

## ПРАВОВА ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА В МОРСЬКИХ ТОРГОВЕЛЬНИХ ПОРТАХ

Морегосподарський комплекс — це сукупність підприємств і організацій, розташованих на морському узбережжі країни, господарська діяльність яких безпосередньо пов'язана з використанням морських ресурсів. Морські торговельні порти є невід'ємним і основним компонентом морегосподарського комплексу [1]. Україна має досить потужний портовий потенціал. На узбережжі Чорного і Азовського морів розташовані 19 морських торговельних портів (Ренійський, Ізмаїльський, Дніпро-Бузький, Усть-Дунайський, Білгород-Дністровський, Іллічівський, Одеський, Миколаївський, Октябрьський, Херсонський, Скадовський, Євпаторійський, Севастопольський, Ялтинський, Феодосійський, Керченський, Бердянський, Маріупольський, Генічевський), а також 11 портпунктів і, крім того, велика кількість портів, пристаней, терміналів, що належать підприємствам, не підвідомчим Міністерству транспорту та зв'язку України.

У морських торговельних портах концентрується діяльність інших компонентів морегосподарського комплексу — морських суден, перевантажувальних комплексів, судноремонтних та бункерувальних підприємств. Така концентрація потенційно небезпечних в екологічному відношенні об'єктів призводить до того, що морські торговельні порти є одними із серйозних джерел забруднення навколишнього природного середовища. Основним забруднювачем морського середовища акваторій морських портів є нафтопродукти. Зі збільшенням обсягів видобутку, транспортування, переробки й споживання нафти й нафтопродуктів розширюються масштаби забруднення ними навколишнього середовища.

Невдоволення й стурбованість щодо нафтового забруднення обумовлюються насамперед поступальним ростом економічного збитку від даного виду забруднення, заподіяваного рибальству, туризму й іншим сферам господарської діяльності. Тільки одна тонна нафти здатна покрити до 12 км<sup>2</sup> поверхні моря. А це змінює всі фізико-хімічні процеси: підвищується температура поверхневого шару води, погіршується газообмін, у нафтовій плівці накопичуються іони важких металів, пестициди й інші шкідливі речовини, гинуть мікроорганізми, риба, морські птахи. Але й осіла на дно нафта довгий час завдає шкоди всьому живому.

Викид нафти у море відбувається під час навантаження/розвантаження танкерів та бункеруванням суден (близько 17% від загального надходження нафтопродуктів у морське середовище), при аваріях і катастрофах танкерів, скиданні залишків нафтового вантажу з баластною водою й в інших випадках. Інтенсивне забруднення Світового океану спонукає багато країн розробляти та реалізовувати заходи з запобігання забрудненню водних басейнів. Такі обставини дозволяють вважати актуальним аналіз сучасного стану правового регулювання охорони навколишнього середовища від забруднення в результаті діяль-

ності морських торговельних портів і визначення шляхів та способів найбільш ефективного внутрішньодержавного регулювання правової охорони навколишнього середовища від забруднення.

У сучасній юридичній літературі відсутні комплексні теоретичні розробки й монографічні дослідження з проблеми правової охорони навколишнього середовища в результаті діяльності морських торговельних портів. Як правило, виділялося одне джерело забруднення — в основному це морські судна й/або один об'єкт забруднення — морське середовище. Найбільший інтерес викликала проблема правової охорони морського середовища щодо забруднення із суден. Цій проблематиці присвячене значне число робіт, що відображають як міжнародно-правові, так і внутрішньодержавні аспекти охорони морського середовища від забруднення із суден. Серед робіт радянського періоду слід зазначити дослідження Н. Д. Амаляна, А. В. Висоцького, С. П. Головатого, Г. Г. Іванова, В. П. Кириленко, В. А. Кисельова, А. Л. Маковського, В. А. Мусіна, С. М. Нунупарова, В. І. Сапожнікова, А. В. Сідоренко, В. Ф. Сідорченко, Л. В. Сперанської та ін. Останнім часом окремі питання правової охорони морського середовища від забруднення розглядалися в деяких наукових дослідженнях вітчизняних авторів — Л. Гіждівана, А. Вишневецького, І. І. Каракаша, Т. Р. Короткого, М. В. Пономарьова та ін. У цьому зв'язку комплексний аналіз сучасної системи охорони навколишнього середовища в морських торговельних портах є досить актуальним.

Метою даної статті є розробка проблематики правової охорони навколишнього середовища в морських торговельних портах та обґрунтування пропозицій, спрямованих на вдосконалювання правового регулювання в розглянутій сфері. Мета даної статті припускає реалізацію таких завдань: вивчити особливості правового регулювання охорони морського середовища від забруднення в морських торговельних портах; намітити основні напрямки подальших досліджень у зазначеній сфері.

Об'єктом дослідження є правовий механізм охорони навколишнього середовища в морських торговельних портах України. Предметом дослідження є сукупність суспільних відносин, що виникають у процесі реалізації норм екологічного права в галузі охорони навколишнього середовища в морських торговельних портах.

Джерелами забруднення навколишнього середовища в порту є судна транспортного й портового флоту, внутріпортовий транспорт і підйомнотранспортне устаткування. Найбільшу екологічну небезпеку забруднення навколишнього середовища становлять комплекси для перевантаження нафтопродуктів, перевантаження навалювальних (насипних) та хімічних вантажів. Як транспортне підприємство перевантаження різної номенклатури вантажів з одного виду транспорту на інший та їхнього тимчасового зберігання, основний вплив на навколишнє середовище морський торговельний порт робить у результаті експлуатаційної діяльності [5, 6].

До значного забруднення морських акваторій та акваторій морських портів призводять відсутність достатньої кількості відповідних портових споруджень

для складування та обробки екологічно небезпечних вантажів, а також низький рівень забезпеченості морських транспортних засобів системами очищення побутових стоків та утилізації твердих відходів. Основними забруднювачами морського середовища є нафтопродукти, особливо в межах акваторій морських портів. Так, в Одеському, Іллічівському і Керченському портах зміст нафтопродуктів у воді перевищує ПДК у 1,5–2 рази.

Загальнодержавною програмою охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів, затвердженою Законом України від 22 березня 2001 року, передбачено створення цілісної системи контролю за переміщенням небезпечних речовин морським транспортом, запобігання забрудненню вод морів морськими суднами. Зокрема, передбачається забезпечення контролю за будівництвом і функціонуванням споруджень, де здійснюється перевантаження та зберігання нафтопродуктів, хімічних речовин; розробка й впровадження системи контролю за переміщенням небезпечних речовин у межах морських кордонів України.

Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення містять спеціальні вимоги до діяльності морських портів і інших об'єктів морегосподарського комплексу. Морські порти зобов'язані забезпечувати приймання із суден та здавання на плавучі або берегові очисні споруди забруднюючих речовин або вод, що їх містять; приймання із суден сміття та відходів з розміщенням їх на об'єктах поводження з відходами; очищення своїх акваторій від забруднюючих речовин та сторонніх предметів і матеріалів; локалізацію та ліквідацію наслідків аварійних скидів забруднюючих речовин або вод, що їх містять, у межах своїх акваторій.

Морські порти мусять бути укомплектовані суднами-збирачами, спеціальними засобами для локалізації та ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій; мати берегові приймальні очисні споруди, систему каналізації, об'єкти для збирання та знешкодження відходів; мати засоби для накопичення зворотних вод з подальшою передачею їх на очисні споруди в разі відсутності приймальних очисних споруд та системи каналізації.

Морські порти, в яких проводиться перевантаження вантажів, що містять хімічні та сипкі речовини, зобов'язані: розробляти і вживати заходів щодо запобігання забрудненню акваторій морських портів та прибережних вод морів під час зберігання і перевалки вантажів, що містять хімічні та сипкі речовини; впроваджувати ефективні методи і технічні засоби щодо запобігання втратам вантажів, що містять хімічні та сипкі речовини, під час їх навантаження і розвантаження; влаштовувати спеціальні причали для приймання та відправки вантажів, що містять хімічні і сипкі речовини, приміщення для їх зберігання та перетарування, а також майданчики для знешкодження залишків хімічних речовин; збирати, очищувати, знешкоджувати забруднені води, що утворюються під час промивання вантажних місткостей, а також стічні води територій портів, причалів та інших споруд.

Перед заходом суден у внутрішні морські води і територіальне море України всі запірні пристрої, призначені для скидання забруднюючих речовин, у то-

му числі вод, які їх містять, повинні бути закриті адміністрацією судна. У випадку постановки судна в порту всі зазначені пристрої опломбовуються адміністрацією порту у встановленому порядку. У випадку будь-якого скидання із суден у внутрішні морські води і територіальне море України забруднюючих речовин, у тому числі вод, які їх містять, а також сміття або їхньої втрати, а також у випадку виникнення загрози такого скидання або втрати капітан судна зобов'язаний терміново сповістити про це адміністрацію найближчого порту України, вжити заходів до максимального зменшення скидання або втрати та до ліквідації забруднення.

Усі операції із забруднюючими речовинами, водами, що їх містять, та сміттям, які проводяться на приймальних очисних спорудах та об'єктах поводження з відходами у портах, підлягають обов'язковій реєстрації в установленому порядку. Підприємства морської галузі узгоджують технологію перевантаження щодо кожного виду вантажів з Державною інспекцією з охорони довкілля у північно-західному регіоні Чорного моря та іншими інспекціями Міністерства охорони навколишнього природного середовища України. Норми технологічного проектування морських портів, їх перегляд, коригування та доповнення у частині запобігання забрудненню внутрішніх морських вод та територіального моря України узгоджуються з державними інспекціями охорони Чорного та Азовського морів Міністерства охорони навколишнього природного середовища України.

У випадку порушення вимог природоохоронного законодавства України діяльність берегових об'єктів може бути обмежена, тимчасово заборонена (зупинена) або припинена у встановленому порядку. Начальник порту на підставі ст. 80 КТМ України [2] може затримати в морському порту судно чи вантаж по морських вимогах органів Міністерства охорони навколишнього природного середовища України, що виникли внаслідок порушення природоохоронного законодавства України, до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником чи вантажовласником. Конкретизуючи перелік морських вимог, по яких начальник порту може затримати судно чи вантаж у морському порту, стосовно предмета нашого дослідження варто дійти висновку, що затримання може бути обґрунтовано рятуванням від забруднення, заподіянням у результаті забруднення із судна шкоди морському середовищу, узбережжю, ресурсам, іншим об'єктам (у тому числі внаслідок пошкодження чи неможливості використання портових споруджень, іншого майна і навігаційного устаткування, що знаходиться в порту), порушенням природоохоронного законодавства України. Це розпорядження начальника морського порту про затримання судна чи вантажу по морських вимогах, згідно із ст. 81 КТМ України, дійсно протягом трьох діб. Якщо протягом визначеного терміну не прийняте рішення суду, господарського суду чи Морської арбітражної комісії про накладення на судно або вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню [6, 38–39].

Інший випадок, — відмовлення у видачі дозволу на вихід судна з порту. Відповідно до ст. 91 КТМ України, капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі, якщо судно знаходиться в неморє-

хідному стані. Перелік таких випадків передбачає ч. 2 ст. 91 КТМ України і включає наявність недоліків, що становлять загрозу заподіяння шкоди навколишньому середовищу; несплату встановлених зборів, штрафів та інших платежів; рішення Міністерства охорони навколишнього природного середовища України.

За зазначеними підставами капітан морського порту має право затримати судно до усунення виявлених недоліків чи до моменту сплати належних зборів, штрафів або інших платежів. Якщо недоліки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість проходу на найближчу судноремонтну верф. Про затримання судна негайно повідомляється судовласник, на якого покладаються витрати, пов'язані із затриманням судна. Затримання судна в порядку ст. 91 КТМ України не обмежено ніяким терміном, на відміну від затримання згідно із ст. 80 КТМ України.

#### Література

1. Ходаковская А. Инвестиции в государственные порты: реалии и перспективы. — К.; О.; Николаев: Междунар. юрид. служба Украина, 2006. — www.mjrs.com.ua.
2. Кодекс торговельного мореплавання України від 23 травня 1995 року // Відомості Верховної Ради України (далі — ВВР). — 1995. — № 52. — Ст. 349; ...із змінами, внесеними згідно із Закопами № 590/97-ВР від 21 жовтня 1997 р. // ВВР. — 1998. — № 2. — Ст. 5; ...№ 762-IV від 15 травня 2003 р. // ВВР. — 2003. — № 27. — Ст. 209; ...№ 662-IV від 3 квітня 2003 р. // ВВР. — № 30. — Ст. 247; ...№ 2705-IV від 23 червня 2005 р. // ВВР. — 2005. — № 33. — Ст. 427.
3. Загальнодержавна програма охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів: Затв. Законом України від 22 березня 2001 р. № 2333-III.
4. Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення: Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 269 (у ред. постанови Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 431).
5. Чикановский В. А., Шарапов В. В. Охрана окружающей среды в морских портах. — О.: Друк, 2006.
6. Шпилевой К. О., Короткий Т. Р., Бурачешко А. Н. Арест судов: международно-правовое регулирование. — О.: Феїкс, 2004.

УДК 349.422.2(477)

Є. М. Римар

#### ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ КООПЕРАЦІЇ В УКРАЇНІ

Вивчення будь-якого явища передбачає розгляд не тільки його природи, а й моменту виникнення, генезису, змін. Усе це стосується і правових явищ. Ідея прийняття Закону України «Про сільськогосподарську кооперацію» [1] була висунута ще в 1991 р., але з багатьох причин його прийняли лише 17 липня 1997 р. (аналогічний закон у Російській Федерації був прийнятий у 1995 р.). Закон України містить положення, спрямовані на відродження сільськогосподарських кооперативів на засадах міжнародних кооперативних принципів, гос-