб'єктів екологічних правопорушень викладена у статті 68 Закону України «Про охорону навколишнього середовища», частина друга якої зазначає, що відповідальність за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища несуть особи, винні у порушенні прав громадян на екологічно безпечне навколишнє природне середовище, порушенні норм екологічної безпеки та інших порушеннях, передбачених чинним екологічним законодавством [2].

Цей перелік не є вичерпним, і може бути встановлено відповідальність і за інші порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища.

Виходячи з проблематики морських перевезень, слід зазначити, що більшість екологічних правопорушень у цій сфері спричиняється особами саме приватного права, адже основними забруднюючими об'єктами є судно та встановлене на ньому устаткування, які належать судовласнику.

В умовах штатної експлуатації суден основними джерелами забруднення є суднові двигуни і головна енергетична (силова) установка судна, які генерують у результаті своєї діяльності велику кількість токсичних речовин і викидають їх в атмосферу, які з часом осідають у водне середовище, а також вода, яка використовується для мийки вантажних танків, побутове сміття і баластні води, що зливається за борт [9]. І хоча для врегулювання зливу баластних вод та викиду сміття існують спеціальні конвенційні нормативи, які містяться, наприклад, у додатках ратифікованої Україною Конвенції про попередження забруднення із суден (MARPOL 73/78) з відповідними додатками, тим не менш інколи такі правопорушення можуть бути виявлені занадто пізно, коли шкода довікілью вже завдана.

Що стосується об'єктивної сторони, то, як показує національна та світова практика морських перевезень, більшість екологічних правопорушень стаються чи на території порту, чи в безпосередній близькості до нього. На жаль, рівень контролю державних установ у морських портах є незадовільним та не забезпечує дійсний стан екологічної безпеки при морських перевезеннях.

До такого висновку можна прийти, звернувшись до сучасного екологічного законодавства України. Так, вирішення екологічних спорів відбувається, згідно зі статтею 67 Закону України «Про охорону навколишнього середовища», судом, місцевими радами чи органами, які утворюються ними, відповідно до їх компетенції і в порядку, встановленому законодавством України. Водночас ч. 2 цієї ж статті вказує, що спори підприємств, установ і організацій України з підприємствами, установами та організаціями інших держав розглядаються комісіями, що утворюються на паритетних засадах із представників України і заінтересованих держав, або третейським судом. Тобто вирішення проблем екологічної безпеки в даному законі розглядається на двох рівнях: національному та міжнародному. Однак, якщо на національному рівні існує хоча й не досить ефективний, та все ж механізм вирішення екологічних спорів із залученням судової системи та органів місцевого самоврядування, то на міжнародному рівні ця проблема поглиблюється, оскільки повністю змінюється і підхід до її вирішення і контролюючі інституції.

Одним із таких документів є Декларація щодо навколишнього середовища й розвитку, прийнята на Конференції ООН з навколишнього середовища й розвитку, яка відбулася 14 червня 1992 року. Додатковими нормативними актами, у яких вказується як спеціальний об'єкт правового регулювання екологічна безпека, стали резолюції Генеральної Асамблеї

ООН від 5 грудня 1986 р. і 7 грудня 1987 р. Зі змісту вказаних документів випливає, що захист і поліпшення довкілля, раціональне використання природних ресурсів тісно пов'язані із забезпеченням міжнародної безпеки у всіх її аспектах.

Однак, навіть маючи детальну та всеохоплюючу класифікацію, без притягнення правопорушників до відповідальності неможливо забезпечити належний рівень екологічної безпеки. На національному рівні це закріплено в статті 68 Закону, яка зазначає, що порушення законодавства України про охорону навколишнього природного середовища тягне за собою встановлену цим Законом та іншим законодавством України дисциплінарну, адміністративну, цивільну і кримінальну відповідальність.

Беручи до уваги вже зазначену у даній роботі багаторівневність поняття екологічної безпеки, слід звернутися до джерел врегулювання даного питання.

Так, у міжнародному праві передбачено два види відповідальності держави: матеріальну і політичну. Матеріальна відповідальність має форму репарації, тобто матеріального (грошового) відшкодування збитків, нанесених довкіллю постраждалої країни, або ресторації, тобто відновлення порушеного стану навколишнього природного середовища [6, с. 183].

Як зазначає міжнародна практика, у разі заподіяння шкоди природному середовищу відшкодовуються, як правило, лише прямі завдані збитки. Однак навіть міжнародна система має цілий ряд недоліків у вирішенні питання відшкодування збитків, завданих екологічними правопорушеннями. Насамперед це тривалість процесу розгляду справи у міжнародних інституціях, до яких звертаються сторони. По-друге, через специфіку предмета спору досить складно визначити як пряму дійсну шкоду, завдану екології постраждалої країни, так і майбутні наслідки забруднення довкілля: наприклад, неможливо точно визначити втрати туристичного (рекреаційного) потенціалу у разі розливу нафти біля узбережжя країни.

Третім аспектом механізму забезпечення екологічної безпеки є превенція екологічних правопорушень. Розділ X Закону України «Про охорону навколишнього середовища» вказує, що заходи із забезпечення екологічної безпеки насамперед є економічними (раціональне використання природних ресурсів, вжиття заходів з охорони навколишнього природного середовища на основі економічних важелів, встановлення лімітів використання природних ресурсів, скидів забруднюючих речовин, встановлення ставок екологічного податку тощо).

На національному рівні застосовуються організаційно-превентивні заходи, спрямовані на виявлення екологічно небезпечних для навколишнього природного середовища та здоров'я людини об'єктів, а також здійснення певних заходів для попередження виникнення екологічної небезпеки. До них відносять: 1) обліково-установчі; 2) реєстраційні; 3) експертно-оціночні; 4) інформаційно-прогностичні. Крім

цього, в Україні розвиваються екологічний аудит, екологічне страхування [7, с. 126].

Але через цілий ряд факторів, у тому числі і неефективність системи державних контролюючих органів, перераховані заходи впливу та превенції забруднення чи неефективного використання природних ресурсів не забезпечують належний рівень екологічної безпеки. Більш того, в Законі України «Про охорону навколишнього середовища» та відповідних підзаконних актах приділяється недостатньо уваги галузевим нормам екологічної безпеки, наприклад забезпеченню екологічної безпеки на виробництві чи на транспорті.

До основних заходів попередження забруднення водного басейну транспортними суднами належить заборона скидання забруднюючих відходів із суден у внутрішніх водоймах; прийняття міжнародних угод про припинення скидання із суден усіх видів відходів і змиву нафтовантажів, забрудненої ними води у відкритих морях і океанах в межах встановлених зон; обладнання суден додатковими засобами і установками для утилізації або знешкодження деяких видів відходів, а також для тимчасового накопичення частини відходів з наступною задачею їх на берег для знешкодження або переробки; розробка нових конструкцій суден, що більшою мірою гарантували б збереження нафтовантажів і нафтопалива навіть в аварійних ситуаціях, та очищення забрудненої води [8].

Даний комплекс заходів є досить витратним, а інколи й економічно не вигідним та, на жаль, не завжди призводять до бажаного результату. На нашу думку, у забезпеченні екологічної безпеки слід звернути особливу увагу саме на превенцію екологічного забруднення та попередження настання аварійних ситуацій, які в будь-якому разі створюють загрозу для життя та здоров'я людей, цілісності майнового комплексу та стану навколишнього природного середовища. Одним із таких превентивних заходів може стати створення електронної бази моніторингу стану узбережжя Чорного та Азовського морів, а також створення системи особливого нагляду за нафтовими перевезеннями та потенційно небезпечними для довкілля речовинами з метою попередження виникнення аварійних ситуацій, пов'язаних із ними.

Як зазначає Ю. А. Краснова, оскільки все більш очевидною стає міжнародна взаємозалежність, то досягнення національної екологічної безпеки є неможливим за відсутності екологічної безпеки інших держав. Це диктує необхідність створення глобальної, міжнародної структури екологічної безпеки [9, с. 97]. Слід зазначити, що на даному етапі розвитку Україна не має відповідних правових механізмів для активної участі у міжнародній системі забезпечення екологічної безпеки. Першими

кроками для цього мають стати удосконалення національних механізмів забезпечення екологічної безпеки та тісна співпраця з іншими державами, насамперед сусідами за тим чи іншим регіоном, для створення ефективної системи контролю та превенції екологічних правопорушень.

Висновки

Виходячи із вищезазначеного, слід сформулювати такі пропозиції щодо поліпшення стану екологічної безпеки при здійсненні морських перевезень:

1) визначити на законодавчому рівні чіткі механізми забезпечення та розвитку стану екологічної безпеки, засновані на співпраці України з міжнародною спільнотою з питань вирішення екологічних проблем, виявлення та ліквідації наслідків екологічних правопорушень, притягнення до відповідальності осіб, винних у них.

2) створити єдиний орган регіонального екологічного контролю країн Чорноморського узбережжя для здійснення спільних дій заради збереження екологічної неповторності, рекреаційного потенціалу, транспортної привабливості та раціонального використання природних ресурсів Чорноморської шельфової зони, який би спростив взаємодію між країнами-учасницями щодо вирішення відповідних питань забезпечення екологічної безпеки.

Список використаних джерел:

1. Проект ЄАНТК [Електронний ресурс] // Сайт ПАТ «УкрТрансНафта». – 2017. – Режим доступу : http://www.ukrtransnafta.com/ua/activity_of_company/project_eantk.
2. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
3. Про охорону навколишнього середовища : Закон України зі змінами та доповненнями // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 41. – Ст. 546.
4. Ліпкан В. А. Національна безпека України : навч. посіб. / В. А. Ліпкан. – К. : Кондор, 2008. – 552 с.
5. Екологічне право : [підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл.] / за ред. А. П. Гетьмана. – Х. : Право, 2013. – 432 с.
6. Міжнародне приватне право. Курс лекцій / К. Атіка, 2009. – 215 с.
7. Екологічне право України : [підруч. для студ. юрид. спец. вищ. навч. закл.] / за ред. А. П. Гетьмана та М. В. Шульги. – Х. : Право, 2009. – 328 с.
8. Миронова Н. Г. Техноекологія. Дистанційний курс [Електронний ресурс] / Н. Г. Миронова. – Режим доступу : http://lubbook.org/book_576.html.
9. Краснова Ю. А. Міжнародно-правове регулювання екологічної безпеки / Ю. А. Краснова // Адміністративне право і процес: науково-практичний журнал. – 2016. – № 1 (15). – С. 96–105.

В статье изложен анализ современного состояния обеспечения экологической безопасности при морских перевозках в Украине. Рассмотрено состояние морских перевозок нефтепродуктов и веществ, опасных для окружающей природной среды, исследовано и сопоставлено понятие экологической безопасности на законодательном и научном уровне, проанализирован механизм обеспечения надлежащего уровня экологической безопасности государственными институтами. В результате исследования представлены предложения по совершенствованию указанного механизма обеспечения экологической безопасности при морских перевозках в Украине и Черноморском регионе.

Ключевые слова: экологическая безопасность, морские перевозки, национальная безопасность, международные отношения.

The article presents an analysis of the current state of ensuring ecological safety in maritime transport in Ukraine. The state of maritime transportation of oil products and hazardous substances for the environment is considered, the concept of ecological safety at legislative and scientific levels is analyzed and compared, and the mechanism of ensuring the proper level of environmental safety by state institutions is analyzed. As a result of the study, proposals are presented for the improvement of this mechanism for ensuring environmental safety in maritime transport in Ukraine and the Black Sea region.

Key words: ecological safety, maritime transport, national security, international relations.

