



Вих. № 761/2014/17
від 24 липня 2014 року

Кому:
Міністру екології та природних ресурсів
України
пану Мохнику А.В.

Копія:
Міністру інфраструктури України
пану Бурбаку М.Ю.

Голові Державної інспекції України з
безпеки на морському та річковому
транспорті
пану Булановичу П.Г.

*Щодо екологічного контролю суден в
морських портах України*

Шановний Андрію Володимировичу!

Європейська Бізнес Асоціація (надалі – Асоціація), що об'єднує міжнародні, європейські та українські компанії і є однією з провідних організацій міжнародного бізнесу в Україні, засвідчує Вам свою глибоку повагу та звертається з проханням розглянути та врахувати пропозиції бізнес-спільноти щодо скасування практики екологічного контролю суден, які прямують у порти України в баласті.

Згідно з підпунктом 4.3.3. пункту 4.3. розділу 4 Положення про екологічний контроль, у пунктах пропуску через державний кордон та в зоні діяльності регіональних митниць і митниць, затвердженого Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України №204 від 8 вересня 1999 року (надалі – Положення про екологічний контроль) *«при огляді судна держекоінспектор самостійно або спільно з уповноваженим ДФІ або з інспектором державного портового нагляду морського рибного порту за належністю повинен перевірити наявність і оформленість відповідним чином таких документів: - суднової екологічної декларації...»* (надалі – Декларація), форма якої наведена у Додатку 5 до Положення про екологічний контроль. Пункт 4 Декларації серед іншого передбачає надання окремого дозволу для здійснення відкачки зазначеного у цьому пункті об'єму вод баласту (в тому числі ізольованого).

Відповідно до підпункту 6.9. пункту 6 Положення про морські екологічні інспекції, затвердженого Наказом Міністерства екології та природних ресурсів України №429 від 4 листопада 2011 року (надалі – Положення про морські екологічні інспекції) *«Держекоінспекція для виконання покладених на неї завдань має право:... Виконувати відбір проб та інструментально-лабораторні вимірювання показників складу і властивостей викидів стаціонарних та пересувних джерел забруднення атмосферного*

повітря, ґрунтів, вод (поверхневих, морських, лляльних, зворотних та баластних, у тому числі ізольований баласт)<...>».

Просимо врахувати, що відповідно до чинного законодавства України контроль суден на предмет їх відповідності вимогам міжнародних конвенцій із попередження забруднення навколишнього природного середовища здійснюється інспекторами державного портового нагляду (підпорядковуються Укрморречінспекції). За загальним правилом (пункт 10 Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України №415 від 21 травня 2012 року), участь державних екологічних інспекторів (надалі - держкоінспектор) у роботі «прихідних» та «відхідних» комісій не передбачена. Втім, держкоінспектори беруть участі у роботі таких комісій, які оформлюють прихід та відхід суден, та вимагають від капітанів надання Декларації.

Компанії-члени Асоціації зазначають, що Державна екологічна інспекція України (надалі – Держкоінспекція) надає дозвіл на відкачку вод ізольованого баласту виключно за результатами експрес-аналізу відібраних проб баласту на наявність забруднюючих речовин, тобто у разі, якщо показники його забрудненості не перевищують нормативи гранично допустимих концентрацій забруднюючих речовин, які зазначені в Правилах охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України №269 від 29 лютого 1996 року.

Слід також зазначити, що згідно з дослідженнями Одеського національного морського університету (додається) вищезазначені нормативи гранично допустимих концентрацій основних забруднюючих речовин у внутрішніх морських водах та територіальному морі України, у деяких випадках, є досить низькими. Наприклад, гранична концентрація заліза у звичайній питній воді згідно з Державними санітарними правилами і нормами «Вода питна. Гігієнічні вимоги до якості води централізованого господарсько-питного водопостачання», затвердженими Наказом Міністерства охорони здоров'я України №383 від 23 грудня 1996 року, складає 0,3 мг/дм³, тоді як даний норматив для внутрішніх вод складає 0,05 мг/дм³.

24 грудня 1993 року для України набула чинності Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (надалі – Конвенція), пунктом А «Загальна частина» Розділу 2 якої визначено, що «... Державна влада не вимагає для залишення у себе при прибутті або відправленні суден <...> яких-небудь інших документів крім тих, які вказані в цьому розділі...». З чого вбачається, що перелік документів, передбачений у даному розділі Конвенції, є вичерпним та не містить такого документу як «суднова екологічна декларація».

Таким чином, підпункт 4.3.3. пункту 4.3. Положення про екологічний контроль не узгоджується з зазначеною нормою Конвенції в частині визначення необхідності подання Держкоінспекції такої Декларації.

При цьому відповідно до частини 2 статті 19 Закону України «Про міжнародні договори України» №1906-IV від 29 червня 2004 року «якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору».

Водночас, неподання капітаном судна держкоінспектору Декларації підпадає під порушення, передбачене статтею 188⁵ «Невиконання законних розпоряджень чи приписів посадових осіб органів, які здійснюють державний контроль у галузі охорони навколишнього природного середовища, використання природних ресурсів, радіаційної безпеки або охорону природних ресурсів» Кодексу України про адміністративні

правопорушення №8073-Х від 7 грудня 1984 року, та може тягнути за собою накладення адміністративного стягнення.

Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (надалі – Конвенція МАРПОЛ 73/78), яка набрала чинності для України 25 січня 1994 року, визначає поняття «ізолюваного баласту». Згідно з Конвенцією МАРПОЛ 73/78, ізолюваний баласт - це «баластна вода, прийнята в танк, який повністю відокремлений від вантажної та паливної систем та призначена для постійного перевезення баласту або для перевезення баласту та вантажів, які не є нафтою або отруйними речовинами, які визначені в Додатках до цієї Конвенції». У Конвенції МАРПОЛ 73/78 також зазначено, що ізолюваний баласт не підлягає контролю та його скид в будь-яких районах не заборонений.

Крім того, відповідно до пункту 2 статті 5 Конвенції МАРПОЛ 73/78 «Судно, яке зобов'язане мати Свідоцтво згідно з положеннями Правил, під час перебування в портах або віддалених від берега терміналах, що знаходяться під юрисдикцією якої-небудь Сторони, підлягає інспектуванню, яке здійснюється посадовими особами, належним чином уповноваженими цією Стороною. Будь-яке таке інспектування обмежується лише перевіркою наявності на судні дійсного Свідоцтва, якщо в цієї Сторони не буде очевидних підстав думати, що стан судна або його устаткування значною мірою не відповідає зазначеним у Свідоцтві даним». Отже Конвенція МАРПОЛ 73/78 запроваджує підхід, за яким судно інспектується лише шляхом перевірки відповідних документів, без здійснення будь-яких додаткових заходів, як то відбір проб чи виконання аналізів ізолюваного баласту.

Таким чином, Асоціація повністю підтримує Рішення Державної служби України з питань регуляторної політики та розвитку підприємництва (надалі - Держпідприємництво) «Про необхідність усунення Міністерством екології та природних ресурсів України порушень принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» №28 та №29 від 30 квітня 2014 року (надалі – Рішення №28 та Рішення №29 відповідно), у яких зазначається, що норма, яка вимагає оформлення та подання Декларації, а також окрема процедура аналізу вод ізолюваного баласту для одержання спеціального дозволу на скид таких вод не узгоджуються з міжнародними зобов'язаннями, які випливають із Конвенції МАРПОЛ 73/78 та Конвенції (відповідний лист Асоціації, що був надісланий Міністру економічного розвитку і торгівлі України, додається). Додатково, зазначаємо, що такі вимоги роблять українські порти неконкурентоздатними у порівнянні з портами Чорноморського басейну інших країн.

Крім того, хотіли б зазначити, що Асоціація підтримує Проект наказу Міністерства екології та природних ресурсів України (надалі - Мінприроди) «Про внесення змін до пункту 6 Положення про морські екологічні інспекції»¹, що був розміщений на офіційному сайті Держекоінспекції 2 липня ц.р., оскільки він має вирішити питання стосовно виключення з редакції Положення про морські екологічні інспекції норми, які надають морським екологічним інспекціям право виконувати відбір проб вод ізолюваного баласту.

На жаль, маємо також підкреслити, що направлений Мінприроди на погодження Держпідприємництву Проект наказу «Про внесення змін до наказу Мінекобезпеки від 08.09.1999 №204» від 18 червня 2014 року не передбачає відміну подачі Декларації. Між тим, у Рішенні №28 Держпідприємництвом було прямо запропоновано Мінприроди виключити з Положення про екологічний контроль абзац 2 підпункту 4.3.3. пункту 4.3.

¹http://dei.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1861:proekt-nakazu-ministerstva-ekologiji-ta-prirodnikh-resursiv-ukrajini-pro-vnesennya-do-punktu-6-polozhennya-pro-morski-ekologichni%20inspektsiji&catid=19&Itemid=224

розділу 4 та Додаток 5 до цього підпункту. Саме таким чином пропонувалось усунути протиріччя між зазначеними положеннями та пунктом 2.1. Розділу 2 Конвенції.

На думку компаній-членів Асоціації, виконання Рішення №29 без Рішення №28 не призведе до відміни контролю ізольованого баласту у пунктах екологічного контролю у морських портах України та не ліквідує існуючі корупційні схеми, пов'язані із здійсненням так званого «екологічного контролю». Зрештою, як наслідок, це не сприятиме підвищенню привабливості українських морських портів для міжнародної морської спільноти.

З огляду на викладене вище, Асоціація пропонує ініціювати внесення змін до Положення про екологічний контроль стосовно виключення абзацу 2 підпункту 4.3.3. пункту 4.3. розділу 4 та Додатку 5 («Суднова екологічна декларація») до нього.

Ми заздалегідь щиро вдячні Вам за увагу до нашого звернення, сподіваємось на позитивний розгляд та врахування пропозицій Асоціації!

З повагою,

Ганна Дерев'янко
Виконавчий директор

Додатки.

1. Лист Одеського національного морського університету №к/1101 від 23 червня 2014 року з експертним висновком – на 7 арк.
2. Лист Асоціації №556/2014/17 від 3 червня 2014 року – на 2 арк.
3. Лист Асоціації №651/2014/17 від 24 червня 2014 року – на 2 арк.

