

ЗЕМЕЛЬНОЕ, АГРАРНОЕ, ЭКОЛОГИЧЕСКОЕ ПРАВО

УДК 349.799.1/2:(349.6:504.42:551.464)

ХІМІЧНИЙ КОНТРОЛЬ ВОДИ ІЗОЛЬОВАНОГО БАЛАСТУ: ЕКОЛОГІЧНА НЕОБХІДНІСТЬ ЧИ КОРУПЦІЙНА СХЕМА

Вікторія СЕРГІЙЧИК,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри морського та митного права
Національного університету «Одеська юридична академія»

SUMMARY

Scientific research is devoted to scientific and legal analysis of problems that arose in sea ports of Ukraine as a result of requirements of State Environmental Inspectorate of Ukraine on ships calling at port, environmental declaration and permission for segregated ballast sampling for chemical analysis. This requirement does not correspond to Convention MARPOL 73/78, to which Ukraine joined in 1993, and Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, which was ratified by Verkhovna Rada of Ukraine. It is determined that water of segregated ballast in principle cant contain contaminants.

Key words: protection of marine environment from pollution, segregated ballast, chemical control of water segregated ballast, MARPOL 73/78, corruption.

АНОТАЦІЯ

Наукове дослідження присвячене науково-правовому аналізу проблеми, що виникла в результаті вимоги Державної екологічної інспекції України від кожного судна, що заходить у порт, екологічну декларацію та дозволи на взяття проби ізольованого баласту для подальшого хімічного аналізу, що не відповідає Конвенції MARPOL 73/78, до якої Україна приєдналася 1993 року, і Конвенції з полегшення міжнародного морського судноплавства від 1965 року, які були ратифіковані Верховною Радою України. Визначено, що води ізольованого баласту апіорі не можуть бути водами, що містять забруднюючі речовини.

Ключові слова: охорона морського середовища від забруднення, ізольований баласт, хімічний контроль води ізольованого баласту, MARPOL 73/78, корупція.

Постановка проблеми. Збереження морського середовища є одним із головних пріоритетів міжнародної спільноти, визнаним на рівні ООН та міжнародних міжурядових організацій. Основним міжнародно-правовим актом, який висуває вимоги щодо запобігання забрудненню з суден, є Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення моря з суден від 1973 р. (із змінами та доповненнями відповідно до Протоколу від 1978 р.), офіційно іменована MARPOL 73/78 [2]. MARPOL 73/78 – основна міжнародна угода, що стосується питань запобігання забрудненню навколишнього середовища судами, пов'язаному з експлуатаційними або випадковими причинами. Документ переглядається й оновлюється за необхідності поправками та доповненнями.

Окрім міжнародного регулювання охорони морського середовища від забруднення, велике значення для реалізації встановлених норм має національне законодавство окремих країн. Не применшуючи значення національного законодавства у галузі охорони морського середовища від забруднення, хотілося б звернути увагу на надмірний, зайвий, а іноді безглуздий екологічний контроль, що здійснюється в морських портах України згідно з діючим законодавством.

Злив ізольованого водяного баласту з суден в акваторіях морських портів Правилами охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затвердженими постановою уряду від 29.02.96 № 269 [6], необґрунтовано віднесено до скидання забруднюючих речовин. Це не тільки не має належного екологічного обґрунтування, але й не відповідає міжнародним договорам України в галузі торговельного мореплавства та європейській практиці.

На теперішній час у морських торговельних портах України спалахують так звані «екологічні скандали», в яких беруть участь, з одного боку, Державна екологічна інспекція з охорони довкілля Чорного моря, і іноземні судновласники – з іншого. Приводом для таких скандалів слугують норми національного законодавства України, згідно з якими екологи вимагають від кожного судна, що заходить у порт, екологічну декларацію та дозволи на взяття проби ізольованого баласту для подальшого хімічного аналізу, що не відповідає Конвенції MARPOL 73/78, до якої Україна приєдналася 1993 року, і Конвенції з полегшення міжнародного морського судноплавства від 1965 року, які були ратифіковані Верховною Радою України.

Актуальність теми. Проблемам забезпечення екологічної безпеки морського середовища присвячено значну кількість спеціальних досліджень, серед яких варто відзначити праці: М.Д. Балджи, Б.В. Буркинського, Т.Р. Короткого, Н.С. Лисенка, О.І. Пашенцова, В.Я. Тація, Ю.С. Шемшученка, В.К. Матвійчука, С.Б. Гавриш та інших видатних науковців. Однак проблема легітимності та доцільності затребування екологічної декларації та дозволів на взяття проби ізольованого баласту для подальшого хімічного аналізу з суден, що заходять до портів України, ще не стала тематикою для окремих наукових досліджень.

Метою дослідження є науково-правовий аналіз ситуації, що склалася у морських портах України, з приводу затребування екологами екологічної декларації та дозволів на взяття проби ізольованого баласту для подальшого хімічного аналізу з суден, що заходять до портів України. Для досягнення поставленої мети перед нами стоять такі завдання: по-перше, охарактеризувати діюче міжнародне та національне законодавство, що регулює екологічний

контроль із метою запобігання забруднення морського середовища; по-друге, здійснити порівняльно-правовий аналіз норм міжнародного та національного законодавства з провладу баластних вод та їх дії на морське середовище; по-третє, довести, що діючі вимоги Державної екологічної служби України з приводу затребування екологічної декларації та дозволів на взяття проби ізольованого баласту для подальшого хімічного аналізу з суден, що заходять до портів України, є необґрунтованими та суперечать міжнародним договорам, до яких приєдналась Україна.

Виклад основного матеріалу дослідження. Згідно зі ст. 19 Конституції України правовий порядок в Україні ґрунтується на засадах, відповідно до яких ніхто не може бути примушений робити те, що не передбачено законодавством, а органи державної влади та органи місцевого самоврядування, їх посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України [3]. Однак, на теперішній час в Україні всупереч міжнародним конвенціям, зокрема МАРПОЛ 73/78, та рішенням Держпідприємництва № 34 та 29 чиновники Держекоінспекції продовжують вимагати хімічний аналіз води ізольованого баласту та судову екологічну декларацію. Так, в 9 з 13 портів вимагається суднова екологічна декларація, в 8 портах – відбираються проби ізольованого баласту для хімічного аналізу, незалежно від виявлення факту забруднення. Як наголошують у Федерації роботодавців транспортної галузі України (далі – ФРТУ), в Україні склалася парадоксальна ситуація, коли відмова капітанів суден виконувати вимоги, які не передбачені міжнародним законодавством, та цілком зрозуміле прагнення працювати за міжнародними нормами – підстави відмовити у проходженні екологічного контролю, а значить – не відкрити кордон, заблокувати завантаження або захід судна до порту [15]. Таким чином, судна змушені простоювати у порту, судовласники зазнають колосальних фінансових збитків у розмірі від 10 тис. до 25 тис. доларів щодня, знижується конкурентоздатність українських портів, створюється «поле» для процвітання корупції. За інформацією судовласників і Р&І клубів, середній розмір хабара, який вимагали «захисники природи» під приводом турботи про портові акваторії, становив від 3 000 до 5 000 USD за судно.

В якості підстав для притягнення капітанів суден до адміністративної відповідальності, а судовласників до фінансової відповідальності (штрафи), в адміністративних протоколах вказується відсутність судової екологічної декларації, невиконання вимог інспекторів органів екологічного контролю та невідповідність аналізів, узятих екологічною службою проб ізольованого баласту, встановленим внутрішньовідомчими актами нормативам. З метою запобігання значних фінансових втрат через простій/затримання судна в результаті такого «контролю» і претензій екологів, судовласники приймають рішення про оплату штрафів у повному обсязі, і лише після виходу судна з порту намагаються визнати дії інспекторів Держекоінспекції незаконними в українських судових інстанціях. Така адміністративна практика українських морських екологів очевидно суперечить загальноприйнятій міжнародній практиці контролю суден при оформленні судна міжнародним стандартам і законодавству України.

Згідно з діючою процедурою, якщо у капітана судна немає на руках документа про хімічний склад баластної води (а у переважній більшості числа капітанів такої довідки немає, так як це не передбачено світовою практикою судоводіння і морських (океанських) перевезень вантажів), державний екологічний інспектор фіксує цей факт в Акті перевірки, який складається в довільній формі (п. п. 4.3.4 п. 4.3 розділу 4 Положення № 204)

[7]. Відсутність у капітана судна судової екологічної декларації, ненадання необхідної інформації або надання неправдивої інформації, невиконання розпоряджень та вимог державного екологічного інспектора за результатами перевірки у складі комісії на прибуття судна у порт України, перешкоджання виконанню функцій екологічного контролю кваліфікується екологами, як адміністративне правопорушення, передбачене ст. 188-5 Кодексу України про адміністративні правопорушення та тягне за собою накладення штрафу на громадян від 9 до 15 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і на посадових осіб – від 15 до 45 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [5]. Тож державний екологічний інспектор не ставить відмітку про проходження екологічного контролю, що є підставою для прикордонників не відкривати для судна кордон, що автоматично призводить до простою судна.

Без результату хімічного аналізу екологи також не дозволяють скинути ізольований баласт. Що необхідно зробити, якщо судно заходить у порт під навантаження – інакше «недовантаження», еквівалентний обсягу ізольованого баласту. Тобто судно в два кінці перевезе морську воду, забрану для баласту, і в один кінець піде недовантаженим.

У сумі збитки судовласників на одній лише «довідці» можуть скласти сотні тисяч доларів на одному судні за один тільки рейс. Варто зазначити, що майже 80% суден, що заходять в українські порти, знаходяться з ізольованим баластом на борту.

Слід зазначити, що правовими підставами для означених дій екологів є: Положення морської екологічної інспекції, затверджене наказом Мінприроди № 429 від 04. 11. 2011 р. [9]; Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, затверджені постановою Кабміну № 269 від 29. 02. 1996 р. [6].

При цьому екоінспектори прирівнюють води ізольованого баласту до вод, що містять забруднюючі речовини, і тому підлягають хімічному аналізу.

Однак, відповідно до вимог Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78) використання суднами ізольованого водяного баласту є максимально ефективним засобом запобігання забрудненню морського середовища, оскільки повністю виключає (в силу повної автономності відповідних систем судна) привнесення до нього будь-яких забруднюючих речовин (нафти або рідких хімічних речовин, судового палива та мастил, забруднених вод машинних та допоміжних відділень, стічних вод, інших судових відходів) [2]. Судновласники несуть величезні додаткові витрати при оснащенні вантажних суден танками для зберігання ізольованого водяного баласту та відповідними системами для його перекачування, що надає можливість його безпешкодного та безпечного скидання у більшості морських портів світу (крім українських). Показники забрудненості ізольованого водяного баласту, як правило, є значно меншими, ніж фонові показники забруднюючих речовин в акваторіях портів.

Імплементована у національне законодавство України міжнародна Конвенція МАРПОЛ 73/78 поділяє баласт на: чистий (Clean ballast), забруднений (Dirty ballast) та ізольований (Segregated ballast) [2]. Ідентичні визначення містяться в наказі № 199 від 09.07.1997 року Міністерства охорони здоров'я України «Про затвердження Державних санітарних правил і норм скидання з суден стічних, нафтоутримуючих, баластних вод і сміття у водоймища» (далі – Наказ № 199) [8]. Баластні води – забортна вода, прийнята для баластування судна (п. 2.2. Наказу № 199) [8]. Ізольований баласт – баластна вода, прийнята в танк, який повністю відділений від вантажної та паливної систем і призначений тільки для перевезення баластних вод

(п. 3 МАРПОЛ 73/78) [2]. Як правило, це звичайна морська забортна вода, набрана в танки ненавантаженого морського судна для поліпшення його остійності.

Згідно зі ст. 67 Водного кодексу України, забороняється заходження в територіальне море суден, які не провели заміну ізольованого баласту і не обладнані цистернами і закритими фановими системами для збирання стічних вод будь-якого походження, чи установками для очищення та знезараження цих вод, що відповідають міжнародним стандартам [4].

У відповідності з параграфом 4 (В) правила 34 частини 3 глави 4 Конвенції МАРПОЛ 73/78, ізольований баласт контролю не підлягає, за винятком випадку контролю на патогенну флору при переході з іншого басейну океану, який уповноважений проводити тільки лікар СЕС [2]. Тобто, при заході судна в порт для початку завантаження ізольований баласт повинен відкачуватися без обмежень. Щодо охорони водних об'єктів українськими Міністерствами: інфраструктури (транспорт), екології та охорони здоров'я (її санепідслужби) передбачені різні паралельні процедури контролю для дачі дозволу на скидання ізольованого баласту. Так, наказом № 491 від 13.06.2007 р. Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Інструкції щодо процедур приймання та скидання водного баласту на акваторії річкових внутрішніх водних шляхів України» (далі – Наказ № 491) відведення чистого баласту з ізольованих танків, якщо він прийнятий за межами акваторії порту вивантаження, будь-якими обмеженнями не обумовлюється (п. 3.4.1 Наказу) [10]. Однак, згідно з тим же Наказом № 491 під час стоянки в порту скидання водного баласту із судна без отримання попереднього дозволу відповідних установ державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті і диспетчерської служби порту не дозволяється. У разі обґрунтованої необхідності відповідні органи та установи державної санітарно-епідеміологічної служби на водному транспорті здійснюють контрольну перевірку стану водного баласту в ізольованих танках, не створюючи перешкод ефективному виконанню рейсів суден (п. 2.3. Наказу № 491) [10]. Пунктом 4.4.4. Наказу № 199 Міністерства охорони здоров'я України, скидання ізольованого баласту в територіальних водах держави може бути допущено тільки в тому випадку, якщо він пройшов на судні обробку проти мікробіологічної та паразитарно-гідробіотної флори і фауни, або якщо баласт був узятий (замінений) за межами територіальних вод держави, з порту відправлення судна [8]. У той же час, згідно з п. 4.4.7 цього ж Наказу № 199 скидання чистого (ізольованого) баласту в територіальних водах України дозволяється за наявності на судні системи по обробці баластних вод, яка забезпечує її знезараження або за пред'явленням результатів лабораторного дослідження їх на судні, або в порту прибуття [8].

Також слід зазначити, що ізольований баласт замінюється в 12-мильній зоні далеко за межами акваторії порту. До того ж, всі операції з баластними водами капітан судна фіксує в журналі баластних операцій, за що несе персональну, в тому числі юридичну, відповідальність.

Усі клінкети, через які можливе скидання забруднюючих речовин із судна, пломбуються судовою адміністрацією із складанням відповідного акта спільно з інспектором портового нагляду. До таких ізольована система баласту не відноситься.

Тож води ізольованого баласту апіорі не можуть бути водами, що містять забруднюючі речовини (МАРПОЛ 73/78/; Дсанпін 199-97; наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 30. 09. 2002 № 695).

Необхідність контролю забруднюючих речовин інспектори обґрунтовують винятково на підставі внутрішніх

положень і правил. І цікавить їх, перш за все, наявність в ізольованому баласті завислих речовин (далі – ЗР). Зазначимо, що в Україні відсутній норматив з ЗР. За норму екологі вписують нібито середню величину (фон) за результатами регулярних замірів в акваторії порту. Причому цей вміст ЗР у всіх портах України у будь-яку пору року і доби, незалежно від шторму або штילו, становить ту саму цифру – 2,0 мг/л. До речі, максимально допустима норма для питної води становить 8–10 мг/л. Певна річ, що вміст цих речовин у сталевих танках морських суден буде вищим, отже, і штрафні санкції, відповідно, можуть становити десятки тисяч доларів на судно. Для розуміння масштабів цього «екологічного контролю» зазначимо, що щорічно до портів України заходить майже 15 тис. суден.

Відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р., забруднення морського середовища означає внесення людиною прямо або побічно речовин або енергії в морське середовище, включаючи естуарії, яке призводить або може призвести до таких згубних наслідків, як шкода живим ресурсам і життю в морі, небезпека для здоров'я людини, створення перешкод для здійснення діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості морської води, погіршення умов відпочинку [1]. Аналогічне визначення міститься у п. 2.15 Наказу № 199 [8].

Згідно з ч. 2 ст. 5 Конвенції МАРПОЛ 73/78 та п. 2.2.14 Наказу № 545, екологічні служби можуть законно й обґрунтовано вимагати на судні перевірку лише документів, а видачі з борту судна проб на аналіз ізольованого баласту – тільки в разі самостійного виявлення, фіксування факту забруднення прибережних вод або за заявою відповідних служб порту (PSC, капітана порту), прокурора, іншої уповноваженої посадової особи. Нормативи гранично допустимих концентрацій речовин у водних об'єктах затверджені постановою КМУ № 269 від 29.02.1996 року «Про затвердження Правил охорони внутрішніх вод і територіального моря від забруднення та засмічення» [6]. При цьому, методика (науково обґрунтована покорова процедура) відбору проб ізольованого баласту під час проходження екологічного контролю будь-яким законодавчим чи внутрішнім нормативним актом не передбачена. Для встановлення факту забруднення територіальних і внутрішніх морських вод України у пункті пропуску «експрес-аналізу» може бути підданий тільки брудний баласт і стічні води [7].

Слід сказати, що ніде в світі ізольований баласт не підлягає хімічному контролю, він скидається без обмежень.

В ФРТУ підкреслюють, що саме хімічний контроль ізольованого баласту – давній і «улюблений» інструмент тиску на капітанів для отримання хабаря. Саме ця вимога створила міцну корупційну схему, що застосовується понад 16 років. За даними судовласників та агентів, вартість «екологічної турботи» оцінюється 0,5–1 долар за тону води ізольованого баласту. Щорічна сума таких «поборів» в Україні, за оцінками учасників ринку, оцінюється щонайменше в \$25 млн. ФРТУ розцінює таку зухвалу поведінку екологічних інспекторів та цинічне ігнорування місцевими екологами міжнародних норм та українського законодавства виключно як всездозволеність, свідомий саботаж курсу керівництва держави – Президента, Кабміну, Мініфраструктури – на викорінення корупції, втілення кращих європейських та міжнародних практик, реформування галузі морського транспорту [16].

Тільки в Іллічівському порту і тільки в січні нинішнього року сталося два гучних скандали. Через відмову капітанів суден HEILAN STAR (прапор Панами, екіпаж – громадяни КНР) та «Аліна» (прапор Грузії, екіпаж – громадя-

ни України) надати проби води ізольованого баласту для хімічного аналізу судам було відмовлено у проходженні екологічного контролю. Судно HEILAN STAR простояло майже 3 дні, судно «Аліна» – 9 днів [12]. У своїй відмові капітани суден цілком обґрунтовано посилалися на конвенцію МАРПОЛ 73/78, до якої Україна приєдналася 1993 року, і Конвенцію з полегшення міжнародного морського судноплавства від 1965 року, які були ратифіковані Верховною Радою України.

Як повідомила на своїй сторінці в Facebook заступник із правових питань директора ФРТУ Тетяна Титаренко, сумарні збитки судновласника судна HEILAN STAR в результаті «свавілля екологів» на даний момент становлять 57,3 тис. доларів. Ця сума включає плату за простій біля причалу без вантажних операцій – 36,3 тис. доларів (14,5 тис. доларів на день), причальний збір без вантажних операцій – 3,1 тис. доларів (1 230 доларів у день), перешвартування (послуги лоцмана і буксира) з установленням понтонів (ліфтерів) – близько 18 тис. доларів [14].

У свою чергу збитки судна «Аліна» становлять 90 тис. доларів США. Якщо б судно йшло під навантаження, збитки були б, як мінімум, в два рази більші. За час простоя судно відвідали 10 комісій загальною тривалістю перебування на борту судна 28 годин. Комісії – з одними і тими ж особами та вимогами. Капітан наполягав на незаконності відбору проб води ізольованого баласту для хімічного аналізу, посилаючись на міжнародне законодавство і світову практику, однак це не змінило вимог українських екологів. Тоді обурений судновласник звернувся за допомогою в консульство Грузії, а також обласну прокуратуру.

10-а за рахунком комісія відбулася вже без державних екологів – у повній відповідності з «Типовою технологічною схемою 451» – комісія із співробітників прикордонної, митної служб, інспектора портнагляду і морського агента. 22 січня вранці з приводу інцидента відбулося спільне засідання за участю представників Держприкордонслужби, СБУ, Держекоінспекції Північно-Західного регіону Чорного моря. На момент проведення заходу від займаної посади був звільнений Михайло Казимир, голова Держекоінспекції. Напевно, ці два чинники «пом'якшили» позицію екологів, і судна змогли пройти за призначенням [13].

Перший міністр транспорту незалежної України Орест Климпуш, коментуючи нещодавній скандал в Іллічівському морському торговельному порту, вважає, що при збереженні нинішнього становища з екологічним контролем іноземні судновласники почнуть масово відмовлятися від заходів до українських портів [14].

Зазначимо, що наведені приклади є, скоріше, винятками з правил, адже більшість капітанів та судновласників з метою запобігання значних фінансових утрат через простій (затримання) судна в результаті такого «контролю» і претензій екологів, приймають рішення про оплату штрафів у повному обсязі, і лише після виходу судна з порту намагаються визнати дії інспекторів Держекоінспекції незаконними в українських судових інстанціях. В Україні вже склалася певна судова практика розгляду справ адміністративного провадження, в яких судновласники в судовому порядку оскаржували факти невиконання вимоги про надання екологічної декларації, невідповідність проб баластних вод нормативам гранично допустимих концентрацій забруднюючих і зважених речовин, у зв'язку з чим екологічною службою нараховувалися штрафні санкції і вимагали повернути грошові кошти, сплачені як штрафи. Безперечно, позитивним моментом є те, що суди приймають рішення про скасування штрафів за умови наявності достатньої доказової бази у судновласників. Однак подібна практика не є однорідною та уніфікованою, і

рішення судів першої інстанції або другої інстанції щодо повернення сум сплачених штрафів у подальшому можуть бути скасовані судами вищих інстанцій. Остаточний результат розгляду таких справ цієї категорії залежить від повноти і якості зібраних доказів в обґрунтування вимог визнання дій та висновків Держекоінспекції незаконними. У будь-якому разі процедура повернення раніше оплаченої фінансової санкції (штрафу) можлива виключно в судовому порядку.

«Екологічний ефект від наявності цих двох вимог – нульовий. Зате практичний простій суден, збитки судновласників, «подвійна» система контролю, мільйонна корупція і потужний удар по привабливості українських портів та репутації держави», – стверджують у Федерації транспорту [16].

Транспортники обурені тим, що всупереч озвученому курсу на боротьбу з корупцією, адаптацію національного законодавства під європейське, спрощення дозвільної системи чиновники Міністерства екології та природних ресурсів України всіляко чинять опір зміні діючої системи екологічного контролю.

За твердженням ФРТУ, адаптувати систему екологічного контролю до міжнародних норм і викоринити корупцію дуже просто: Міністерству екології та природних ресурсів України достатньо виконувати рішення Держпідприємництва № 29 і № 34, а Кабміну змінити Правила охорони внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення, скасувавши хімічний контроль води ізольованого баласту.

ФРТУ закликає Президента і Прем'єр-міністра, а також інших членів РНБОУ розібратися з так званим екологічним контролем суден і прийняти рішення, які призведуть до адаптації системи екологічного контролю до світових норм і очистять її від корупції [16].

Окрім того учасники круглого столу «Екологічний контроль суден у портах: пам'ятка бізнесу» в Одесі, що був організований Федерацією роботодавців транспорту України, звернулися до Верховної Ради з проханням підтримати і прийняти проект закону «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо ізольованого баласту)» № 1504 від 17.12.2014 р., який внесений народним депутатом О.І. Урбанським [11]. Його прийняття дозволить скасувати хімічний контроль води ізольованого баласту. Хімічний аналіз здійснюватиметься тільки при виявленні зримих плавучих часток, видимих частинок нафти або нафтовмісних речовин у районі скидання, факт якої підтверджений документально. Ліквідація хімічного контролю води ізольованого баласту адаптує режим перебування суден в українських портах, як і систему екологічного контролю до міжнародних норм, прискорить терміни обробки суден, викоринить корупцію [15].

Висновки. Отже, на теперішній час можна констатувати такі реалії у правовому регулюванні охорони морського середовища від забруднення. По-перше, Україна ратифікувала конвенцію МАРПОЛ 73/78 і Конвенцію з полегшення міжнародного морського судноплавства від 1965 року ще в дев'яностих роках, що, у свою чергу, не перешкодило прописати в національних підзаконних актах лазівки, які дають змогу Державній екологічній інспекції вимагати судову екологічну декларацію і забороняти скидання води ізольованого баласту без її експрес-аналізу. По-друге, в Україні, на думку міжнародних експертів, прописані просто нездійсненні норми до якості води ізольованого баласту, і кожне судно, що заходить в український порт, автоматично опиняється в статусі порушника. По-третє, здійснюється, фактично, подвійний контроль, адже під час заходу судна в порт його капітан надає Держпортнагляду і Держекоінспекції судовий журнал із переліком проведе-

них баластових операцій. Суднова екологічна декларація, яку також вимагають, містить аналогічну інформацію, тому є нічим іншим, як зайвим дозвільним документом.

Таким чином, вважаємо, жодне судно, яке заходить в порти України, не зобов'язане подавати суднову екологічну декларацію. Також на жодному судні не може бути здійснений екологічний контроль ізольованого баласту, доки Кабінет Міністрів України не встановить виняткові підстави для перевірки, порядок взяття проб ізольованих баластних вод та проведення їх аналізу у відповідному нормативно-правовому документі.

Морські експерти зазначають, що поставити крапку в означеній проблемі набагато простіше, ніж здається, – Міністерству екології та природних ресурсів України достатньо виконувати рішення Держпідприємництва № 29 і № 34, скасувавши суднову екологічну декларацію, а Кабміну – змінити Правила охорони морських вод від забруднення та засмічення, скасувавши хімічний контроль води ізольованого баласту.

Окрім того, вважаємо, що потрібно не лише боротися з корупційними схемами екологічних інспекторів, а також підвищувати правову обізнаність капітанів суден про позитивні зміни у вітчизняному законодавстві. Кожен капітан ще до заходу в український порт має знати про обсяг повноважень екологічних інспекцій та інших державних органів щодо проведення відповідних перевірок.

Важлива роль національного права в процесі реалізації міжнародних угод є загально визнаною. Тому в даний час великого практичного значення набувають проблеми взаємодії цих правових систем, у тому числі у сфері охорони морського середовища від забруднення. Вдосконалення чинного законодавства у сфері охорони морського середовища являє собою найважливіше завдання сучасної нормотворчої діяльності, юридичної науки і практики. При цьому слід відзначити, що екологічне законодавство по своїй структурі досить об'ємне, тому необхідною залишається його систематизація. Подібна систематична обробка нормативних правових актів, об'єднання окремих норм в єдину внутрішню узгоджену систему дозволяє виявити ймовірні прогалини та протиріччя і можливість узгодженість законодавства у сфері охорони морського середовища від забруднення.

Список використаної літератури:

1. Конвенція Організації Об'єднаних Націй по морському праву 1982 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_057.
2. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 02.11. 1973 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_009.
3. Конституція України, прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
4. Водний кодекс України від 6 червня 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 24. – Ст. 189.

5. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1984. – Додаток до № 51. – Ст. 1 122.

6. Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення: Постанова Кабінету Міністрів України від 29. 02. 1996 р. № 269 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/269-96-%D0%BF>.

7. Положення про екологічний контроль у пунктах пропуску через державний кордон та в зоні діяльності регіональних митниць і митниць: Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України від 08.09.99 р. № 204. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0787-99>.

8. Про затвердження Державних санітарних правил і норм скидання з суден стічних, нафтоутримуючих, баластних вод і сміття у водоймища: Наказ Міністерства охорони здоров'я України № 199 від 09.07.1997 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z0488-97>.

9. Положення про морську екологічну інспекцію: Наказ Міністерства екології та природних ресурсів України від 04.11.2011 № 429 – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/z1348-11>.

10. Про затвердження Інструкції щодо процедур приймання та скидання водяного баласту на акваторії річкових внутрішніх водних шляхів України: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.06.2007 р. № 491. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0740-07>.

11. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України (щодо ізольованого баласту): Проект закону № 1504 від 17.12.2014 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=52983.

12. В Іллічівському порту через протиправні дії екологів продовжують простоявати два судна. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fru.org.ua/ua/events/v-illichivskomu-portu-cherez-protyppravni-dii-ekolohiv-prodovzhuiut-prostoiuvaty-dva-sudna>.

13. Іванченко К. Корупція чистої води. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://likenews.com.ua/ua/ukraine/2839426/>.

14. Перемога екологів чи поразка України, чия міжнародна репутація вкотре постраждала? – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://econews.bei.org.ua/2015/02/blog-post_14.html.

15. Систему екоконтролю суден у портах необхідно змінити під міжнародні норми – учасники ринку. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.frtukr.org.ua/medya/zmi-pro-frtu/1164-sistemu-ekokontrolyu-suden-u-portakh-neobkhidno-zminiti-pid-mizhnarodni-normi-uchasniki-rinku>.

16. Транспортники просять Президента і уряд усунути «екологічну» корупцію в портах. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua.comments.ua/politics/246244-transportniki-prosyat-prezidenta-i-uryad.html>.