

№46. Ст.621. 10. ВВР України. 1992. №2. Ст.5. 11. Андрійцев В.І. Екологічне право. К., 1996. 12. Ляпунов Ю.И. Уголовно-правовая охрана природы органами внутренних дел. М., 1974.

Надійшла до редколегії 10 04.2000

О.О. Кутаєва, аспірантка каф. земельного та екологічного права ЗДУ

ПРАВОВІ ФОРМИ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДВЕРНЕННЯ ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКИХ ВОД УКРАЇНИ З СУДЕН

Основними правовими формами регулювання відвернення забруднення морських вод України з суден є нормативно-правові акти, до яких належать Закони України «Про охорону навколишнього природного середовища» (1991 р.), «Про транспорт» (1994 р.), Водний кодекс (1995 р.), Кодекс торговельного мореплавства України (1995 р.), Постанова Верховної Ради України «Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки» (1998 р.), Постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи щодо зниження забруднення північно-західної частини Чорного моря в районі м.Одеси» (1993 р.), накази Міністерства транспорту України [1] та Міністерства екології та природних ресурсів України [2-3] тощо.

Найбільш значущими нормативно-правовими документами, що регулюють досліджувані суспільні відносини, є Конвенція ООН по морському праву (1982р.). Міжнародна Конвенція по відверненню забруднення з суден (МАРПОЛ 73/78), Конвенція про територіальне море і прилеглу зону (1958 р.). Конвенція про попередження забруднення моря скидами відходів та інших матеріалів (1972р.), Конвенція про захист Чорного моря від забруднення (1992 р.) та інші.

Правове регулювання відвернення забруднення морських вод з суден має надати розвитку відносин щодо експлуатації суден чіткої цілеспрямованості, формальної визначеності, загальнообов'язковості, а також створити юридичні підстави для своєчасного застосування уповноваженими органами держави системи превентивних, оперативних, кореляційних, стимулюючих та державно-правових регулятивних і примусових важелів до суб'єктів морського судноплавства.

Метою правового регулювання відвернення забруднення морських вод з суден *в загальному плані* є забезпечення сприятливої якості навколишнього природного середовища, екологічної рівноваги, здоров'я та добробуту людей, збереження природи, продуктивного та різноманітного навколишнього природного середовища для сучасних та наступних поколінь людей; *в спеціальному* – раціональне використання морських вод в судноплаванні для потреб населення і галузей економіки, формування водно-екологічного правопорядку і забезпечення екологічної безпеки населення України.

У правовому регулюванні відвернення забруднення морських вод з суден використовуються два методи – адміністративно-правовий та цивільно-правовий. Морські води України, згідно зі ст.5 Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону і ст.8 Конвенції ООН по морському праву, складають внутрішні морські води та територіальне море. До внутрішніх морських вод України відносяться акваторії морських портів. В Україні на узбережжі Чорного і Азовського морів знаходиться 18 морських торговельних портів, в яких в 1998 р. було перевантажено 69,2 млн. тонн вантажів [4, с.20]. До внутрішніх морських вод України відносяться також моря, які повністю оточені сушею однієї держави. Після розпаду СРСР Азовське море втратило статус «внутрішнього моря», так як воно оточено сушею двох держав – України і Російської Федерації. На початок 2000 р. Україні не вдалося укласти договір з Росією з приводу розмежування Азовського та частини Чорного морів, а також Керченської протоки. До Російської Федерації була направлена офіційна нота з координатами розмежування цього регіону, які встановлені українською стороною в односторонньому порядку. 297,6 кілометрів морського кордону по Азовському і 22,4 кілометрів по Чорному морю з 1750 кілометрів морського кордону України узгодити поки що не вдалося. Російська Федерація наполягає на спільному використанні всієї акваторії, а Україна вважає, що Азовське море необхідно поділити на національні сектори. Україна претендує на повний економічний суверенітет над своєю частиною шельфу (за прогнозами геологів, багатого нафтою та газом) та водного простору [5].

Межа територіального моря в Україні згідно з Конвенцією про територіальне море та прилеглу зону, до якої Україна приєдналася у 1960 р., сягає 12 миль. Україна має територіальні води в Чорному морі, тоді як щодо Азовського моря ця проблема ще не знайшла правового вирішення.

Україна як прибережна держава приймає закони та правила, за допомогою яких вона регулює в межах своїх морських вод питання відвернення забруднення територіальних та внутрішніх морських вод з вітчизняних та іноземних суден, включаючи судна, які здійснюють право мирного проходу. У Азовському морі і в торговельних портах України діє така правова форма регулювання відвернення забруднення з суден як правовий звичай. У кожному порту України всі соціальні та технологічні відносини регулюються «Зводом звичаїв» того чи іншого порту. Так, екологічний збір за перевантаження вантажів в морських портах України становить: в Одесі – 2-5 неподаткованих мінімумів доходів громадян з кожного судна, в Південному порту – 225 доларів за суднозахід, в Бердянську збір не стягується; в Херсоні – по 50 доларів за партію вантажу або 102 гривні з українського власника вантажу [6, с.63]. Якщо в Україні усі 18 морських торговельних портів є державними підприємствами [4, с.26], то в Російській Федерації з 16 морських портів лише 2 є державною власністю [7]. Правовий статус морських торговельних портів України, як державних підприємств, закріплений у ст.73 Кодексу торговельного морського права України і схоже, що найближ-

чим часом змінюватися не буде. Створення в 1999 р. Державної адміністрації морського і річкового транспорту України як центрального органу виконавчої влади сприяло більш ефективному управлінню морським транспортом. Так, зокрема, в розробленій «Програмі стабілізації та розвитку морського та річкового транспорту України до 2005 року» передбачається передача виробничої та комерційної діяльності на території портів приватним та змішаним компаніям, як в Одеському морському порту, де майже всю переробку вантажів здійснюють 8 таких підприємств [4, с.26-27].

Аналіз правових форм регулювання відвернення забруднення морських вод України з суден свідчить:

- про домінування підзаконних нормативно-правових актів, відомчу розпорошеність інструкцій та інституцій, що повинні здійснювати контроль та управління досліджуваними процесами;

- про необхідність першочергової розробки та прийняття нових законів та інших нормативно-правових актів, а саме Торговельного (Господарського) кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення (розділ «Адміністративна відповідальність за екологічні правопорушення»), Кримінального кодексу України (розділ «Екологічні злочини»), Цивільного кодексу України (розділ «Відшкодування збитків за екологічні правопорушення»);

- про недостатнє застосування норм права компетентними органами держави і посадовими особами стосовно відвернення забруднення морських вод України з суден.

Пояснення екологічної неефективності існуючих норм права в процесі правового регулювання відвернення забруднення моря з суден можна знайти і в економічній кризі, що спіткала сучасну Україну, і в правовому нігілізмі власників та користувачів суден, і в безпорадності Державних інспекцій охорони Чорного і Азовського морів та їх відомчій відокремленості від Держфлотінспекції та санітарних відділів морських портів, а також в невизначеності та неузгодженості еколого-правових та еколого-технічних критеріїв забруднення морських вод з суден. Відсутність автоматизованої постійно діючої системи моніторингу екологічного стану водних басейнів акваторії Чорного та Азовського морів стримує правове регулювання відвернення забруднення морських вод з суден. Стала тенденція до збільшення забруднення морських вод України внаслідок надмірного антропогенного навантаження водних об'єктів та застосування неекологічних способів ведення господарства призвела до кризового зменшення самовідтворюючих можливостей морських вод України, особливо акваторій портів, та виснаження водноресурсного потенціалу України.

Нормативно-правовим актом прямої дії по регулюванню відвернення забруднення морських вод України з суден є Міжнародна конвенція про відвернення забруднення з суден 1973/ 1978 років (МАРПОЛ 73/78). Згідно зі ст.112 «Водного кодексу України», якщо міжнародним договором, в якому бере участь Україна, встановлено інші норми, ніж ті, що передбачені

водним законодавством України, то застосовуються норми міжнародного договору [8].

Згідно зі МАРПОЛ 73/78 скидання забруднюючих речовин в море можливе на відстані не менше 12 миль (22 кілометри) від прибережної смуги при умові поступового скидання при русі судна швидкістю не менше 4 вузлів (7 км/г) і за межами територіальних вод. Вміст нафти в скиді не повинен перевищувати 15 частин на 1 млн (15 мг/л).

Конвенція передбачає видачу суднам спеціальних свідоцтв про готовність судна до експлуатації без внесення забруднення. Строк дії свідоцтва не більше 5 років.

Згідно з правилом 7 МАРПОЛ 73/78 міжнародне свідоцтво про відвернення забруднення нафтою не видається судну, якому надано право плавати під прапором держави, що не є стороною цієї Конвенції [9]. Україна приєдналася до МАРПОЛ 73/78 21 вересня 1993 р. і проблема правового регулювання відвернення забруднення морських вод з суден є актуальною для України як морської держави. Це обумовлено екологічною ситуацією в Україні, яку можна охарактеризувати як кризову, що формувалася протягом тривалого періоду через нехтування об'єктивними законами розвитку і відтворення природоресурсового комплексу України. Відбувалися структурні деформації народного господарства, за яких перевага надавалася розвитку в Україні сировинно-видобувних, найбільш екологічно небезпечних галузей промисловості взагалі і розвитку морського транспорту зокрема. Тому наукове дослідження правових форм регулювання відвернення забруднення морських вод України з суден має неабияке практичне значення.

Список літератури:

1. Про внесення змін і доповнень до зборів і плат за послуги, що надаються суднам у морських торговельних портах України: Наказ Міністерства транспорту України №487 від 7 грудня 1998 року // Поточний архів Міністерства транспорту України за 1998 р.
2. Про затвердження положення про Державну інспекцію охорони Чорного моря Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України: Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України №116 від 3 серпня 1998 року // Поточний архів Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України за 1998 р.
3. Про затвердження положення про Державну інспекцію охорони Азовського моря Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України: Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України №117 від 3 серпня 1998 р. // Поточний архів Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України за 1998 р.
4. Все о морских портах Украины. 1999-2000. (Ukrainian Ports). Справочник. Одесса, 1999
5. Голотюк Ю. Азовський похід Кучми // Известия в Украине. 2000. 4 февраля.
6. Порты Украины. 1997 №2.
7. Ермолин В. Куди себе ісминого моря // Известия в Украине. 2000. 15 марта.
8. Волний кодекс України від 6 червня 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. 1995. №24. Ст.189.
9. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года в Протокол 1978 года. М., 1980.

Надійшло до редколегії 10.01.2000