

**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ ТА НАУКИ УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ЛЕУСЕНКО ІРИНА ВАСИЛІВНА

УДК 349.6.086+342.9

ДИСЕРТАЦІЯ

**АДМІНІСТРАТИВНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ
ТА ЗАСМІЧЕННЯ МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ**

Подається на здобуття наукового ступеня **доктора філософії**

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ І.В.Леусенко

Науковий керівник – **Коломоєць Тетяна Олександрівна**,
доктор юридичних наук, професор,
член-кореспондент НАПрН України,
заслужений юрист України

АНОТАЦІЯ

Леусенко І.В. Адміністративна відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття освітньо-наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 «Право». – Запорізький національний університет, Запоріжжя, 2023.

У дисертації проведено комплексне наукове дослідження адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України.

Визначено, що з урахуванням природних особливостей басейнів Чорного і Азовського морів, специфіки освоєння їх мінеральних ресурсів в сучасних умовах забруднення моря відбувається шляхом: проведення розвідувальних робіт та обладнання свердловин, геологорозвідувальних робіт; видобутку корисних копалин; будівництво підземних споруд різного призначення; російської агресії та хімічного забруднення моря внаслідок бомбардувань. З врахуванням положень чинного законодавства України встановлено допустимість поєднання декількох видів юридичної відповідальності, зокрема, заходів дисциплінарної та адміністративної відповідальності, заходів майнової та кримінальної відповідальності, за забруднення та засмічення морського простору.

Встановлено, що специфікою шкоди, завданої морському простору України, є її ймовірний прояв через значні проміжки часу, що має відображатися у методиці її обчислення, а не лише пов'язуватися із визначенням розміру реальних збитків від певних дій, як існує в Методиці визначення збитків, заподіяних навколишньому природному середовищу в межах територіального моря, виключної морської (економічної) зони та внутрішніх морських вод України в Азовському та Чорному морях, затвердженої наказом Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів

України. Такий підхід ускладнює реалізацію компенсаційної функції цивільно-правової відповідальності за правопорушення у сфері охорони морського простору, в тому числі спричиненої російською військовою агресією, а тому і знижує рівень її правової ефективності.

Виділено особливості адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України, до яких віднесено:

1) нормативно-правові підстави встановлюються як нормами чинного національного законодавства, так і міжнародними актами та договорами, морськими звичаями, звичаями портів та обов'язковими постановами, статутними документами адміністрацій морських портів, їх службовими особами, службовими інструкціями та наказами; 2) специфічний перелік обставин, що виключають адміністративну відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України, зокрема, до нього входять непереборна сила та інші форс-мажорні обставини; 3) підстави настання адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України, якими є порушення норм, що встановлюють граничні розміри забруднення морського простору України; 4) особливе коло суб'єктів адміністративної відповідальності, яким є службові особи морських суден, органів державного екологічного контролю тощо; 5) різноманітний перелік джерел забруднення та засмічення морського простору (в тому числі в наслідок проведення господарчих та науково-дослідних робіт на континентальному шельфі та прилеглих водах України, де реалізуються суверенні права розвідки, розроблення та охорони живих і неживих (мінеральних) природних ресурсів, у тому числі на морському дні і у його надрах, а також здійснюється юрисдикція відносно створення та використання установок і споруд, проведення морських наукових досліджень та охорони морського середовища); 6) застосування ряду оціночних категорій та неврахування у методиках оцінки шкоди морському простору збитків, що можуть настати від протиправної діяльності у майбутньому).

Обґрунтовано, що родовим об'єктом адміністративних правопорушень, пов'язаних із забезпеченням безпеки морського простору є порушення режиму використання природних об'єктів та природних ресурсів, забезпечення їх раціонального використання, дотримання вимог національної та регіональної екологічної безпеки під час експлуатації джерел підвищеної небезпеки (до яких віднесено і морські судна).

Встановлено, що правовідносини у сфері охорони морського простору України як об'єкту адміністративних правопорушень нормами КУпАП регулюється безсистемно, без застосування структурно-логічного підходу до розташування відповідних деліктних складів. Підтримано ідею про доцільність об'єднання адміністративних правопорушень у сфері охорони морського простору України до окремого розділу під назвою «Відповідальність за екологічні правопорушення», де розмістити всі норми, що стосуються сфери забруднення довкілля і, зокрема, забруднення та засмічення морського простору України.

Обґрунтовано доцільність розширеного тлумачення поняття «суб'єкт адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору», до кола яких запропоновано віднести: по-перше, службовців суден, морських кораблів та інших плавзасобів; по-друге, юридичних осіб, відповідальність яких має базуватися на реалізації концепту інституту відповідальності без вини за лише факт заподіяння майнової та/або моральної шкоди, а також на використанні конструкції відповідальності володільця джерела підвищеної небезпеки, яким визнано судно, морський корабель чи інший плавзасіб.

Дисертація є першим в національній правовій науці дослідженням, де сформульовано комплексний підхід до здійснення характеристики адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень і висновків, запропонованих особисто здобувачем. Зокрема:

вперше:

- обґрунтовано авторський підхід до розуміння змісту об'єкту адміністративних правопорушень у сфері охорони морського простору, що розуміється як сукупність правовідносин, пов'язаних із заподіянням шкоди живим ресурсам та життю в морі, створенням загрози небезпеки для здоров'я людини, утворенням перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниженням якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку;

- доведено доцільність запровадження адміністративної відповідальності юридичних осіб у сфері забруднення та засмічення морського простору, що має базуватися як на реалізації концепту інституту відповідальності без вини за лише факт заподіяння майнової та/або моральної шкоди, так і на підставі використанні конструкції відповідальності володільця джерела підвищеної небезпеки, яким відповідно до чинного законодавства України визнано судно чи морський корабель;

удосконалено:

- науковий підхід до розуміння обставин крайньої необхідності та воєнних дій як підстав звільнення від застосування адміністративної відповідальності за неповідомлення про скид шкідливих речовин до територіальних та (або) внутрішніх морських вод адміністрацію найближчого порту України;

- розуміння процесуальної специфіки адміністративної відповідальності, що розкривається у її залежності від суб'єктної характеристики адміністративно-деліктного провадження у справах про забруднення та засмічення морського простору, а також від функціонального характеру сфери забезпечення національної морської екологічної безпеки;

дістали подальшого розвитку:

- узагальнення наукових досліджень, здійснених у сфері використання водних природних ресурсів в цілому, і зокрема, природних ресурсів морського простору України, що дозволило визначити спрямування

таких публікацій на галузеве та інституційне вивчення складових кримінально-правової, господарсько-правової, міжнародно-правової відповідальності, та фрагментарність наукових розробок питань адміністративної відповідальності за забруднення моря;

– встановлення причин забруднення та засмічення басейнів Чорного і Азовського морів, що перешкоджає їх якісному та ефективному освоєнню їх мінеральних ресурсів, до яких віднесено: проведення розвідувальних робіт та обладнання свердловин, геологорозвідувальних робіт; видобутку корисних копалин; будівництво підземних споруд різного призначення; російську агресію та хімічне забруднення моря внаслідок бомбардувань;

– пропозиції щодо внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Водного кодексу України стосовно досліджуваної проблеми з використанням сучасної методології юридичної техніки з метою вдосконалення нормативного регулювання та організаційного забезпечення адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення водного простору.

Основні положення, висновки та рекомендації, висловлені в роботі, можуть бути використані у:

– у науково-дослідній сфері – для подальших досліджень загальнотеоретичних питань щодо встановлення адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод України, удосконалення його наукового підґрунтя;

– в правотворчій діяльності – при підготовці проєктів нормативно-правових актів, спрямованих на вдосконалення й усунення прогалин в адміністративній відповідальності за забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод України;

– у правозастосовній діяльності – для вдосконалення та підвищення ефективності практичної діяльності органів державної влади та управління у сфері охорони морського середовища України від забруднення та засмічення;

– у навчальному процесі – при підготовці підручників та навчальних посібників із курсів: «Адміністративне право», «Морське право», «Морське та митне право», «Проблеми адміністративного права», а також при підготовці дисертаційних робіт та монографічних досліджень із питань правового забезпечення адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України.

Ключові слова: адміністративна відповідальність, забруднення, механізм, морський простір, небезпечні відходи, перевезення, управління відходами.

ANNOTATION

Leusenko I.V. Administrative responsibility for pollution and littering of the marine space of Ukraine. – Qualifying scientific work on the rights of the manuscript.

The dissertation on competition of a scientific degree of the doctor of philosophy on a specialty 081 “Law”. – Zaporizhzhia National University, Zaporizhzhia, 2023.

In the dissertation, a comprehensive scientific study of administrative responsibility for pollution and littering of the marine space of Ukraine was conducted.

In the dissertation, a comprehensive scientific study of administrative responsibility for pollution and littering of the marine space of Ukraine was conducted.

It was determined that, taking into account the natural characteristics of the Black and Azov Sea basins, the specifics of the development of their mineral resources in modern conditions, sea pollution occurs by: carrying out reconnaissance works and equipment of wells, geological exploration works; mining; construction of underground structures for various purposes; Russian aggression and chemical pollution of the sea as a result of bombing. Taking into

account the provisions of the current legislation of Ukraine, the admissibility of a combination of several types of legal responsibility, in particular, measures of disciplinary and administrative responsibility, measures of property and criminal responsibility, for pollution and littering of the sea space has been established.

It was established that the specificity of the damage caused to the maritime space of Ukraine is its probable manifestation after significant intervals of time, which should be reflected in the method of its calculation, and not only be related to the determination of the size of real losses from certain actions, as is the case in the Methodology for determining losses. caused to the surrounding natural environment within the territorial sea, the exclusive maritime (economic) zone and internal sea waters of Ukraine in the Azov and Black Seas, approved by the order of the Ministry of Environmental Protection and Natural Resources of Ukraine. This approach complicates the implementation of the compensatory function of civil liability for offenses in the sphere of maritime space protection, including those caused by Russian military aggression, and therefore reduces the level of its legal effectiveness.

Features of administrative responsibility for pollution and littering of the maritime space of Ukraine are highlighted, which include: 1) regulatory and legal bases established both by the norms of current national legislation and international acts and treaties, maritime customs, customs of ports and mandatory resolutions, statutory documents of administrations seaports, their officials, service instructions and orders; 2) a specific list of circumstances that exclude administrative responsibility for pollution and littering of the maritime space of Ukraine, in particular, it includes force majeure and other force majeure circumstances; 3) the grounds for administrative liability for pollution and littering of the marine space of Ukraine, which are violations of the norms that establish the limit sizes of pollution of the marine space of Ukraine; 4) a special circle of subjects of administrative responsibility, which are officials of sea vessels, state environmental control bodies, etc.; 5) a diverse list of sources of pollution and clogging of the marine space (including as a result of economic and scientific research activities on

the continental shelf and adjacent waters of Ukraine, where the sovereign rights of exploration, development and protection of living and non-living (mineral) natural resources are exercised, in including on the seabed and in its subsoil, as well as exercising jurisdiction over the creation and use of installations and structures, conducting marine scientific research and protection of the marine environment); 6) application of a number of assessment categories and failure to take into account in the methods of assessment of damage to the maritime space losses that may occur from illegal activities in the future).

It is substantiated that the general object of administrative offenses related to ensuring the safety of the maritime space is the violation of the regime of use of natural objects and natural resources, ensuring their rational use, compliance with the requirements of national and regional environmental safety during the exploitation of sources of increased danger (up to which also includes sea vessels).

It has been established that legal relations in the sphere of protection of the maritime space of Ukraine as an object of administrative offenses are regulated by the Code of Criminal Procedure in an unsystematic manner, without applying a structural and logical approach to the location of the relevant tort warehouses. The idea of the expediency of unification into a separate section entitled "Liability for environmental offenses" was supported, where all norms relating to the sphere of environmental pollution and, in particular, pollution and littering of the marine space of Ukraine, would be placed.

The expediency of the expanded interpretation of the concept of "subject of administrative responsibility for pollution and littering of the sea space" is substantiated, to which it is proposed to include: first, the employees of ships, sea ships and other watercraft; secondly, legal entities whose responsibility should be based on the implementation of the concept of the institution of liability without fault for the mere fact of causing property and/or moral damage, as well as on the use of the construction of the responsibility of the owner of the source of increased danger, which is recognized as a ship, sea ship or other watercraft.

The dissertation is the first study in national legal science, which formulates a comprehensive approach to the implementation of the characteristics of administrative responsibility for pollution and littering of the marine space of Ukraine. As a result of the conducted research, a number of new scientific propositions and conclusions were formulated, proposed by the acquirer personally. In particular:

for the first time:

- the author's approach to understanding the content of the subject of administrative offenses in the field of maritime space protection is substantiated, which is understood as a set of legal relations associated with causing damage to living resources and life in the sea, creating a threat of danger to human health, creating obstacles to activity at sea, including for fishing and other legitimate uses of the sea, by reducing the quality of seawater used and worsening the conditions for recreation;

- the expediency of introducing administrative liability of legal entities in the field of pollution and littering of the marine space, which should be based both on the implementation of the concept of the institution of no-fault liability for the mere fact of causing property and/or moral damage, and on the basis of the construction of the liability of the owner of the source of increased danger, has been proven, according to the current legislation of Ukraine, a ship or a sea-going ship is recognized;

improved:

- a scientific approach to understanding the circumstances of extreme necessity and military actions as grounds for exemption from the application of administrative responsibility for not notifying the administration of the nearest port of Ukraine about the discharge of harmful substances into territorial and (or) internal sea waters;

- understanding of the procedural specificity of administrative responsibility, which is revealed in its dependence on the subject characteristics of administrative-delict proceedings in cases of pollution and littering of the marine

space, as well as on the functional nature of the sphere of ensuring national marine environmental safety;

received further development:

- generalization of scientific research carried out in the field of the use of natural water resources in general, and in particular, the natural resources of the maritime space of Ukraine, which made it possible to determine the direction of such publications on the sectoral and institutional study of the components of criminal-legal, economic-legal, international-legal responsibility, and fragmentation of scientific developments on issues of administrative responsibility for sea pollution;

- establishing the causes of pollution and clogging of the basins of the Black and Azov seas, which prevents them from qualitative and effective development of their mineral resources, which include: carrying out exploration work and equipment of wells, geological exploration work; mining; construction of underground structures for various purposes; Russian aggression and chemical pollution of the sea as a result of bombing;

- proposals for amendments to the Code of Ukraine on Administrative Offenses, the Water Code of Ukraine in relation to the investigated problem using the modern methodology of legal technology in order to improve regulatory regulation and organizational support of administrative responsibility for pollution and clogging of water space.

The main provisions, conclusions and recommendations expressed in the work can be used in:

- in the scientific and research sphere - for further studies of general theoretical issues regarding the establishment of administrative responsibility for pollution and fouling of territorial and internal sea waters of Ukraine, improvement of its scientific basis;

- in law-making activities - in the preparation of projects of normative legal acts aimed at improving and eliminating gaps in administrative responsibility for pollution and fouling of territorial and internal sea waters of Ukraine;

– in law enforcement activities - to improve and increase the effectiveness of the practical activities of state authorities and management in the sphere of protection of the marine environment of Ukraine from pollution and clogging;

– in the educational process - in the preparation of textbooks and study guides for the courses: "Administrative Law", "Maritime Law", "Maritime and Customs Law", "Problems of Administrative Law", as well as in the preparation of dissertations and monographic studies on the legal support of administrative responsibility for pollution and littering of the maritime space of Ukraine.

Key words: administrative responsibility, hazardous waste, marine space, mechanism, pollution, transportation, waste management.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Леусенко І.В. Забруднення та засмічення морського простору: генеза правових досліджень. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2023. Т. 34(73). № 4. С. 60–64.

2. Леусенко І.В. Суб'єкт адміністративної відповідальності за забруднення морського простору: необхідність перегляду законодавчого підходу. *Київський часопис права*. 2023. № 3. С. 97–102.

3. Леусенко І.В. Місце адміністративної відповідальності в системі відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2023. № 3. С. 132–137.

4. Леусенко І.В. Джерела забруднення морського простору України. *Верховенство права очима правників-початківців* : матеріали Всеукраїнської наукової конференції студентів та аспірантів, м. Одеса, 24 листопада 2018 р. / за ред. Г.О. Ульянової ; уклад.: Ю.Д. Батан,

А.Д. Шкільнюк [та ін.]. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2018 . С 65–67.

5. Леусенко І.В. Деякі аспекти управління відходами на судах. *Верховенство права очима правників-початківців* : матеріали Всеукр. Всеукраїнської наукової конференції студентів та аспірантів, м. Одеса, 18 листопада 2017 р. / за ред. Г.О. Ульянової ; уклад. Ю.Д. Батан, М.В. Сиротко [та ін.]. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2017. С. 154–157.

6. Леусенко І.В. Службова особа як суб'єкт адміністративної відповідальності за забруднення морського простору. *Публічна служба: нова архітектура та стратегії для деокупованих територій* : збірник наукових статей, тез доповідей та повідомлень за матеріалами Всеукраїнського круглого столу, м. Харків, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, 23 червня 2023 р. Харків : Друкарня Мадрид, 2023. С. 201–207.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	16
ВСТУП	17
РОЗДІЛ 1 ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ ТА ЗАСМІЧЕННЯ МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ: ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА	24
1.1 Генеза правових досліджень про відповідальність за забруднення та засмічення морського простору	24
1.2 Види відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України.....	36
1.3 Місце адміністративної відповідальності в системі відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України.....	61
Висновки до першого розділу.....	95
РОЗДІЛ 2 СКЛАД АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ ЗАБРУДНЕННЯМ ТА ЗАСМІЧЕННЯМ МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ	100
2.1 Об'єктивні елементи складів правопорушень у сфері забруднення та засмічення морського простору України	100
2.2 Суб'єктивні елементи складів правопорушень у сфері забруднення та засмічення морського простору України	113
Висновки до другого розділу	127
РОЗДІЛ 3 ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО ЗАБРУДНЕННЯ ТА ЗАСМІЧЕННЯ МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ.....	131
3.1 Суб'єкти провадження у справах про порушення норм про забруднення та засмічення морського простору України	131
3.2 Особливості провадження по справах щодо забруднення та засмічення морського простору України	170
Висновки до третього розділу	187

	15
ВИСНОВКИ.....	191
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	197
ДОДАТКИ	221

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ДЕПЗО – Державна екологічна інспекція Південно-Західного округу

ЄС – Європейський Союз

КЗпП України – Кодекс Законів про працю України

КК України – Кримінальний кодекс України

КМ України – Кабінет Міністрів України

КТМ України – Кодекс торговельного мореплавства України

МК України – Митний кодекс України

ПК України – Податковий кодекс України

ЦК України – Цивільний кодекс України

ВСТУП

Актуальність теми. Світовий океан є невід’ємною частиною природи. Здатність Світового океану до саморегулювання зменшується через його антропогенним навантаженням та забрудненням. Усвідомлення небезпеки деградації морського простору вимагає пошуку шляхів забезпечення ефективності адміністративно-правової охорони морських ресурсів зокрема та Світового океану в цілому.

Так як Україна має значну протяжність узбережжя, вона, керуючись міжнародними нормами, встановлює свої правила охорони прибережних територій від забруднення та засмічення, застосовуючи, при цьому, свої засоби протидії спробам забруднення та засмічення своїх територій, серед яких важливе значення мають заходи адміністративної відповідальності.

При цьому варто константувати низьку правову ефективність наявних механізмів адміністративно-правового захисту морського простору, що обумовлюється триваючими процесами загибелі живих ресурсів Чорного та Азовського морів, зниження якості їх водних ресурсів, що призводить до значних збитків економіці та санітарно-епідеміологічному стану нашої держави, що актуалізує здійснення науково-практичних досліджень у цій сфері. Отже, питання забруднення морського простору України актуальне в умовах сьогодення через сукупність негативних факторів: попадання з річковим стоком у результаті дощів, мінеральних добрив та пестицидів з полів, що визиває інтенсивне цвітіння води у прибережній смузі; збільшення сірководню та зменшення кисню у Чорному морі зумовлено скидами у море фекальних скидів. При цьому виявлення правопорушника у таких випадках є неможливим через те, що стоки можуть бути з будь-якого джерела і тому такі делікти характеризуються високим рівнем латентності.

Слід акцентувати увагу на значному вкладі до розробки як загальних підстав адміністративної відповідальності за порушення правил охорони узбережжя України від забруднення та засмічення, так і дослідженні

спеціальних питань, які стосуються адміністративно-правових заходів захисту морського узбережжя нашої держави від забруднення та засмічення, що було здійснено у наукових працях таких вчених, як Ю.П. Битяк, Л.Р. Біла-Тіунова, І.П. Голосніченко, В.К. Колпаков, Т.О. Коломоєць, Є.В. Курінний, Ю.Н. Оборотов, А.А. Шарая та ін..

Питання використання морських ресурсів у вітчизняній юридичній науці розглядалися у публікаціях таких вчених, як В.І. Андрейцев, В.К. Барвенко, Ю.А. Волкова, В.Н. Денісов, Є.В. Додін, О.Ю. Дубинський, С.В. Ківалов, Т.Р. Короткий, С.О. Кузнецов, Ю.О. Легеза, В.П. Олійник, Р.С. Павловський, О.В. Сурілова, Ю.М. Шемчушенко, А.О. Ярова та ін.

Зазначені теоретичні розробки є вагомим внеском у розвиток теорії правової науки, оновлюють та доповнюють галузеві правові науки (адміністративного, міжнародного, морського права та ін.). Водночас, не зважаючи на численність проведених розробок, комплексного дослідження адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України здійснено не було, що обумовлює актуальність даної теми дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація сприяє вирішенню задач реалізації вимог Конвенції про захист Чорного моря від забруднення від 13.11.1992 р.; указу Президента України від 21 квітня 2021 р. № 443-р про затвердження Національного плану дій з охорони навколишнього природного середовища на період до 2025 року; Постанови Кабінету Міністрів України від 10 липня 1998 р. № 1057 «Про затвердження Концепції охорони та відтворення навколишнього природного середовища Азовського і Чорного морів».

Мета і завдання дисертаційного дослідження. Мета дисертаційного дослідження полягає в тому, щоб на основі аналізу чинного законодавства України, практики його реалізації та узагальнення основних положень праць науковців визначити особливості реалізації механізму адміністративної

відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України, а також запропонувати шляхи його вдосконалення.

Для досягнення мети дослідження було поставлено такі **завдання**:

- охарактеризувати генезу правових досліджень про відповідальність за забруднення та засмічення морського простору;
- описати види відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України;
- визначити місце адміністративної відповідальності в системі відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України;
- описати зміст об'єктивних елементів складів правопорушень у сфері забруднення та засмічення морського простору України;
- здійснити аналіз суб'єктивних елементів складів правопорушень у сфері забруднення та засмічення морського простору України;
- встановити коло суб'єктів провадження по справах про порушення норм про охорону морського середовища України та охарактеризувати їх повноваження;
- встановити особливості провадження щодо адміністративної відповідальності по справах щодо забруднення та засмічення морського простору України та сформулювати конкретні пропозиції та рекомендації щодо удосконалення законодавства стосовно адміністративної відповідальності за забруднення морського простору України.

Об'єктом дослідження є суспільні правовідносини, пов'язані із застосуванням адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України.

Предметом дослідження є адміністративна відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України.

Методи дослідження. Для досягнення мети та виконання завдань дисертаційного дослідження було використано загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання, що є основою для повного, всебічного та

комплексного аналізу адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору в Україні. За допомогою діалектичного методу здійснено дослідження нормативно-правових засад регулювання адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України (підрозділи 1.2, 1.3). Метод системно-структурного аналізу дозволив з'ясувати місце адміністративної відповідальності у системі відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України (розділ I). Метод логіко-семантичного аналізу застосований для здійснення характеристики об'єктивних та суб'єктивних елементів складів адміністративних правопорушень у сфері забруднення та засмічення морського простору України (розділ II). Метод прогнозування та формально-логічний метод дозволив розробити пропозиції щодо вдосконалення чинного нормативно-правового та організаційного забезпечення механізму адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України (підрозділи 3.1, 3.2).

Емпіричну базу дослідження склали опитування 120 громадян щодо стану екологічної безпеки Чорного та Азовського морів України та застосування заходів адміністративної відповідальності за вчинення правопорушень у такій сфері (додаток Г), а також відомості, розміщені у Єдиному державному реєстрі судових рішень та інших офіційних інформаційних ресурсах органів державної влади та місцевого самоврядування.

Нормативно-правову основу дослідження склали Конституція України, чинні законодавчі та підзаконні нормативно-правові акти, а також міжнародні нормативно-правові акти, які ратифікувала Україна.

У дисертації вивчалася практика адміністративно-примусової діяльності Морського торговельного порту «Південний».

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим в національній правовій науці дослідженням, де сформульовано комплексний підхід до здійснення характеристики адміністративної відповідальності за

забруднення та засмічення морського простору України. У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових наукових положень і висновків, запропонованих особисто здобувачем. Зокрема:

вперше:

- обґрунтовано авторський підхід до розуміння змісту об'єкту адміністративних правопорушень у сфері охорони морського простору, що розуміється як сукупність правовідносин, пов'язаних із заподіянням шкоди живим ресурсам та життю в морі, створенням загрози небезпеки для здоров'я людини, утворенням перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниженням якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку;

- доведено доцільність запровадження адміністративної відповідальності юридичних осіб у сфері забруднення та засмічення морського простору, що має базуватися як на реалізації концепту інституту відповідальності без вини за лише факт заподіяння майнової та/або моральної шкоди, так і на підставі використання конструкції відповідальності власника джерела підвищеної небезпеки, яким відповідно до чинного законодавства України, визнано судно чи морський корабель;

удосконалено:

- науковий підхід до розуміння обставин крайньої необхідності та воєнних дій як підстав звільнення від застосування адміністративної відповідальності за неповідомлення про скид шкідливих речовин до територіальних та (або) внутрішніх морських вод адміністрацію найближчого порту України;

- розуміння процесуальної специфіки адміністративної відповідальності, що розкривається у її залежності від суб'єктної характеристики адміністративно-деліктного провадження у справах про забруднення та засмічення морського простору, а також від функціонального характеру сфери забезпечення національної морської екологічної безпеки;

дістали подальшого розвитку:

- узагальнення наукових досліджень, здійснених у сфері використання водних природних ресурсів в цілому, і зокрема, природних ресурсів морського простору України, що дозволило визначити спрямування таких публікацій на галузеве та інституційне вивчення складових кримінально-правової, господарсько-правової, міжнародно-правової відповідальності, та фрагментарність наукових розробок питань адміністративної відповідальності за забруднення моря;

- встановлення причин забруднення та засмічення басейнів Чорного і Азовського морів, що перешкоджає якісному та ефективному освоєнню їх мінеральних ресурсів, до яких віднесено: проведення розвідувальних робіт та обладнання свердловин, геологорозвідувальних робіт; видобутку корисних копалин; будівництво підземних споруд різного призначення; російська агресія та хімічне забруднення моря внаслідок бомбардувань;

- пропозиції щодо внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення, Водного кодексу України стосовно досліджуваної проблеми з використанням сучасної методології юридичної техніки з метою вдосконалення нормативного регулювання та організаційного забезпечення адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення водного простору.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що сформульовані в дисертаційному дослідженні положення, зроблені узагальнення, висновки та пропозиції мають загальнотеоретичне і прикладне значення для науки морського права, адміністративного права та процесу, правотворчої діяльності та практики діяльності органів виконавчої влади України.

Результати дослідження можуть бути використані:

- у науково-дослідній сфері – для подальших досліджень загальнотеоретичних питань щодо встановлення адміністративної

відповідальності за забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод України, удосконалення його наукового підґрунтя;

– в правотворчій діяльності – при підготовці проєктів нормативно-правових актів, спрямованих на вдосконалення й усунення прогалин в адміністративній відповідальності за забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод України;

– у правозастосовній діяльності – для вдосконалення та підвищення ефективності практичної діяльності органів державної влади та управління у сфері охорони морського середовища України від забруднення та засмічення;

– у навчальному процесі – при підготовці підручників та навчальних посібників із курсів: «Адміністративне право», «Морське право», «Морське та митне право», «Проблеми адміністративного права», а також при підготовці дисертаційних робіт та монографічних досліджень із питань правового забезпечення адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки дисертаційного дослідження було представлено й обговорено на 3 всеукраїнських наукових конференціях, круглих столах: «Верховенство права очима правників-початківців» (м. Одеса, 18 листопада 2017 р.); «Верховенство права очима правників-початківців» (м. Одеса, 24 листопада 2018 р.); «Публічна служба: нова архітектура та стратегії для деокупованих територій» (м. Харків, 23 червня 2023 року).

Публікації. Основні положення, висновки та рекомендації, що містяться в дисертаційному дослідженні, викладено у 3 наукових статтях, що визнані як фахові з юридичних дисциплін, і 3 тезах доповідей на наукових конференціях та круглих столах.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, що містять сім підрозділів, висновків, списку використаних джерел (219 найменувань) та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 251 сторінку, із них основного тексту – 180 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ ТА ЗАСМІЧЕННЯ МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ: ЗАГАЛЬНОТЕОРЕТИЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА

1.1 Генеза правових досліджень про відповідальність за забруднення та засмічення морського простору

Забруднення та засмічення морського простору є однією із найбільш гострих та болючих проблем сучасного світу. Забруднення моря та світового океану характеризується глобальним характером та всебічним негативним впливом, що відбувається із різних джерел. Зокрема, лише внаслідок процесів видобування нафти та екологічних катастроф, пов'язаних із цією діяльністю, щорічно неконтрольовано скидається 0,1 млн т нафти внаслідок незначних аварій та виливів. Значне забруднення світового океану відбувається за рахунок потрапляння сливних та побутових стоків із вод річок. Процес забруднення моря відбувається через різні джерела: теплове, радіоактивне, атмосферне та інші види забруднення [175]. Отже, важливість дослідження проблеми обґрунтування напрямів оптимізації діяльності із захисту морського простору є очевидною, та визначає предмет як сучасних правничих досліджень, так і досліджень минулих років.

Метою підрозділу є здійснення ретроспективної характеристики наукових правових досліджень, визначення сутності категорії «забруднення та засмічення морського простору».

Забруднення та засмічення морського простору є частиною проблем правового характеру навколишнього природного середовища. Проблеми захисту довкілля безумовно необхідно віднести до проблем, які існували з давніх часів, і відносяться до потреб, що забезпечують фізичне існування людини, та можуть бути прирівнянні до потреб у їжі, житлі, одязі чи медичному обслуговуванні. Однак звичайно, що активізація досліджень

проблем із захисту довкілля пов'язується із нормативним закріпленням суб'єктивних екологічних прав на внутрішньо-національному та міжнародному рівнях. Отже, проблема захисту довкілля переростає із проблем, що мають філософський характер, на проблему глобалізаційного та міждержавного характеру, що вимагає належного правового регулювання.

Таким чином, проблема захисту довкілля поступово трансформується із питання санітарних вимог виробничого процесу в сфері про забезпечення безпеки виробництв на проблему розвитку людства та сприяння сталості екологічної та економічної політик як концепції сучасної держави.

Небхідно зазначити, що відношення до еколого-правових проблем у суспільстві та державі було неоднозначним, що прослідковується у ряді публікацій різних часів [15, с. 129-137;16;111].

Суб'єктивні екологічні права відносяться до нового покоління прав людини, що знайшли нормативне закріплення лише після Другої Світової війни. Саме простеження розвитку вчень про систему суб'єктивних екологічних прав та право на безпечне навколишнє природнн середовище має бути основою для встановлення, у подальшому для здійснення, огляду наукових публікацій з питань застосування механізму відповідальності за засмічення морського простору України.

До початку ХХ ст. право на безпечне навколишнє середовище розумілось як певна сукупність санітарних вимог, що застовуються до виробничого процесу. Зокрема, такими працями є праці, присвячені санітарним нормам забезпечення якості атмосферного повітря, водних ресурсів задля запобігання різними захворюваннями та епідеміями [60, с. 3].

Основою правового регулювання суспільних відносин у сфері охорони навколишнього природного середовища є міжнародні стандарти та нормативно-правові акти, що з'явились у повоєнні часи [14]. Зокрема, у Законі УРСР «Про охорону природи Української РСР» (1960 р.) зазначалось про охорону природних об'єктів як базису життєзабезпечення населення республіки [158]. Право на безпечне довкілля за радянських часів

розглядалось з точки зору диференційованого природоресурсного підходу – охорони атмосферного повітря, водних ресурсів України.

На міжнародному рівні у повоєнні часи було ухвалено Стокгольмську Декларацію з навколишнього середовища ООН 1972 року, де було світовою спільнотою проголошено проблеми захисту довкілля та вперше закріплено право кожної особи на безпечне навколишнє природне середовище.

В радянські часи у дослідженнях О.С. Колбасова, В.Л. Мунтяна, В.В. Петрова була вироблені підходи щодо необхідності на нормативному рівні закріпити підхід про розуміння права на безпечне довкілля як беззаперечної гарантії належності створення базису для життєдіяльності як нинішнього, так і прийдешніх поколінь. Очевидно, що радянська пропаганда не допускала здійснення еколого-правових публікацій українською мовою, тому не уявляється доцільним в межах даного дослідження звертатися до цитування вчених, що були представниками російської науки [11].

Одним із перших юридичну контрукцію екологічного права як галузі права обґрунтував у своїх дослідженнях Ю.С. Шемшученко [196, с. 15].

Варто відзначити, що в різні часи пропонувались різні трактування категорій – права особи на безпечне навколишнє природне середовище, що базувалось на законодавчому підході, - а також таких конструкцій як право особи на «здорове» довкілля [219], право особи на «якісне» довкілля [9], право особи на сприятливе довкілля [184] та ін..

Кардинальні зміни у розумінні права особи на безпечне довкілля відбулись у зв'язку із прийняттям у 1991 році Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» [157], та подальше його закріплення у Конституції України (1996 р.) [54] та інших країн. На законодавчому рівні таким чином було відображено категорію «безпечне навколишнє середовище», що розумілось як певна сукупність норм, що спрямовані гарантувати певні стандарти захисту права людини на життя та природне довкілля.

На підставі таких законодавчих змін та трансформацій було фактично вироблено новий напрямок здійснення наукових поштовхів, серед яких фундаментальне значення відіграють публікації – В.І. Андрейцева [1;2] , С.М. Кравченко [63, с. 33-36] , Н.Р. Малишевої [81], М.В. Краснової [64], Н.Р. Кобецької [41] й ін. Фактично із здійсненням даних наукових досліджень зародилась вітчизняна концепція розуміння права особи на безпечне довкілля.

Наступним важливим кроком у сфері міжнародно-правового регулювання стало ухвалення ряду природоохоронних декларацій та концептів.

Так, одним із стимулів для подальшої науково-правової розробки права на безпечне навколишнє середовище стала Конференція ООН з навколишнього середовища і розвитку (Ріо-де-Жанейро, 1992 р.). Відповідно до прийнятих на ній документів, людина ставала у центрі уваги стійкого розвитку держав [169; 176].

Виділяються ряд наукових публікацій, де право на безпечне довкілля розглядається як об'єктивне право на забезпечення вимог національної екологічної безпеки, що було започатковано у публікаціях В.І. Андрейцева [5; 4, с. 8-11; 3], та було підтримано іншими представниками вітчизняної юридичної науки (А.О. Кошля [61;62, с. 60-64], М.А. Шепель [198; 199, с. 158-163], Л.Є. Хижня [192;193, с. 80-84], К.С. Кучма, Ю.О. Легеза, О.В. Гладій [71;74;71] та ін.). Доволі цікавим з точки зору методологічних підходів у світлі розуміння суб'єктивних публічних прав в цілому, і зокрема, суб'єктивних публічних екологічних прав є дослідження А.Ю. Барліта. Так, вченим у системі суб'єктивних публічних прав особи виділяють такі підгрупи, як суб'єктивні публічні екологічні права, суб'єктивні публічні сервісні права, суб'єктивні публічні виборчі права, що є певною новелою у наявних публікаціях, присвяченій такій проблематиці [7;8, с. 145-150 та ін..].

Отже, здійснений аналіз наукових публікацій із проблематики захисту довкілля та забезпечення права особи на безпеку навколишнього природного

середовища дозволяє зробити такий висновок. Активізація наукових досліджень з проблематики захисту довкілля активізуються із ухваленням концептуальних нормативно-правових актів на міжнародному та внутрішньо національному рівнях. Такими етапами розвитку наукових розробках можна виділити: 1) 1950-1990 рр. - етап зародження права на безпечне довкілля як окремої галузевої моделі регулювання суспільних відносин. На цьому етапі виділяються дослідження О.С. Колбасова, В.Л. Мунтяна, В.В. Петрова, Ю.С. Шемшученка; 2) 1990-2014 рр. – етап формування екологічного права як галузі національної правової системи з власними притаманними їй принципами, методами правового регулювання, інститутами та підгалуззями (тут виділяються публікації В.І. Андрейцева, С.М. Кравченко, Н.Р. Малишевої, М.В. Красної, Н.Р. Кобецької й ін.; 3) 2014-2022 рр. – етап здійснення наукових досліджень адміністративно-правового спрямування, де предметом визначено проблематика здійснення та реалізація процедур у сфері природокористування, дозвільно-ліцензійних та деліктних проваджень, та пошуку шляхів адаптації чинного національного екологічного законодавства до євроінтеграційних вимог та договорів (тут варто виокремити публікації А.Ю. Барліта, О.В. Гладія, А.О. Кошлі, К.С. Кучми, Ю.О. Легези, М.В. Шепель та ін.); 4) 2022-теперішній час – етап формування досліджень з питань захисту права особи на безпечне довкілля та вироблення механізмів компенсації екологічної шкоди в умовах воєнного стану (виділяються окремі наукові праці К.А. Козмуляк [48, с. 174-180], О.В. Шульги [200, с. 148-152] та ін.).

Таким чином, здійснений аналіз наукових публікацій у сфері охорони довкілля визначається комплексністю підходів і дозволяє встановити загальні тенденції розвитку питання природокористування та забезпечення вимог екологічної безпеки, що має бути науковим підґрунтям для слідування предмету даного дослідження – а саме встановлення генези наукових публікацій з питань застосування заходів адміністративної відповідальності у сфері забруднення та засмічення морського простору.

Встановлення генези правових досліджень із проблеми застосування заходів відповідальності за забруднення та засмічення морського простору є неможливим без звернення дослідницької уваги до еколого-правових та адміністративно-правових досліджень, що присвячені в цілому захисту природного та антропогенного довкілля. До таких комплексних досліджень необхідно віднести монографічні роботи Ю.О. Легези [74], О.А. Улютіної [188], О.О. Сурілової [177] та ін. Важливо підкреслити міжгалузевий та міждисциплінарний характер досліджуваної проблеми, що неминуче вимагає звернення до досліджень екологів, геологів, біологів, представників науки публічного управління та адміністрування тощо.

Забезпечення екологічної безпеки у морському просторі має першочергове значення для держав, що мають вихід до моря, якою є Україна.

Тому розробка наукових, організаційних, технічних та правових засобів протидії забрудненню та засміченню морського простору України має першочергове значення для нашої держави. Роль правових засобів в охороні санітарного стану моря та прилежних територій морських держав постійно зростає, у зв'язку з активною діяльністю міжнародних морських та пов'язаних з морем організацій.

В останній час з'явилась значна кількість праць, присвячених охороні морських просторів та встановленню відповідальності за забруднення морських вод, у тому числі і прибережних територій України, але більшість з них має фрагментарний характер, тому виникла необхідність, на підставі таких статей (тез з урахуванням досягнень світової науки в галузі оцінки екологічного стану морського середовища і перспектив його існування в майбутньому), зробити аналіз стану загрози забруднення Світового океану та його частин, особливо прибережної зони, та визначенню відповідальності за забруднення і засмічення морського простору, який забезпечує життя значної кількості морських мешканців та людей в цілому.

С.О. Кузнецов та Л.І. Пашковська обґрунтували поняття «забруднення морського середовища», яке сформульоване на основі висновків групи

експертів з наукових аспектів забруднення моря (ГЕСАМП), підтриманих Міжурядовою океанографічною комісією (1967 р.) і прийнятих конференцією ООН з проблем навколишнього середовища (1972 р.), де під поняттям забруднення морського середовища розуміється «введення людиною прямо чи опосередковано речовин або енергії в морське середовище (включаючи екстуарії), що тягнуть такі шкідливі наслідки, як збиток живим ресурсам, небезпека для здоров'я людей, перешкоди в морській діяльності, включаючи рибальство, погіршення якості морської води та зменшення її корисних властивостей». Це доктринальне визначення включено до ч. 4 п. 1 ст. 1 Конвенції ООН з морського права 1982р. з рядом доповнень і розширенням змісту і сфери застосування [69].

Продовжуючи роботу по створенню підручників з морського права, з урахуванням новітніх світових досягнень в галузі міжнародного морського приватного та екологічного права, С.О. Кузнецов і Т.В. Аверочкина у підручнику «Морське право» сформулювали механізм охорони навколишнього середовища, визнали, що більшість розділів Конвенції ООН з морського права 1982 р. містять матеріальні міжнародно-правові норми, а частина XII «Захист і збереження морського середовища» Конвенції ООН з морського права 1982 р. встановлює принципи співробітництва держав по запобіганню, скороченню та контролю за забрудненням морського середовища, створюючи, тим самим, правову основу для погодженої діяльності міжнародного співробітництва держав у справі захисту Світового океану від забруднення» [68, с. 233]. В цьому положенні була сформульована доктрина о правовій значущості регулювання питань охорони морських вод від забруднення та засмічення.

Наразі поряд з технічним та технологічним характером захисту морського середовища, з'являється і правовий характер захисту.

Україна, як суверенна морська держава, спираючись на Конвенцію МАРПОЛ 73/78 та наступні міжнародні нормативні акти, які регулюють санітарно-екологічну безпеку території нашої держави, встановлює правила,

що забезпечують цю безпеку та відповідальність за їх порушення. Українське законодавство не так давно включила норми, що передбачають відповідальність за забруднення прибережних зон країни, тому детального аналізу ефективності заборонних норм з охорони прибережних вод України ще не проведено, тим більше ефективно не проведений аналіз санкцій норм окремих галузей права, у тому числі норм адміністративного права щодо відповідальності з забруднення морських вод України, не дивлячись на те, що правоохоронна діяльність держави має велику практику застосування заходів адміністративного примусу для захисту своєї прибережної території. Тому склалася об'єктивна необхідність вивчити стан та об'єктивність адміністративно-правових санкцій у захисті належного стану прибережних морських територій України.

Як зазначає професор В.І. Андрейцев, «навколишнє природне середовище.. потребує збереження його якості, охорони, зокрема, за допомогою державно-правових засобів... Така охорона передбачає логічну і послідовну систему заходів, спрямованих на запобігання негативним діям на стан природного навколишнього середовища...» [5, с. 14].

Коли держава не здійснює достатньо контролю над суднами, що плавають під його прапором, необхідна правова основа для застосування заходів міжнародно-правової відповідальності [205, р.1].

Забруднення та засмічення морського простору є глобальною проблемою людства та потребує для її вирішення значної кількості засобів і заходів як міжнародного так і національного характеру. Тому міжнародна спільнота значну увагу приділила розробці міжнародних правил, норм стандартів, за допомогою яких можна запобігти подальшому забрудненню і засміченню морського простору, залишаючи право державам, які мають територіальні контакти з морським середовищем, встановлювати свої вимоги до санітарно-епідеміологічного стану власного узбережжя.

Так як Україна має значну протяжність узбережжя, вона, керуючись міжнародними нормами, встановлює свої правила охорони прибережних

територій від забруднення та засмічення, застосовуючи, при цьому, свої засоби протидії спробам забруднення та засмічення своїх територій. Серед цих засобів захисту територій, що омиваються морськими водами України, значну роль мають правові норми, які встановлюють відповідальність за забруднення та засмічення прибережних вод. Це норми цивільного, природоохоронного, кримінального, адміністративного законодавства, серед яких роль останніх значно зросла в сучасності, що обумовило спочатку включити норми про адміністративну відповідальність за забруднення та засмічення морських вод України в КУпАП 1984 р., потім конкретизувати відповідальність у сфері забруднення та засмічення морських вод України, посилити відповідальність у процесуальній частині цього Кодексу, внести нові положення щодо провадження по справах за порушення санітарно-епідеміологічного стану морського узбережжя нашої держави. Однак, як свідчить практика, випадки забруднення та засмічення прибережних територій нашої держави поширюються, що зазнає значних збитків економіці та санітарно-епідеміологічному стану нашої держави. Тому наукова, в першу чергу правова суспільність, продовжує розробляти найбільш ефективні засоби та заходи протидії забруднення і засмічення морських вод України цим випадкам. Слід відзначити значний вклад у розробку як загальних підстав адміністративної відповідальності за порушення правил охорони узбережжя України від забруднення та засмічення, так і розвитку спеціальних питань, які стосуються адміністративно-правових заходів захисту морського узбережжя нашої держави від забруднення та засмічення, таких науковців, як Ю.П. Битяк, Л.Р. Біла-Тіунова, І.П. Голосніченко, Є.В. Додін, С.В. Ківалов, В.К. Колпаков та інші, а також науковців, які займалися розробкою проблем інших галузей правових знань, в той же час торкалися правових проблем захисту морського узбережжя України від забруднення та засмічення, серед яких треба відзначити В.І. Андрейцева, О.В. Сурілову, Ю.Н. Оборотова, та інші.

Серед наукових досліджень в галузі забруднення морського простору України з суден слід назвати дисертацію Т.Р. Короткого «Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден» (2006 р.), в якій наведений комплексний аналіз теоретичних і практичних питань, пов'язаних із застосуванням приватноправового механізму охорони морського середовища від забруднення із суден, досліджено правовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден, проаналізовано систему міжнародно-правового регулювання охорони морського середовища від забруднення із суден [57].

Міжнародно-правові аспекти відповідальності за забруднення морського простору України розроблено в дисертації А.О. Ярової «Міжнародно-правові аспекти відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку», яка розглянула питання науково-правового аналізу правовідносин, які виникають в результаті аварійного випадку, особливостей таких правовідносин, відповідно до джерел забруднення морського середовища, реалізації міжнародно-правової відповідальності і дослідження міждержавних спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку [202].

Кримінологічне дослідження сфери забезпечення відповідальності за забруднення морського простору України здійснене в дисертаційному дослідженні В.П. Олійником «Кримінально-правова характеристика злочину забруднення моря (ст. 243 КК України» (2018 р.), яка присвячена «формуванню науково обґрунтованих пропозицій щодо вдосконалення відповідних кримінально-правових норм (ст. 243 КК України), підвищення ефективності кримінального права в сфері належної, тобто встановленої чинним законодавством України охорони, раціонального використання відтворення й оздоровлення внутрішніх морських вод, вод територіального моря України, вод виключної (морської) економічної зони України, вод відкритого моря..» [96].

У дисертації В.К. Барвенко «Початковий етап розслідування порушень правил охорони вод від забруднення моря» (2019 р.) розглянуто комплекс теоретичних і практичних питань розслідування порушень правил охорони вод та забруднення моря. Проаналізовано сучасний стан злочинних порушень правил охорони вод та забруднення моря, зокрема в Одеської, Миколаївської та Херсонської областях в Україні [6].

Зазначені теоретичні розробки є вагомим внеском у розвиток теорії правової науки, оновлюють та доповнюють галузеві правові науки (адміністративного, міжнародного, морського права та ін.). Водночас, не зважаючи на численність проведених розробок, комплексного дослідження адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України здійснено не було.

Аналіз практики застосування адміністративних санкцій за правопорушення в сфері забруднення та засмічення територіальних і внутрішніх морських вод України свідчить про те, що законодавець не чітко визначив окремі сторони складу адміністративних правопорушень у галузі адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морських вод України, не в повному обсязі визначив процесуальні та процедурні норми, у відповідності з якими треба розглядати цю категорію правопорушень. Із-за постійних реорганізацій органів як учасників провадження по цій категорії справ, законодавець відсторонився від визначення статусу цих органів, головним чином їх компетенції. Тому треба продовжувати розробку ефективних правових норм, які б боролися та протидіяли правопорушенням в галузі забруднення та засмічення морських вод України, враховуючи практику застосування діючих норм в галузі охорони морських вод від забруднення та засмічення, проводячи всебічний їх аналіз.

У дійсний час, глобальних заходів, плану дій з вирішення проблеми забруднення морського простору, немає. Існують загальні поняття та заходи, проте механізм запобігання забруднення морського простору України та

порядок дії при виявленні забруднення моря не розроблені. Якщо буде досконала система відповідальності за забруднення морського простору України, скоєних правопорушень в цієї галузі буде набагато менше.

Питання забруднення морського простору України актуальне в умовах сьогодення, тому що більшість внутрішніх та поверхневих вод, територіальне море України засмічені. Факторів, які впливають на екологію вод України багато – попадання з річковим стоком, у результаті дощів, мінеральних добрив та пестицидів з полів, що визиває інтенсивне цвітіння води у прибережній смузі. Виявити правопорушника у даному випадку неможливе, так як стоки можуть бути з будь-якого джерела і цього роду правопорушення залишаються у більшості випадків латентними. Збільшення сірководню та зменшення кисню у Чорному морі зумовлено скидами у море фекальних скидів. Через це Чорне море може стати у майбутньому мертвим, у якому не буде життя і живих істот.

Актуальність наукової роботи полягає у подальшому впровадженні в Україні адміністративної реформи щодо забезпечення відповідальності за забруднення та засмічення територіальних і внутрішніх морських вод України та оновлення і вироблення цілісної концепції адміністративно-правового забезпечення відповідальності за забруднення морського простору України, надання рекомендацій з метою його вдосконалення.

Крім того актуальність наукових розробок проблематики захисту морського простору посилюється в умовах триваючої окупації півострову Крим, що почалась з 2014 року, та розширенням площі тимчасово окупованих територій, що відбулось починаючи з моменту повномасштабного вторгнення росії 24 лютого 2022 року.

Виникнення і розвиток природоохоронних відносин в сфері забруднення морського простору відбувалися у вже існуючих правових державах. Тому, при виборі державно-правового впливу на суспільство, встали деякі проблеми: використання потенціалу діючих правових інститутів в сенсі пристосування їх до потреб охорони морського середовища від

забруднення та засмічення; прийняття нових норм, що відповідають сучасним потребам забезпечення екологічного правопорядку в умовах науково-технічного прогресу. Згодом приймаються самостійні норми про відповідальність за адміністративні правопорушення в сфері забруднення морського середовища.

1.2 Види відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України

Кажучи про відповідальність винних у здійсненні забруднення та засмічення морського простору України, треба перш за все розібратися у тому, звідки саме виходить це забруднення, тобто висвітлити джерела забруднення морського простору.

До проблем забруднення світового океану В. Сергійчик відносить:

- скидання промислових і господарських вод безпосередньо в море або з річковим стоком;
- надходження з суші різних речовин, які застосовуються в сільському або лісовому господарствах;
- навмисне поховання в морі забруднюючих речовин;
- витоку різних видів в процесі суднових операцій;
- аварійні викиди з суден або підводних трубопроводів;
- розробка корисних копалин на морському дні;
- перенесення забруднюючих речовин через атмосферу [172, с. 42].

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 [185, с. 99].

Круїзні лайнери з кожним роком збільшуються у розмірах та у можливостях. Розваги на морі також провокують забруднення морського простору [78, с. 10].

Хоча накопичення пластикових відходів у Світовому океані є воістину глобальною проблемою, не схоже, що міжнародне співтовариство близько до узгодження глобальних традиційних домовленостей про обмеження виробництва пластмас або торгівлі ними, а також не ясно, чи можуть такі домовленості в будь-якому випадку виявитися корисними і ефективними [212, р. 10].

Положення про охорону морського середовища містяться і в положеннях Конвенції ООН з морського права 1982 р. [218, р. 100].

03.06.1999 р. набрав чинності Закон України «Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року». Україна ратифікувала Конвенцію ООН з морського права 1982р. та стала її повноправним учасником, «державою, що дає згоду на обов'язковість для неї цієї Конвенції і для якої ця Конвенція діє» (п.1 ч.2 ст.1) [165].

Конвенція ООН з морського права 1982р. виділила наступні джерела забруднення морської середовища (Розділ 5): а) джерела, що знаходяться на суші, у тому числі річки, естуарії, трубопроводи та водовідвідні споруди (ст. 207); б) забруднення, спричинене діяльністю на морському дні (ст. 208); в) забруднення, спричинене діяльністю у Районі, (під яким ст. 1 розуміє дно морів та океанів та його надра за межами національної юрисдикції) (ст. 209); г) забруднення, спричинене похованням, (під яким ст. 1 розуміє будь-яке навмисне видалення відходів і інших матеріалів з суден, літальних апаратів, платформ та інших штучно споруджених у морі конструкцій; будь-яке навмисне знищення суден, літальних апаратів, платформ та інших штучно споруджених у морі конструкцій) (ст. 210) д) забруднення з судів (ст. 211); е) забруднення з атмосфери чи через неї (ст. 212). Тобто Конвенція ООН з

морського права 1982 року виділяє шість джерел забруднення морської середовища, які значно впливають на екологічну рівновагу навколишнього середовища в цілому та морського середовища зокрема.

Нафтові операції з приймання з танкерів і суден нафти і нафтової суміші можуть призвести до забруднення морського середовища, в разі пошкодження відповідних споруд і пристроїв або при їх неправильному функціонуванні, як це сталося при аварії танкера «Ефеніан Фейз» в Одеській нафтогавані [171, с. 10].

Постанова Верховної Ради України від 5 березня 1998 року 188/98-ВР «Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки», виділяє основні причини і джерела забруднення поверхневих вод України: ерозія ґрунтів на водозабірній площі; стала тенденція до значного забруднення водних об'єктів внаслідок неупорядкованого відведення стічних вод від населених пунктів, господарських об'єктів і сільськогосподарських угідь; широкомасштабне радіаційне забруднення басейнів багатьох річок внаслідок катастрофи на Чорнобильській АЕС; відсутність автоматизованої постійно діючої системи моніторингу екологічного стану водних басейнів акваторії Чорного та Азовського морів, якості питної води і стічних вод у системах водопостачання і водовідведення населених пунктів і господарських об'єктів тощо [156, с. 10].

Як свідчить світова практика, незважаючи на зусилля вчених і підприємців знайти альтернативні види енергетики, зараз все ж нафта і вихідні продукти залишаються найважливішою формою енергетичного впливу на розвиток світового суспільства і економіки в цілому [77, с. 53].

З урахуванням природних особливостей басейнів Чорного і Азовського морів, освоєння їх мінеральних ресурсів, в Україні проводяться розвідувальні роботи та обладнання свердловин, геологорозвідувальні роботи, видобуток корисних копалин і будівництво підземних споруд різного призначення.

Особливу небезпеку при освоєнні морських родовищ нафти і газу передбачає забруднення акваторії при виробництві бурових робіт, а основними забруднювачами є відпрацьовані бурові розчини, стічні води та буровий шлам. Рівень їх токсичності у кожному конкретному випадку залежить від технології та геолого-технічних умов буріння [191, с. 39].

Зіткнення суден та інші морські пригоди, як правило, відбуваються поблизу узбережжя, в місцях інтенсивного руху суден. В результаті аварій величезна кількість забруднювачів потрапляє в світовий океан. Особливо катастрофічними були аварії: супертанкера «Торрі Каньйон» в 1967 р., коли південне узбережжя Англії було покрито приблизно 120 тис. тонн сирої нафти; ліберійського танкера «Акомо Кадіс» в 1978р., що призвела розлив 220 тис. тонн нафти вздовж узбережжя півострова Бретань у Франції; американського танкера «Ексон Валдіс» в 1989 р., покликана найбільшою екологічною катастрофою в США [58, с. 264].

Тільки в 1990 р. відбулося кілька значних аварій, які призвели до масштабного забруднення нафтою морських просторів. Так, вибух на Кіпрському танкері «Хавен» привів до розливу у Середземному морі 100 тис. тонн нафти, вибух на ліберійському танкері «АБТ Саммер» біля узбережжя Анголи призвів до забруднення моря понад 76 тис. тонн нафти [203, с. 26].

Деякими шляхами вирішення проблем забруднення морського простору України з суден є: забезпечення більш широкого обміну технічною інформацією, технологіями та досвідом між країнами в результаті розробки дослідницьких програм; введення більш удосконаленого рівня організації, координації та співпраці між установами, відповідальними за охорону водного середовища; забезпечення наявності обладнання для моніторингу та контролю за забрудненням морського середовища; забезпечення своєчасних процедур очищення навколишнього середовища; створення обізнаності громадян, судновласників, екіпажу судна, компаній, що займаються розвідкою нафти, інших корпоративних органів, які будуть дбати та

відповідати за турботу та захист морського середовища шляхом їх навчання та перепідготовки та ін. [76, с. 66-67].

В 2018 р. доля морського судноплавства загальному об'ємі викидів вуглекислого газу склала приблизно 23% від загального об'єму викидів та вона може збільшитися до 57% до 2030 року [217].

Норми і стандарти транснаціональної екологічного права (TEL), багато з яких носять неформальний і добровільний характер, містять шлях для вирішення проблеми забруднення пластиком [212].

Отже, з огляду на різноманітність джерел забруднення Світового океану, необхідним є комплексний підхід до встановлення змісту та механізму застосування відповідальності за прояви негативного впливу на морський простір. Відповідальність, в свою чергу, також має свої прояви та різноманітні види, в залежності від сфери її застосування.

Так, під юридичною відповідальністю розуміють передбачений законом негативний вплив на правопорушника з боку конкретних державних органів, на які покладено обов'язок застосування заходів державного примусу [59, с. 312-315]. Тоді як соціальна відповідальність – це ставлення суспільства до вчинків особи з погляду виконання нею соціальних норм. Вона зумовлюється необхідністю підпорядковувати, координувати та коректувати в процесі спільної діяльності дії кожного з діями інших, приватний інтерес погоджувати із загальним. До видів соціальної відповідальності можна віднести: моральну, релігійну, політичну, партійну [95, с. 25].

У якості реагування на порушення правил та стандартів щодо забруднення Світового океану застосовуються різноманітні заходи відповідальності. Ці заходи торкаються, як раніше зазначалося, технологічних, організаційних, економічних та юридичних аспектів охорони вод від забруднення.

Заходи, що торкаються технологічних аспектів охорони вод від забруднення найбільш цікаві для екологів, представників технічних галузей

знань та фахівців, що конструюють та втілюють свої розробки у будівництво флоту та прибережних заходів захисту морських просторів. Заходи, що торкаються юридичних аспектів охорони вод від забруднення цікавлять, звісно, юристів та практиків застосування правових заходів, оскільки юридична відповідальність відрізняється від усіх інших видів соціальної відповідальності тим, що вона ґрунтується на нормативних вимогах, які забезпечуються, в необхідних випадках, державним примусом. Ю.М. Оборотов продовжує цю думку при визначенні функцій юридичної відповідальності. Він вказує, що функціями юридичної відповідальності є: *охоронна функція* (полягає в захисті правопорядку і правопорушник зобов'язаний зазнати певних обмежень своїх прав як кару, покарання), *правовідновлювальна* (компенсаційна) функція (полягає у відновленні порушеного права (ця мета особливо характерна для цивільно-правової відповідальності, що полягає у відшкодуванні завданої матеріальної і моральної шкоди); *профілактична* (превентивна) функція (полягає в попередженні вчинення нових правопорушень (превенція); *виховна функція* (юридична відповідальність виховує повагу до права, а застосування заходів юридичної відповідальності сприяє виправленню і перевихованню правопорушника) [95, с. 28]. Беззаперечно, реалізація механізмів юридичної відповідальності за забруднення морського простору України має спрямовуватися на досягнення зазначених функцій – охоронної, правовідновлювальної, профілактичної, виховної.

У зв'язку з тим, що екологічне право як галузь права є відносно новою галуззю права, а також з врахуванням її комплексності впливів на рівень та якість життєдіяльності людини, до неї також мають бути застосовані і принципи основних галузей права. Таким чином, слід згадати екологічне, адміністративне, кримінальне та цивільне право. Отже, якщо хтось забруднює навколишнє середовище і тим самим завдає шкоди інтересам фізичних або юридичних осіб, вони будуть нести відповідальність відповідно до норм цивільного права за ці дії. У той же час, якщо це забруднення також

завдає значної шкоди суспільству, воно також буде нести відповідальність відповідно до норм кримінального права. Тому, необхідно усвідомлювати різницю між відповідальністю за забруднення громадського характеру, коли суспільству буде завдано шкоди, і коли має місце кримінальні, економічні проступки або порушення, якщо вони мають наслідки відповідно до приватного права, і має цивільно-правові наслідки в більш вузькому сенсі [216].

Міжнародно-правова відповідальність за забруднення внутрішнього, відкритого моря, виключної морської економічної зони носить субсидіарний характер. Держава має відшкодовувати ту частину заподіяної внаслідок забруднення шкоди, яка залишається не відшкодовуваною після виконання цивільно-правових обов'язків із компенсації майнової та моральної шкоди фізичними чи юридичними особами, дії яких визнані неправомірними та призвели до правопорушення [205, р. 242].

Необхідно підкреслити, що відповідно до чинного законодавства України допускається поєднання декількох видів юридичної відповідальності, зокрема, заходів дисциплінарної та адміністративної відповідальності, заходів майнової та кримінальної відповідальності, за забруднення та засмічення морського простору. Таке положення передбачено згідно із положеннями ст. 102 та п. 14 ст. 110 Водного кодексу України, де закріплено, що порушення водного законодавства тягне за собою дисциплінарну, адміністративну, цивільно-правову або кримінальну відповідальність.

Ця позиція була розвинена у Законі України «Про оцінку впливу на довкілля» від 23 травня 2017 року № 2059-VIII, в якому у ч. 2 ст. 15 встановлено, що «особи, винні в порушенні законодавства про оцінку впливу на довкілля, притягаються до дисциплінарної, адміністративної, цивільної чи кримінальної відповідальності» [159]. Отже, даний законодавчий підхід підтверджує, що засоби юридичної відповідальності відносяться до ефективних способів захисту та охорони морського простору України.

Однак відповідно до положень Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» та згідно із ст. 110 Водного кодексу України [13] закріплюються норми юридичної відповідальності за порушення водного законодавства, що мають бути описані як норми відсильного та бланкетного характеру, тобто безпосередньо не закріплюють зміст диспозицій та санкцій за недотримання вимог із охорони морського простору України.

Отже, нормативно-правові акти України за порушення законодавства в сфері охорони морського простору України передбачають можливість застосування заходів дисциплінарної, цивільної, адміністративної чи кримінальної відповідальності.

Дисциплінарна відповідальність є різновидом юридичної відповідальності, що застосовується за вчинення правопорушень у сфері забруднення морського простору, до службових осіб при здійсненні нею посадових обов'язків, визначених встановлені правилами внутрішнього трудового розпорядку, відповідними положеннями про структурний підрозділ підприємства, посадовими інструкціями за посадою, Статутом підприємства. Неналежне виконання своїх посадових (службових) обов'язків тягне відповідне покарання з боку адміністрації чи керівництва підприємства. Як правило, останніми є директор одноосібно, чи дирекція, що складається з двох або більше осіб, які є виконавчими органами підприємства та діють на підставі Статуту. Щодо керівників структурних підрозділів підприємства, то вони підзвітні, як правило, безпосередньо власникам через загальні збори учасників підприємства, які і накладають на них відповідальність, відповідно до Статуту.

Щодо державних службовців та осіб, що займають посади в органах місцевого самоврядування, порядок накладення відповідальності регулюється Постановою Кабінету Міністрів України № 950 від 13.06.2000р. «Про затвердження Порядку проведення службового розслідування стосовно осіб, уповноважених на виконання функцій держави або місцевого самоврядування, та осіб, які для цілей Закону України “Про запобігання

корупції” прирівнюються до осіб, уповноважених на виконання функцій держави або місцевого самоврядування» [143]. Відповідно до змісту дисциплінарного провадження застосуванню санкцій за дії службової особи передують здійснення службового розслідування, учасниками якого можуть бути вчені, працівники органів державної влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій (за погодженням з їх керівниками). При цьому на час проведення службового розслідування особа, що підозрюється у вчиненні дисциплінарного правопорушення, має відсторонюватися від виконання покладених на неї обов’язків. За результатом такого розслідування складається відповідний акт за підписом усіх членів комісії, а особа, у відношенні якої він складений, може надати свої зауваження до нього.

Керівник відповідного органу за даними акту розслідування у десятиденний термін приймає відповідне рішення по відношенню до працівника. Останній може обжалувати таке рішення у судовому порядку, у відповідності з законодавством України.

Дисциплінарна відповідальність за правопорушення в сфері забруднення морського середовища застосовується до винних осіб за протиправні дії, що порушують екологічні вимоги у процесі виконання/невиконання функціональних обов’язків та інших вимог дисципліни праці, пов’язаних з використанням водних ресурсів, охороною природного морського середовища, забезпеченням екологічної безпеки моря.

Статтею 147 Кодексу Законів про працю України передбачає, що запобіжними заходами до працівників, у разі дисциплінарних проступків, є догана і звільнення з посади. Службово-трудовим законодавством, статутами і положеннями про дисципліну відповідальність можуть бути передбачені для окремих категорій працівників й інші дисциплінарні стягнення (ст. 147 КЗпП України) [43]. Застосування заходів дисциплінарної відповідальності за вчинення правопорушення у галузі охорони морського простору України

накладається на службову особу за фактом вчинення правопорушення, незалежно від розміру негативних шкідливих впливів, що воно спричинило.

В останній час значно зростає роль норм, що встановлюють адміністративну відповідальність за порушення вимог охорони водних ресурсів як в Україні, так і в світі в цілому. Поняття адміністративної відповідальності, її зміст та підстави адміністративної відповідальності довгі роки були предметом дискусій в правовій науці. У XX ст. та і раніше вважалося, що адміністративна відповідальність – це лише застосування примусових заходів, передбачених санкціями адміністративно-правових норм. Однак в середині XX сторіччя були висловлені думки щодо розширення поняття адміністративної відповідальності та заходів, що входять до комплектів цієї відповідальності. Так, Є.В. Додін ще у 1964 р. запропонував включити до засобів адміністративної відповідальності не тільки санкції адміністративно-правових норм, але і диспозиції цих норм, які передбачають застосування так званих запобіжних заходів [24].

Ця думка не отримала своєї підтримки, але ми звернемось до її розгляду, оскільки запобіжні заходи мають важливе значення при застосуванні адміністративної відповідальності за порушення правил охорони морського середовища від забруднення та засмічення.

Л.Р. Біла-Тіунова зазначає, що адміністративна відповідальність є видом юридичної відповідальності, яка виступає як вид державного примусу; настає на підставі правових норм; настає за порушення правових норм; конкретизується юрисдикційними актами компетентних державних органів та їх посадових осіб. Адміністративна відповідальність, на відміну від дисциплінарної, може застосовуватися до державних органів та їх посадових осіб і у порядку регресу - до порушників, що не перебувають із службовцем у субординаційних зв'язках. Водночас адміністративна відповідальність має свої власні ознаки, які дозволяють відрізнити її від інших видів юридичної відповідальності. Суб'єктами адміністративної відповідальності можуть бути як індивідуальні (фізичні особи: громадяни України, іноземці, особи без

громадянства, біженці), так і колективні (юридичні) особи: підприємства, установи, організації, філіали, представництва, суспільні організації, політичні партії [40, с. 22]

Адміністративна відповідальність – це реагування держави на правопорушення в різних галузях, у тому числі у галузі забруднення морського простору України, що передбачає накладення повноважним органом чи посадовою особою адміністративного стягнення за скоєне правопорушення. Особа несе відповідальність за те, що її протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, спричинила забруднення морського простору України, порушила державний порядок використання та охорони морського простору України, порядок забезпечення екологічної безпеки моря, прав та законних інтересів громадян на сприятливе навколишнє середовище і встановлений режим використання та охорони природних ресурсів. Адміністративна відповідальність за правопорушення в сфері охорони морського простору України настає, якщо ці порушення за своїм характером не тягнуть за собою відповідно до закону кримінальної відповідальності (ст. 9 КУпАП) [45].

Вчинення адміністративних проступків викликає відповідні адміністративні стягнення, які застосовуються з метою виховання особи, яка вчинила адміністративне правопорушення та запобігання вчиненню нових правопорушень громадянами України (ст. 23 КУпАП). Адміністративними стягненнями за скоєне правопорушення в галузі охорони морського простору України є попередження; штраф; оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення; позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину (права керування транспортними засобами, права полювання); позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю; громадські роботи;

виправні роботи; суспільно корисні роботи; адміністративний арешт. Законами України може бути встановлено й інші, крім зазначених у цій статті, види адміністративних стягнень (ст. 24 КУпАП) [45].

Адміністративна відповідальність за забруднення морського простору України настає за загальним правилом з шістнадцяти років. Іноземці та особи без громадянства, які перебувають на території України, підлягають адміністративній відповідальності на загальних з громадянами України підставах (ст. 16 КУпАП).

Обставини, що виключають адміністративну відповідальність за забруднення морського простору України є крайня необхідність, необхідна оборона або стан неосудності (тобто особи не могла усвідомлювати свої дії або керувати ними внаслідок хронічної душевної хвороби, тимчасового розладу душевної діяльності, слабоумства чи іншого хворобливого стану (ст. 20 КУпАП).

На органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, громадські організації, трудові колективи КУпАП покладає обов'язок із розробки та впровадження заходів, спрямованих на запобігання адміністративним правопорушенням, у тому числі у галузі протидії забруднення морських вод України, виявлення й усунення причин та умов, які сприяють їх вчиненню, на правове виховання громадян у дусі неухильного дотримання законів України (ч. 1 ст. 6).

Відповідно до ст. 213 КУпАП України, справи про адміністративні правопорушення розглядаються:

- адміністративними комісіями при виконавчих комітетах сільських, селищних, міських рад;
- виконавчими комітетами сільських, селищних, міських рад та їх посадовими особами, уповноваженими на те КУпАП;
- органами Національної поліції, органами державних інспекцій та іншими органами (посадовими особами), уповноваженими на те КУпАП (ст. 213 КУпАП).

Розмір санкцій та їх застосування в цілому залежать від наявності обставин, що пом'якшують або звільняють від відповідальності, до яких зазвичай відносяться: пошкодження корпусу судна внаслідок дії непереборної сили або торкання підводних перешкод, не зазначених в навігаційних посібниках; приховані дефекти судна; зіткнення з вини іншого судна; пошкодження в результаті військових дій; упущення або порушення, допущені третіми особами. Забруднення моря в результаті цих обставин бажано підтверджувати актами незалежного експерта (сюрвейєра). Факти подібного характеру слід заносити до суднового журналу, за ним робити заяви про морський протест. На жаль, забруднення моря відбуваються досить часто і з вини екіпажів суден [29, с. 205-210].

Чинне законодавство України встановлює адміністративну відповідальність за порушення правил охорони водних ресурсів – забруднення і засмічення вод, порушення водоохоронного режиму на водозаборах, яке спричиняє їх забруднення, водну ерозію ґрунтів та інші шкідливі явища; введення в експлуатацію підприємств, комунальних та інших об'єктів без споруд і пристроїв, що запобігають забрудненню і засміченню вод або їх шкідливому діянню (ст. 59 КУпАП); забруднення і засмічення територіальних і внутрішніх морських вод внаслідок скидів із суден, здійснених без дозволу спеціально уповноважених на те державних органів або з порушенням встановлених правил; проведення навантажувальних та розвантажувальних робіт, що можуть призвести до забруднення територіальних і внутрішніх морських вод, без дозволу органів державного контролю в галузі охорони навколишнього природного середовища, якщо одержання такого дозволу передбачено законодавством України; неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведене, внаслідок крайньої необхідності, без належного на те дозволу скидання у море шкідливих речовин з судна або іншого плавучого засобу, повітряного судна, платформи чи іншої штучно спорудженої у морі конструкції, а у випадках скидання з метою поховання – і органу, який видає

дозволи на таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання (ст.59-1 КУпАП); невиконання обов'язків з реєстрації в судових документах операцій зі шкідливими речовинами і сумішами – невиконання капітаном або іншими особами командного складу судна чи іншого плавучого засобу передбачених чинним законодавством обов'язків по реєстрації в судових документах операцій з речовинами, шкідливими для здоров'я людей або для живих ресурсів моря, чи сумішами, які містять такі речовини понад установлені норми, внесення зазначеними особами до судових документів неправильних записів про ці операції або незаконне відмовлення пред'явити такі документи відповідним службовим особам (ст. 62 КУпАП).

Із ухваленням Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» від 23 травня 2017 року № 2059-VIII запроваджено зміни до КУпАП, що передбачає його доповнення ст. 91-5 такого змісту: «Надання завідомо неправдивих чи неповних відомостей про вплив на довкілля планованої діяльності, порушення встановлених законодавством вимог щодо здійснення оцінки впливу на довкілля, у тому числі порядку інформування громадськості та порядку проведення громадського обговорення і врахування його результатів, -

тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності від п'ятдесяти до двохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Недотримання під час провадження господарської діяльності, експлуатації об'єктів, інших втручань у природне середовище і ландшафти, у тому числі з видобуванням ресурсів корисних копалин, використанням техногенних родовищ корисних копалин, екологічних умов, передбачених у висновку з оцінки впливу на довкілля, рішення про провадження планованої діяльності та проектах будівництва, розширення, перепрофілювання, ліквідації (демонтажу) об'єктів, інших втручань у природне середовище і ландшафти, у тому числі з видобуванням корисних копалин, використанням

техногенних родовищ корисних копалин, а також змін у цій діяльності або подовження строків її провадження - до моменту забезпечення виконання таких екологічних умов -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності від двохсот до п'ятисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян» (ст. 91-6 КУпАП).

Також відповідно до Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» доповнено главою 13-А КУАП «Адміністративні правопорушення, пов'язані з корупцією», і зокрема, статтею 172 (9-2) «Порушення законодавства в сфері оцінки впливу на довкілля» такого змісту:

«Порушення встановленої законодавством процедури та строків здійснення оцінки впливу на довкілля, втручання у підготовку та надання висновку з оцінки впливу на довкілля чи рішення про врахування результатів оцінки транскордонного впливу на довкілля, відмова уповноваженим законом територіальним органом, уповноваженим законом центральним органом виконавчої влади у видачі висновку з оцінки впливу на довкілля з підстав, не встановлених законом, -

тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб від двохсот до чотирьохсот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Ті самі дії, вчинені особою, яку протягом року було піддано адміністративному стягненню за порушення, передбачене частиною першою цієї статті, -

тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб від чотирьохсот до шестисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з позбавленням права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю строком на один рік...» [45].

Ці зміни торкаються в тій чи іншій мірі визнання окремих дій, які порушують законодавство щодо збереження відповідного екологічного стану морського простору України, але ці правопорушення, які були внесені до КУпАП лише опосередковано стосуються недотримання законодавства у

сфері оцінки впливу щодо забруднення та /або засмічення морського простору України, тому ці склади правопорушень не будуть розглядатися в межах даного дослідження.

Особливості застосування цивільної відповідальності за порушення екологічного законодавства України, що передбачено відповідно до ст. 69 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища», яка передбачає, що екологічна шкода має компенсуватися у повному обсязі. Особи, яким завдано такої шкоди, мають право на відшкодування неотриманих прибутків за час, необхідний для відновлення здоров'я, якості навколишнього природного середовища, відтворення природних ресурсів до стану, придатного для використання за цільовим призначенням [182].

Згідно із пунктом 17 Постанови Пленуму Верховного суду України від 10.12.2004 р. № 17 «Про судову практику у справах про злочини та інші правопорушення проти довкілля» зазначається перелік нормативно-правових актів слід керуватися при розгляді справи про порушення водного законодавства. Так, у справах про відшкодування шкоди, заподіяної забрудненням і засміченням вод, іншими порушеннями водного законодавства, слід керуватися, зокрема, ст. 111 Водного кодексу України, статтями 1166, 1192 ЦК України. Розмір шкоди, при цьому, визначається відповідно до Методики розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів (затверджена наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 20.07.2009 № 389) [84].

Тоді як при вирішенні справ, пов'язаних із відшкодуванням збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, необхідно керуватися Постановою Кабінету Міністрів України від 3 липня 1995 р. № 484 «Про затвердження такс для обчислення розміру відшкодування

збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плаваючих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України» [167].

Стосовно правопорушень за забруднення морських вод України і застосування з приводу їх вчинення майнової відповідальності можна говорити не тільки про матеріальні (економічні) підстави – забруднення морського простору України, що призводить до матеріальної шкоди. Можна говорити і про моральну шкоду як підставу застосування майнової відповідальності у галузі екології, оскільки правопорушення в сфері охорони морського простору України – це порушення особистих немайнових прав громадян, суспільства, зокрема щодо забезпечення безпечного для життя і здоров'я довкілля і морського простору, охорони здоров'я, тобто прав, гарантованих Конституцією України.

Враховуючи специфіку шкоди, завданої морському простору України, що полягає у можливості її прояву через значні проміжки часу, методика її обчислення має базуватися власне лише на підставі факту заподіяння шкоди морським водам України, та не пов'язуватися із настанням негативних наслідків від певних дій. Якщо така методика відсутня, то розмір шкоди розраховується на підставі фактичних затрат, необхідних для відновлення порушеного стану морського середовища. В окремих випадках шкода може бути відшкодована шляхом покладання обов'язку на винну особу щодо відновлення стану та якості морського середовища за рахунок власних коштів заподіювача шкоди, його власними силами [201, с. 58].

Згідно із європейською практикою застосування заходів відповідальності за забруднення морського простору передбачається, що застосування заходів цивільної відповідальності є доцільним лише у разі наявності майнового еквіваленту заподіяної екологічної шкоди. Такий підхід робить складним реалізацію компенсаційної функції цивільно-правової відповідальності за правопорушення у сфері охорони морського простору, а тому і знижує рівень її правової ефективності [216].

Ще однією особливістю заподіяння збитків від забруднення моря, що пов'язана із її природними характеристиками, є можливість поширення негативних впливів на значні території, які є далекими від місця аварії (перенесення нафти течією, випадання радіоактивних опадів тощо).

При цьому, визначення точного розміру збитків від забруднення моря ускладнюється як через триваючий у часі характер збитків, так і через різноманітність форм шкідливого впливу, виникнення вторинних джерел забруднення, тому що матеріальні об'єкти, в тому числі живі істоти самі стають джерелом заподіяння шкоди та її поширення [204, с. 81]

Таким чином, цивільна відповідальність за забруднення морського простору України - це різновид юридичної відповідальності, яка передбачає виконання обов'язку фізичних чи юридичних осіб щодо компенсації майнової та/або моральної шкоди щодо порушення законодавства в сфері охорони морського середовища України, а також порушення інших екологічних та інших екологічних прав громадян внаслідок дій чи бездіяльності, що призвели до забруднення та засмічення моря та світового України, порушили державний порядок використання та його охорони, порядок забезпечення екологічної безпеки моря, прав та законних інтересів громадян на сприятливе навколишнє середовище і встановлений режим використання та охорони природних ресурсів [72].

За загальновизнаним підходом до умов майнової відповідальності відноситься такі обставини: вчинення протиправного діяння; наявність причинного зв'язку між заподіяною шкодою і протиправністю; наявність вини особи, що заподіяла шкоду та підвищений екологічний ризик та небезпечна діяльність. Порядок відшкодування шкоди може бути добровільним чи судовим [5, с. 55].

Методика розрахунку розміру шкоди, заподіяної морському простору та порядок її відшкодування, регламентується наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 20.07.2009 № 389 «Про затвердження Методики розрахунку розмірів відшкодування збитків,

заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів» (далі - Методика) [132]. Ця Методика застосовується при розрахунку розмірів збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів, які виявлені за результатами державного контролю за додержанням вимог фізичними особами, фізичними особами - підприємцями та юридичними особами природоохоронного законодавства. Державні інспектори з дати встановлення факту порушення вимог законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів проводять збір і аналіз необхідних матеріалів і, на підставі цієї Методики, розраховують розмір відшкодування збитків (пункт 1.4) [132]. Розрахунки маси наднормативного скиду забруднюючих речовин у водний об'єкт зі зворотними водами, маси нафти та нафтопродуктів, скинутих у водний об'єкт внаслідок витоку або виливу, розрахунок розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок наднормативного скиду забруднюючих речовин у водний об'єкт зі зворотними водами, розмірів відшкодування збитків, заподіяних водним об'єктам внаслідок забруднення речовинами у чистому вигляді у складі продукції чи сировини, плаваючими відходами або сміттям, розміру відшкодування збитків, обумовлених самовільним використанням водних ресурсів за відсутності дозвільних документів, у разі перевищення встановлених у дозволі на спеціальне водокористування лімітів, розрахунок розміру відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок забруднення підземних вод забруднюючими речовинами, розміру відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок забруднення поверхневих і підземних вод фільтратом сміттєзвалищ та полігонів твердих побутових та промислових відходів здійснюються за певними формулами, встановленими наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 20.07.2009 № 389 «Про затвердження Методики розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів».

Звернемо увагу на той факт, що незалежно від притягнення винних осіб до адміністративної або кримінальної відповідальності, вони повинні нести цивільно-правову відповідальність. Цивільно-правова відповідальність передбачає обов'язок юридичних та фізичних осіб відшкодування шкоди, заподіяної ними внаслідок порушення нормативів, вимог та норм екологічної безпеки моря, тобто покладає на винних осіб майнові або інші зобов'язання.

Що стосується кримінальної відповідальності за злочини, здійснені в галузі охорони морського простору України, то це найсуворіший вид відповідальності. Він конкретизується у розділі 8 КК України [66].

Обрання застосування кримінального покарання чи адміністративного стягнення до винних осіб визначається рівнем суспільної небезпеки діяння, екологічно шкідливими наслідками та передусім створенням загрози для життя та здоров'я людей. Крім того підставами для застосування заходів кримінальної відповідальності є заподіяння екологічної шкоди морському простору в особливо великих розмірах.

Видами покарання за екологічні злочини:

- 1) виправні роботи;
- 2) кримінальний штраф;
- 3) позбавлення волі;
- 4) конфіскація незаконно добутого, знарядь злочину;
- 5) позбавлення права займати відповідні посади.

Кримінальний кодекс України встановлює відповідальність за порушення правил охорони вод (ст. 242); забруднення моря (ст. 243); порушення законодавства про континентальний шельф України (ст. 244) [66].

На жаль, на практиці екологічні злочини характеризуються високим рівнем латентності, що пов'язується із вчиненням незаконних дій в межах функціонування державних установ, діяльність яких не визнається протизаконною та відповідає критеріям суспільної користі, що призводить до недотримання вимог прозорості та відкритості їх функціонування. Крім того сприяє високому рівню латентності злочинів у сфері охорони морського

простору корумпованість владних суб'єктів із правоохоронними органами, що є уповноваженими реалізовувати функції контролю та нагляду [216].

Незважаючи на те, що підставами застосування різноманіття форм та видів юридичної відповідальності попри їх галузевий характер, мають як відмінності, так і спільні риси. Спільними рисами відповідальності за засмічення морського простору є: високий ступінь суспільної небезпеки; наявність рішення компетентного органу або уповноваженої посадової особи про накладення стягнення [32, с. 306].

Одним з головних принципів юридичної відповідальності є її невідворотність, тобто прийнято вважати, що будь-яке порушення правових норм повинно тягнути за собою відповідну належну юридичну відповідальність. Але вже з далеких часів (особливо з часів утворення римського права), було визначено, що в деяких випадках суб'єкт, що скоїв правопорушення, звільняється від відповідальності. Таке правило і досі знаходить своє відображення в деяких видах відповідальності. В Україні це визначається в цивільному, кримінальному та в деяких інших галузях права, в яких встановлюються передумови звільнення від відповідальності при наявності або наступу певних обставин, що не залежать від волі та можливостей людини.

Кожна галузь законодавства фіксує свої специфічні підстави звільнення від відповідальності. Наприклад, для адміністративної відповідальності у сфері морського простору характеризується: 1) незначний ступінь (малозначність) суспільної небезпеки правопорушення або втрата ним ознак суспільної небезпеки до моменту розгляду справи в суді; 2) низький ступінь суспільної небезпеки особи правопорушника або якщо особа, що вчинила правопорушення, перестала бути суспільно небезпечною; 3) допустимість застосування дієвого каяття правопорушника шляхом примирення з потерпілим та добровільного відшкодування заподіяної своїми діями шкоди, тобто соціально схвалювана поведінка особи, як правило, до і після вчинення правопорушення [173, с. 41].

Ст. 17 КУАП України відносить до обставини, що виключають адміністративну відповідальність, крайню необхідність, необхідну оборону або стан неосудності [45]. Однак, звернемо увагу на п. 3 ст. 59-1 КУАП: «Неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведене внаслідок крайньої необхідності без належного на те дозволу скидання у море шкідливих речовин з судна або іншого плавучого засобу, повітряного судна, платформи чи іншої штучно спорудженої у морі конструкції, а у випадках скидання з метою поховання - і органу, який видає дозволи та таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання -

тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб судна або іншого плавучого засобу від сорока до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [45].

Тобто, якщо не повідомлено про скид шкідливих речовин до територіальних та (або) внутрішніх морських вод України на адміністрацію найближчого порту України, а у випадках скидання з метою поховання - і на орган, який видає дозволи на таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання, накладається адміністративна відповідальність, навіть якщо має місце крайня необхідність.

В останні часи посилення на деякі специфічні обставини, які не залежать від волі, бажання, здібностей та можливостей людини, знайшли своє відображення в митному законодавстві України. Так, в у ст. 460 Митного кодексу України 2012 року [85] визначено, що у разі допущення порушень митних правил, передбачених частиною третьою статті 469, статтею 470, частиною третьою статті 478, статтею 481 МК України, внаслідок аварії, дії обставин непереборної сили або протиправних дій третіх осіб, що підтверджується відповідними документами, а також допущення у митній декларації помилок, які не призвели до неправомірного звільнення від сплати митних платежів або зменшення їх розміру, до незабезпечення дотримання заходів тарифного та/або нетарифного регулювання зовнішньоекономічної діяльності, якщо такі помилки не допускаються

систематично (стаття 268 МК України), не тягне за собою адміністративної відповідальності, передбаченої МК України.

Правило про те, що в адміністративному праві немає норм, які б передбачали звільнення від відповідальності за порушення адміністративно-правових норм, в сучасних умовах, вже не можна визнати загальнообов'язковим, оскільки під впливом норм міжнародного права (особливо під впливом норм міжнародного адміністративного права) у випадках скоєння деяких адміністративних правопорушень може бути застосоване правило звільнення від відповідальності. Тому визначаючи специфіку адміністративної відповідальності за забруднення морського простору України, слід акцентувати, що в деяких випадках під впливом міжнародно-правових правил може бути здійснено звільнення від адміністративної відповідальності. Передусім це стосується випадків забруднення морського простору України у наслідок аварій.

В юридичній літературі України практично не розкриваються поняття аварійних випадків, дій непереборної сили та інших обставин, які виключають юридичну відповідальність. Але при цьому детальна та комплексна характеристика переліку таких обставин не розкривається як на рівні науково-практичних коментарів, так і на рівні нормативного регулювання [93].

Як вважає О.О. Сурілова необхідно розробити та впровадити закони, нормативи, вимоги, метою яких має бути правове регулювання забезпечення охорони морського середовища та раціонального використання мінерально-сировинних ресурсів, визначення невідкладних дій на випадок аварійних ситуацій, встановлення порядку компенсування шкоди, завданої морському середовищу на морським живим та рекреаційним ресурсам, визначення відповідних природоохоронних заходів [177, с. 81].

Різні галузі права України, у тому числі адміністративне право, базуються як на принципах міжнародного права, так і на принципах права країни Європейського Союзу (надалі – ЄС). Слід відзначити, що значна

кількість актів нашої країни, які регулюють юридичну відповідальність за забруднення морського простору України ще не ратифіковані Україною. Але закріплення в Конституції України прагнення нашої держави до вступу до ЄС обумовлює необхідність розглянути основні міжнародні положення відносно охорони морського простору України від забруднення. Це акти ООН та правові акти підпорядкованих їй органів та установ. Особливо слід відрізнити документи Конференції ООН з охорони довкілля та розвитку, що пройшла у Ріо-де-Жанейро з 3 по 14 червня 1992 р., де вона підтвердила Декларацію Конференції ООН з навколишнього природного середовища, прийняту у Стокгольмі 1972 р. та, прагнучи розширити її з метою створення нового і рівноправного глобального партнерства, проголосила низку провідних екологічних принципів щодо охорони водних просторів:

- держави повинні об'єднувати свої зусилля в заснуванні відкритої та надійної міжнародної економічної системи, яка сприяла б економічному зростанню і сталому розвитку всіх країн, а також кращому розв'язанню проблем екологічної деградації;

- держави повинні розробляти внутрішньодержавне право стосовно юридичної відповідальності та компенсації постраждалим від забруднення та іншої шкоди, що завдається довкіллю. Держави повинні також об'єднувати свої зусилля для подальшого розвитку міжнародного права стосовно юридичної відповідальності й компенсацій за несприятливі наслідки екологічної шкоди, завданої діяльністю в межах їхньої юрисдикції, чи контролю за територіями поза їхньою юрисдикцією [98, с. 41].

Таким чином, ООН визначила за необхідність удосконалення та розвиток як міжнародних, так і національних актів з захисту і збереження морського простору від забруднення. Слід погодитися з Т.Р. Коротким, що питання охорони морського середовища є комплексним, вимагає скоординованого правового регулювання публічно-правовим і приватноправовими засобами як на міжнародному, так і на внутрішньодержавному рівні [57, с. 6]. Тому питанням захисту морського

простору та відповідальності за його забруднення приділяли увагу представники як технічних, так і гуманітарних напрямків.

Отже, для юридичної відповідальності за забруднення морського простору характерно те, що правові норми, які встановлюють цю відповідальність, належать як до норм міжнародного, так і до норм національного права.

Національне законодавство України, яке встановлює відповідальність за забруднення прибережних вод, є доволі різноманітним. Воно містить, як було вже раніше встановлено, норми кримінального, цивільного, трудового права та деяких інших галузей законодавства, у тому числі адміністративного. Кожна з цих галузей національного права встановлює особливі підстави та заходи відповідальності, а також правила їх застосування. Так, нагадаємо, кримінальне право встановлює відповідальність за забруднення морського простору України у статтях 242 («Порушення правил охорони вод»), 243 («Забруднення моря»), 244 («Порушення законодавства про континентальний шельф України») Кримінального Кодексу України.

Цивільне право встановлює майнову відповідальність за забруднення морського простору України. Як обґрунтовує Т.Р. Короткий останнім часом механізм цивільної відповідальності за шкоду від забруднення із суден практично повністю оновилося. Так, було прийнято Кодекс торгового мореплавства України, що означало приєднання до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкодою від забруднення нафтою 1992 р.. На міжнародному рівні у 1992 р. прийнято Протоколи про зміну Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкодою від забруднення нафтою 1969 р. та Міжнародної конвенції про створення міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 р.; прийнято нові правові акти - Міжнародну конвенцію про відповідальність і компенсації шкоди охорони морського середовища у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. та Міжнародну конвенцію про цивільну

відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р. [57, с. 8].

Трудове право встановлює дисциплінарну відповідальність для осіб, які допустили забруднення морського простору України при виконанні своїх посадових обов'язків.

Отже, відповідальність за забруднення морського простору України є важливим елементом в системі юридичної відповідальності, що функціонально переслідує мету припинення та попередження правопорушень в галузі водокористування, охорони морського простору України, відновлення порушених прав природокористувачів, максимально можливе приведення морського простору у початковий стан до скоєння правопорушення, а також застосування заходів покарання та стягень до винних осіб.

1.3 Місце адміністративної відповідальності в системі відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України

Слід визнати, що адміністративна відповідальність за забруднення морського простору України має свою специфіку, що відокремлює її в системі заходів запобігання вчинення правопорушень. В п. «h» ч. 2 ст. 19 Конвенції ООН з морського права 1982 р. містяться вказівки на те, що порушенням правопорядку прибережних держав є будь-який акт навмисного і серйозного забруднення, всупереч дійсної Конвенції 1982 р. [50].

Як відомо, міжнародне право характеризується достатньо високим рівнем декларативності і не містить переліку засобів примусу, що можуть застосовуватися до порушників міжнародних Конвенцій, а тільки обмежується розміщенням загальних принципів та підходів. Так, наприклад, Лондонська Конвенція 1972 р. щодо запобігання забруднення моря скидами відходів та інших матеріалів в п. 2 ст. 7 вказує, що вибір засобів, що

застосовуються до правопорушника покладається на процесуальний розсуд учасників правовідносин. Однак в п. 6 ст. 210 Конвенції ООН з морського права 1982 р. вказується, що національні закони, правила й засоби не повинні бути менш ефективними в запобіганні, скороченні і збереженні під контролем такого забруднення, ніж глобальні норми і стандарти (п. 6 ст. 210) [50]. Тому міжнародні норми покладають на держави, що підписали або ратифікували вимоги цих Конвенцій, самим встановлювати підстави та види відповідальності за забруднення морського простору.

Правовий механізм, що заклала Конвенція 1982 р., передбачає певну залежність національного законодавства від міжнародних норм: з одного боку, це дозволяє уніфікувати тією чи іншою мірою національні закони й правила різних держав, а з іншого – спонукати ті країни, які не є учасниками спеціальних угод з охорони морського середовища, дотримуватися вимог, які містяться в ній. Такий підхід спрямований на забезпечення всеохоплення та певної однаковості у застосуванні погоджених на міжнародному рівні заходів боротьби із забрудненням морського середовища з різних джерел [126, с. 207].

Загальною підставою встановлення юридичної відповідальності за забруднення морського простору в Україні є Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» [37]. Він визначає основні напрямки юридичної відповідальності за забруднення морського простору України, але не конкретизує засоби та види цієї відповідальності. Тому ця відповідальність втілюється в нормах різних галузей права. Однак, особливо значними для боротьби з забрудненнями морського простору України є норми, які встановлюють кримінальну, цивільну, дисциплінарну та адміністративну відповідальність. Адміністративна відповідальність у цієї системі відповідальності займає особливе місце, і для того, щоб визначити це місце, основні напрямки підвищення ефективності цього виду правової відповідальності, слід провести порівняльне дослідження відносно

значущості ролі інших видів юридичної відповідальності за ці правопорушення.

Почнемо із з'ясування ролі та місця кримінальної відповідальності у системі запобігання забрудненню морського простору України. Як свідчить аналіз розвитку системи кримінального законодавства України, тривалий час були відсутніми правові підстави із застосування заходів кримінальної відповідальності за порушення стану екологічної безпеки моря у берегів України. Однак, поширення судноплавства в Україні, розвиток морського торговельного сполучення, збільшення кількості суден та інших плавзасобів, а також здійснення робіт щодо видобутку корисних копалин та інших видів використання природних ресурсів територіального моря, континентального шельфу та басейнів Чорного та Азовського морів, поставили нагальність розробки та впровадження особливих механізмів кримінальної відповідальності задля забезпечення вимог екологічної безпеки України, життю та здоров'ю громадян, рибному господарству України. Підставою кримінальної відповідальності у сфері охорони морського простору стало запровадження до Кримінального кодексу УРСР статті 228-1 «Відповідальність за забруднення моря речовинами, небезпечними для здоров'я людей чи для живих ресурсів моря чи іншими відходами чи матеріалами». Ця новела у кримінальному законодавстві, запроваджена за радянських часів, безумовно стала предметом наукових пошуків. Зокрема, таким стала дисертаційна робота Є.С. Плотникової на тему «Відповідальність за забруднення моря речовинами, небезпечними для здоров'я людей чи для живих ресурсів моря чи іншими відходами чи матеріалами за ст. 228-1 КК УРСР» (1987 р.) [105]. Ця дисертація була призначена аналізу та ефективності дії ст. 228-1 КК УРСР. На підставі вивчення судової практики, Є.С. Плотникова зробила деякі пропозиції щодо покращення кримінального законодавства, але не всі вони були враховані при розробці вже Кримінального кодексу суверенної України.

Ускладнення екологічного стану Чорного і Азовського морів зажадало від законодавства вже суверенної України розширити коло статей, перелік злочинів, об'єктом яких є екологічна безпека морського простору України. Ключовими статтями у сфері захисту водних ресурсів чинного Кримінального кодексу України стали ст. 242 «Порушення правил охорони вод» та ст. 243 «Забруднення моря» [65]. Слід зазначити, що ст. 243 КК України враховує ряд вимог, розміщених у Водному кодексі України [13], Законі України «Про державний кордон України» [124], Законі України «Про виключну (морську) економічну зону України» [121], Міжнародній конвенції з запобігання забруднення моря з суден 1973 року, що набула чинності для України з 25.05.1994 р. [87], Конвенції про захист Чорного моря від забруднення від 13.10.1992 р., що ратифікована Постановою Верховної Ради від 04.02.1994 р. [51], Законі України «Про ратифікацію Протоколу про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення» від 22.02.2007 р. [166] та інших правових актах.

Особливістю статті 243 КК України є встановлення відповідальності осіб за неповідомлення спеціально відповідальними за те особами морських та повітряних суден або інших засобів і споруд, що знаходяться в морі, адміністрації найближчого порту України, іншому уповноваженому органу або особі, а у разі скидання з метою поховання, - і організації, яка видає дозволи на скидання, інформації про підготовлюване або здійснене внаслідок крайньої потреби скидання чи невідворотні втрати ними в межах внутрішніх морських і територіальних вод України або у відкритому морі шкідливих речовин чи сумішей, що містять такі речовини понад встановлені норми, інших відходів, якщо це створило небезпеку для життя, здоров'я людей або живих ресурсів моря чи могло завдати шкоди зонам лікування і відпочинку або перешкодити іншим законним видам використання моря (ч.3 ст. 243 КК України).

Небезпечні для суспільства дії, спрямовані проти довкілля, являють собою дуже високу загрозу з соціальної точки зору, і ми можемо з упевненістю сказати, що вони можуть поставити під загрозу саме існування людства в довгостроковій перспективі. Таким чином, можливість кримінального переслідування може бути найбільшим стримуючим фактором, коли справа доходить до забруднення [216].

Добровільне відшкодування шкоди за забруднення морських вод України є особливим видом реагування на порушення законодавства України. «Порядок встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору» був встановлений в Україні з 01.01.1999 р. (затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 1 березня 1999 р. № 303) [140]. Але після ухвалення Податкового кодексу України Порядок встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору, ухвалений Постановою Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2010 р. № 1236, втратив чинність. Чинний ПК України від 01.01.2011 р. у розділі VIII встановлює екологічний податок, обсяги та види забруднюючих речовин, які можуть скидатися безпосередньо у водні об'єкти. Так, стаття 245 Податкового Кодексу України встановлює ставки податку за скиди у водні об'єкти забруднюючих речовин з гранично допустимою концентрацією забруднюючих речовин або орієнтовно безпечним рівнем впливу [106], за які необхідно сплатити екологічний податок.

Зараз у зв'язку із багаторазовою реорганізацією як системи охорони довкілля, так і системи судоустрою, було ліквідовано контролюючий орган, що був компетентний на здійснення моніторингу прозорості здійснення добровільних зборів за забруднення навколишнього середовища, у тому числі за забруднення морського простору України.

Враховуючи, що майновий збиток екологічному стану моря може бути заподіяний різними джерелами забруднення. Як зазначає Т.Р. Короткий, питання охорони морського середовища є комплексним, вимагає

скоординованого правового регулювання публічно-правовими і приватно-правовими засобами як на міжнародному, так і на внутрішньо державному рівні. Т.Р. Короткий дійшов висновку, що конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення із суден базуються, як правило, на принципі обмеження відповідальності власників морських суден при тенденції до посилення відповідальності. Іншою тенденцією правової охорони морського простору є встановлення об'єктивної відповідальності власників морських суден, яка настає незалежно від вини заподіювача шкоди. Третьою особливістю є наявність суворих правил покриття відповідальності, зокрема положення про обов'язкове страхування відповідальності. В міжнародному механізмі охорони морського середовища важливе значення має компенсація шкоди від забруднення нафтою. Система компенсації базується на двох основних конвенціях – Міжнародній Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969р. із Протоколами 1976, 1984, 1992р.р. (Конвенції про відповідальність 1992р.) і Міжнародній конвенції про створення міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1971 р. із Протоколами 1976 і 1992 р.р.. Т.Р. Короткий обґрунтував висновок, що підлягає компенсації шкода, заподіяна морському простору, в обмеженому розмірі, що обумовлюється: причинами виникнення негативних впливів (наприклад, забруднення нафтою); характером шкідливого впливу, що полягає у визначенні майнового еквіваленту; розміром шкоди та збитків [57].

Слід погодитись з Т.Р. Коротким про необхідність внесення змін до Кодексу торгівельного мореплавства України в частині цивільної відповідальності за шкоду від забруднення нафтою шляхом імплементації положень ратифікованою Україною Конвенції 1992 р., з виділенням у Кодексі окремої глави «Відповідальність за шкоду від забруднення із суден нафтою», стосовно якої необхідно уточнити поняття «судно» відповідно до положень Конвенції 1992 р. [56, с. 8-10].

Що стосується дисциплінарної відповідальності, то в Статуті служби на судах морського флоту окремі питання дисциплінарної відповідальності моряка фрагментарно врегульовано та частково реалізовано у посадових обов'язках моряків у такому формулюванні: «моряк, винний у порушенні чинного законодавства, несе цивільну, адміністративну або кримінальну відповідальність». Таким чином, вбачається, що у посадових обов'язках моряків не передбачено спеціального порядку притягнення до дисциплінарної відповідальності та переліку спеціальних дисциплінарних стягнень, що означає застосування до дій моряків актів загального трудового законодавства [49, с. 55]. Лише згідно із ст. 65 КТМ України «Підтримання порядку на судні» передбачається, що «розпорядження капітана судна в межах його повноважень повинні беззаперечно виконуватися всіма членами екіпажу судна, а також особами які перебувають на судні. У разі невиконання моряками або ким-небудь з осіб, які перебувають на судні, законних розпоряджень капітана, він вживає щодо цих осіб необхідних заходів. Капітан судна має право застосовувати для моряків заходи заохочення і накладати дисциплінарні стягнення аж до усунення від виконання службових обов'язків у випадках і в порядку, передбаченому чинним законодавством України. Якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, капітан судна має право ізолювати цю особу в окремому приміщенні. За незаконне утримання в окремому приміщенні або інше перевищення повноважень щодо підтримання порядку на судні капітан несе відповідальність згідно з законодавством України» [44].

Такий стан нормативно-правового регулювання трудових правовідносин моряків та інших працівників суден негативно впливає на рівень дотримання ними службової дисципліни та на «якість» проходження ними служби на кораблі, в тому числі і з питань дотримання вимог охорони морського простору. Дана прогалина не тільки суттєво знижує рівень правового регулювання служби на морському торговельному транспорті, але

й суперечить основним положенням Конституції України, зокрема, щодо виключного визначення законами діянь, які є дисциплінарними проступками [17, с. 149-157].

На підставі чинного законодавства України дисциплінарна відповідальність повинна застосовуватися до порушників службової дисципліни у вигляді стягнень, передбачених нормативно-правовими актами, які повинні бути відображенні у правилах внутрішнього службового розпорядку чи у статуті про дисципліну моряків і передбачати цілий ряд положень щодо дисциплінарної відповідальності, у тому числі й припинення службових відносин за вчинення конкретних дисциплінарних проступків, аналіз яких дає підстави відокремити їх за таких підстав: а) невиконання або неналежне виконання в межах посадових обов'язків наказів, розпоряджень та доручень капітана чи інших керівників, наданих у межах їхніх повноважень; б) невиконання або неналежне виконання посадових обов'язків; в) перевищення службових повноважень (капітан) [70, с. 141-146].

Підставою застосування такого дисциплінарного стягнення як звільнення моряка зі служби, як правило, є повторне вчинення дисциплінарного проступку впродовж року із моменту застосування останнього стягнення у вигляді догани [19, с. 66-71].

Безумовно визначаючи важливе значення механізмів кримінальної, цивільної, дисциплінарної відповідальності як гарантії забезпечення збереження екологічності середовища морського простору, окрему дослідницьку увагу необхідно приділити значенню застосування заходів адміністративної відповідальності як гарантії охорони морів України. Треба відзначити, що адміністративна відповідальність у сфері охорони морського простору має визнаватися як певна універсальна гарантія через її характеристики, що полягають у її здатності оперативно усунути негативні прояви, яких зазнало довкілля водних ресурсів та прибережних територій.

В зарубіжному законодавстві вважається, що екологічні адміністративні правопорушення в сфері забруднення морських вод

характеризуються меншим ступенем суспільної небезпеки, у порівнянні із кримінальними правопорушенням.

Найбільш поширеним адміністративним стягненням за вчинення порушення законодавства з питань охорони морського простору є застосування штрафних санкцій. Крім того до системи адміністративних стягнень, що можуть бути застосовані за вчинення адміністративних правопорушень у сфері охорони морського простору, необхідно віднести такі: попередження, догана, громадський осуд, вилучення незаконно здобутої продукції, знарядь, інструментів і інших предметів, використовуваних для незаконного привласнення об'єктів природи. У якості заходу адміністративного заходу використовують такий засіб впливу на порушника, як обмеження і заборона (припинення) діяльності суб'єкта господарювання, що забруднює море, як різновид адміністративно-господарських санкцій.

Грошові штрафи в адміністративному порядку застосовуються у відношенні юридичних осіб та громадян, або відносно виключно спеціальних суб'єктів, якими є службові особи, що має визначений чинним законодавством порядок їх реалізації.

Не дивлячись на ці загальні риси, що притаманні адміністративній відповідальності у цілому, даний інститут в правових системах окремих країн володіє рядом істотних особливостей, що обумовлені традиційними заходами регулювання адміністративних відносин і специфікою підходу до проблем захисту навколишнього середовища [25;83].

Завершаючи аналіз кримінальної, цивільної та дисциплінарної відповідальності за порушення правил охорони морського простору України від забруднення, слід відзначити, що встановлення кримінальної відповідальності за ці діяння у найбільшій мірі залежить від встановлення державою (відповідними органами) ступеня небезпеки від цих порушень. Цивільна та дисциплінарна відповідальність багато в чому пов'язана або з причинами забруднення морського простору, або залежить від бездіяльності службових осіб, що спричинило негативні впливи та довкілля моря. Отже,

необхідно акцентувати, що неналежне виконання покладених на службових осіб повноважень із охорони моря є підставою для застосування адміністративної відповідальності. Така вимога базується на необхідності імплементації положень Міжнародної конвенції з запобігання забруднення з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78) [87].

Механізм адміністративної відповідальності відноситься до системи заходів адміністративного примусу, що характеризується позасудовим порядком їх реалізації адміністративними органами та суб'єктами делегованих повноважень.

Трансформація системи адміністративної відповідальності в Україні в цілому, і зокрема, у сфері охорони морського простору, одним із своїх етапів має внесення у 2019 році до Конституції України змін та доповнень щодо визначення мети України на вступ до Європейського Союзу і НАТО, що спричинило ухвалення ряду пов'язаних законодавчих та підзаконних нормативно-правових актів. Одним із таких актів став Закон України «Про внесення змін до Конституції України (щодо стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору)» від 7 лютого 2019 року № 2680-VIII, положеннями якого було внесено зміни до преамбули Конституції України, статей 85, 102, 116 Конституції України, де йдеться про «європейську ідентичність Українського народу і незворотність європейського та євроатлантичного курсу України», при цьому підкреслюється, що Президент України має виступати «гарантом реалізації стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі (ЄС) та в Організації Північноатлантичного договору (НАТО)» (п. 1, 3) [122; 186].

Звичайно, що триваючий в Україні воєнний стан, причиною якого є військова агресія з боку росії, ускладнює, фактично унеможливлює членство зазначених міждержавних інституціях, але позаяк не зазначити напрями, вжиття яких є необхідне у повоєнні часи, неможливо. Важливе значення на

шляху євроінтеграції України має адаптація чинного національного законодавства до стандартів законодавства ЄС, про що зазначалось ще у 2004 році із прийняттям Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [127]. Після цього, цей закон був декілька разів змінений (у 2009, 2010, 2011, 2018 та інших роках). Серед останніх змін, що були запроваджені до Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу», є зміни, що стосувались необхідності розширення системи заходів адаптації законодавства України шляхом включення до цієї програми нових галузей українського законодавства, що повинні бути приведені у відповідність до нормативно-правової бази ЄС. Серед них була визнана також і галузь адміністративно-примусового законодавства України. Звісно, в цьому акті не вказується конкретні заходи щодо приведення законодавства України про адміністративну відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України до вимог ЄС, але ці норми є невід'ємною частиною адміністративно-примусового законодавства нашої держави, тому цілком зрозуміло, що норми, які встановлюють відповідальність за ці діяння (потім ми роз'яснимо, навіщо вони у нашому розумінні повинні розглядатися разом) також повинні відповідати вимогам законодавства ЄС.

Слід відзначити, що законодавство ЄС не існує самостійно, воно також у деяких випадках повинно кореспондувати з всесвітньо визнаним законодавством, в першу чергу з актами ООН, а також з прийнятими актами міжнародних організацій. Тому законодавство ЄС та національне законодавство членів ЄС, яке стосується адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору певною мірою враховує міжнародні стандарти, у тому числі ті, що стосується попередження та відповідальності за порушення вимог охорони водних ресурсів взагалі і тих його частин, що визначаються як прибережні та внутрішні води держав. У зв'язку з цим, вважається за необхідне розглянути більш детально зміст

міжнародних актів, які більш конкретно визнають основи адміністративної відповідальності та порядок її застосування за забруднення та засмічення морського простору.

Вибір європейського вектора розвитку нашої держави, різноманітність форм власності в умовах функціонування ринкової економіки призводить до формування особливої специфіки законодавства про державний екологічний контроль, яке, з одного боку, визначає мінімально необхідний рівень державного втручання в процес повсякденного управління діяльністю підприємства, з іншого - вимагає максимального дотримання екологічних норм в масштабах всієї спільноти [115, с. 87].

Вимоги Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» обумовили необхідність змін до законодавства України, у зв'язку з чим 28.11.2002 р. були внесені зміни до ряду Законів України, а саме: «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про місцеве самоврядування в Україні» та до Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Найбільш частіше в національному законодавстві, що передбачає відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України, використовуються такі терміни, як шкідлива речовина, скиди, викиди. Багато національних актів, що регулюють відповідальність за забруднення морського простору, для визнання порушень вимог щодо охорони моря, використовують термін «порушення». Більшість країн, у тому числі і Україна, користується викладенням, що є у ст. 4 МАРПОЛ, а саме «будь-яке порушення положень цієї Конвенції, незалежно від місця його здійснення, забороняється, і санкції за таке порушення встановлюються законодавством Адміністрації відповідного судна. Якщо Адміністрація одержить інформацію про таке порушення і переконується в наявності достатніх доказів, що дозволяють порушити переслідування відносно передбачуваного порушення, вона дає розпорядження про порушення такого переслідування якнайшвидше згідно зі своїм законодавством. Будь-яке порушення положень цієї Конвенції,

вчинене у межах юрисдикції Сторони Конвенції, забороняється, і санкції за таке порушення встановлюються законодавством цієї Сторони. У випадку здійснення такого порушення, ця Сторона або дає розпорядження про порушення переслідування, відповідно до свого законодавства; або надсилає Адміністрації судна таку інформацію і такі докази на підтвердження факту порушення, які є в її розпорядженні» (ч. 2 ст.4) [87].

Конвенція ООН з морського права 1982 р. визначає, що «будь-якій державі, в порт якої зайшло іноземне судно, надається право провести розслідування можливого порушення міжнародного права та Конвенції ООН з морського права 1982 р., що здійснено за межами територіальної юрисдикції цієї держави (у відкритому морі), а при наявності достатніх доказів, почати переслідування задля покарання винних у відповідності зі своїм законодавством [90].

Конвенція ООН з морського права 1982 р. надає державі прапору більш ширші повноваження з контролю за дотриманням міжнародних норм та стандартів з захисту морської середовища від забруднення порівняно з раніше існуючими повноваженнями за іншими Конвенціями, також збільшена юрисдикція прибережних держав, визнана юрисдикція держави порту [29, с. 84-85].

Зміст міждержавно-правової відповідальності складається з тих юридичних наслідків, що настають для суб'єкта міжнародного права, що порушив свої міжнародні зобов'язання, які включають у себе зобов'язання держави-правопорушника відшкодувати заподіяні збитки іншим суб'єктам міжнародного права, а в окремих випадках та їх юридичним та фізичним особам [110, с. 100].

Адміністративний примус, що застосовується до виконання вимог щодо додержання у належному санітарно-епідеологічному стані прибережних та внутрішніх вод нашої країни, здійснюється за допомогою застосування трьох видів засобів: адміністративно-попереджувані заходи, заходи адміністративного припинення та заходи адміністративної відповідальності.

Всі вони в тій чи іншій мірі направлені на забезпечення безпеки життя, здоров'я громадян, а також захисту навколишнього середовища, у тому числі і морського, але кожна з цих груп примусових заходів виконує свою особливу функцію. Так, адміністративно-попереджувальні заходи здійснюють функцію попередження порушень норм, що встановлюють вимоги до стану екологічної безпеки внутрішніх та прилеглих морських вод. Перелік цих заходів дуже значний, бо він включає вимоги щодо застосування та використання хімічних та інших шкідливих матеріалів, вимоги щодо застосування та використання нафтопродуктів та інших небезпечних речовин на транспорті.

Адміністративно-попереджувальні заходи з питань запобігання засмічення та забруднення морського простору, зокрема, встановлюються Наказом Міністерства інфраструктури від 05.12.2016 № 433, яким була затверджена «Інструкція про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять» (далі - Інструкція) [130]. Зазначена Інструкція розроблена та ухвалена на виконання вимог КТМ України та згідно із Правилами охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 року № 269 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 року № 431) [146], Положенням про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190 [136]. Чинність Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод поширюється на регулювання діяльності капітанів морських портів, служби капітанів морських портів (далі - Служба), капітанів і екіпажі суден, які заходять до морських портів України (п.п. 1-2) [130].

В цій Інструкції викладені вимоги щодо пломбування запірних пристроїв (клапанів, клинкетів, кінгстонів, захлопок, кранів, люків тощо), що призначені для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять (таких, як лляльні води машинно-котельних відділень, шлам та інші нафтозалишки, брудний і чистий баласт, стічні води, мийні води з трюмів, сміття), а також встановлені правила перевірки щодо виконання вимог цієї Інструкції з метою запобігання самовільному скиданню із суден забруднюючих речовин (п.1 Розділу II) [130].

У розділі III цієї Інструкції передбачається порядок перевірки пломбування запірних пристроїв, яку проводить уповноважена особа Служби капітана морського порту під час контрольного огляду судна, відповідно до пункту першого другого розділу Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545 [145], на предмет наявності на судні переліку запірних пристроїв, що підлягають пломбуванню, документально закріпленого відповідно до вимог держави прапора; наявності запису в судновому журналі або іншому судновому документі про опломбування запірних пристроїв; фактичного опломбування запірних пристроїв у закритому положенні та його надійність. При виявленні недоліків під час перевірки судна, повноважна особа повинна звернутися до капітана судна з проханням усунути недоліки, а потім повторно перевірити пломбування запірних пристроїв. Якщо недоліки у пломбуванні запірних пристроїв не виправлені, уповноважена особа Служби капітана морського порту має повідомити про це відповідний центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику, зокрема, у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 [135].

В зазначеній Інструкції передбачена необхідність попередження капітанів суден (морських агентів) щодо необхідності дотримання вимог з

пломбування. Зміст цього повідомлення викладений у Додатку II до цієї Інструкції про порядок пломбування суднових запірних пристроїв і є частиною інструктажу з техніки безпеки для моряків.

Заходи щодо збереження екологічної безпеки Азовського і Чорного морів, що, зокрема, регуламентуються положеннями Постанови КМ України №1057 від 10.07.1998р. «Про затвердження Концепції охорони та відтворення навколишнього природного середовища Азовського і Чорного морів», містить лише перелік заходів адміністративного примусу, які спрямовані не лише на запобігання правопорушень, але і на застосування заходів адміністративного припинення та адміністративної відповідальності.

Так, заходи адміністративного припинення (наприклад, призупинення робіт агрегатів, підприємств при порушенні правил техніки безпеки тощо) функціонально застосовуються з метою перешкоджання подальшого порушення екологічної безпеки морського простору, а також з метою відновлення порушеного правопорядку.

Використання заходів адміністративного припинення відіграє важливе значення у процесі перешкодження процесам забруднення та засмічення морських вод взагалі, прибережних та внутрішніх вод України зокрема. Але, нажаль, в юридичній літературі доволі фрагментарна увага приділяється значенню таких заходів, попри їх доволі високий рівень правової ефективності та оперативності врегулювання спорів.

Правовою підставою для застосування заходів припинення правопорушень є диспозиція адміністративно-правових норм, в яких вказуються повноваження окремих органів державної влади на застосування такого роду заходів адміністративного примусу. Тобто слід визначити, що застосування заходів адміністративного примусу у якості заходів припинення забруднення та засмічення морських вод України є прерогативою тільки особливо визначених органів державної влади. Ці повноваження повинні бути визначені в актах, що визначають правовий статус тих чи інших органів. При цьому необхідно зазначити певну «розпорошеність» нормативно-

правового регулювання застосування заходів адміністративного припинення. Перелік повноважень службових осіб кораблів та інших суден розміщено не одному узагальненому нормативно-правовому акті; поодинокі повноваження розміщуються у певній сукупності актів, що подекуди не доповнюють один одного, а протирічать. Так, на підставі Акту перевірки збитків, заподіяних внаслідок забруднення з суден, порушується процедура як застосування заходів адміністративного припинення до суб'єкта забруднення та засмічення морського простору, так і порушується адміністративно-деліктне провадження за вчинення відповідного правопорушення.

Для того, щоб встановити місце та значення адміністративної відповідальності в системі заходів забезпечення безпеки морських вод України, треба звернутися до розуміння змісту «забруднення морського середовища», що закріплено відповідно до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення від 13.11.1992 р.. Так, згідно із п. 1 ст. II визначено, що «Забруднення морського середовища означає привнесення людиною, прямо чи посередньо, речовин або енергії в морське середовище, включаючи естуарій, яке призводить або може призвести до таких згубних наслідків, як шкода живим ресурсам і життю в морі, небезпечна для здоров'я людини, утворення перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку» [51].

Тобто такі негативні наслідки забруднення морського простору як заподіяння шкоди живим ресурсам і життю в морі, утворення перешкод їх життєдіяльності, перешкоджання правомірному рибальству та вчиненню інших правомірних видів використання моря, зниження якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку, визначають сферу застосування адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морів України.

Що стосується визначення поняття засмічення вод, то Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та

засмічення, затверджені Постановою КМ України від 29 лютого 1996 р. № 269 дуже вузько його регламентують - як «привнесення у водні об'єкти сторонніх предметів і матеріалів, що шкідливо впливають на стан вод» (ч. 2 ст. 1) [148].

Оціночна категорія, що застосовується у формулюванні «шкідливий вплив» на стан вод та живих ресурсів морів, належним чином не розкривається на нормативному рівні, і залишається питання адміністративного розсуду органів державної влади, які уповноважені нести контроль за екологічним станом морів України.

Однак аналіз українського законодавства, що визначає адміністративну відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України свідчить про те, що санкції адміністративно-правових норм беруть під захист лише деякі відносини, що стосуються регулювання стану морського середовища, морських вод України від забруднення та засмічення. Так, О.В. Тодорова та О.В. Логінов обґрунтували коло правопорушень, що тягнуть адміністративну відповідальність за забруднення морського простору. Але до такого переліку адміністративних правопорушень вченими було віднесено доволі широке тлумачення діянь щодо захисту морського середовища від забруднення. Так, до цієї групи вони віднесли, зокрема, самовільне захоплення водних об'єктів; порушення правил ведення державного обліку вод або перекручення чи внесення недостовірних відомостей в документи державної статистичної звітності; та інші порушення правил при використанні водних ресурсів, що є доволі спірним [183, с. 210].

До системи правопорушень, що тягнуть адміністративну відповідальність за забруднення морського середовища у зарубіжних публікаціях відносять недотримання умов дозволу або порушення правил спеціального водокористування та інші діяння, які зовсім не пов'язані з забрудненням морського середовища [214].

Отже, відсутнім є обґрунтований перелік адміністративних правопорушень у сфері захисту морського простору, що вимагає поглиблення існуючих науково-практичних публікацій з цієї тематики.

Беззаперечним твердженням є твердження, що підставою для застосування заходів юридичної відповідальності є нормативне віднесення певного діяння до роду санкціонованих діянь, що містить у собі взаємопов'язані елементи їх складів: суб'єкт, об'єкт, суб'єктивна сторона й об'єктивна сторона.

При цьому нормативне закріплення адміністративної відповідальності у сфері охорони морського простору відбувається у ряді законодавчих актах (КУпАП, КТМ України, Водний, Земельний кодекси та інші). Наприклад, ст. 102 ВК України визначає відповідальність за скид у внутрішні морські та територіальні води. Так, забороняється скидати у внутрішні морські та територіальні води з суден і плавучих засобів, платформ та інших морських споруд і повітряних суден хімічні, радіактивні або інші відходи, матеріали, предмети та сміття, які можуть спричинити забруднення моря [13]. Тобто ці норми мають відсилочний характер та передбачають їх захист за допомогою адміністративної відповідальності, процеальні підстави та порядок застосування якої вже передбачаються в КУпАП та ряду підзаконних нормативно-правових актах.

Таким чином, адміністративна відповідальність займає особливе місце в системі юридичної відповідальності за забруднення та засмічення морських вод в Україні. Такий висновок походить від розуміння сутності адміністративної відповідальності. Процесуальною специфікою адміністративної відповідальності є її залежність від суб'єкта деліктного провадження, а також від сфери суспільних відносин, на які функціонально спрямовується її механізм. Таким чином, головними характерними ознаками адміністративної відповідальності у сфері забруднення та засмічення морського простору є унікальний суб'єктно-об'єктний зміст таких деліктних правовідносин.

Загальновизнаним є підхід до розуміння категорії «підстава адміністративної відповідальності» як певної сукупності життєвих обставин, наявність яких призводить до застосування до винної особи встановлених чинним законодавством України стягнень чи санкцій. Відсутність хоча б одного із елементів складу адміністративного правопрушення фактично унеможлиблює застосування механізму юридичної відповідальності. Виділяють наступні підстави настання адміністративної відповідальності: 1) фактична підстава – наявність факту здійснення соціально шкідливої, протиправної поведінки; 2) нормативна підстава – наявність норми, яка забороняє таку поведінку та встановлює певні санкції; 3) відсутність підстав для звільнення від відповідальності; 4) наявність правозастосовчого акту-рішення компетентного органу, згідно якого настає юридична відповідальність, визначаються вид та спосіб-процесуальна норма [34, с. 299].

Характеризуючи адміністративну відповідальність за забруднення та засмічення морських вод України, слід відзначити дуже довгу історію її виникнення в нашому національному законодавстві. В 1927 р. був прийнятий перший і єдиний в Україні з часів Радянського союзу адміністративний кодекс Української РСР. В ньому не зважаючи на те, що дуже ретельно були виписані склади адміністративних проступків у цілому ряду галузей життя та природи, відповідальності за забруднення моря і мови не йшло. Нажаль, і в адміністративному кодексі Української РСР 1984 р. теж не передбачалось відповідальності за забруднення морського простору. Існуюче довгий час помилкове переконання в безмежній здатності морів асимілювати будь-які забруднення, спричинило за собою тривалу бездіяльність в сфері підтримки на належному рівні стану морського середовища. В результаті багато морських просторів опинилися у вкрай поганому стані [26, с. 148].

Тільки усвідомлення небезпеки для людства та навколишнього природного середовища обумовило правознавців звернути увагу на необхідність підвищити охорону моря, внутрішніх та прилеглих вод від

забруднення, обумовило необхідність запровадити механізм адміністративної відповідальності за порушення правил охорони морського простору до КУпАП.

Важливе значення адміністративна відповідальність відіграє у забезпеченні законності та правопорядку, про що неодноразово наголошується у публікаціях науковців [33, с. 87].

Іншою особливістю застосування заходів адміністративної відповідальності у сфері забруднення та засмічення морського простору є їх кумулятивний характер, що означає допустимість поєднання декількох видів юридичних санкцій. Наприклад, майнових санкцій як способів стягнення цивільно-правової шкоди, заподіяної довкіллю, так і адміністративних штрафів як стягнень, що застосовуються у сфері порушень екологічної безпеки морів України. Або ж невиконання членів екіпажу своїх обов'язків при порушенні правил скиду забруднених вод у море тягне для винних осіб дисциплінарну відповідальність. Тобто порушення правил охорони морських вод, що знаходять визначення адміністративних проступків (аналіз яких буде здійснено окремо), також є підставою для порушення до винних осіб інших засобів юридичної відповідальності.

Аналіз практики застосування заходів адміністративної санкції за забруднення та засмічення морського простору України свідчить, що правова підстава адміністративної відповідальності за ці діяння значно ширша: вона не обмежується тільки нормами КУпАП, причому, при застосуванні заходів адміністративного впливу за вказані правопорушення, уповноважені особи та органи, як правило, посиляються в одному і тому же процесуальному документі на вимоги норм, що містяться в нормах інших галузей законодавства України. Більш того, аналіз практики свідчить, що посадові особи при застосуванні адміністративно-правових санкцій за ці правопорушення спираються на норми міжнародних конвенцій та угод, тобто використовують міжнародно-правову практику її регулювання. Прикладом може служити Постанова про накладення адміністративного стягнення

№000018 від 07.01.2019 р., де вже ліквідована Державна екологічна інспекція Кримсько-Чорноморського округу встановлює особу та накладає штраф за вчинене правопорушення (Постанова №000018 від 07.01.2019р., додається у якості примірника процесуального документу по справах про накладення адміністративного стягнення за забруднення морського простору України (див. Додаток №1) В цьому документі визначено, що порушена норма ст. 110 Водного кодексу України, однак в резолютивній частині цієї Постанови №000018 від 07.01.2019р., робиться посилання на ст. 59(1) КУпАП і визначаються заходи адміністративного стягнення. Тобто провадження по справах про забруднення морського простору України регламентується не тільки нормами адміністративного права, а й нормами Водного кодексу України.

Аналіз Водного кодексу України свідчить про те, що певна частина його змісту встановлює підстави та порядок адміністративної відповідальності та й ще значну кількість важливих положень щодо застосування адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України. Причому слід відразу відзначити, що в вимоги та положення ВК України 1995р. щодо адміністративної відповідальності за порушення правил збереження та охорони морського простору України в значній мірі відрізняються від тих положень, які передбачені КУпАП. По-перше, ВК України бере під охорону адміністративними санкціями не тільки територіальні і внутрішні морські води, але й всі водні об'єкти України. У ст. 102 ВК України «Охорона внутрішніх морських вод та територіального моря» встановлено, що «У внутрішні морські води та територіальне море забороняється скидати з суден і плавучих засобів, платформ та інших морських споруд і повітряних суден хімічні, радіоактивні та інші шкідливі речовини, а також радіоактивні або інші відходи, матеріали, предмети та сміття, які можуть спричинити забруднення моря. Охорона внутрішніх морських вод та територіального моря від забруднення та засмічення здійснюється відповідно до правил, що затверджуються Кабінетом Міністрів

України, інших актів законодавства», тобто на відміну від ст. 59(1) КУпАП, у ВК України дається практично повний перелік заборонених для скидів речовин, предметів матеріалів та інше.

По-друге, ст. 102 ВК України передбачає заборону скидати заборонені предмети не тільки з суден і плавучих засобів, платформ та інших морських споруд, а й з повітряних суден.

Ст. 108 ВК України значно розширює обов'язки відповідних органів, у разі виникнення аварійних ситуацій на водних об'єктах, пов'язаних з забрудненням, «що може шкідливо вплинути на здоров'я людей і стан водних екосистем». Так, підприємство, установа чи організація, з вини яких сталася аварія або які виявили її, повинні негайно розпочати ліквідацію її наслідків і повідомити про аварію центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері геологічного вивчення та раціонального використання надр, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері розвитку водного господарства, центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері санітарного та епідемічного благополуччя населення, обласні, Київську, Севастопольську міські державні адміністрації, орган виконавчої влади Автономної Республіки Крим з питань охорони навколишнього природного середовища та відповідну раду. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері розвитку водного господарства, повинен забезпечувати безаварійне функціонування водних об'єктів під час повеней і паводків, прогнозувати розповсюдження спричинених ними наслідків та спільно з відповідними радами здійснювати заходи щодо забезпечення безперебійного водопостачання населення і галузей економіки. Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері гідрометеорологічної діяльності, веде спостереження за розвитком стихійних явищ і забезпечує місцеві ради та органи виконавчої влади необхідною гідрологічною і гідрохімічною інформацією. Місцеві ради зобов'язані інформувати населення про аварію, стихійне лихо, їх масштаби, можливе

порушення екологічної безпеки та про вжиті заходи щодо ліквідації їх наслідків» [13].

Глава 23 ВК України регулює відповідальність за порушення водного законодавства, у тому числі за порушення правил охорони внутрішніх морських вод. Так, відповідно до п. 14. ст. 11 ВК України відповідальність за порушення водного законодавства несуть особи, винні у <...> порушенні правил охорони внутрішніх морських вод та територіального моря від забруднення та засмічення.

Законодавством України може бути встановлено відповідальність і за інші правопорушення щодо використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів (ст. 110 ВК України) [13].

Ст. 110 ВК України також встановлює, що «порушення водного законодавства тягне за собою дисциплінарну, адміністративну, цивільно-правову або кримінальну відповідальність згідно з законодавством України. Водокористувачі звільняються від відповідальності за порушення водного законодавства, якщо вони виникли внаслідок дії непереборних сил природи чи воєнних дій [13].

Отже, положеннями ВК України встановлюється дві підстави, які виключають відповідальність за порушення водного законодавства, до яких віднесено вчинення забруднення моря внаслідок дії непереборної сили природи чи воєнних дій. Тобто, з одного боку, ВК України не передбачає інших обставин, що встановлені КУпАП, які виключають адміністративну відповідальність за порушення стану охорони морського простору України (крайня необхідність (стаття 18 КУАП); необхідна оборона (стаття 19 КУАП); неосудність (стаття 20 КУАП), а з іншого боку додає нові обставини, які припиняють або зовсім виключають адміністративну відповідальність за забруднення та засмічення морських вод України, які в КУпАП не передбачені.

Аналізуючи зміст КТМ України, С. О. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна визначають, що в ньому також закладені основні підвалини відповідальності

за забруднення моря. Так, вони зазначають, що ст. 23 «Допуск судна до плавання» передбачає, що судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовільняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища. Ст. 85 «Обов'язки судна щодо дотримання режиму порту» закріплює, що під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримувати чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і суднопіднімальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища [68, с. 272].

В даній науковій роботі вже згадувались акти міжнародно-правового характеру, що містять стандарти та принципів забезпечення запобігання забруднення моря з суден, однак більшість з цих актів має рекомендаційний характер або вимагають від держав-учасників Конвенції або від Угод в галузі захисту та збереження морського простору, здійснити ті чи інші організаційні, технічні та законодавчі заходи щодо вирішення проблем запобігання забруднення моря з суден. Одним з найважливіших документів, що торкається встановлення загальних вимог відносно правової відповідальності за забруднення морського простору є Конвенція по запобіганню забруднення із суден 1973 р., змінена Протоколом 1978 р. (МАРПОЛ 73/78). І хоча цей документ не присвячений лише адміністративної відповідальності за забруднення моря, однак він встановлює загальновизначені вимоги до держав, які повинні самотійно визначати відповідальність за забруднення морського середовища та які ці дії називають порушенням.

Конвенція по запобіганню забруднення із суден 1973 р. була змінена Протоколом 1978р. (МАРПОЛ 73/78) та складається із статей самої Конвенції, Протоколу, що містить положення, які стосуються повідомлень про інциденти, які спричинили скиди шкідливих речовин. МАРПОЛ 73/78 поширюється на всі судна будь-якого типу і розміру, включаючи судна на підводних крилах і на повітряній подушці, підводні судна, плавучі засоби, а також стаціонарні і плавучі платформи. Зі сфери дії Конвенції виключені військові кораблі, військово-допоміжні судна, що належать державі або експлуатуються нею та використовувані винятково для урядової некомерційної служби. Однак учасники Конвенції повинні забезпечити, щоб ці кораблі та судна діяли, наскільки це доцільно і практично можливо, відповідно до норм Конвенції. Конвенцією МАРПОЛ 73/78 передбачається, що будь-яке її порушення, де б воно не сталося, повинне бути покаране за законами держави-учасниці Конвенції, під прапором якої плаває судно-порушник [68].

МАРПОЛ 73/78 у ст. 2 «Визначення» розкриває зміст термінів, які вона використовує у своїх положеннях. Так, вона розкриває зміст терміну «шкідлива речовина», «скидання» та інші терміни, які повинні використовуватися законодавцем в тій чи іншій країні при регулюванні суспільних відносин в галузі охорони і запобігання забруднення морського простору шляхом скидання шкідливих речовин і стоків. Статтею 4 МАРПОЛ 73/78 категорія «порушення» розуміється як «будь-яке порушення положень цієї Конвенції, незалежно від місця його здійснення, забороняється, і санкції за таке порушення встановлюються законодавством Адміністрації відповідного судна. Якщо Адміністрація одержить інформацію про таке порушення і переконується в наявності достатніх доказів, що дозволяють порушити переслідування відносно передбачуваного порушення, вона дає розпорядження про порушення такого переслідування якнайшвидше, згідно зі своїм законодавством. Будь-яке порушення положень цієї Конвенції, вчинене у межах юрисдикції Сторони Конвенції, забороняється, і санкції за

таке порушення встановлюються законодавством цієї Сторони. У випадку здійснення такого порушення ця Сторона: дає розпорядження про порушення переслідування відповідно до свого законодавства; або надсилає Адміністрації судна таку інформацію і такі докази на підтвердження факту порушення, які є в її розпорядженні» [87].

Тобто правовою підставою адміністративної відповідальності за забруднення морського середовища є не тільки норми КУпАП, а й норми інших галузей права, у тому числі міжнародного, торговельного, господарського тощо.

Питання «охорони навколишнього середовища», особливо ті, що стосуються відповідальності за порушення правил охорони морського середовища, треба виділити також у самостійний підрозділ КУпАП, включивши до нього і норми матеріального, і норми процесуального права, оскільки процесуальні норми мають дуже суттєву специфіку і не завжди кореспондують з загально встановленими положеннями щодо розгляду справ про адміністративні правопорушення. Також слід зазначити, що нормативна прогалина може виникнути навіть там, де існують правила і навіть застосовуються, але не дотримуються на практиці. Морське сміття в результаті скидів і викинуті рибальські снасті в море, не зважаючи на наявність жорстких вимог в МАРПОЛ, є ілюстраціями невідповідності між вимогами та їх реалізацією [213].

Отже, в Україні наявними є нормативно-правові основи провадження комплексу заходів, спрямованих на охорону морських вод від антропогенного забруднення та засмічення, серед яких важливе значення відіграє механізм адміністративної відповідальності, поняття, зміст та процедура застосування якої встановлюється КУпАП. В наслідок відсилочного характеру нормативних положень КУпАП, що закріплюють адміністративну відповідальність за засмічення та забруднення морського простору, деліктне провадження вимагає від уповноважених суб'єктів звернення до змісту ряду суміжних законодавчих та підзаконних актів, серед

яких важливе значення має КТМ України, ВК України та ряд посадових інструкцій, затверджених на урядовому загальнонаціональному рівні.

Особливостями застосування заходів адміністративної відповідальності у сфері забруднення та засмічення морського простору, що визначають її функціональне значення є, передусім, те, що дія адміністративно-примусової юрисдикції України не обмежується її територіальним кордоном, що передбачає можливість застосування стягнень до правопорушників, які здійснили делікти також і в межах прилеглої зони України. Так, нагадаємо, що «прилегла зона України - морський пояс, який прилягає до територіального моря України, зовнішня межа якого перебуває на відстані не більше двадцяти чотирьох морських миль, відлічених від вихідних ліній, від яких відмірюється ширина територіального моря України» (ст. 1 Закону України «Про прилеглу зону України») [164]. Відповідно до ст. 3 Закону України «Про прилеглу зону України», Україна у своїй прилеглій зоні здійснює контроль, необхідний з метою: 1) запобігання порушенням митного, фіскального (податкового), імміграційного (міграційного), санітарного законодавства України у межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море; 2) притягнення до відповідальності за порушення законодавства України, зазначеного у пункті 1 цієї частини, вчинене у межах території України, включаючи її внутрішні води або територіальне море.

Як раніше зазначалося, застосування адміністративної відповідальності за порушення правил охорони моря, екології моря, тісно пов'язана з застосуванням так званих адміністративно-припиняючих заходів, тому у Законі України «Про прилеглу зону України» передбачено, що з метою запобігання порушення законодавства України, або притягнення до відповідальності за його порушення уповноважений орган, який забезпечує недоторканність державного кордону та охорону суверенних прав України в її прилеглій та виключній (морській) економічній зонах (далі - уповноважений орган), може здійснювати такі заходи, як: 1) зупинення

суден; 2) огляд суден; 3) затримання чи арешт суден та/або членів їх екіпажу, крім військових кораблів та інших державних суден, які використовуються з некомерційною метою (ч. 2 ст. 3).

Якщо судно порушило законодавство України і робить спробу зникнути, уповноважений орган має право переслідувати таке судно «по гарячих слідах» з метою його затримання та притягнення до відповідальності, згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 року. Право на переслідування припиняється, як тільки переслідуване судно увійде в територіальне море держави, під прапором якої плаває судно, або будь-якої третьої держави (ч.3 ст. 3 Закону України «Про прилеглу зону України»). Тобто уповноважений орган України має право переслідувати судно, що порушило законодавство України, «по гарячих слідах» аж до території державного прапору, під яким слідує судно чи до будь-якої третьої держави та відповідно іншої юрисдикції, відмінної від юрисдикції держави, яка переслідує корабель.

Нагадаємо, що у відповідності з Конвенцією ООН з морського права 1982р. весь світовий океан умовно можна поділити на три основні юридичні категорії морських просторів:

- 1) ті, що є невід'ємною частиною території прибережної держави, і межах якої діє її суверенітет (внутрішні води, територіальне море);
- 2) ті, що не входять до складу території прибережної держави, але підлеглі його юрисдикції (виключна економічна зона, прилегла зона, континентальний шельф);
- 3) ті, що не підлеглі ані суверенітету, ані юрисдикції будь-якої держави (відкрите море) [68, с. 62].

Національне законодавство України встановило адміністративну відповідальність за забруднення та засмічення морського середовища на територію, яка входить до її складу - внутрішні води, територіальне море. Такі підлеглі українській юрисдикції території як виключна економічна зона, континентальний шельф залишилися без уваги законодавця. Останній не

встановив у КУпАП адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення виключної економічної зони, континентального шельфу. Отже, необхідним є усунення зазначеної нормативної прогалини шляхом доповнення положень КУпАП, Законів України «Про континентальний шельф» [150], «Про виключну морську (економічну) зону» [121] окремими статтями, що мають закріпити порядок та специфіку відповідальності за забруднення континентального шельфу та територіального моря України.

Таким чином, розглядаючи особливості адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України, можна виділити ряд її особливостей. По-перше, підставою відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України є КУпАП та цілий ряд інших правових актів, у тому числі міжнародних. Усі ці правові акти формують фактичні підстави відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України. Більш того, значне коло підстав встановлюються морськими звичаями, звичаями портів та обов'язковими постановами, статутними документами адміністрацій морських портів, їх службовими особами, службовими інструкціями та наказами. Обов'язкові постанови розроблені відповідно до КТМ України та Закону України «Про морські порти» [153]. Ці обов'язкові постанови використовують норми національного і міжнародного права. До національних правових актів, що використовуються у обов'язкових постановах порту, відносяться: Закон України «Про державний кордон України» [124], Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища» [157], Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» [160], Постанова Кабінету Міністрів України від 11 вересня 1996 р. № 1100 «Про затвердження Порядку розроблення нормативів гранично допустимого скидання забруднюючих речовин у водні об'єкти та перелік забруднюючих речовин, скидання яких у водні об'єкти нормується» [144]; Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451 «Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів

перевізників і товарів, що переміщуються ними» [102], Постанова Кабінету Міністрів України від 3 червня 2013 р. № 406 «Деякі питання акваторій морських портів» [20]; Наказ Міністерства транспорту України № 497 від 14.12.98 «Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 30 грудня 1998 р. за № 848/3288 [107]; Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден», зареєстрований в Міністерстві юстиції України 25 червня 2001 р. за № 545/5736 [180] та інші правові акти.

До міжнародних правових актів, що використовуються у обов'язкових постановах порту, відносяться: Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів 1965 р. [89]; Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткнень суден у морі 1972 р. [52]; МАРПОЛ 73/78 [87]; Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (з поправками (СОЛАС-74) [86] та інші.

Другою особливістю адміністративної відповідальності за забруднення морського простору є перелік обставин, що виключають можливість застосування заходів адміністративної відповідальності. Окрім обставин, передбачених ст. 17 КУпАП України, що виключають настання адміністративної відповідальності є стан неосудності, необхідна оборона та крайня необхідність. Проте до обставин, що виключають застосування заходів адміністративної відповідальності за забруднення моря, є також непереборна сила та інші форс-мажорні обставини. Так, на підставі аналізу значного кола міжнародно-правових актів, А.О. Ярова робить висновок, що аварійний випадок – це подія із судном або іншим плавучим засобом чи спорудою, що призвела до його краху в результаті впливу нездоланих природних явищ або екстремально тяжких гідрометеорологічних умов плавання, різні ушкодження судна або іншого плавучого засобу чи споруди, зміщення вантажу, що перевозиться або зміна його фізико-хімічних

властивостей в процесі морського перевезення, посадка судна або іншого плавучого засобу чи споруди на мілину, або торкання до ґрунту, намотування тросів або сіток на гребний гвинт або інші випадки, які призвели до втрати морехідних властивостей і такі, що перешкоджають нормальній експлуатації судна або іншого плавучого засобу чи споруди, пошкодження судном або іншим плавучим засобом іншого судна або плавучого засобу, засобів навігаційного обладнання, берегового спорудження, підводного кабелю, підводного трубопроводу, втрата судном об'єкта, що знаходиться на буксирі, а також подію, пов'язану із потраплянням до морського середовища об'єктів і речовин із суші, атмосфери чи космосу, що призвело до негативних наслідків для морського середовища. А.О. Ярова зазначає, що поняття «аварійного випадку на морі» присутнє в великій кількості міжнародно-правових актів, а також в законодавчих актах окремих держав, а єдиний понятійний апарат, який застосовується до однакового змісту аварійного випадку на морі, відсутній. Саме це призводить до низки колізій при застосуванні норм права щодо відповідальності за аварійний випадок на морі і інших проблем. Вона визначає, що спори в сфері забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку носять в переважній більшості приватноправовий характер. Це пов'язано також із особливою важливістю об'єкта правового захисту, що спонукає держави, які опосередковано чи прямо винні в завданні шкоди морському середовищу іншої держави, добровільно компенсувати збитки і нести відповідальність на майбутнє, досліджуючи зміни в морському середовищі, які настають в результаті аварійного випадку. В той же час, механізм застосування адміністративної відповідальності до держави є в міжнародному праві [202, с. 7].

По-третє, підставою настання адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України є порушення норм, що встановлюють граничні розміри забруднення морського простору України.

По-четверте, за порушення законодавства України, яке встановлює правила користування морським простором України (у тому числі дотримання його безпечного стану), несуть адміністративну відповідальність особливе коло суб'єктів – капітани кораблів, зокрема.

По-п'яте, виникнення забруднення морського простору України здійснюється значним колом джерел. Зокрема, шляхом порушення правил несення служби членів екіпажу судна. Причому, ці порушення створюють підстави для здійснення правопорушення у сфері охорони морського простору та призводять, безпосередньо, до забруднення моря. Морський статут перекладався багато разів, але основні «петровські правила», у тому числі обов'язок моряка бути уважним при виконанні своїх посадових обов'язків, зберіглися і сьогодні. І хоча в 1976 р. Морський статут був перейменований на Статут служби на судах морського флоту, ним користуються і досі українські моряки. Це зауваження щодо виконання на морському торговельному флоті додаткових обов'язків служить підставою наших подальших поглядів щодо суб'єктів адміністративної відповідальності за забруднення морського простору України та щодо створення умов для забруднення морського простору України.

І.В. Підпала вказує, що права і обов'язки членів екіпажу судна регулюються нормами морського права, але при виконанні додаткових робіт членів екіпажу їх правовий статус регламентується вже нормами інших галузей права. Так, при виконанні обов'язків чергового по судну, член екіпажу, на якого покладені ці обов'язки, виконує їх тимчасово і повинен користуватись вже іншою групою норм, у тому числі норм, що покладають на вахтенних осіб додаткові обов'язки, не передбачені нормами морського права, але за невиконання яких вони повинні нести відповідальність, у тому числі адміністративно-правову [104, с. 9].

Слід звернути увагу на дослідження О.О. Сурілової, яка у своїй дисертації на здобуття наукового ступеня доктора юридичних наук «Адміністративно-правове регулювання у сфері використання і охорони

надр» звернула увагу на те, що одним із джерел забруднення прибережних вод є господарчі та науково-дослідні роботи на континентальному шельфі та прилеглих водах України. Нажаль, думка автора цієї теорії довгі роки не була у центрі уваги екологів та фахівців боротьби із забрудненням моря. О.О. Сурілова акцентує на те, що економічні й екологічні інтереси України щодо морських акваторій зосереджено переважно в територіальних водах, а також морських районах, прилеглих до територіального моря, включаючи райони навколо островів, що належать їй. Ці райони складають виключну (морську) економічну зону, де Україна має суверенні права розвідки, розроблення та охорони живих і неживих (мінеральних) природних ресурсів, у тому числі на морському дні і у його надрах, а також здійснює юрисдикцію відносно створення та використання установок і споруд, проведення морських наукових досліджень та охорони морського середовища. (ст. 4 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України»). Проте природні особливості басейну Чорного й Азовського морів, значна напруженість і різноманітність антропогенних впливів вимагають дотримання особливо суворих правил щодо забезпечення екологічної безпеки під час здійснення всіх робіт, пов'язаних із освоєнням морських мінеральних ресурсів. Визначені роботи здійснюються в умовах підвищеного ризику, пов'язаного не тільки з використанням різноманітної техніки в незвичайних умовах, коли неминучі помилки, втома людей, відмови техніки, а й із впливом стихії у вигляді шторму, туману, течій, невідомої підводної небезпеки. Виключити вплив морських ризиків практично неможливо, вони не залежать від волі й передбачливості людей [177, с. 182-184].

По-шосте, особливості підстав застосування заходів відповідальності, особливості суб'єктів скоєння правопорушення в галузі охорони морського простору України та особливості сфери дії адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України обумовлюють особливий порядок застосування заходів цього виду правової відповідальності.

Висновки до першого розділу

1. Встановлено, що у сфері запобігання засмічення та забруднення морського простору України згідно із чинним законодавством застосовуються заходи адміністративної, кримінальної, дисциплінарної та цивільно-правової відповідальності. З'ясовано, що питання цивільно-правової відповідальності за забруднення моря досліджувались у дисертації Т.Р. Короткого «Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден» (2006 р.). Проблематика кримінально-правової відповідальності за вчинення правопорушень у сфері забруднення та засмічення морського простору розглядалась в дисертаційних дослідженнях А.О. Ярової «Міжнародно-правові аспекти відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку» (2017 р.), В.П. Олійника «Кримінально-правова характеристика злочину забруднення моря (ст. 243 КК України» (2018 р.), В.К. Барвенко «Початковий етап розслідування порушень правил охорони вод від забруднення моря» (2019 р.).

Відзначено значний вклад у розробку як загальних підстав адміністративної відповідальності за порушення правил охорони узбережжя України від забруднення та засмічення морського простору, зроблений такими вченими, як Ю.П. Битяк, Л.Р. Біла-Тіунова, І.П. Голосніченко, Є.В. Додін, С.В. Ківалов, В.К. Колпаков та іншими. Але при цьому визначено відсутність комплексного монографічного дослідження, присвяченого проблематиці адміністративно-правового захисту забруднення та захисту морського простору.

Підкреслено актуальність наукових розробок проблематики захисту морського простору посилюється в умовах триваючої окупації півострову Крим, що почалась з 2014 року, та розширенням площі тимчасово окупованих територій, що відбулось починаючи з моменту повномасштабного вторгнення росії 24 лютого 2022 року.

2. Зроблено аналітичний огляд джерел забруднення морського простору, до яких віднесено: забруднення водних ресурсів шляхом: скидання промислових і господарських вод безпосередньо в море або з річковим стоком; надходження з суші різних речовин, які застосовуються в сільському або лісовому господарствах; забруднення дна моря шляхом навмисного поховання в морі забруднюючих речовин та в наслідок розробки родовищ корисних копалин; викидів забруднюючих речовин до атмосферного повітря. З'ясовано, що найбільшу екологічну небезпеку забруднення навколишнього середовища становлять комплекси для перевантаження нафтопродуктів, перевантаження навалювальних (насипних) та хімічних вантажів.

З урахуванням природних особливостей басейнів Чорного і Азовського морів, освоєння їх мінеральних ресурсів визначено, що в сучасних умовах забруднення моря відбувається шляхом: проведення розвідувальних робіт та обладнання свердловин, геологорозвідувальних робіт; видобутку корисних копалин; будівництво підземних споруд різного призначення; російської агресії та хімічного забруднення моря внаслідок бомбардувань.

До технологічних шляхів вирішення проблем забруднення морського простору України з суден віднесено: забезпечення більш широкого обміну технічною інформацією, технологіями та досвідом між країнами в результаті розробки дослідницьких програм; введення більш удосконаленого рівня організації, координації та співпраці між установами, відповідальними за охорону водного середовища; забезпечення наявності обладнання для моніторингу та контролю за забрудненням морського середовища; забезпечення своєчасних процедур очищення навколишнього середовища; створення обізнаності громадян, судновласників, екіпажу судна, компаній, що займаються розвідкою нафти, інших корпоративних органів, які будуть дбати та відповідати за турботу та захист морського середовища шляхом їх навчання та перепідготовки та ін..

Визначено, що з врахуванням різноманітності джерел забруднення Світового океану, необхідним є комплексний підхід до встановлення змісту

та механізму застосування відповідальності за прояви негативного впливу на морський простір.

Встановлено, що реалізація механізмів юридичної відповідальності за забруднення морського простору України має спрямовуватися на досягнення таких функцій – охоронної, правовідновлювальної (компенсаційної), профілактичної (превентивної), виховної.

Підкреслено, що міжнародно-правова відповідальність за забруднення внутрішнього, відкритого моря, виключної морської економічної зони носить субсидіарний характер, що полягає у встановленні обов'язку держави відшкодувати ту частину заподіяної внаслідок забруднення шкоди, яка залишається не погашеною після виконання цивільно-правових обов'язків боржниками (приватними юридичними чи фізичними особами), дії яких визнані неправомірними та призвели до правопорушення.

Здійснена характеристика норм чинного законодавства з питань правової охорони морського простору дозволила зробити висновок про відсильний характер норм, що визначають підстави застосування юридичної відповідальності за забруднення світового океану.

Визначено, що обставини крайньої необхідності не є підставою для звільнення від службової відповідальності за неповідомлення про скид шкідливих речовин до територіальних та (або) внутрішніх морських вод України адміністрацію найближчого порту України, а у випадках скидання з метою поховання - і органу, який видає дозволи на таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання, що протирічить міжнародно-правовим стандартам.

Встановлено, що згідно із нормами міжнародного публічного права допускається звільнення від відповідальності за забруднення морського простору України у наслідок аварій, що не передбачається чинним національним законодавством. Зроблено висновок, що специфікою юридичної відповідальності за забруднення морського простору є її

регулювання як положеннями актів національного законодавства України, так і положеннями актів міжнародного права.

Підтримано підхід щодо доцільності внесення до засобів адміністративної відповідальності не тільки санкцій адміністративно-деліктних норм, але і механізми застосування запобіжних заходів.

3. Оціночна категорія, що застосовується у формулюванні «шкідливий вплив» на стан вод та живих ресурсів морів, належним чином не розкривається на нормативному рівні, і залишається питання адміністративного розсуду органів державної влади, які уповноважені нести контроль за екологічним станом морів України.

Встановлено, що адміністративна відповідальність займає особливе місце в системі юридичної відповідальності за забруднення та засмічення морських вод в Україні. Підкреслено, що процесуальною специфікою адміністративної відповідальності є її залежність від суб'єкта деліктного провадження, а також від сфери суспільних відносин, на які функціонально спрямовується її механізм.

Виділено такі підстави настання адміністративної відповідальності: 1) фактична підстава – наявність факту здійснення соціально шкідливої, протиправної поведінки; 2) нормативна підстава – наявність норми, яка забороняє таку поведінку та встановлює певні санкції; 3) відсутність підстав для звільнення від відповідальності; 4) наявність правозастосовчого акту-рішення компетентного органу, згідно якого настає юридична відповідальність, визначаються вид та спосіб-процесуальна норма.

Згідно із чинним законодавством України встановлено дві підстави, які виключають відповідальність за порушення водного законодавства, до яких віднесено вчинення забруднення моря внаслідок дії непереборної сили природи чи воєнних дій.

Обґрунтовано необхідність узагальнення до окремого розділу питань, присвячених застосування заходів адміністративно-правової охорони навколишнього природного середовища», де в окремий підрозділ КУпАП

виокремити адміністративні делікти у сфері забруднення чи засмічення морського простору, де мають міститися як норми матеріального, так і норми процесуального права через суттєву специфіку останніх і відсутність їх постійної кореспонденції з загально встановленими положеннями щодо провадження у справах про адміністративні правопорушення.

Визначено, що відповідно до норм чинного законодавства України встановлюється адміністративна відповідальність за забруднення та засмічення морського середовища на території, яка входить до її складу - внутрішні води, територіальне море, але при цьому відсутнім є механізм застосування заходів адміністративної відповідальності за посягання на ресурси виключної економічної зони та континентального шельфу.

РОЗДІЛ 2

СКЛАД АДМІНІСТРАТИВНИХ ПРАВОПОРУШЕНЬ, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ ЗАБРУДНЕННЯМ ТА ЗАСМІЧЕННЯМ МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

2.1 Об'єктивні елементи складів правопорушень у сфері забруднення та засмічення морського простору України

Загальновизнаним є підхід до розуміння, що застосування заходів адміністративної відповідальності є можливим лише на підставі вчинення адміністративного правопорушення, що структурно складається із таких елементів, як: об'єкт, суб'єкт, об'єктивна сторона, суб'єктивна сторона. Варто підкреслити, що недоцільним є ототожнення правопорушення та його складу. Безумовно правопорушення не може реалізуватися без встановлення його складу, але при цьому характеристика правопорушення може включати більшу кількість життєвих обставин, ніж характеристика його складу. Можна сказати, що склад правопорушення – це нормативне закріплення фактичного діяння, тобто склад правопорушення – це юридичний факт, що є підставою для виникнення, зміни чи припинення адміністративно-деліктних правовідносин [92, с. 255].

В межах загальнотеоретичних підходів виокремлюється розуміння ознак правопорушень як певної сукупності об'єктивних і суб'єктивних елементів протиправного соціально негативного діяння [31, с. 432].

Застосування юридичної відповідальності, як зазначає І.Мацелюх, є можливим при встановленні ознак та елементів правопорушення [82, с. 243-249]. В межах спеціальноправових юридичних досліджень, зокрема, еколого-правових публікацій, обґрунтується підхід, що правопорушенням є певна сукупність важливих компонентів [36, с. 85].

Узагальнюючи наявні загальнотеоретичні та спеціально правові дослідження необхідно зробити висновок, що склад правопорушення має

розумітися як сукупність елементів та ознак, що є об'єктивним та суб'єктивним відображенням вчиненого особою діяння [10, с. 246].

Аналіз чинного законодавства про адміністративні правопорушення за порушення вимог охорони територіальних та внутрішніх морських вод України від забруднення та засмічення (ст. 59-1 КУпАП свідчить про те, що ознаки складу цього правопорушення містяться й в інших нормативно-правових актах. МАРПОЛ 73/78 підкреслює, що кожна країна за забруднення та засмічення морського простору, який належить до юрисдикції тієї чи іншої країни, повинна сама встановлювати відповідальність за порушення правил збереження відповідного санітарно-епідеміологічного стану, який потрібен цій країні (п. 2 ст. 4) [87]. Тому кожна країна самостійно встановлює юридичну відповідальність (кримінальну, цивільну, адміністративну тощо) за порушення правил охорони морських вод і в законодавчих актах визначає ознаки порушень цих правил.

Нагадаємо, що в КУпАП законодавець передбачив низку статей, які тим чи іншим чином торкаються встановленню відповідальності за забруднення та засмічення територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення та засмічення. У 1984 р. до КУпАП була додана стаття – 59 «Порушення правил охорони водних ресурсів». Тоді ж була включена стаття 59-1 «Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод України від забруднення та засмічення», яка суттєво підвищила відповідальність за порушення вимог охорони морських вод від забруднення та засмічення. Включення статті 59-1 до КУпАП значно вплинула на зміст складів порушень правил охорони територіальних і внутрішніх морських вод України від забруднення та засмічення. Нажаль, в українській адміністративно-правовій літературі й досі не звертається увага на особливості ст. 59-1 відносно встановлення адміністративної відповідальності за порушення норм, які вона містить. В правовій літературі відсутня також єдина думка про об'єкт адміністративного проступку. Таке положення пояснюється тим, що до дійсного часу, не дивлячись на достатньо

обширне обговорення, не з'ясований склад державного управління, не визначено коло управлінських відносин та коло органів, що здійснюють виконавчо-розпорядчу діяльність в галузі охорони морських вод від забруднення та засмічення. Проте визнано, що існує загальний об'єкт адміністративного правопорушення, родовий та безпосередній.

Слід зазначити, що юридична наука пройшла складний шлях у розвитку вчення про об'єкт правопорушення, зокрема, який розуміється як норма права [100, с. 173], суспільні відносини [181, с. 122]; правові відносини [79, с. 78], правові блага (інтереси) [189, с. 196-201], людина [97, с. 24], соціальні цінності [190, с. 76], соціальна безпека [35, с. 29] та інше.

На сьогодні в теорії права не вдалося виробити чіткого визначення об'єкта правопорушення, не вирішене питання про те, на що саме воно посягає (на суспільні відносини, цінності, блага тощо). Незважаючи на таку багатоманітність концепцій об'єкта правопорушення, доводиться констатувати, що єдиної теорії на сьогодні не вироблено. Кожна з них має право на існування, адже всі вони характеризуються певними позитивними та негативними аспектами. Однак найбільш прийнятною є концепція об'єкта правопорушення як суспільних відносин, оскільки вона є універсальною. Тим більше, що людина, блага, законні інтереси тощо не існують поза межами суспільних відносин і фактично є їх елементами. Тому будь-яке правопорушення, заподіюючи шкоду певним соціальним благам, законним інтересам, людині, в результаті завдає шкоди саме суспільним відносинам. Отже, об'єкт правопорушення – це ті суспільні відносини, які регулюються та (або) охороняються нормами права, яким у результаті вчинення правопорушення заподіюється або може бути заподіяна шкода [10, с. 249].

Об'єкт правопорушення з точки зору фахівців теорії права і фахівців галузевих правових наук є конструктивною ознакою складу правопорушення, неодмінною запорукою, правильною та безпомилковою кваліфікацією та важливим системочинником вітчизняного законодавства. Ця характеристика

об'єкту правопорушення в повній мірі відноситься до об'єкту адміністративного проступку.

По-перше, саме об'єкт посягання визначає його суспільну небезпеку, характеризує його спрямованість. Жодний вчинок не може бути визнано деліктом, якщо він не був спрямований на певний суспільно-значущий об'єкт. По-друге, саме на підставі об'єкта розмежовуються різні види правопорушень (адміністративні проступки, цивільні делікти та злочини), оскільки деякі об'єкти охороняються тільки кримінальним правом, деякі – тільки адміністративним, а деякі – лише цивільним. І, нарешті, по-третє, саме об'єкт лежить в основі структурного поділу Особливої частини КУпАП, а відтак – слугує важливим критерієм розмежування складів «суміжних» проступків [18, с. 14]. Однак, на жаль, морський простір України як об'єкт адміністративних правопорушень нормами КУпАП регулюється безсистемно, без застосування структурно-логічного підходу до розташування відповідних деліктних складів.

Зокрема, стаття 59-1, що встановлює адміністративну відповідальність за порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення розміщена у главі 7 «Адміністративні правопорушення у сфері охорони природи, використання природних ресурсів, охорони культурної спадщини». Тоді як правопорушення у формі «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», передбачена ст. 188-5 розуміються у главі 15 «Адміністративні правопорушення, що посягають на встановлений порядок управління». Приклади подібного ставлення законодавця до структури особливої частини адміністративно-деліктного законодавства можна ще продовжувати, але викладений раніше матеріал свідчить про те, що для усунення розбіжностей в кваліфікації діянь та для зручності користування правозостосовуючими органами та особами

адміністративно-деліктного законодавства було би доцільніше привести так звану консолідацію всіх норм, розмішених в КУпАП, які встановлюють відповідальність за порушення правил охорони прибережних та інших вод України в одну главу КУпАП. На наш погляд, це доречно зробити, об'єднавши їх до окремого розділу «Відповідальність за екологічні правопорушення», де об'єднати всі норми, які стосуються сфери забруднення довкілля і, зокрема, забруднення та засмічення морського простору України.

Однак при цьому доволі спірним залишається питання щодо визначення приналежності такого об'єкту як морські води України до того чи іншого родового об'єкту адміністративних правопорушень. Зокрема, Є.В. Додін виділяє п'ять родових об'єктів адміністративних проступків. Так, вченим зазначено, що: «об'єктом адміністративних проступків є суспільні відносини, які виникають в процесі здійснення виконавчо-розпорядної діяльності усіх органів <...> держави. Доцільно розрізняти три види об'єктів адміністративного проступку: загальний, родовий та безпосередній. Облік родових об'єктів та їх правильна оцінка сприяє визначенню законодавцем найбільш ефективних заходів впливу за ті або інші порушення та усуненню диспропорції в покараннях при посяганні на один і той же об'єкт». При цьому Є.В. Додін вважає можливим виділити п'ять родових об'єктів адміністративного проступку: 1) економічна система; 2) особа громадянина, його права та законні інтереси; 3) нормальне функціонування органів держави та суспільних організацій; 4) суспільна безпека та здоров'я населення; 5) суспільний порядок» [23, с. 22].

Довгий час така класифікація була схвально оцінена як науковцями, так і законодавцем. Однак підвищення ролі виконавчих органів в організації суспільної діяльності, захисту прав людини та навколишнього середовища потребувало розширення кількості сторін суспільства, які можуть бути взяті під охорону адміністративних санкцій, у тому числі тих, які раніше були під охороною кримінальних санкцій, тобто за допомогою декриміналізації здійснювалась передача останніх під охорону адміністративно-правових

санкцій. Ці дві основні обставини потребували, при формуванні Кодексу про адміністративні правопорушення Української РСР 1984р., значно розширити перелік розділів особливої частини порівняно із системою родових об'єктів, що запропонував Є.В. Додін. Тому з'являються нові родові об'єкти, але вони з'являються безсистемно і крім того не визначається специфіка такого об'єкту як забруднення та засмічення морського простору, і його віднесення до певного родового об'єкту. Крім того, Кодекс про адміністративні правопорушення Української РСР 1984р. не врахував вимог значної кількості Конвенцій і міжнародних угод, які встановлюють правила поведінки осіб з захисту акваторії морів та проведення операцій з шкідливими речовинами.

В результаті цих обставин КУпАП був доповнений новими статтями, які вже врахували вимоги як міжнародних актів, так і національні інтереси України, у тому числі ті, що торкаються захисту і збереженню морських вод України від забруднення та засмічення. В правових актах інших галузей законодавства, які в тій чи іншій мірі стосуються питань захисту і збереженню довкілля, йдеться мова щодо адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морських вод України, але ці норми або не конкретизують сутність правопорушення, або не містять санкцію, яка передбачена за них, тому законодавець встановив в КУпАП групу норм, які в гіпотезі, диспозиції і санкції не тільки передбачають адміністративну відповідальність, а й розкривають сутність цих правопорушень, встановлюючи ознаки елементів складу адміністративних правопорушень: об'єкта, суб'єкта, об'єктивної сторони і суб'єктивної сторони, серед яких виділяються три статті КУпАП, які не тільки найбільш тісно пов'язані з забрудненням і засміченням територіальних і внутрішніх морських вод України, але й потребують спеціальних адміністративно-процесуальних норм, що регулюють провадження з цієї категорії справ. Найбільш важливою із переліку адміністративних правопорушень у сфері захисту моря є стаття 59-1 КУпАП «Порушення вимог щодо охорони територіальних та внутрішніх морських вод України від забруднення та засмічення». Це пов'язано з тим,

що вона відноситься до норм матеріального права, тобто передбачає настання відповідних шкідливих наслідків. Статті 62 КУпАП «Невиконання обов'язків по реєстрації в судових документах операцій з шкідливими речовинами і сумішами» та 188-5 КУпАП «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» [45] визначаються як норми, кваліфікація яких не залежить від настання шкідливих наслідків внаслідок забруднення моря.

Згідно із положеннями статті 1 ВК України визначається таке розуміння забруднення вод як «надходження до водних об'єктів забруднюючих речовин», а «засмічення вод – привнесення у водні об'єкти сторонніх предметів і матеріалів, що шкідливо впливають на стан води» [13]. Однак, які саме об'єкти, що впливають на стан вод, привнесення яких тягне адміністративну відповідальність, ні в Водному Кодексі України, ні в КУпАП не йдеться. Тому слід звертатися до Конвенції МАРПОЛ 73/78, в якій в Додатку V «Правила запобігання забруднення сміттям з суден» визначене поняття сміття, що означає «всі види харчових, побутових і експлуатаційних відходів, всі види пластмас, залишки вантажу, золу з інсинератор, кулінарний жир, знаряддя лову та туші тварин, які утворюються в процесі нормальної експлуатації судна і підлягають постійному або періодичному видаленню, за винятком речовин, визначення або перелік яких наведено в інших Додатках до цієї Конвенції. Сміття не включає свіжу рибу і її залишки, які утворюються в результаті промислових операцій в ході рейсу або в результаті діяльності, пов'язаної з аквакультурою, до якої відноситься перевезення риби, включаючи моллюсків і ракоподібних, для приміщення на об'єкт аквакультури, а також перевезення добутої риби, включаючи моллюсків і ракоподібних, з таких об'єктів на берег для переробки» (п. 9 Правила I) [87]. Правило 4 «Видалення сміття за межами особливих районів» встановлює заборону викидати в море всіх видів пластмас, в тому числі синтетичні троси,

синтетичні рибальські мережі і пластмасові мішки для сміття, але не обмежуючись ними. Викидання в море сміття здійснюватися не ближче 3 морських миль від найближчого берега для харчових відходів, що пропущені через подрібнювач або через млиновий пристрій, 12 морських миль від найближчого берега для харчових відходів, що не були пропущені через подрібнювач або через млиновий пристрій та іншого сміття, включаючи вироби паперу, ганчір'я, скло, метал і т.д. (п.1 Правила 4 Додатку 5) [87].

Ще в одному законодавчому акті знаходимо визначення території прилеглої до моря, так званому «морського поясу», що розуміється як морський пояс, який прилягає до територіального моря України, зовнішня межа якого перебуває на відстані не більше двадцяти чотирьох морських миль, відлічених від вихідних ліній, від яких відмірюється ширина територіального моря України (ст. 1 Закону України «Про прилеглу зону»). Таким чином, при встановленні змісту категорії «морський простір» адміністративно-юрисдикційному необхідно керуватися як положеннями національного законодавства, так і положеннями міжнародно-правових актів. Тому відповідальному органу, на який покладено обов'язок захищати екологію Чорного та Азовського моря від забруднення та засмічення сміттям з суден треба мати на увазі вимоги МАРПОЛ 73/78 та чинного національного законодавства України, оскільки МАРПОЛ 73/78 забороняє скид в море сепараційних, обшивальних, пакувальних матеріалів на відстані до 25 морських миль від найближчого берега; і не ближче 12 морських миль від найближчого берега - для харчових відходів та іншого сміття.

Отже, в правовій науці немає однозначного підходу щодо розуміння поняття об'єкту адміністративних правопорушень у сфері забруднення морського простору України. Так, наприклад, в науково-практичному коментарі КУпАП за загальною редакцією А.С. Васильєва, об'єкт всіх правопорушень відносно забруднення морського простору України визначається як суспільні відносини з охорони територіальних та внутрішніх морських вод [46, с. 208].

Аналіз інших праць, які стосуються визначення об'єктів порушень законодавства щодо захисту морського простору України від забруднення та засмічення, не дозволяє, на жаль, їх використовувати при здійсненні даного дослідження, адже вони не враховували міжнародно-правові вимоги відносно захисту морського середовища від забруднення і засмічення та відносно відповідальності за забруднення моря. В першу чергу, це стосується того, що поза наукових та інших досліджень залишилась вже згадана нами Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 р., де дається найбільш комплексне визначення поняття забруднення морського середовища привнесеною людиною, прямо чи опосередковано, речовин або енергії до морського середовища, включаючи естуаріз, яке призводить або може призвести до таких згубних наслідків, як шкода живим морським ресурсам, небезпека для здоров'я людини, утворення перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості морської води та погіршення умов відпочинку та рекреації населення (п. 1 ст. II) [51].

Як вже визначалося раніше, вимоги міжнародно-правових актів щодо стану морських просторів та їх захисту від забруднення, у тому числі внутрішніх та прибережних вод, втілюються на рівні актів національного законодавства України. Тому перед нашою державою стає завдання чітко визначити можливості застосування адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України для виконання завдань щодо охорони водних ресурсів.

Національний контроль є більш ефективним засобом забезпечення виконання міжнародних угод, тому що по-перше, держави зацікавлені у виконанні угод, в яких вони беруть участь, по-друге, національний контроль наближений до об'єктів контролю, по-третє, цей контроль поширюється на військові кораблі та судна, які мають імунітет, тоді як міжнародний контроль до цієї категорії суден не застосовується [28, с. 79].

Аналіз чинного законодавства України, зокрема, норм КУпАП, свідчить про те, що його положення, що можуть бути застосовані для припинення забруднення та засмічення морського середовища та відповідальності за його скоєння, згідно із статтю 2 Конвенції про захист Чорного моря від забруднення 1992р., є відносно незначними за змістом та розміщені в КУпАП в різних розділах, що свідчить про те, що законодавець не відносить боротьбу з забрудненням нашого морського простору до діяльності, що має пріоритетне значення для держави, що є хибним очевидно.

Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод України шляхом забруднення та засмічення - це категорія, що характеризує групу однорідних адміністративних правопорушень. У свою чергу однорідність правопорушень, як це визнано теорією права, визначається однорідністю об'єкта посягання, тобто однорідністю суспільних відносин, що охороняються. Звідси випливає, що при визначенні об'єкта за даною категорією адміністративних правопорушень необхідно розглядати характер і специфіку відносин, на які вони посягають. Тому, виходячи з визначення поняття «забруднення морського середовища», об'єктом правопорушень в галузі забруднення морського середовища є шкода живим ресурсам та життю в морі, небезпека для здоров'я людини, утворення перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку.

Об'єктивна сторона складу правопорушення визначається теоретиками права як «зовнішні» ознаки, що характеризують правопорушення; «зовнішнє вираження протиправного діяння»; «зовнішній прояв самого протиправного вчинку»; «сукупність зовнішніх ознак, що характеризують певне правопорушення» [32, с. 226; 178, с. 267; 31, с. 363; 179, с. 491].

При цьому як у загальноправовій, так і в галузевій науковій літературі вчені, як правило, ототожнюють та не розрізняють поняття «об'єктивна

сторона правопорушення» та «об'єктивна сторона складу правопорушення». Однак, можна стверджувати, що об'єктивна сторона правопорушення є явищем реальної дійсності, яке розгортається, протікає у відповідний проміжок часу, в певному місці, з використанням знарядь і засобів вчинення правопорушення, є одним із елементів складного юридичного факту правопорушення. А об'єктивна сторона складу правопорушення – це теоретична конструкція, яка передбачена у диспозиції правової норми або закономірно впливає з інших ознак правопорушення, що у ній передбачені, та характеризує зовнішню сторону правопорушення. Тому будь-який склад правопорушення характеризується такими ознаками, як діяння, наслідок (наслідки), причинний зв'язок між діянням і наслідками, спосіб, час, місце, знаряддя, засоби, обстановка вчинення правопорушення. Об'єктивна сторона складу правопорушення не завжди характеризується сукупністю вищеперерахованих ознак. Обов'язковою ознакою об'єктивної сторони складу правопорушення є лише діяння, а інші ознаки залежать від того, чи передбачив їх законодавець у правовій нормі. Тобто, вони стають обов'язковими ознаками об'єктивної сторони складу правопорушення лише тоді, коли вони прямо передбачені законодавцем. Отже, об'єктивну сторону складу правопорушення утворює сукупність визначених у правовій нормі ознак, які характеризують акт зовнішньої поведінки правопорушника.

В юридичній літературі всі ознаки об'єктивної сторони складу правопорушення поділяються на обов'язкові (необхідні) та факультативні (необов'язкові, додаткові). До обов'язкових ознак належить діяння у формі дії або бездіяльності, а всі інші вищеперераховані ознаки – до факультативних ознак об'єктивної сторони складу злочину. Отже, єдиною обов'язковою ознакою об'єктивної сторони складу правопорушення є діяння. У законодавстві України підкреслюється, що правопорушення може бути вчинене як шляхом дії, так і шляхом бездіяльності, які традиційно об'єднуються у правову категорію «діяння» [10, с. 250-251].

До складу об'єктивної сторони в юридичній науці та практики правозастосування відносять характеристику дії (дію або бездіяльність), наслідки від цієї людської діяльності, причинний зв'язок між дією (бездіяльністю) і наслідками від цієї діяльності, а також місце, час та спосіб здійснення цього правопорушення. Відповідно до ст. 59-1 КУпАП «Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення», забруднення і засмічення територіальних і внутрішніх морських вод України може бути здійснено як в результаті активної діяльності, так і в результаті бездіяльності уповноваженої особи. Нами вже згадувались підстави щодо звільнення відповідних осіб від адміністративної відповідальності, проте необхідно, щоб існував прямий зв'язок між діями та результатами, що настали. Так, ВК України у ст. 110 передбачає звільнення від відповідальності за забруднення та засмічення внутрішніх морських вод та територіального моря, якщо вони виникли внаслідок дії непереборних сил природи чи воєнних дій. На сході України зараз ведуться воєні дії, але взяти їх як підставу звільнення від адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення внутрішніх морських вод та територіального моря, навряд можливе.

Для характеристики об'єктивної сторони порушення правил захисту і збереження внутрішніх морських вод та територіального моря від забруднення та засмічення є дуже важливим встановлення місця скоєння цих правопорушень. Частиною першою ст. 59-1 обмежує місце скоєння цих правопорушень територіальними і внутрішніми морськими водами України. А частиною другою статті 59-1 не розкривається зміст шкідливих скидів з суден. Останнє знаходить своє визначення у Конвенції МАРПОЛ 73/78. По-перше, п.2. ст.2 МАРПОЛ 73/78 визначає поняття «Шкідлива речовина», що означає будь-яку речовину, яка при попаданні в море здатна створити небезпеку для здоров'я людей, завдати шкоди живим ресурсам, морській флорі і фауні, погіршити умови відпочинку або перешкодити іншим видам правомірного використання моря, і включає будь-яку речовину, що підлягає

контролю відповідно до цієї Конвенції. По-друге, п. 3 п.п. а) ст. 2 МАРПОЛ розкриває поняття «скидання» стосовно шкідливих речовин або стоків, що містять такі речовини, що означає будь-яке скидання з судна, якими б причинами воно не викликалося, і включає будь-який витік, видалення, розлив, протікання, відкачку, виділення або спорожнювання. По-третє, пп б) п. 3 ст 2 МАРПРОЛ визначає, що «скидання» не включає: скидання в значенні, передбаченому Конвенцією по запобіганню забруднення моря викидами відходів та інших матеріалів, укладеною в Лондоні 13 листопада 1972 р. [53]; викиду шкідливих речовин, що відбувається безпосередньо внаслідок розвідки, розробки і пов'язаних з ними процесів обробки в морі мінеральних ресурсів морського дна; або скидання шкідливих речовин для проведення правомірних наукових досліджень з метою боротьби з забрудненням або контролю над ним.

Отже, МАРПОЛ 73/78, визначивши поняття скидання, вказує на перелік дій чи бездіяльності правопорушника, якими би причинами вони не викликалися (витік, видалення, розлив, протікання, відкачку, виділення або спорожнювання витік, видалення, розлив, протікання, відкачку, виділення або спорожнювання), в результаті яких може настати відповідальність за забруднення та засмічення морського простору та перелік виключень, у результаті яких здійснюється звільнення відповідальності за забруднення та засмічення морського простору - скидання в значенні, передбаченому Конвенцією по запобіганню забруднення моря викидами відходів та інших матеріалів, укладеною в Лондоні 13 листопада 1972 р. [53]; викиду шкідливих речовин, що відбувається безпосередньо внаслідок розвідки, розробки і пов'язаних з ними процесів обробки в морі мінеральних ресурсів морського дна; або скидання шкідливих речовин для проведення правомірних наукових досліджень з метою боротьби з забрудненням або контролю над ним.

2.2 Суб'єктивні елементи складів правопорушень у сфері забруднення та засмічення морського простору України

Однозначності підходів до розуміння категорії «суб'єкт складу правопорушення» у теорії права теж, як і відносно розуміння об'єкт правопорушення, не спостерігається. Так, Л. Каленіченко, Д. Слинко розуміють суб'єкта правопорушення як фізичної особи, що має належний обсяг деліктоздатності [38, с. 9-12]; С. Лисенков, А. Колодій, О. Тихомиров, В. Ковальський розуміють суб'єкта правопорушення як «особу, яка вчинила правопорушення» [178, с. 267]; або як «фізичну або юридичну особа, яка вчинила правопорушення», необхідною ознакою якої є її деліктоздатність [31, с. 364]; як «деліктоспроможну особу, яка вчинила правопорушення», нею може бути: а) індивідуальний суб'єкт – фізична особа, що є осудною та досягла певного віку; б) колективний суб'єкт – юридична особа, державний орган, громадська організація тощо, дії яких пов'язані з колективним винесенням рішення (Т. Тарахонич) [179, с. 489].

Тривалий час в юридичній науці існував підхід, що застосування заходів адміністративної відповідальності допускається лише до фізичних осіб – громадян, що виключало можливість застосування заходів відповідальності до юридичних осіб [187, с. 91]. В цілому такий підхід був прийнятним, але він виник за радянських часів, в умовах відсутності чи неналежності регулювання нормативних титулів права приватної власності, але в сучасних умовах вимагає перегляду підходів до розуміння суб'єкта правопорушення та створення механізмів притягнення до адміністративної відповідальності юридичних осіб, особливо щодо таких унікальних об'єктів як морський простір.

Однією із тенденцій нормативного закріплення змісту суб'єктного складу механізму адміністративної відповідальності в сучасних умовах є застосування професійних характеристик при здійсненні такої характеристики. В межах даного дослідження буде приділено особливу увагу

здійсненню характеристики суб'єктного складу адміністративних правопорушень у сфері охорони морського простору від забруднення в цілому, і зокрема, встановлення змісту суб'єктних правовідносин у сфері відповідальності за вчинення правопорушення, передбаченого ст. 59-1 КУпАП, а саме – за вчинення за «порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення».

Варто підкреслити, що в межах наявних теоретико-правових досліджень спостерігається домінування підходів, зміст яких полягає у доцільності застосування до суб'єктів забруднення морського простору форм кратної відповідальності, що корелюється із існуючими міжнародними правовими стандартами. Зокрема, одним із таких міжнародних стандартів є положення Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 р., якими закріплено обмежений характер відповідальності перевізника морським транспортом (п.п. 1, 2, 4 ст. 4) [88].

Але варто підкреслити, що такий підхід до відповідальності осіб у морському транспорті, є доцільним у разі коли перевезення здійснення одним перевізником. Тоді як процеси глобалізації створюють ситуації поєднання перевізників, що надають послуг як регулярним морським транспортом, так і чартерним морським транспортом. Зараз існує потреба у здійсненні перевезення на регулярних лініях суднами, що здатні водночас перевозити декілька тисяч (10 і більше) контейнерів. Тому один перевізник не в змозі самотійно забезпечити завантаження такого судна. Судновласники заздалегідь продають декільком перевізникам певні частини (відсіки) судна, призначені, наприклад, для перевезення контейнерів (слоти). Отже, сьогодні перевезення на одному судні здійснюють декілька перевізників, а самі перевізники перетворюються на договірних перевізників, тобто таких, які відповідають за договором морського перевезення вантажу перед відправником, але не займаються судноводінням і технічною

експлуатацією судна. Очевидно, що декілька таких перевізників несуть солідарну відповідальність за пунктами 3.1 і 4.1 Конвенції [170].

Варто підкреслити, що в межах публікацій зарубіжних вчених існує підхід про недоцільність застосування декількох видів відповідальності до перевізників морським простором за вчинення одного правопорушення, адже їх поєднання призводить до надмірного розміру санкцій, що часто призводить до латентності таких правопорушень [210, р. 236]. У справі про зіткнення американського танкеру «Оклахома» із допоміжним судном Берегової охорони США у травні 1979 р. було встановлено, що за засмічення морського простору мають бути притягнені до відповідальності обидві юридичні особи – і те судно, що є винним у забрудненні, та судно, що виконувало службові обов'язки із морської охорони узбережжя та територіального моря та внаслідок службової халатності допустили такий негативний вплив на довкілля [211, р. 18].

Питання встановлення суб'єктного складу відносин із заподіяння шкоди морському простору неодноразово було предметом обговорень на міжнародному світовому рівні, де висувалися тези про доцільність обмеження відповідальності судновласників, що вперше обговорювалось на конференції Асоціації міжнародного права, яка відбулася в Гамбурзі в 1885 р.. Але перші практичні кроки були здійснені лише після утворення Міжнародного морського комітету, що в 1898 р. зайнявся підготовкою проекту конвенції, покликаної уніфікувати ці правила... Цей проєкт знайшов своє подальше вираження в Конвенції про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 р., підписаній в Брюсселі 25.09.1924 р. представниками 19 держав. Відповідно до ч. 1 ст. 12 цієї Конвенції 1924р. сфера її застосування торкається лише держав, які домовляються. Критерій «приналежності» судна до будь-якої з цих держав має вирішальне значення для визначення сфери застосування цієї Конвенції, тому що, з одного боку, дозволяє надійно захищати інтереси судновласників, з іншого-дозволяє судновласникові з моменту реєстрації його судна, а

кредиторам - з моменту вступу у відносини з цим судновласником точно визначити режим обмеження відповідальності, що застосовується до цих відносин. Конвенція набрала чинності 02.06.1931 р. [197, с.92].

Не зважаючи на положення Конвенції про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 р. (а також морських агентів) правоохоронна практика в Україні йде в напрямку розширення кола суб'єктів відповідальності за забруднення морської території та простору України. Зокрема, відповідно до положень до ст. 62 КУпАП за «невиконання обов'язків по реєстрації в судових документах операцій з шкідливими речовинами і сумішами» [45].

У науково-практичних дослідженнях також спостерігається тенденції розширеного тлумачення кола осіб за вчинення адміністративних правопорушень у сфері морського простору. Зокрема, одним із таких напрямів реформування чинного адміністративно-деліктного законодавства є запровадження до можливого кола суб'єктів відповідальності за «невиконання передбачених чинном законодавством обов'язків з реєстрації в судових документах операцій з речовинами, шкідливими для здоров'я людей або для живих ресурсів моря, чи з сумішами, які містять такі речовини понад установлені норми, внесення капітаном або іншими особами командного складу судна чи іншого плаваючого засобу до судових документів неправильних записів про ці операції або незаконне відмовлення пред'явити такі документи відповідним посадовим особам» [101, с. 617] окремої категорії службових осіб – реєстраторів, компетенція яких регулюється спеціальним підзаконним актом – Правилами реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України, затвердженими Наказом Міністерства транспорту України № 205 від 10.04.2001р. [147], і на суднах покладається на судновласників і капітанів суден залежно від вини кожного, а на морських стаціонарних і плаваючих установках та на берегових спорудах – на власників цих установок і споруд та на осіб, відповідальних за технологічні операції. Отже, такий

нормативний підхід є базисом для формулювання висновків про розширене тлумачення кола суб'єктів адміністративної відповідальності за забруднення моря, до яких відносяться переважно службові особи суден, а також їх власники

Крім того відповідальність за вчинення адміністративних правопорушень у сфері забруднення моря покладається і на посадових осіб органів державної виконавчої влади, зокрема, органів контрольно-наглядового провадження. Так, наприклад, інспектор морської екологічної інспекції наклав штраф за забруднення причалів в порту «Октябрський» м. Миколаїв на капітана судна та на службову особу Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова у м. Миколаїв, оскільки буксир «Октябрський» належав на правах оренди зазначеному Університету. Пізніше, суд, погодившись з скаргою керівника цього учебного закладу, звільнив проректора від відповідальності. Але, це поодинокий випадок, коли суд врахував відсутність вини Орендаря судна [114].

На кожному судні повинна бути введена посада співробітника з охорони навколишнього середовища, який використовує діючі плани, керівництва та інструкції, призначені для запобігання інциденту із забрудненням на морі, відповідає за скидання харчових відходів і веде запис про кількість вивантаженого сміття, приблизну кількість скинутих відходів, часу і місця здійснення цих дій та робить запис до Книги запису сміття. Перед вивантаженням він слідкує, що екологічна політика, Конвенція МАРПОЛ 73/78 та інше діюче законодавство в цій сфері не порушуються. Він несе відповідальність за збір, маркування, обробку, зберігання і завантаження, вивантаження небезпечних відходів та контролює усю необхідну документацію для цього процесу, відповідає за визначення правильної класифікації конкретного відходу і того, як його потрібно обробляти для утилізації [75, с. 143].

Аналіз судової та адміністративної практики відносно визначення суб'єкта проступку за порушення не тільки статей КУпАП, а й інших правових актів, що встановлюють відповідальність за забруднення морського простору України, свідчать про те, що відповідальність покладається не тільки на службових осіб, як це сказано научно-практичному коментарі до ст. 59 (1) КУпАП за загальною редакцією С.В. Петкова [101]. Тут суб'єктом адміністративного проступку за порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення є спеціальний суб'єкт – тільки посадові особи. Тому слід законодавцю змінити свою точку зору відносно кола суб'єктів, що підлягають адміністративній відповідальності за порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення. На наш погляд, треба виключити з диспозиції норм КУпАП пряму вказівку на те, що за порушення вимог щодо охорони внутрішніх морських та територіальних вод України несуть відповідальність лише спеціальні суб'єкти – тільки посадові особи. Це пов'язано з тим, що спостерігається тенденція до поширення укладення договорів концесії портів та інших споруд, що підтримується на урядовому рівні, тобто на значну морську інфраструктуру, включаючи морські споруди, поширюється режим повного господарського відання, що є відмінним від форми державної власності.

Запровадження перегляду законодавчого змісту до встановлення розширеного розуміння кола суб'єктного складу адміністративних правопорушень у сфері забруднення морського простору, що вимагає внесення змін до адміністративно-деліктного законодавства, відповідає вимогам Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 18.03.2004 р. №1629-IV [127], оскільки в законодавчих актах ЄС та законодавствах окремих держав - учасників ЄС не має визначення статусу суб'єкта відповідальності за порушення законодавства, що регулює охорону морського простору, а вказується лише на відповідну відповідальність

конкретного порушника правил захисту морського простору тієї чи іншої країни.

Тобто, задля забезпечення ефективності виконання Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» є необхідним розширене тлумачення кола суб'єктів адміністративних правопорушень у сфері охорони морських вод України, відходу від пріоритетності застосування таких санкцій виключно до службових осіб органів державної влади.

З урахуванням зазначеного, вважаємо за необхідне визначити у змісті ст.59-1 КУпАП поширення її диспозиції на дії не лише посадових осіб, але і на дії інших суб'єктів як носіїв делегованих повноважень із охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення.

Отже, відповідно до правил, закріплених в ст. 1 Конвенції про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 р., право на обмеження відповідальності визнається за «власником морського судна». Однак ст. 10 цієї ж Конвенції 1924р. уточнює, що коли «судновласник, який не є власником судна, або основний фракувальник несе відповідальність за однією з підстав, названих у ст. 1 Конвенції 1924р., до нього також застосовується положення цієї Конвенції». Таке формулювання фактично сприяло поширенню дії Конвенції 1924р. не тільки на власників суден, а й на судновласників. У той же час, поняття судновласника (невласника) в ній не визначене, і тому коло осіб, яких воно охоплює, залежить лише від застосованого національного права [197, с. 92] З цією думкою слід погодитися, тому, можливо, при оновленні КУпАП замислитися відносно розширення кола суб'єктів правопорушень, особливо при порушенні законодавства щодо стану збереження прикордонних та інших вод України.

Суб'єктивна сторона складу правопорушення визначається як внутрішнє психологічне ставлення суб'єкта до вчиненого протиправного діяння та його наслідків (С. Лисенков, А. Колодій, О. Тихомиров,

В. Ковальський) [178, с. 267], ототожнення з виною (С.М. Олейников) [31, с. 364], сукупність ознак, які характеризують суб'єктивне ставлення особи до свого діяння та його наслідків (Т. Тарахонич) [179, с. 490].

Не можна погодитися з тим, що суб'єктивна сторона ототожнюється тільки з виною, оскільки вина є лише обов'язковою ознакою цього елемента складу правопорушення. Крім неї, ознаками суб'єктивної сторони складу правопорушення, як правило, називають мотив і мету, а іноді ще й емоційний стан суб'єкта. Існує підхід, що суб'єктивна сторона складу правопорушення – це психічна діяльність особи, яка охоплює її свідомість та емоційно-вольову сфери і відображає ставлення її свідомості та волі до діяння і наслідків [10, с. 252]. Однак при цьому такий підхід унеможлиблює запровадження механізму адміністративної відповідальності юридичних осіб, що має характеризувати охорону правовідносин у сфері морського простору.

Позаяк чинним законодавством встановлюється, що обов'язковою умовою відповідальності за вчинення того чи іншого правопорушення є вина. Законодавець в статтях 10, 11 КУпАП встановлює, що адміністративне правопорушення може бути вчинено навмисно або з необережності. На відміну від КК України, КУпАП визначає поняття умислу, коли особа, яка вчинила правопорушення 1) усвідомлювала протиправний характер своєї дії чи бездіяльності; 2) передбачала її шкідливі наслідки; 3) бажала їх або свідомо допускала настання цих наслідків (ст. 10 КУпАП). Адміністративне правопорушення визнається вчиненим з необережності, коли особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити (ст. 11 КУпАП).

Така форма умислу, як прямий умисел, що полягає в тому, що особа усвідомлювала суспільно небезпечний характер свого діяння (дії або бездіяльності), передбачала його суспільно небезпечні наслідки і бажала їх настання (ст. 24 КУпАП) виражається у волевиявленні особи, що скоїла

правопорушення. Головною ознакою особи, що скоїла правопорушення, у тому числі у галузі забруднення та засмічення морського простору України, є бажання настання суспільно небезпечних наслідків своєї дії чи бездіяльності. При непрямому умислі особа усвідомлювала суспільно небезпечний характер свого діяння (дії або бездіяльності), передбачала його суспільно небезпечні наслідки і хоча не бажала, але свідомо припускала їх настання. Тобто при непрямому умислі особа, що скоїла правопорушення, у тому числі у галузі забруднення та засмічення морського простору України - не бажає настання суспільно небезпечних наслідків.

Кримінально-правове законодавство не описує види необережності, як це зроблено у кримінальному законодавстві, де необережність поділяється на «кримінальну протиправну самовпевненість та кримінальну протиправну недбалість» (ст. 25 КК України) [65]. Проте виходячи з визначення необережності за КУпАП (ст. 11) [45] можна зробити визновок, що при необережності відсутнє бажання особи вчинити правопорушення, проте в силу інтелектуальних та розумових особливостей особа повинна була і могла передбачити настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності.

В науковій адміністративно-правовій літературі фрагментарно звертається увага на значення вини і її форм при вирішенні питань щодо визначення ступеня вини і її залежності для кваліфікації вчиненого правопорушення. Проте визнання форми вини при вчиненні адміністративних правопорушень, у тому числі при скоєнні порушень в галузі забруднення та засмічення морського простору України, мають суттєве значення, оскільки Конвенція МАРПОЛ 73/78 визначає відповідальність за забруднення та засмічення морських вод лише при наявності вини у суб'єктів правопорушення. Тому особи, які розглядають порушення норм КУпАП, які встановлюють відповідальність за порушення правил охорони територіальних і внутрішніх морських вод, повинні враховувати ступінь вини осіб, що скоїли правопорушення. Особливо це стосується ч. 3 ст. 59-1 КУпАП, яка передбачає повідомлення адміністрації найближчого порту

України про проведення, внаслідок крайньої необхідності, без належного на те дозволу скидання в море забруднюючих речовин. Тобто сам випадок скидання, відповідно до ст. 17 «Обставини, що виключають адміністративну відповідальність» КУпАП, є крайньою необхідністю, під якою ст. 18 КУпАП розуміє дію, яка покликана усунути прояви небезпеки, що загрожує державному або громадському порядку, власності, правам і свободам громадян, установленому порядку управління, якщо ця небезпека за даних обставин не могла бути усунута іншими засобами і якщо заподіяна шкода є менш значною, ніж відвернена шкода.

Власне адміністративна відповідальність може настати і за лише неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведене внаслідок крайньої необхідності у море шкідливих речовин з судна або іншого плавучого засобу, повітряного судна, платформи чи іншої штучно спорудженої у морі конструкції, а у випадках скидання з метою поховання, то відповідальність настання у разі неповідомлення також і органу, який видає дозволи та таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання (ч. 3 ст. 59-1 КУпАП). Отже, в таких випадках відповідальність повинна наступати за необережну вину.

Факультативними ознаками суб'єктивної сторони складу правопорушення, у тому числі у галузі забруднення та засмічення морського простору України, є мотив та мета скоєння правопорушення. Мотивом вчинення правопорушення є те внутрішнє спонукання вчинку людини, що визначає його зміст; метою вчинення правопорушення є уявлення про бажаний результат, якого прагне особа, що визначає спрямованість її діяння. [10, с. 253]. Ці два фактора - мотив та мета, у дійсності, значно впливають на вчинення правопорушення, вони первинні та з'являються до моменту вчинення делікту. Тоді як при наявності правопорушення, останнє кваліфікується як вчинене з умислом чи з необережністю, що не впливає на кваліфікацію діяння, але може вплинути на розмір адміністративного стягнення.

Аналіз статей КУпАП, що передбачають відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України, свідчить про те, що ступінь та форма вини має опосередкований вплив на встановлення змісту та виду відповідальності, її характеру. Таким чином, визначення форми вини, її ступеня, чи був наявний умисел, чи необережність, не має суттєвого впливу на характер і ступінь відповідальності, на відміну від кримінального провадження, де це є складовою процесу кваліфікації вчинення, та цивільного провадження, де це може визначати розмір майнової відповідальності особи.

Однак такий підхід до розуміння суб'єктивної сторони правопорушень у сфері охорони морського простору, що передбачає встановлення вини, мети та мотивів вчиненого є перешкодою до запровадження інституту адміністративної відповідальності юридичних осіб. Згідно із чинним законодавством України юридична особа є носієм окремим особистих немайнових благ, якими є честь, гідність, ділова репутація (ст. 201 ЦК України) [195]. Як зазначає Л.С. Хижня, запровадження інституту адміністративної відповідальності вимагає суттєвого переосмислення категорії «вини», та її розуміння крізь призму психічного ставлення особи до вчиненого діяння [192, с. 97-98].

Відповідальність за засмічення моря згідно із КУпАП для юридичних осіб не може бути застосована, але це не виключає інших механізмів її реалізації, зокрема, через юридичні конструкції, встановлені у Законі України «Про виключну (морську) економічну зону», де передбачено ряд правопорушень, санкції за вчинення яких допускаються до юридичних осіб. Такими правопорушення є незаконна промислова діяльність (ст. 22), порушення правил безпечної експлуатації споруд (ст. 23), незаконна експлуатація природних ресурсів (ст. 24), незаконне ведення морських наукових досліджень (ст. 25), забруднення морського середовища (ст. 26) [121].

Таким чином, зазначені норми є спробою запровадити механізми відповідальності юридичних осіб за порушення режиму використання морського простору [47, с. 457].

В цьому сенсі доцільним навести підхід, визначений у наукових дослідженнях Ю.О. Легези, яка обґрунтовує, що відповідність адміністративно-господарських санкцій, які можуть застосовуватися до юридичних осіб, в тому числі у сфері забруднення чи засмічення морського простору, таких ознак, як майновий характер обмежень, а також їх структурна побудова, що допускає застосування таких санкцій, як штраф, конфіскація засобів і знарядь, конфіскація незаконно добутих природних ресурсів, має бути покладена в основу аргументації гармонізації адміністративно-деліктного законодавства та запровадження інституту відповідальності юридичних осіб за діяння, які посягають на національну екологічну безпеку [73, с. 140-147]. Підхід І.О. Віхрової в цьому сенсі є більш радикальним. Вченою обґрунтовується недоцільність підміни механізму адміністративної відповідальності функціонуванням механізму адміністративно-господарських санкцій, що, на думку І.О. Віхрової, є штучною конструкцією. Аргументація вченої щодо недоцільності підміни таких категорій виходить як із підстав застосування адміністративно-господарських санкцій (якими є не господарський правочин, а є по суті адміністративний делікт), так і з процедури застосування таких обмежень, що пов'язується із діяльністю владних органів, а не суб'єктів господарювання [12, с. 152].

На практиці відбувається поєднання заходів адміністративної відповідальності із заходами, пов'язаними із здійсненням господарської діяльності суб'єктами правопорушень в цілому, і зокрема, у сфері захисту довкілля. Одним із прикладів такої відповідальності є втручання спору щодо визначення юрисдикції Державної екологічної інспекції України у питаннях скидання баластних вод в акваторію водних об'єктів (постанова

Касаційного адміністративного суду у складі Верховного Суду від 19 жовтня 2020 року у справі № 420/4129/19), де зазначається, що суб'єктом провадження є зазначений орган влади, а суб'єктом вчинення адміністративного делікту – є екіпаж судна, що допустив скид із судна баластних вод в акваторію з перевищенням гранично допустимих концентрацій [113].

Здійснений аналіз змісту статей КУпАП, що передбачає відповідальність за посягання на екологічну безпеку морів України дозволяє зробити висновок, що наявність вини, її форма не впливає на кваліфікацію адміністративного делікту, а відтак є факультативною ознакою досліджених складів правопорушень, що має бути підставою для створення нормативної підстави із застосування заходів адміністративної відповідальності до юридичних осіб.

В основу запровадження адміністративної відповідальності юридичних осіб має бути покладений концепт інституту відповідальності без вини за лише факт заподіяння майнової та/або моральної шкоди [194]. Ще одним із аргументів доцільності запровадження інституту адміністративної відповідальності юридичних осіб без вини за забруднення та засмічення морського простору є міркування Ю.О. Легези [73] про відповідальність володільця джерела підвищеної небезпеки, що корелюється із змістом нормативних положень ст. 1 Закону України «Про об'єкти підвищеної небезпеки» [154]. Відповідно до чинного законодавства України під об'єктом підвищеної небезпеки необхідно розуміти об'єкт, на якому використовуються, виготовляються, переробляються, зберігаються або транспортуються одна або кілька небезпечних речовин чи категорій речовин у кількості, що дорівнює або перевищує нормативно встановлені порогові маси, а також інші об'єкти як такі, що відповідно до закону є реальною загрозою виникнення надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру. Згідно із статтею 69 Закону України «Про охорону навколишнього

природного середовища» особи, які володіють джерелом підвищеної екологічної небезпеки, зобов'язані компенсувати заподіяну шкоду громадянам та юридичним особам, якщо не доведуть, що ця шкода виникла внаслідок стихійних природних явищ або навмисних дій потерпілих [157]. Такий підхід дозволяє говорити про відповідальність юридичних осіб, як володільців суден, які відносяться до категорії джерел підвищеної небезпеки як суб'єктів не лише цивільно-правової відповідальності, але і адміністративної відповідальності як перспективи розвитку національного законодавства.

Ідея адміністративної відповідальності юридичних осіб за вчинення правопорушень у сфері охорони довкілля підтримана у дослідженнях Д.М. Лук'янця, який зазначає, що вина юридичної особи: по-перше, не повинна мати психічних вольових характеристик; по-друге, реалізація правосуб'єктності юридичних осіб здійснюється виключно органи управління суб'єкта господарювання [80, с. 190].

Л.Є. Хижня пропонує запровадити інститут «об'єктивної вини», що повинна розумітися як вина юридичної особи, в основу визначення якої має покладитися фактор спрямованості інтересу [192, с. 145].

Таким чином, здійснення нормативного механізму адміністративної відповідальності юридичних осіб за забруднення та засмічення морського простору дозволить підвищити ефективність адміністративно-правової охорони довкілля. При цьому відповідальність юридичних осіб у сфері забруднення довкілля вимагає запровадження спеціального переліку адміністративних стягнень у формі: зупинення діяльності; зупинення дії спеціального дозволу на використання природних ресурсів, що вимагає доповнення частиною четвертою статті 24 у такій редакції:

«За вчинення адміністративних правопорушень до юридичних осіб у сфері охорони довкілля можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення:

- 1) штраф;

- 2) зупинення діяльності юридичної особи;
- 3) зупинення дії спеціального дозволу на використання природних ресурсів, виданого юридичній особі» (додаток Б).

Таким чином, є необхідним внести до Кодексу України про адміністративні правопорушення такі зміни: 1) викласти санкцію частини першої статті 59⁻¹. Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення у такій редакції: *«тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від тридцяти п'яти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сімдесяти до ста неоподаткованих мінімумів доходів громадян»*; 2) викласти санкцію частини другої статті 59⁻¹. Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення у такій редакції: *«тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сорока до сімдесяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян»*; 3) доповнити статтю 59⁻¹ положенням щодо встановлення відповідальності юридичних осіб у такій редакції: *«вчинення юридичною особою (суб'єктом господарювання) дій, передбачених частинами першою та другою, - тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від сімдесяти до двохсот неоподаткованих мінімумів доходів громадян та/або позбавлення спеціального дозволу на використання природних ресурсів»* (додаток Б).

Висновки до другого розділу

1. Встановлено, що до складових елементів складів адміністративного правопорушення у сфері забруднення та засмічення довкілля відноситься сукупність його чотирьох елементів: об'єктивних - об'єкту та об'єктивної сторони; суб'єктивних - суб'єкту та суб'єктивної сторони.

Встановлено неоднозначність тлумачення категорії «об'єкт правопорушення», що полягає у її розуміння як: норми права, суспільних відносин, правових благ (інтересів), людини, соціальних цінностей, соціальної безпеки тощо, при цьому найбільш прийнятною та такою, що є цінною з точки зору практики правозастосування є підхід до визначення об'єкта як сукупності правовідносин.

З'ясовано, що у загальноправовій, так і в галузевій науковій літературі вчені, як правило, ототожнюють та не розрізняють поняття «об'єктивна сторона правопорушення» та «об'єктивна сторона складу правопорушення». Підкреслено, що об'єктивна сторона правопорушення є явищем реальної дійсності, що відбувається у певний проміжок часу, тоді як об'єктивна сторона складу правопорушення має визнаватися як певна теоретична конструкція, яка передбачена у диспозиції правової норми або закономірно випливає з інших ознак правопорушення, що у ній передбачені, та характеризує зовнішню сторону правопорушення.

Визначено, що складовими об'єктивної сторони адміністративних правопорушень у сфері охорони довкілля є спосіб, місце, час, знаряддя та засоби їх вчинення. Встановлено, що способом вчинення адміністративного правопорушення у сфері забруднення та засмічення морського простору є вчинення активних дій (вчинення правопорушником власної діяльності); пасивних дій (тобто у формі бездіяльності, що виявляється у протиправному утриманні від вчинення певних правомірних дій).

Порушення вимог щодо охорони територіальних та внутрішніх морських вод України шляхом забруднення та засмічення є категорією, що характеризує групу однорідних адміністративних правопорушень, що визначається однорідністю об'єкта посягання.

Визначено, що об'єктом адміністративних правопорушень у сфері охорони морського простору є правовідносини, пов'язані із заподіянням шкоди живим ресурсам та життю в морі, створенням загрози небезпеки для здоров'я людини, утворенням перешкод для діяльності на морі, в тому числі

для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку.

Визначено, що для характеристики об'єктивної сторони порушення правил захисту і збереження внутрішніх морських вод та територіального моря від забруднення та засмічення важливим є встановлення місця вчинення таких правопорушень. Встановлено, що частиною першою ст. 59-1 обмежується місце вчинення такого правопорушення територіальними та внутрішніми морськими водами України.

Способом вчинення адміністративних правопорушень у сфері забруднення та засмічення морського простору є : скидання забруднюючих речовин шляхом їх витоку, видалення, розливу, протікання, відкачки, виділення або спорожнювання витік, видалення, розливу або спорожнювання); викиду шкідливих речовин, що відбувається безпосередньо внаслідок розвідки, розробки і пов'язаних з ними процесів обробки в морі мінеральних ресурсів морського дна; або скидання шкідливих речовин для проведення правомірних наукових досліджень з метою боротьби з забрудненням або контролю над ним.

Підкреслено, що адміністративна відповідальність за забруднення та засмічення морського простору настає і у разі неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведене внаслідок крайньої необхідності у морі шкідливих речовин з судна або іншого плавучого засобу, повітряного судна, платформи чи іншої штучно спорудженої у морі конструкції, а у випадках скидання з метою поховання, то відповідальність настання у разі неповідомлення також і органу, який видає дозволи та таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання.

2. Підтримано ідею про перегляд нормативних підходів щодо розуміння суб'єктивних елементів складів адміністративних правопорушень у сфері охорони довкілля в цілому, і зокрема, у сфері забруднення та засмічення морського простору.

З'ясовано, що адміністративна відповідальність може настати і за лише неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведене внаслідок крайньої необхідності у море шкідливих речовин з судна або іншого плавучого засобу, повітряного судна, платформи чи іншої штучно спорудженої у морі конструкції, а у випадках скидання з метою поховання, то відповідальність настання у разі неповідомлення також і органу, який видає дозволи та таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання (ч. 3 ст. 59-1 КУпАП), що означає відповідальність при наявності необережної форми вини.

Визначено, що факультативними ознаками суб'єктивної сторони складу правопорушення, у тому числі у галузі забруднення та засмічення морського простору України, є мотив та мета скоєння правопорушення. На підставі аналізу статей КУпАП, що передбачають відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України встановлено, що ступінь та форма вини має опосередкований вплив на кваліфікацію змісту та виду відповідальності, її характеру.

Обґрунтовано доцільність запровадження адміністративної відповідальності юридичних осіб у сфері забруднення та засмічення морського простору, що має базуватися на: по-перше, реалізації концепту інституту відповідальності без вини за лише факт заподіяння майнової та/або моральної шкоди; по-друге, використанні конструкції відповідальності володільця джерела підвищеної небезпеки, яким визнано судно чи морський корабель.

Зроблено висновок, що відповідальність юридичних осіб у сфері забруднення довкілля вимагає запровадження спеціального переліку адміністративних стягнень у формі: зупинення діяльності; зупинення дії спеціального дозволу на використання природних ресурсів, що дозволило сформулювати авторські пропозиції із доповнення змісту положень ст. 24 та ст. 59-1 КУпАП (додаток Б).

РОЗДІЛ 3

ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО ЗАБРУДНЕННЯ ТА ЗАСМІЧЕННЯ МОРСЬКОГО ПРОСТОРУ УКРАЇНИ

3.1 Суб'єкти провадження у справах про порушення норм про забруднення та засмічення морського простору України

Прийнята Концепція реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, схвалена Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31 травня 2017 р. № 616-р (надалі Концепція 2017 р.) була розроблена з метою створення ефективної державної системи запобігання екологічним правопорушенням і моніторингу стану навколишнього природного середовища, зниження тиску на бізнес-середовище, широке залучення громадськості до здійснення нагляду (контролю), утворення єдиного інтегрованого державного органу природоохоронного моніторингу та нагляду (контролю) [55].

Так, в Концепції 2017 р. визначена необхідність утворення єдиного інтегрованого державного органу природоохоронного моніторингу та нагляду (контролю) – Служби та необхідність розробити і затвердити положення цю Службу, Кабінету Міністрів України розробити та затвердити План заходів з реалізації цієї Концепції (наразі схвалений Постановою Верховної Ради України від 04.06.2015 р. №509-VIII [162]), ліквідувати Держекоінспекцію України та її територіальні органи, запровадити фінансові гарантії екологічної відповідальності (екологічне страхування, яке дозволяє усім постраждалим від забруднення навколишнього середовища отримати фінансове відшкодування, що є також стимулом в попередженні аварійного забруднення довкілля) [27] та виконати зобов'язання, передбачені Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та ЄС, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.

На разі зараз взятим за основу є проект Закону України про державний екологічний контроль № 3091 від 19.02.2020 р. [123], де було запропоновано об'єднати контролюючі функції ключових діючих на сьогодні державних органів у сфері охорони довкілля та його компонентів до одного органу державного екологічного контролю, що мав би діяти на центральному та регіональному рівнях. Проектом пропонується визначити правові та організаційні засади, основні принципи і порядок здійснення державного екологічного контролю, повноваження органів державного екологічного контролю, а також встановити відповідальність суб'єктів господарювання за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища та використання природних ресурсів [123].

Цей проект Закону України «Про державний екологічний контроль», може стати першим сучасним документом, в якому здійснена спроба законодавчо закріпити основні принципи здійснення державного контролю за дотриманням актів законодавства у сфері охорони довкілля в цілому, і зокрема, у сфері забезпечення безпеки використання природних ресурсів морського простору України як з боку органів влади, так і юридичних і фізичних осіб. Із ухваленням даного проекту Закону України очевидно вдасться систематизувати діяльність із здійснення контрольного-наглядового провадження у сфері охорони довкілля [215, с. 30].

Хоча Концепція 2017 р. та Закон України «Про Основні принципи(стратегії) державної екологічної політики України на період до 2030 року» від 28 лютого 2019 року № 2697-VIII, зокрема його перший розділ, присвячений встановленню проблем та поточного стану охорони довкілля, містять положення щодо необхідності реформування системи владних повноважень із реалізації публічно-управлінських функцій в цілому, і зокрема, у сфері забруднення та засмічення морського простору України.

З врахуванням змісту статусу суб'єкта провадження по справах про порушення норм про охорону морського середовища, слід зауважити, що

його місце у системи органів адміністративно-деліктного провадження окремо не визначається.

Це обумовлюється тим, що структура, на яку покладений обов'язок запобігати забрудненню та засміченню морського простору, долати негативні прояви такого шкідливого впливу на довкілля значною мірою регламентувалися міжнародним морським правом. Передусім мова йде про Конвенцію МАРПОЛ 73/78, положеннями якої визнано, що кожна держава має встановити національний механізму юридичної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору та утворити спеціальну систему запобігання негативним шкідливим впливам на морське середовище (ст. 4 МАРПОЛ 73/78). Однак при цьому Конвенція МАРПОЛ 73/78 визначає основні напрямки, форми та методи діяльності органу, на який національний законодавець має покласти обов'язки з боротьби за проявами порушень правил санітарно-епідеміологічного захисту узбережжя тієї чи іншої країни. Тому слід визнати, що органи та особи, на яких покладено завдання щодо запобігання адміністративно-деліктним правопорушенням правил санітарно-епідеміологічного захисту морського узбережжя в значній мірі регламентуються нормами міжнародного морського та міжнародного екологічного права, в першу чергу Конвенцією МАРПОЛ 73/78, де окрім матеріальних норм, розміщені рекомендації з процесуального оформлення порушень законодавства щодо охорони морського простору від забруднення та засмічення.

Глава 21 КУпАП України «Особи, які беруть участь у справах про адміністративні правопорушення» містить значний перелік суб'єктів адміністративно-деліктного провадження, а також учасників справи про адміністративні правопорушення та визначення їх статусу. При розгляді особливостей провадження по справах за забруднення та засмічення морського простору України, треба звернути увагу на роль та місце осіб, які задіяні у цьому провадженні. Особливе місце у провадженні про порушення

правил захисту морських просторів України займала Державна екологічна інспекція України.

Варто зазначати, що згідно із положеннями Постанови КМ України №102 від 21.02.2018 р. «Питання реалізації Концепції реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища» [103] було ліквідовано деякі територіальні органи морської екологічної інспекції та покладено виконання їх повноваження на новостворені міжрегіональні територіальні органи Державної екологічної інспекції України. У цьому переліку вже не згадується щодо існування морських екологічних інспекцій, але йде мова про екологічні інспекції різних округів, у тому числі про Державну екологічну інспекцію Кримсько-Чорноморського округу [133] (ліквідована постановою КМ України від 29 січня 2020 р. № 39 [151]).

Пізніше, Постановою КМ України від 14.08.2019 р. №750 «Деякі питання Державної природоохоронної служби України» [22] Державну екологічну інспекцію, її територіальні та міжрегіональні територіальні органи за переліком, згідно Додатку 1, у т.ч Кримсько-Чорноморського округу було ліквідовано, та утворено Державну природоохоронну службу України як центральний орган виконавчої влади, діяльність якого мала спрямовуватися та координуватися урядом через Міністра екології та природних ресурсів, що уповноважений забезпечувати реалізацію державної політики з проведення державного моніторингу навколишнього природного середовища та державного екологічного нагляду (контролю) за раціональним використанням, відтворенням та охороною природних ресурсів. Однак, на разі зазначена Державна природоохоронна служба України була вже через два місяці, 19.10.2019 р. ліквідована [120] та відновлена діяльність Державної екологічної інспекції України, її територіальних і міжрегіональних органів, у тому числі Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу, що однак через декілька місяців була ліквідована знову [151].

29 січня 2020 р. прийнята Постанова КМ України № 39 «Про ліквідацію територіального та міжрегіонального територіального органу Державної екологічної інспекції», якою ліквідуються як юридичні особи публічного права такі органи, як територіальний і міжрегіональний орган Державної екологічної інспекції України, яким були Державна Азовська морська екологічна інспекція та Державна екологічна інспекція Кримсько-Чорноморського округу. Проте Державна Азовська морська екологічна інспекція та Державна екологічна інспекція Кримсько-Чорноморського округу продовжували виконувати свої повноваження до передачі таких повноважень відповідним територіальним органам Державної екологічної інспекції [151, п. 1-2].

І, нарешті, згідно із Постановою Кабінету Міністрів України від 09.09.2020 № 802 «Про утворення міжрегіональних територіальних органів та ліквідацію територіальних органів Державної екологічної інспекції» [168] та відповідно до наказу Державної екологічної інспекції України від 22.12.2020 р. № 502 «Про питання діяльності Державної екологічної інспекції Південно-західного округу (Миколаївська та Одеська області)» територіальні органи Державної екологічної інспекції України - Державна екологічна інспекція у Миколаївській області та Державна екологічна інспекція в Одеській області з 23.12.2020 [161] припинили здійснення відповідних до Положення функцій і повноважень на території Миколаївської та Одеської області (ліквідовані).

Кроки з ліквідації екологічних інспекцій стали черговим етапом реформування державного управління в сфері охорони навколишнього середовища держави. Тимчасовий перерозподіл функцій територіальних органів Державної екологічної інспекції України спрямований на розбудову оновленої системи ефективного державного управління, що забезпечує надійне виконання екологічної функції сучасної української держави через здійснення контрольно-наглядових процедур в морських портах. Це також буде сприяти поступовому створенню відповідно до Концепції 2017 року

інтегрованої системи державного (державного) управління, що здатна реалізовувати реформи в галузі охорони навколишнього середовища, зокрема, щодо вдосконалення контрольних і наглядових процедур з питань охорони морського простору.

Подальше здійснення контрольних-наглядових функцій та повноважень на території Миколаївської та Одеської області віднесено до компетенції Державної екологічної інспекції Південно-Західного округу.

Впродовж понад двадцятирічного терміну функціонування Державної екологічної інспекції Південно-Західного округу (під різними назвами) накопичено значний досвід організації боротьби із забрудненням і засміченням та значну юридичну практику щодо встановлення та притягнення до відповідальності порушників нормативних актів в галузі охорони морського простору України. Під час існування цього органу була створена належна інфраструктура, яка відповідала сучасним потребам організації захисту морського простору Одеської та Миколаївської області та підготовлена значна кількість фахівців цієї справи.

Постановою Кабінету Міністрів України від 09.09.2020 № 802 «Про утворення міжрегіональних територіальних органів та ліквідацію територіальних органів Державної екологічної інспекції» територіальні органи Державної екологічної інспекції України в Одеській та Миколаївській області передали власні повноваження щодо виявлення випадків забруднення та засмічення берегів Чорного моря та повноваження щодо ведення адміністративного провадження з цих випадків міжрегіональним територіальним органам Державної екологічної інспекції - Державній екологічній інспекції Південно-Західного округу (здійснення функцій та повноважень на території Миколаївської та Одеської області). Постанова від 09.09.2020 № 802 підводить до необхідності створення в цьому міжрегіональному територіальному органі Держекоінспекції окремих підрозділів з захисту Чорного та Азовського морів від забруднення та засмічення морського простору України. Так, Наказом Державної екологічної

інспекції України №255 від 01.06.2021 р. було затверджене Положення про Державну екологічну інспекцію Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області) (нова редакція), в якому в п. 1 встановлюється, що повноваження інспекції поширюються на територію Одеської та Миколаївської областей, внутрішні морські води, територіальне море, виключну морську (економічну) зону України, континентальний шельф України та лимани [107].

Якщо раніше адміністративно-юридичні повноваження відносно боротьби з забрудненням і засміченням узбережжя нашої держави були сконцентровані в одному державному органі, то зараз повноваження учасників адміністративно-деліктного провадження з цієї категорії справ не визначені взагалі.

КУпАП України в розділі III у главі 17 «Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення» в ст. 242-1 «Центральний орган виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів» визначає, що уповноваженим органом розглядати справи щодо порушення правил охорони морського середовища, у тому числі вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод України від забруднення та засмічення, а також інших правопорушень щодо збереження морських вод України від забруднення та засмічення є органи охорони навколишнього природного середовища. Ця стаття була внесена до КУпАП відповідним Законом України від 04.05.1993 р.. Після цього вона змінювалась більше десяти разів. Тому в дійсний час органом, який уповноважений розглядати справи про адміністративні правопорушення в галузі охорони навколишнього природного середовища Чорного та Азовського морів є Державна екологічна інспекція України.

Відповідно до пункту 4 Положення про Державну екологічну інспекцію України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України

від 19.04.2017 № 275, Державна екологічна інспекція України, відповідно до покладених на неї завдань, здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням центральними органами виконавчої влади, місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами та організаціями незалежно від форми власності і господарювання, громадянами України, іноземцями та особами без громадянства, а також юридичними особами - нерезидентами вимог законодавства зокрема:

а) про екологічну та радіаційну безпеку;

в) про охорону, раціональне використання вод та відтворення водних ресурсів, зокрема щодо:

- використання, відтворення і охорони морського середовища і природних ресурсів внутрішніх морських вод, територіального моря, виключної (морської) економічної зони України та континентального шельфу України;

- дотримання вимог реєстрації в суднових документах операцій із шкідливими речовинами та сумішами [108].

Статею 20-2 Закону України «Про охорону навколишнього природного середовища» визначається компетенція Державної екологічної інспекції України, до якої належить, зокрема повноваження виконання відбору проб та інструментально-лабораторні вимірювання показників складу та властивостей викидів стаціонарних джерел забруднення вод ляльних, баластних (крім ізольованого баласту), зворотних, поверхневих, морських [157].

Відповідно до статті 44 ВК України водокористувачі зобов'язані: безперешкодно допускати на свої об'єкти державних інспекторів з охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів і надавати їм безоплатно необхідну інформацію.

Отже, після проведення багаторазових реорганізацій в Державній екологічній інспекції України на цей час створена система державних екологічних інспекцій, у тому числі Державна екологічна інспекція Південно-західного округу (Миколаївська та Одеська області), на яку покладені функції захисту морського простору України від забруднення та засмічення. Оскільки це є структурний орган в системі органів державної виконавчої влади, в якій він займає особливе місце у зв'язку з наданням йому повноважень щодо охорони морських вод України від забруднення та засмічення. Тому перш ніж визначити статус учасників провадження по цим категоріям справ, необхідно розглянути статус Державної екологічної інспекції Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області) та її повноваження відносно охорони морського простору України.

Звернемо особливу увагу на повноваження Державної екологічної інспекції Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області) (надалі - ДЕПЗО), діяльність якої комплексно спрямовується на захист морських вод України від забруднення та засмічення. Остання є міжрегіональним територіальним органом Державної екологічної інспекції України та їй підпорядковується.

Якщо повноваження колишньої Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу згідно з Наказом Державної екологічної інспекції України №132 від 28.04.2020 р. про затвердження Положення про Державну екологічну інспекцію Кримсько-Чорноморського округу (нова редакція) поширювалися на територію Автономної республіки Крим, Одеської, Миколаївської та Херсонської областей, міста Севастополя, внутрішні морські води, територіальне море, виключну морську економічну зону України, континентальний шельф України, то Наказ №255 від 01.06.2021 р. «Про затвердження Положення про Державну екологічну інспекцію Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області) (нова редакція), то повноваження Державної екологічної інспекції Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області) поширюються тільки на

територію Миколаївської та Одеської областей, внутрішні морські води, територіальне море, виключну морську (економічну) зону України, континентальний шельф України, лимани [107].

Тобто повноваження ДЕПЗО поширюються на внутрішні морські води, територіальне море, виключну морську (економічну) зону України, континентальний шельф України, лимани тільки у межах Миколаївської та Одеської області.

ДЕПЗО серед інших повноважень здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства про охорону, раціональне використання вод та відтворення водних ресурсів щодо наявності та додержання умов дозволів, установлених нормативів гранично допустимого скидання забруднюючих речовин, лімітів забору і використання води та скидання забруднюючих речовин; наявності плану локалізації та ліквідації розливів забруднюючих речовин; здійснення водокористувачами заходів із запобігання забрудненню водних об'єктів стічними (дощовими, сніговими) водами, що відводяться з їх території; здійснення погоджених у встановленому порядку технологічних, лісомеліоративних, гідротехнічних та інших заходів щодо охорони вод від вичерпання, поліпшення їх стану, а також припинення скидання забруднених зворотних вод (стічні, шахтні, кар'єрні, дренажні води), здійснення заходів, пов'язаних із запобіганням шкідливій дії води і ліквідацією її наслідків; дотримання регламентів скидання промислових забруднених стічних чи шахтних, кар'єрних, рудникових вод з накопичувачів, норм і правил експлуатації технологічних водойм та інші повноваження в галузі охорони вод від забруднення та засмічення (п. 2.3. розділу II Наказу Державної екологічної інспекції України №255 від 01.06.2021р.) [107].

ДЕПЗО (Миколаївська та Одеська області) проводить також перевірки (у тому числі документальні) із застосуванням інструментально-лабораторного контролю за станом морських вод України, складає відповідно до законодавства акти за результатами здійснення державного

нагляду (контролю) за додержанням вимог законодавства з питань, що належать до її компетенції, надає обов'язкові до виконання приписи щодо усунення виявлених порушень вимог законодавства з охорони морського простору України та здійснює контроль за їх виконанням, здійснює лабораторні вимірювання (випробування).

Серед інших повноважень, ДЕПЗО (Миколаївська та Одеська області) вносить у встановленому порядку Голові Держекоінспекції України пропозиції щодо: видачі, зупинення дії чи анулювання у встановленому законодавством порядку дозволів, ліцензій, сертифікатів, висновків, рішень, лімітів, квот, погоджень, свідоцтв на спеціальне використання природних ресурсів, викиди і скиди забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище, поводження з небезпечними хімічними речовинами, транскордонного переміщення об'єктів рослинного та тваринного світу (у тому числі водних біоресурсів), а також щодо встановлення нормативів допустимих рівнів шкідливого впливу на стан навколишнього природного середовища (п. 15 розділу II Наказу Державної екологічної інспекції України №255 від 01.06.2021р.) [107]). ДЕПЗО (Миколаївська та Одеська області) також здійснює відбір проб та інструментально-лабораторне вимірювання показників складу та властивостей викидів стаціонарних джерел забруднення вод ляльних, баластних, зворотних, поверхневих, морських, вимагає затримання в установленому законодавством порядку будь-яких суден, кораблів та інших плавучих об'єктів, що перебувають у внутрішніх морських водах і територіальному морі та виключній (морській) економічній зоні України, незалежно від форм власності і господарювання для з'ясування обставин і причин скидання або втрат речовин, шкідливих для водних об'єктів та водних біоресурсів, здійснює перевірки правильності реєстрації у суднових документах операцій з цими речовинами, розраховує розмір шкоди, збитків і втрат, заподіяних внаслідок порушення законодавства з питань, що належать до її компетенції; складає протоколи про адміністративні правопорушення та розглядає справи про адміністративні правопорушення

щодо порушення законодавства з охорони морського середовища України, накладає адміністративні стягнення у випадках, передбачених законом (п. 9, 17 ч.2 Розділу III Наказу Державної екологічної інспекції України №255 від 01.06.2021р.) [107].

Відповідно до Постанови КМ України від 3 липня 1995 р. № 484 «Про затвердження такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України» Державна екологічна інспекція Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області) також розраховує розмір збитків в результаті інциденту у морському середовищі (пункт 2) [148].

Щодо особливостей порядку складання та змісту протоколів з забруднення морського простору України, звернемося у подальшому більш детально. Визначимо зараз тільки повноваження відповідних осіб ДЕПЗО.

Повноваження посадових осіб ДЕПЗО обмежуються відповідною територією. Це перша особливість адміністративно-деліктних повноважень як ДЕПЗО в цілому, так і її представників. В той же час, інспектори ДЕПЗО мають повноваження, які значно перевищують адміністративно-примусові повноваження інспекторської служби інших підрозділів, що створюються для інспектування виконання вимог в інших галузях державної діяльності, тому слід звернути увагу на таке повноваження інспектора ДЕПЗО, як відбір проб води у місці забруднення.

Відбір проб води у місці забруднення здійснюється державними інспекторами ДЕПЗ у присутності уповноважених представників адміністрації морського порту. Але для здійснення цієї операції, необхідні дві обставини: по-перше, отримання інформації про забруднення, по-друге, виконання особливої процедури щодо фіксації цього забруднення. Як свідчить практика, а також проведене нами опитування, значна частина інформації, що поступає до них про забруднення надходить від осіб, які не належать до структури ДЕПЗ або від медіа. Тому виникає питання, як ДЕПЗ

повинна реагувати на повідомлення осіб, які не належать до їх структури. У будь-якому випадку перевірка інформації, що надійшла ззовні, не завадить.

Звернення фізичної особи належить до невичерпних конституційних прав людини і громадянина (ст. 40 Конституції України) [54] та знаходить більш детальну правову регламентацію в межах Закону України «Про звернення громадян» від 2 жовтня 1996 року № 393/96-ВР [149]; Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 5 квітня 2007 року № 877-V, де звернення фізичної особи є підставою для здійснення ДЕПЗО позапланового заходу державного нагляду (контролю) у формі перевірки (абз. 5 ч. 1 ст. 6) [155]; Закону України «Про доступ до публічної інформації», де регулюються питання забезпечення прозорості доступу до відомостей про стан використання природних ресурсів, в цілому, і зокрема, ресурсів моря [125]; Закону України «Про адміністративну процедуру», де встановлюється функціональне спрямування здійснення інформаційних проваджень адміністративними органами [119].

Окрім того у частині реалізації прав щодо запобігання корупційним проявам у сфері засмічення та забруднення моря необхідно говорити про використання такої категорії, як «заявник», тобто особа з особливим статусом, дії якої спрямовуються на виявлення фактів неправомірного використання службового становища. Так, І. П. Коваленко [42] здійснила характеристику процесуального статусу заявника як суб'єкта кримінально-процесуальних відносин, що здійснено на підставі аналізу положень п. 25 ст. 3, ст. 60 КПК України [67], зокрема.

Функції інформаційного повідомлення про факт чи ймовірність забруднення чи засмічення морського простору, що виконуються заявниками мають важливе значення в світлі забезпечення ефективності запобігання корупційним проявам у таких правовідносинах, що актуалізує питання встановлення його правового статусу як учасника адміністративно-

деліктного провадження, що може бути реалізовано шляхом внесення змін до розділу 21 КУпАП (додаток Б).

Враховуючи, що забруднення та засмічення морського простору України наносить велику шкоду морським водам, вважаємо, що й адміністративно-деліктне законодавство, спираючись на Закон України «Про внесення змін до Закону України "Про запобігання корупції" щодо викривачів корупції», повинно до кола осіб, які беруть участь в провадженні в справі про адміністративні правопорушення, включити статус «викривача», оскільки викриваються в значній частині не тільки порушення екологічних норм, а й інших адміністративно-правових порушень як посадовими особами, так й окремими громадянами.

Продовжуючи аналіз адміністративно-юрисдикційних повноважень інспекторів ДЕПЗО (Миколаївська та Одеська області), слід також відзначити особливість фіксації такої її важливої функції, як відбір проб забруднених вод. Чинні нормативні акти, які регулюють проведення цієї процедури інспектором, вимагають, щоб він здійснював її з обов'язковою участю уповноваженого представника морського транспорту, тобто у колі понять, при здійсненні цього забору проб, повинен бути в обов'язковому порядку понятій – працівник морського транспорту, який повинен мати визначені у відповідному документі повноваження на ці дії.

На підставі здійсненого забору проб, сектор інструментального лабораторного вимірювання, відповідно до нормативів, що вказані в Постанові КМ України від 29 лютого 1996 р. № 269 «Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення» [116], здійснює вимірювання забруднення. Тобто для продовження справи про застосування адміністративних санкцій за забруднення морського середовища, потрібен ще і висновок сектору інструментального лабораторного вимірювання.

З моменту отримання лабораторного вимірювання на виконання ст. 251 КУпАП, яка передбачає збір доказів, встановлюється джерело забруднення,

причинно-наслідковий зв'язок між подією скидання і подією виявлення забруднення, Інспектори заходять на борт судна, проводять заходи відбору відповідної інформації, фіксується місце, де відбувався скид на судні.

Про результати відповідного дослідження, ДЕПЗО письмово попереджує своїм Повідомленням про результати дослідження у справах про адміністративне правопорушення, капітана судна, його агента та Начальника порту, де безпосередньо сталося забруднення за фактом порушення ст. 102 ВК України «Охорона внутрішніх морських вод та територіального моря» (те, що виявляє ДЕПЗО (Миколаївська та Одеська області) та ст. 59-1 КУпАП «Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення».

КУпАП про цей вид процесуального документу – Повідомлення про результати відповідного дослідження у справах про адміністративне правопорушення, не згадує. Тому й у науковій літературі про його процесуальну значимість не згадується, а його наслідки ніколи не досліджувались, водночас ст. 102 Водного кодексу України визначає про необхідність цього документу у провадженні по справах щодо забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод. В Повідомленні щодо попередження ДЕПЗО відповідної особи, оповіщається правопорушника або осіб, від яких залежить стан моря, щодо подальших процесуальних дій екологічної інспекції відносно встановлення фактичних обставин здійснення адміністративного правопорушення (капітану порту, капітана корабля тощо).

Ще раз відзначимо, що в адміністративно-деліктному законодавстві, особливо в тієї його частині, яка регулює порядок притягнення особи до адміністративної відповідальності, про такий документ – Лист-повідомлення, де Державна екологічна інспекція попереджує відповідну особу про подальші процесуальні дії, не згадується. Такого документу, який повідомляв би учасників провадження щодо проведення інших процесуальних дій та

запобіжних заходів відносно правопорушника згідно із чинним законодавством не зазначається.

В ході адміністративно-деліктного провадження у справах про забруднення чи засмічення морського простору мають вживатися заходи із збору інформації, серед яких виділяються дії із: отримання відомостей про масові явища та процеси, опитування членів екіпажу судна, огляду суднового природоохоронного обладнання судна щодо наявності слідів підтікань забруднюючих речовин, з'ясування фактів скидів з судна тощо (додаток Г).

Ще одним учасником провадження з адміністративних справ щодо забруднення морського простору України є представник судновласника (агент судна, морський агент), під яким розуміють суб'єкта підприємницької діяльності, представника агентської організації, який згідно з договором морського агентування за винагороду надає послуги капітану судна щодо виконання обов'язків, пов'язаних з перетинанням державного кордону (п. 15 ст. 1 Закону України «Про прикордонний контроль» від 5 листопада 2009 року) [163]. Варто зазначити, що згідно із положеннями КУпАП не регламентується специфіка статусу морського агента, що ускладнює встановлення змісту його прав та обов'язків при здійсненні адміністративно-деліктного провадження у справах про забруднення та засмічення моря.

Одним із доказів щодо порушення судном правил охорони територіальних та внутрішніх морських вод України є висновок інструментально-лабораторного контролю ДЕПЗО, відповідно до Протоколу вимірювань проб води. Тобто відділ інструментально-лабораторного контролю виконує функцію підрозділу ДЕПЗО, висновок якого розглядається як основний доказ у адміністративному провадженні. Це вперше було зазначено в Законі України «Про екологічну експертизу» від 9 лютого 1995 року № 45/95-ВР, який наразі втратив чинність [126]. Подібне положення було у подальшому закріплене у Законі України «Про оцінку впливу на довкілля» від 23 травня 2017 року № 2059-VIII [159], який встановлює правові та організаційні засади оцінки впливу на довкілля,

спрямованої на запобігання шкоді довкіллю, забезпечення екологічної безпеки, охорони довкілля, раціонального використання і відтворення природних ресурсів, у процесі прийняття рішень про провадження господарської діяльності, яка може мати значний вплив на довкілля, з урахуванням державних, громадських та приватних інтересів.

У ст. 10 Закону України «Про оцінку впливу на довкілля» визначено, що «з метою здійснення своїх повноважень, «...» уповноважений центральний орган та уповноважений територіальний орган можуть утворювати експертні комісії з оцінки впливу на довкілля, члени яких призначаються строком на три роки. Уповноважений центральний орган веде реєстр експертів, з числа яких можуть призначатися члени експертної комісії з оцінки впливу на довкілля. Положення про експертну комісію з оцінки впливу на довкілля, кваліфікаційні вимоги до експертів та порядок ведення реєстру експертів з оцінки впливу на довкілля затверджуються уповноваженим центральним органом...» [159]. Однак, ці експертні комісії й досі не створені. Крім того не розроблено Положення про експертну комісію з оцінки впливу на довкілля, в якому би формувалися завдання та повноваження цих експертних комісій. Тому зараз не можна казати щодо ролі членів експертної комісії в провадженні по справах з забруднення та засмічення морського простору України та щодо оцінки впливу на довкілля та у визначенні стану забруднення та засмічення морських вод нашої держави.

Як вже згадувалось раніше, при розгляді обов'язків відповідних осіб морегосподарського комплексу для виконання цілої низки технічних дій для попередження скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, треба керуватися Інструкцією про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, затвердженою наказом Міністерства інфраструктури України від 05.12.2016 № 433 [37]. Як сказано в цій Інструкції, перевірку пломбування запірних пристроїв проводить

уповноважена особа служби капітанів морських портів під час контрольного огляду судна відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 23 березня 2004 року за № 353/8952 [145].

При цьому уповноважена особа служби капітанів порту перевіряє: наявність на судні переліку запірних пристроїв, що підлягають пломбуванню, документально закріпленого відповідно до вимог держави прапора; наявність запису в судновому журналі або іншому судновому документі про опломбування запірних пристроїв; фактичне опломбування запірних пристроїв у закритому положенні та його надійність. Якщо під час перевірки виявлено недоліки у пломбуванні запірних пристроїв, уповноважена особа служби капітанів порту повинна звернутись до капітана судна або особи, що його заміщує, з вимогою негайно виправити виявлені недоліки, після чого повторно перевірити пломбування запірних пристроїв. У разі, якщо недоліки не виправлені з будь-якої причини, уповноважена особа служби капітанів порту має повідомити про зазначені недоліки у пломбуванні запірних пристроїв центральний орган виконавчої влади, який реалізує державну політику, зокрема, у сфері безпеки на морському та річковому транспорті відповідно до Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 (розділ III) [130].

Розглядаючи коло осіб, які беруть участь в провадженні в справі про забруднення морського простору України, треба звернути увагу на ще одну групу осіб – перекладачів. Вони повинні володіти не просто англійською мовою, а й спеціальними юридичними термінами на цій мові. ДЕПЗО був розроблений Додаток до Протоколу про адміністративні правопорушення, де перекладений на англійську мову текст ст. 268 КУпАП та ст. 63 Конституції України.

Проте проблемою діючої ДЕПЗО є відсутність у її штатному розкладі окремої посади перекладача навіть як штатної одиниці інспекції. Тому й був розроблений Додаток до Протоколу про адміністративне правопорушення з перекладом на англійську мову ст. 268 КУпАП «Права особи, яка притягається до адміністративної відповідальності» та ст. 63 Конституції України. При складанні Протоколу про адміністративне правопорушення та відповідної Постанови про адміністративне правопорушення, ДЕПЗО передає інформацію капітану судна через морського агента, який сприяє в перекладанні на англійську мову сутності правопорушення. На ДЕПЗО покладається основна відповідальність за охорону не тільки екологічного стану України взагалі, а й екологічного стану морського узбережжя України.

Отже, специфікою провадження по справах щодо забруднення та засмічення морського простору України є участь перекладача. Як свідчить практика, перекладач дуже рідко є учасником провадження по справах про адміністративне правопорушення, однак, присутність перекладача по справах щодо порушення правил охорони морського простору України у результаті забруднення та засмічення має обов'язковий характер, оскільки суб'єктами забруднення, як правило, виступають іноземні суб'єкти: або у якості судовласників, або у якості фрахтувальників суден, або у якості судових агентів тощо.

Щодо необхідності участі перекладача у провадженні у справах про адміністративні правопорушення в галузі забруднення та засмічення морського простору України неодноразово згадувалось як вищими судовими органами, так і в керівних документах Державної екологічної інспекції України. Тому особа перекладача у справах щодо забруднення та засмічення морських вод України має бути визначена як імперативна посада у складі ДЕПЗО задля забезпечення ефективності провадження у досліджуваних категорії справ. Статею 274 КУпАП визначається, що перекладач призначається органом (посадовою особою), в провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення. Перекладач зобов'язаний

з'явитися на виклик органу (посадової особи) та зробити повно й точно доручений йому переклад.

Перекладач – це особа, що володіє мовою, якою проводиться провадження у справі про адміністративне правопорушення та мовою особи, яка не володіє мовою такого провадження, що залучається уповноваженим органом (посадовою особою), в провадженні якого знаходиться справа про адміністративне правопорушення, для здійснення перекладу. Перекладач зобов'язаний з'явитись на виклик органу (посадової особи), що розглядає справу про адміністративне правопорушення; повно й точно здійснити доручений йому переклад. Перекладач має право на відшкодування витрат, пов'язаних з явкою за викликом для участі у провадженні у справі. Та на винагороду для виконання дорученої роботи, якщо вона не належить до кола його службових обов'язків. Перекладач несе адміністративну відповідальність за ч. 2 ст. 185-3 КУАП (злісне ухилення від явки в суд); ст. 185-4 КУпАП (за злісне ухилення від явки до органів досудового слідства чи дізнання) [46, с. 208]. Регулювання методики обчислення заподіяних негативних збитків, заподіяних внаслідок забруднення чи засмічення моря є Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плаваючих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, затверджене наказом Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 16.01.2021 № 16 [138], де однак не визначено специфіку складання процесуальних документів на іноземній мові.

В журналі поводження з баластними водами (Balast water reporting form) інспектором ДЕПЗО фіксується відбір проб з баластної системи судна і знов доставляється до лабораторії на дослідження ступеня забруднення води. У разі встановлення перевищення нормативів гранично-допустимих концентрацій шкідливих речовин (ГДК) протягом 24 часів складається протокол про адміністративне правопорушення на капітана корабля. Дуже

рідко - на старшого помічника капітана, якщо згідно посадових інструкцій скид здійснився з вини останнього.

Справа про адміністративне правопорушення органами Держекоінспекції України розглядається в п'ятнадцятиденний термін з дня одержання органом (посадовою особою), правомочним розглядати справу, протоколу про адміністративне правопорушення та інших матеріалів справи (стаття 277 КУпАП), згідно п. 3.2. Наказу Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 05.07.2004 № 264 «Про затвердження Інструкції з оформлення органами Державної екологічної інспекції України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення» [129].

Інспектор ДЕПЗО при розгляді справи про адміністративні правопорушення за забруднення морського простору України зобов'язаний з'ясувати: чи було вчинено адміністративне правопорушення; чи винна дана особа у його вчиненні; чи підлягає вона адміністративній відповідальності; чи є обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність; чи заподіяно майнову шкоду, а також з'ясувати інші обставини, що мають значення для правильного вирішення справи [129].

В процесі розгляду справи про адміністративні правопорушення, на місці вчинення правопорушення йде фіксація правопорушення за допомогою Протоколу про адміністративне правопорушення, а за місцем вчинення правопорушення (конкретна адміністративно-територіальна одиниця – місцезнаходження ДЕПЗО) йде розгляд справи про адміністративне правопорушення.

Для участі у розгляді справи капітану судна треба покинути борт судна, пройти прикордонний контроль та з'явитися у ДЕПЗО. На даному етапі розгляду справи йому роз'яснюються його права, капітан судна надає свої пояснення, зауваження, клопотання. Результатом розгляду справи є постанова або про накладення адміністративного стягнення, або про закриття справи у зв'язку із відсутністю вини.

На практиці принциповим є складання протоколу про адміністративне правопорушення та відповідної постанови до нього одним і тим же інспектором, так як є випадки, коли ДЕПЗО відмовляли у позові у суді у зв'язку з тим, що протокол про адміністративне правопорушення складався одним інспектором, а відповідна постанова – іншим інспектором, тобто різними особами. Це мотивується тим, що інспектор не може скласти відповідну постанову щодо адміністративного правопорушення, якщо він не був на місці вчинення правопорушення і, відповідно не складав протокол про адміністративне правопорушення.

Винесення постанови про застосування санкцій до правопорушника правил екологічного стану морських вод України є важливою стадією провадження за цими категоріями справ, оскільки від об'єктивної аргументації висновків адміністративних правопорушень в галузі забруднення та засмічення морського простору України, залежать не тільки авторитет самого правозастосовного органу, а й авторитет нашої країни, так як постанова в значній мірі виноситься щодо притягнення до відповідальності іноземних громадян.

До проблем застосування заходів адміністративної відповідальності у сфері забруднення морського простору в Україні є недостатня суворість санкцій, що передбачаються актами національного законодавства, попри наявність міжнародних вимог щодо необхідності їх достатнього рівня обмежувального впливу на особу-правопорушника (МАРПОЛ 73/78) [87].

Порівнюючи санкції, які передбачені законодавством розвинених країн з тими санкціями, що передбачені в КУпАП за забруднення та засмічення морського середовища, можна зробити висновок про те, що законодавець України, при встановленні покарання за правопорушення в галузі забруднення та засмічення морського простору України не в повній мірі оцінив ті збитки, які завдаються правопорушеннями, які ми охопили поняттям «адміністративні правопорушення в галузі забруднення та засмічення морського простору України». Тому на прикладі підходу

законодавця та практики до оцінки цих правопорушень наведемо зміст статті в журналі «Робітник моря» №9 від 31.10.2019 р. «За скид льяльних вод передбачений в'язничний строк та великі штрафи», де розповідається, що Компаніям FGL Moon Marshall Limited і Unix Line Pte Ltd., а також моряку з танкера Zao Galaxy Гілберту Справи Крус пред'явлено звинувачення в скоєнні злочинів, пов'язаних з несанкціонованим скиданням з судна забруднених нафтою льяльних вод. У повідомленні, опублікованому Департаментом юстиції США, стверджується, що танкер Zao Galaxy належить компанії FGL Moon Marshall Limited. Порушення були виявлені інспекторами Береговий охорони США, які піднялися на борт для проведення планової перевірки. Розслідування показало, що бортовий журнал нафтових операцій був сфальсифікований, а виявлені на борту судна відеозаписи підтверджували скиди маслянистих відходів за борт. За даними прокурора, несанкціоновані скиди вироблялися як мінімум 4 рази, і один з них - коли Zao Galaxy знаходилося приблизно в трьох милях на захід від мосту Золоті Ворота. Громадянин Філіппін, 37-річний Гілберт Справи Крус був другим механіком Zao Galaxy і був найнятим працівником компаній FGL Moon Marshall і Unix, підкреслюють в офісі прокурора. Крім того на судні він відповідав за ведення судового журналу нафтових операцій, а також за експлуатацію системи, використовуваної для очищення і скидання стоків. В ході розслідування слідчі отримали відео-свідectва того, що підлеглі Справи Круса встановили на судні спеціальне обладнання, яке дозволяло обійти систему управління відходами та безконтрольно скидати їх в море. Таким чином, йдеться в повідомленні прокуратури, компанії FGL Moon Marshall Limited, Unix Line Pte Ltd і громадянин Філіппін Гілберт Справи Крус звинувачується в порушенні законодавства. Моряку також загрожує відповідальність за підробку документів та спробу переконати членів екіпажу приховати інформацію від слідчих. Максимальне покарання за вчинення таких протиправних дій - 31 рік тюремного ув'язнення і 750 тисяч доларів

штрафу. Для компаній передбачено покарання у вигляді штрафу в розмірі 1,5 мільйона доларів [30, с. 5-7].

Оскільки вирішення екологічних проблем вимагатимуть значних ресурсів (людських, матеріально-технічних) понесені витрати повинні компенсуватися встановленням високих штрафів, а також невідворотністю настання відповідальності. Останнє можна досягти шляхом підвищення якості доведення адміністративних і кримінально-правових порушень, підвищення кваліфікації співробітників, які протидіють вчиненню порушень в даній сфері [99, с. 113-118].

В Україні відповідальність за забруднення та засмічення територіальних і внутрішніх морських вод внаслідок скидів із суден, здійснених без дозволу спеціально уповноважених на те державних органів або з порушенням встановлених правил, згідно ст. 59-1 КУпАП, тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб від тридцяти п'яти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Одже, встановлений законодавцем штраф за забруднення і засмічення територіальних і внутрішніх морських вод внаслідок скидів із суден в розмірі від 595 грн. до 1190 грн., явно не відповідає об'єктивній оцінці можливого збитку державі і суспільству в цілому при таких правопорушеннях. Навіть якщо звернутися до кримінального законодавства, де згідно ст. 243 КК України «Забруднення моря в межах внутрішніх морських чи територіальних вод України або в межах вод виключної (морської) економічної зони України матеріалами чи речовинами, шкідливими для життя чи здоров'я людей, або відходами внаслідок порушення спеціальних правил, якщо це створило небезпеку для життя чи здоров'я людей або живих ресурсів моря чи могло перешкодити законним видам використання моря, а також незаконне скидання чи поховання в межах внутрішніх морських чи територіальних вод України або у відкритому морі зазначених матеріалів, речовин і відходів - караються штрафом від трьохсот до восьмисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або обмеженням волі на строк до трьох років, або позбавленням

волі на той самий строк, з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого.», відповідальність у розмірі від трьохсот до восьмисот неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (а це від 5100 грн. та 13600 грн.) або обмеженням волі на строк до трьох років (вже без сплати штрафу), або позбавленням волі на той самий строк, з позбавленням права обіймати певні посади чи займатися певною діяльністю на строк до трьох років або без такого (також вже без покладання сплати штрафу), нажаль, об'єктивно не відповідає можливим збиткам, що можуть бути спричинені у результаті забруднення та засмічення морського простору нашої держави.

Державна екологічна інспекція України для того, щоб не допустити забруднень моря контролювала також відбір проб з баластної системи судна. Проте вже Постановою КМ України від 27 березня 2019 р. № 367 «Деякі питання дерегуляції господарської діяльності» та п.п.3 п.2. Змін, що вносяться до постанов Кабінету Міністрів України, затверджених Постановою КМ України від 27 березня 2019 р. № 367, у п.5(1) Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 269 були внесені наступні зміни: «Скидання ізольованого баласту в територіальному морі, на внутрішніх водних шляхах України дозволяється без обмежень та контролю з боку державних органів за умови, що такий баласт прийнято у Чорному чи Азовському морі до входу в територіальні води [21]. Тобто якщо ізольований баласт скинуто за 12 морських миль від прибережних морських вод (ширина територіального моря), то державні органи не контролюють ці дії.

Територіальні та міжрегіональні територіальні органи Держекоінспекції проводять перевірки у місцях стоку лляльних, стічних та баластних вод (крім ізольованого баласту), скидання яких здійснюється із суден у внутрішні морські води та територіальне море, на відповідність вимогам, зазначеним у додатку 1 до цих Правил охорони внутрішніх

морських вод і територіального моря України від забруднення та засмічення, у морському порту виключно у разі виявлення видимих слідів нафти чи нафтовмісних або інших забруднюючих речовин в районі імовірного скидання, що призвело до фактичного погіршення якості води» [21]. Тобто контроль з боку державних можливий у морському порту лише у разі виявлення видимих слідів нафти чи нафтовмісних або інших забруднюючих речовин в районі імовірного скидання, що призвело до фактичного погіршення якості води.

У разі скиду таких баластних вод з перевищенням вмісту забруднюючих речовин в них до акваторії морських портів відповідно до статті 111 ВК України забруднювачі компенсують збитки в розмірі та порядку, встановлених законодавством України. Ці збитки розраховуються відповідно до Такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів і інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України територіальних і внутрішніх морських вод України, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 03.07.1995 № 484 [148].

Відповідно до пункту 11 розділу II Методики обчислення розміру збитків від забруднення нафтою, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 26.04.2003 № 631, обчислення розміру збитків від шкоди, заподіяної навколишньому природному середовищу, здійснюється Держекоінспекцією та її морськими екологічними інспекціями на підставі протоколів та інших матеріалів, що підтверджують факт забруднення [131].

Відповідно до Положення про морські екологічні інспекції, затвердженого Наказом Міністерства екології та природних ресурсів України від 11.08.2017 № 312, основними завданнями Морської екологічної інспекції є реалізація повноважень Держекоінспекції у межах відповідної території. Вона є спеціалізованим територіальним органом Держекоінспекції, яка здійснює державний нагляд (контроль) за дотриманням вимог законодавства про охорону, раціональне використання вод та відтворення водних ресурсів,

наділена також правом складати протоколи про адміністративні правопорушення та розглядати справи про адміністративні правопорушення, накладати адміністративні стягнення у випадках, передбачених законом [109]. Згідно з п. 1 Розділу I Положення про морські екологічні інспекції Морськими екологічними інспекціями є: Державна Азово-Чорноморська екологічна інспекція, Державна Азовська морська екологічна інспекція та Державна екологічна інспекція Північно-Західного регіону Чорного моря [109].

Проте зараз ДЕПЗО в стадії ліквідації, а Державна Азово-Чорноморська екологічна інспекція, Державна Азовська морська екологічна інспекція були вже ліквідовані на підставі Постанови КМ України від 29 січня 2020 р. № 39 «Про ліквідацію територіального та міжрегіонального територіального органу Державної екологічної інспекції» [151]. Проте Положення про морські екологічні інспекції, затверджене Наказом Міністерства екології та природних ресурсів України від 11.08.2017 № 312, є чинним, тому є нормативні підстави для подальших реформаційних змін та створення нового структурного органу щодо здійснення контролю та нагляду у сфері використання морських ресурсів України.

На разі зараз здійснення контрольно-наглядового провадження здійснюється згідно із положеннями Порядку взаємодії ДЕІ та Адміністрації морських портів України (АМПУ) [139]. За підозрою про наявність забруднення чи засмічення моря АМПУ має негайно повідомити ДЕІ, яка зобов'язана впродовж не менш, ніж двох годин здійснити пробний забір води, скласти акт про такі дії, що має бути підписаний обома адміністративними органами. Якщо за результатами лабораторного дослідження буде виявлено забруднення, то вимагається повторний забір води. Якщо і повторний забір буде містити результати забруднення, то має бути здійснена оцінка негативного впливу на морські ресурси. Крім того має бути повідомлений капітан судна, що ймовірно здійснює забруднення моря.

Нормативно не врегульованим залишається питання захисту морського простору України від ймовірного забруднення чи засмічення внутрішніми водними шляхами, що вимагає розроблення відповідного законодавчого акту, де має бути сформульований чіткий механізм контролю за річковими судами, і зокрема, за якістю палива, що ними використовуються.

Однак одним із найбільш небезпечних проявів забруднення Чорного та Азовського моря є надзвичайна екологічна катастрофа, що сталася внаслідок вибуху на Каховській гідроелектростанції [39]. Зокрема, забрудненими та знищеними стали заповідні території Чорноморського біосферного заповідника, який охороняється з 1927 року та входить до світової мережі біосферних резерватів ЮНЕСКО, при цьому площа забруднення становить понад 120 тис. га. прилеглих до моря земель.

Статтею 80 КТМ України встановлено, що судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту капітаном порту до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником на морську вимогу Держекоінспекції. Відповідно до статті 91 КТМ України кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту [44].

Капітан морського порту як службова особа корабля має скасувати дозвіл, що виданий для виходу з порту, через наявність індивідуального акту владного суб'єкта (наприклад, органу доходів і зборів, органу рибоохорони тощо) про заборону руху транспортного засобу.

Однією з функцій капітана морського порту є нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища, де він здійснює розгляд справ про адміністративні правопорушення і накладає адміністративні стягнення; облік та розслідування аварійних морських подій (ст. 78 КТМ України) [44].

У разі порушення природоохоронного законодавства України капітан морського порту відповідно до вимог, зазначених у ст. 80 КТМ України, робить розпорядження про затримання судна або вантажу задля належного

забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником, що має бути здійснено впродовж трьох діб. Якщо протягом визначеного терміну не прийнято рішення суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України [118] про накладення на судно чи вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню (ст. 81 КТМ України).

КУпАП передбачені, зокрема, адміністративні стягнення на капітанів суден (або інші посадові особи) щодо порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення (стаття 59-1 КУпАП, невиконання обов'язків по реєстрації в судових документах операцій з шкідливими речовинами і сумішами (статті 62 КУпАП), невиконання законних розпоряджень чи приписів посадових осіб органів, що здійснюють державний контроль в галузі охорони навколишнього природного середовища (188-5 КУпАП. Розглядати справи про адміністративні правопорушення, визначені даними статтями, має право виключно державні інспектори з охорони навколишнього природного середовища.

Відповідно до ст. 217 КУпАП «Повноваження посадових осіб, які розглядають справи про адміністративні правопорушення» встановлюється перелік посадових осіб, що розглядають справи про адміністративні правопорушення. Щодо повноважень посадових осіб відділу інструментально-лабораторного контролю ДЕПЗО, то вони визначені відповідними посадовими інструкціями, які розроблені згідно із нормами Положення про Державну екологічну інспекцію України, затвердженого постановою КМ України від 19.04.2017р. №275 та інших нормативних актів України. Крім повноважень щодо застосування заходів адміністративного примусу до порушників правил охорони морського середовища, ця посадова інструкція наділяє провідного спеціаліста ще й значними повноваженнями щодо встановлення фактів правопорушень, їх закріплення, дослідження

доказів цих порушень та встановлення осіб, винних у вчинених правопорушеннях.

З метою забезпечення запобігання забруднення та засмічення моря у 2018 р. були внесені зміни до МАРПОЛ, що полягали у контролі якості палива, яке використовує судно для здійснення перевезень, а також у контролі якості палива як вантажу таких суден. Паливо згідно із внесеними змінами до МАРПОЛ має відповідати вимогам для спалювання з метою руху або роботи на борту судна, якщо судно не обладнане технічним пристроєм для очищення вихлопних газів [174, с. 35]. В акті МАРПОЛ зазначено, що починаючи з січня 2020 р. максимальний склад сірки в судовому паливі не повинен перевищувати 0,5%. Відповідно до нових вимог судновласники зобов'язані використовувати більш якісне і більш дороге низькосіркове паливо. У якості альтернативного варіанту вони можуть встановлювати скруббери (від англ. scrub «скрести», «чистити») – пристрій для уловлювання шкідливих елементів із відводимих газів. Очистка за допомогою скрубберів відноситься до мокрих способів та ґрунтується на промивці газу рідиною, звичайною водою [91, с. 6]. Тому в Інструкції про порядок пломбування в морських портах судових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, затвердженій наказом Міністерства інфраструктури України від 05.12.2016 № 433, в якій передбачена перевірка спеціалістами пломбування запірних пристроїв, потрібно додати до переліку пристроїв, що належать пломбуванню, також і пломбування скрубберів.

Введення нових правил призведе також до зростання вартості перевезень вантажів і може спровокувати переорієнтування вантажовласників на інші порти і види транспорту, можуть привести на зміну ставок фрахту і цін на паливо, вплинуть на структуру міжнародної логістики, конкурентоспроможність і змінять рівень інтеграції судноплавних компаній країн, що розвиваються в глобальні транспортні і торговельні мережі, але позитивно вплине на якість морських ресурсів. Інша сторона проблеми

полягає не тільки в технічній готовності портової інфраструктури до переходів на нові види палива, але і на нормативне регулювання забезпечення портового обслуговування. Наприклад, в масштабах ЄС прийнято ряд директив, спрямованих на оснащення портів спеціальним обладнанням, в першу чергу в портах, які приймають суда в лінійному судноплаванні [209] та їх переоснащення для заправки суден, у тому числі зрідженим природним газом, повинно бути завершено до 2025 р., а стосовно до портів на внутрішніх водних путях - до 2030р. [207]. Але звичайно в умовах воєнного стану звичайно такі строки будуть переглядатися.

Відповідно до Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності» від 5 квітня 2007 року № 877-V Державна екологічна інспекція Південно-Західного округу має право проводити три види перевірок: планову (на підставі річних планів, затверджених центральним апаратом Державної екологічної інспекції України), позапланову (на підставі скарг) та спільну перевірку (спільно з іншим органом державної влади) (ст. 4) [155].

На практиці, господарюючим підприємствам простіше не допустити інспектора ДЕІПЗО до перевірки, про що останній складає адміністративний протокол за ст. 188-5 КУпАП «невиконання законних розпоряджень чи приписів, інших законних вимог посадових осіб органів, які здійснюють державний контроль в галузі охорони навколишнього природного середовища, використання природних ресурсів, радіаційної безпеки або охорону природних ресурсів, ненадання їм необхідної інформації або надання неправдивої інформації, вчинення інших перешкод для виконання покладених на них обов'язків», яка передбачає мізерний штраф у розмірі 765 грн, в той час, коли за недопуск інспектора з праці до перевірки оформлення трудових відносин, розмір штрафу складає 100 розмірів мінімальної заробітної плати, встановленої законом на момент виявлення порушення (ст. 265 КЗпП України) [43].

Отже, підприємству дешевше сплатити штраф за ст. 188-5 КУпАП у розмірі від 255 грн. до 765 грн., ніж за виявлені правопорушення в галузі забруднення вод сплачувати великі штрафи. Після сплати штрафу, підприємство не відвідує державна екологічна інспекція протягом чи то 2-3-5- років, в залежності від ступеня ризику підприємства, згідно ст. 5 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності».

У разі не допуску до перевірки працівників Державної екологічної інспекції, останні, все частіше, пишуть та подають заяву до правоохоронних органів про вчинення співробітниками підприємства, що планувалося перевіряти, кримінального правопорушення в галузі забруднення та засмічення моря, у результаті чого не допускаються працівники Держекоінспекції України до перевірки та виявлення правопорушень. Ця обставина є підставою для відкриття кримінального провадження та на цьому підприємстві співробітниками правоохоронних органів проводяться обшуки для з'ясування обставин та сутності кримінальних правопорушень. Тому в цьому аспекті недопуск співробітників Держекоінспекції до будь-якої перевірки (планової чи позапланової) є достатньо ризиковим наразі.

Крім того, Верховною Радою України прийнятий до читання Проект Закону про державний екологічний контроль №3091, який передбачає скасування судового збору для Держекоінспекції у справах про стягнення збитків, розрахованих за екологічні порушення, штраф за недопуск інспектора до перевірок становитиме 1,8 мільйона гривень для найбільших підприємств-забруднювачів та 600 тисяч гривень для підприємств з незначним ступенем ризику для довкілля, а зарплата інспекторів буде підвищена, також обов'язковою стане фіксація перевірок технічними засобами, в тому числі, за допомогою нагрудних камер для інспекторів тощо [123].

З метою приведення порядку реєстрації операцій зі шкідливими речовинами у відповідність до Міжнародної конвенції по запобіганню

забрудненню з суден 1973 року, зміненою Протоколом 1978 року до неї, на підставі статті 3 КТМ України Міністерством транспорту України було ухвалено Наказ від 10.04.2001 р. № 205, яким затверджено Правила реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України [117]. Зокрема, відповідно до п. 1.5. цих правил встановлюється, що контроль за дотриманням вимог цих Правил на суднах, морських стаціонарних і плаваючих установках і спорудах, згідно з законодавством України, здійснюється Державною службою морського та річкового транспорту України, яка діє на підставі Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 року № 1095 [134].

Отже, як свідчить зміст цих актів перевірка попередження забруднення та засмічення морських вод України проводиться за участю осіб, які мають спеціальні знання в галузі суднобудування та судновикористання з дотриманням не тільки екологічних вимог, а й вимог технічного характеру. Такі особи в адміністративному процесі отримали назву – спеціалісти. Так, у Наказі ІФ ДП «АМПУ» (Адміністрація Іллічівського МП) №301 від 01.10.2018р. «Про організацію візуального моніторингу за екологічним станом акваторії та території порту» (копія додається), відділ екологічної безпеки служби виробничої безпеки Іллічівської філії ДП «АМПУ» (копія додається у додатку В) визначається відповідальним підрозділом за проведення постійного моніторингу за станом акваторії та території морських портів. Співробітники цього відділу зобов'язані здійснювати систематичний візуальний моніторинг (спостереження) за станом акваторії та території морських портів, систематичний контроль за станом судового обладнання, яке може бути джерелом забруднення та засмічення морського простору України. Крім того, цим Наказом №301 від 01.10.2018 р. визнана обов'язковість присутності співробітників відділу екологічної безпеки служби виробничої безпеки порту під час здійснення посадовими особами

Держекоінспекції та її територіальними підрозділами заходів щодо встановлення джерела забруднення (обстеження акваторії, відбір проб вод, огляд транспортного засобу тощо).

На жаль, КУпАП про статус спеціалістів, тобто про їх свідчення щодо вчинення адміністративного правопорушення, не згадує. Водночас коли у зазначеної категорії проваджень висновки спеціаліста є основними доказами по справах. Так, практика свідчить, що при розгляді справ про порушення правил дорожнього руху, рішення приймається на підставі висновків спеціаліста. Крім того, при розгляді справ про порушення правил торгівлі також в значній мірі є необхідним висновок спеціаліста. Тобто наша думка щодо включення фігури спеціаліста у коло осіб, які беруть участь в провадженні в справі про адміністративне правопорушення, які визначені у Главі 21 КУпАП «Особи, які беруть участь у провадженні в справі про адміністративне правопорушення», підтверджується не тільки участю спеціаліста при розгляді справ про забруднення та засмічення морського простору України, а й по деяким іншим провадженням. Більш того, у зв'язку із подальшою індустріалізацією та цифровізацією суспільства, значимість свідчень спеціаліста стане дуже високою. Тому законодавець повинен при реформуванні законодавства враховувати значення спеціаліста та його роль в адміністративно-деліктному провадженні.

Аналіз сучасного стану практики щодо застосування адміністративних санкцій свідчить, що при визначенні адміністративних стягнень по деяким категоріям справ, свідчення спеціаліста є обов'язковими. Однак, органи, які застосовують адміністративні стягнення за вчинені правопорушення, керуються, при цьому, положеннями відомчих актів, де також зазначається вимога про участь у провадженні спеціаліста. Тому вважаємо за необхідним додати до чинного КУпАП статтю, яка б визначила процесуальний статус спеціаліста, відмінний від статусу експерта. Пропонуємо доповнити КУпАП статтю 273-1, яку викласти у такій редакції:

«1. У якості спеціаліста для участі в провадженні по справах про адміністративні правопорушення може бути притягнена будь-яка, не зацікавлена в результаті справи, повнолітня особа, що володіє знаннями, необхідними для сприяння у виявленні, закріпленні та вилученні доказів, а також у застосуванні технічних засобів.

2. Спеціаліст зобов'язаний: з'явитися за викликом судді, органу, посадової особи, у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення; брати участь в проведенні дій, які потребують спеціальних знань з ціллю виявлення, закріплення та вилучення доказів; засвідчувати своїм підписом факт вчинення вказаних дій, їх зміст і результати» (додаток Б).

Серед учасників провадження про адміністративні правопорушення ст. 273 КУпАП визначає фігуру експерта. Ця стаття, порівняно з першою редакцією Кодексу про адміністративні правопорушення 1984р. значно змінилась, відповідно до Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо гуманізації відповідальності за правопорушення у сфері господарської діяльності» від 15 листопада 2011 року N 4025-VI. В чинному КУпАП, у ст. 273, визначається, що експерт призначається органом (посадовою особою), у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення, у разі коли виникає потреба в спеціальних знаннях, у тому числі для визначення розміру майнової шкоди, заподіяної адміністративним правопорушенням, а також суми грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення, які підлягатимуть конфіскації. Експерт зобов'язаний з'явитися на виклик органу (посадової особи) і дати об'єктивний висновок у поставлених перед ним питаннях. Експерт має право знайомитися з матеріалами справи, що стосуються предмета експертизи, заявляти клопотання про надання йому додаткових матеріалів, необхідних для дачі висновку; з дозволу органу (посадової особи), в провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення, ставити особі, яка притягається до

відповідальності, потерпілому, свідкам запитання, що стосуються предмета експертизи; бути присутнім при розгляді справи.

У якості експертів можуть виступати уповноважені спеціалісти відділу інструментально-лабораторного контролю міжрегіональних територіальних органів Державної екологічної інспекції України (далі за текстом - Відділ). Усі спеціалісти підпорядковуються начальнику Відділу, який розподіляє обов'язки між спеціалістами відділу та затверджує їхні посадові інструкції, у яких визначаються функції, права та відповідальність за проведення робіт та їх результати, а також вимоги до якості робіт, що проводяться, кваліфікаційні вимоги, обов'язки, права і відповідальність та інструкції з ТБ. Відбір проб, вимірювання показників складу та властивостей, у тому числі вмісту забруднюючих речовин, які виконуються безпосередньо на об'єктах довкілля, джерелах забруднення здійснюють спеціалісти, уповноважені начальником Відділу. Тобто особливістю статусу посади експерта є не тільки проведення відповідних експертиз в міжрегіональних територіальних органах Державної екологічної інспекції України, а й виконання інших функцій, у тому числі й державно-владних. Особливо відзначимо їх обов'язок щодо проведення робіт, пов'язаних із ліквідацією наслідків аварій, які можуть спричинити погіршення якості вод. Яскравим прикладом цієї роботи є робота фіхівців відділу інструментально-лабораторного контролю тоді ще діючої Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу щодо ліквідації наслідків аварії судна Delfi, що сталася 22.11.19 р. в акваторії морського порту м. Одеса. За рекомендацією фахівців цього відділу, танкер Delfi оточили бонами для очищення води від нафтопродуктів. Вони постійно моніторили якість води на місці аварії, і, як вже відомо, станом на 27.12.2019р. зміст концентрації нафтопродуктів навколо напівзатопленого судна на пляжі «Дельфін» у м. Одеса перевищив норму у 19 разів, коли раніше перевищувало норму у 57 разів. Як свідчить ЗМІ, цей моніторинг фахівцями Відділу інструментально-лабораторного контролю Державної екологічної інспекції Кримсько-Чорноморського округу

продовжитися до 01.01.2020р., оскільки власник судна зобов'язався звільнити судно з мелі та ліквідувати його безпечно для довкілля міста [65]. Здійснюючи роботу, пов'язану з ліквідацією аварії, фахівці відділу інструментально-лабораторного контролю здійснили відбір проб та інструментально-лабораторне вимірювання показників складу та властивостей нафтопродуктів, пов'язаних із ліквідацією наслідків аварій, які можуть спричинити погіршення якості води. Тобто виконали безпосередньо обов'язки експерта, які визначені відповідною статтею КУпАП. Окрім того, вони здійснили відбір проб та інструментально-лабораторні вимірювання показників складу та властивостей, вод льяльних, зворотних, поверхневих, морських, вимірювання показників складу та властивостей підземних вод у пробах із спостережувальних свердловин на об'єктах, що обстежуються. Однак, на відміну від повноважень експерта, які встановлені ст. 273 КУпАП, експерти цього відділу мають додаткові повноваження, які підкреслюють особливий статус цього експертного Відділу (зокрема, у частині залучення у встановленому порядку до виконання окремих робіт, участі у вивченні окремих питань учених і фахівців, працівників органів виконавчої влади органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій за погодженням з їх керівниками та керівництвом Інспекції; користуватися безоплатно інформаційними базами даних органів державної влади, системою урядового зв'язку та іншими технічними засобами тощо). Основний акцент в їх роботі робиться на боротьбу з забрудненням та засміченням морських вод та прилеглої території нафтопродуктами.

Нагадаємо, що в 2005р. набрали чинності правила ІМО з скорочення викидів оксидів сірки з суден. Відповідно до нових вимог, судновласники зобов'язані використовувати більш якісне і більш дороге низькосіркове паливо. Тому у розробці Положень про відділ інструментально-лабораторного контролю ДЕПЗО щодо обов'язків експерта при аналізі стану морської води, треба враховувати також і встановлення та контроль за наявністю в морській воді оксидів сірки та при перевищенні норми, яка

встановлена правилами ІМО з скорочення викидів оксидів сірки з суден, застосовувати необхідні заходи, у тому числі складати протоколи відносно порушення екологічного стану моря.

Розгляд питання відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України є неможливим без приділення уваги системі державних органів, які здійснюють державний моніторинг вод. Організація здійснення державного моніторингу вод, взаємодії центральних органів виконавчої влади у процесі його здійснення та забезпечення органів державної влади і органів місцевого самоврядування інформацією здійснюється для прийняття рішень щодо стану вод. Державний моніторинг вод здійснюється з метою забезпечення збирання, обробки, збереження, узагальнення та аналізу інформації про стан водних об'єктів, прогнозування його змін та розроблення науково обґрунтованих рекомендацій для прийняття рішень у галузі використання, охорони вод та відтворення водних ресурсів (п.1.3 Постанови Кабінету Міністрів України від 19 вересня 2018 р. № 758) [141].

Згідно п. 6 Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку здійснення державного моніторингу вод» від 19 вересня 2018 р. № 758 суб'єктами державного моніторингу вод є Мінприроди, Держводагентство, Держгеонадра, Державна служба України з надзвичайних ситуацій, а також Державне агентство України з управління зоною відчуження (у зоні відчуження та зоні безумовного (обов'язкового) відселення території, що зазнала радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи). Ці органи здійснюють моніторинг стану масивів поверхневих вод, в тому числі прибережних вод та зон (територій), які підлягають охороні; масивів підземних вод (підземних водних об'єктів або їх частин); морських вод в межах територіального моря та виключної морської економічної зони України [141].

Особливим специфічним статусом у системі суб'єктів адміністративно-деліктних проваджень у справах із забруднення та засмічення морських та

прибережних просторів України є морський порт, який забезпечує безпеку мореплавства та перевірку прибережними державами відповідності суден, що заходять до цього порту, вимогам міжнародних конвенцій. Функціональною метою діяльності морського порту є виявлення суден, що не відповідають чинним міжнародним стандартам і прийняття необхідних заходів (затримання судна в порту, припинення вантажних операцій, відстрочка відходу) для виправлення недоліків [94, с. 48]. Виникає питання: зараз в Україні активно здійснюється передача державних портів у концесію приватним юридичним особам. Не зрозуміло, чи будуть здійснювати порти України адміністративні повноваження відносно порушників правил охорони морського узбережжя України?

Підсумовуючи викладене, необхідно зробити висновок, що не зважаючи на те, що вже доволі тривалий час функціонує ДЕПЗО, однак при цьому у переліку суб'єктів провадження у справах про забруднення та засмічення морського простору нормами КУпАП не міститься згадка про неї. При цьому ДЕПЗО є адміністративним органом, наділеним колом унікальних повноважень, зокрема, правом затримки суден, проведення обшуків на судні, ознайомленням та аналізом документації судна, проведенням відбору проб води та інших процесуальних дій, що вимагають законодавчого врегулювання, в тому числі із міркувань дотримання вимог міжнародного приватного та міжнародного публічного права.

Отже, здійснена характеристика осіб, які беруть участь у провадженні в справі про адміністративні правопорушення у сфері забруднення та засмічення морського простору, дозволяє зробити висновок, що відповідно до положень глави 21 КУпАП не визначено процесуальний статус усіх учасників у цих справах чи такий статус визначено фрагментарно. Тому вирішення питання щодо кола осіб, які є учасниками провадження по справах про порушення норм з охорони морського простору України від забруднення та засмічення та їх процесуального статусу, є обов'язковою умовою для

визначення особливостей проваджень з цієї категорії справ, і вимагає подальшого удосконалення нормативно-правового регулювання.

3.2 Особливості провадження по справах щодо забруднення та засмічення морського простору України

У чинному КУпАП не встановлюються процесуальні особливості здійснення провадження у справах про забруднення чи засмічення морського простору. У розділі IV КУпАП «Провадження в справах про адміністративні правопорушення» встановлюються загальні положення із здійснення провадження у справах про адміністративні правопорушення.

Попри відсутність встановлених законодавцем специфічних процесуальних особливостей здійснення провадження у справах про забруднення та засмічення морського простору сутність такої категорії правопорушень відображується на здійсненні доказування та застосуванні заходів адміністративної відповідальності.

До першої специфічної характеристики провадження у справах про забруднення та засмічення моря є специфічний характер нормативно-правового регулювання такої категорії відносин. Більшість з нормативних актів, що регулюють охорону морського простору від забруднення та засмічення, про що йшлося у попередніх підрозділах за своїм джерелом і походженням мають різні витoki: від норм міжнародного права до відомчих норм національного законодавства України. При цьому особливу роль в регулюванні цього виду адміністративного провадження грають відомчі норми, у тому числі норми регіонального значення (Положення про відділ інструментально-лабораторних вимірювань міжрегіонального територіального органу Державної екологічної інспекції Південно-Західного округу). На жаль, в значній кількості вони не узгоджені між собою, порівняння їх дозволяє щорбити висновок про застарілість їх норм, колізійність підходів до регулювання відносин або ж навіть протирічать один

одному. Органи ДЕІ України при розгляді правопорушень мають керуватися Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища №264 від 05.07.2004 р. «Про затвердження Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення» [129], водночас підрозділи Держекоінспекції, у тому числі і Південно-Західного округу, які здійснюють нагляд за дотриманням належного стану морських вод, порушують справи щодо порушення норм в галузі забруднення та засмічення морського простору України, мають керуватися у своїй діяльності додатковим переліком відомчих нормативних актів, зміст яких в значній частині відрізняється від змісту цієї Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення.

Окрім статей КУпАП щодо регулювання провадження про адміністративні правопорушення, необхідно звернутися до інших нормативно-правових актів, які регламентують першочергові дії, на підставі яких порушується провадження, яке вже регламентується нормами КУпАП. Передусім мова йде про Постанову КМ України від 21 серпня 2019 р. № 828 «Про затвердження Порядку перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу» [142], та Постанови КМ України від 17 липня 2019 р. № 670 «Про затвердження Порядку взаємодії державного підприємства “Адміністрація морських портів України” та Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту» [139], в яких містяться вимоги до відповідних державних органів та їх уповноважених осіб щодо етапів їх діяльності при виявленні площ забруднення морських вод та узбережжя в зоні їх діяльності.

Порядок взаємодії державного підприємства “Адміністрація морських портів України” та ДЕІ України із забезпечення дотримання законодавства

про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту», визначає обов'язки адміністрації портів, у разі виявлення адміністрацією порту видимих слідів нафти чи нафтовмісних або інших забруднюючих речовин в акваторії порту, яка невідкладно: фіксує виявлені факти, зокрема з використанням засобів фото- та відеофіксації; інформує екологічну інспекцію про виявлені факти шляхом надіслання телефонограми та повідомлення з використанням засобів електронного зв'язку після фіксації виявлених фактів (повідомлення фіксується в журналі обліку повідомлень про можливе забруднення за формою згідно з додатком 1 до зазначеного Порядку, затвердженого постановою КМ України від 17 липня 2019 р. № 670); здійснює відбір проб фонових показників якості води в акваторії порту, про що складає акт, форма якого встановлюється законодавством, та забезпечує проведення їх аналізу; вживає у разі потреби заходів щодо локалізації та ліквідації наслідків забруднення акваторії порту» [139].

У Постанові Господарського суду Одеської області від 24 лютого 2021 р. у справі № 916/2394/20 [112] було встановлено, що здійснення відбору проб фонових показників якості води в акваторії порту має відбуватися із дотриманням вимог Постанови КМ України від 21 серпня 2019 р. № 828 «Про затвердження Порядку перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу» [142]. Також у досліджуваній справі Господарським судом Одеської області було встановлено, що у разі виявлення видимих слідів нафти чи нафтовмісних або інших забруднюючих речовин в межах акваторії морського порту, адміністрація порту та територіальний і міжрегіональний територіальний орган Держекоінспекції мають діяти відповідно до вимог Постанови Кабінету Міністрів України від 17 липня 2019 р. № 670 [139]. Точки відбору фонових показників якості води встановлюються державним підприємством «Адміністрація морських портів України» для кожного морського порту з урахуванням гідрометрологічних особливостей акваторії,

місця розташування стаціонарних джерел забруднення, кількості, складу та властивостей стічних вод, що скидаються в акваторію (п. 4 Постанова Кабінету Міністрів України від 21 серпня 2019 р. № 828) [142].

У разі встановлення факту погіршення якості води акваторії порту та за умови наявності обґрунтованих підстав вважати, що джерелом забруднення є судно (про що зазначається в акті перевірки якості води), адміністрація порту невідкладно повідомляє про це капітана судна та морського агента, службу капітана морського порту, екологічну інспекцію.

Проведення перевірки (огляду) судна на предмет забруднення акваторії порту та відбір проб вод на судні проводяться одночасно у строк, що становить не більше ніж дві години з моменту надходження повідомлення до служби капітана морського порту, екологічної інспекції.

Проведення перевірки (огляду) судна на предмет забруднення води акваторії порту здійснюється інспектором контролю державою порту (на судні під іноземним прапором) або інспектором контролю держави прапора (на українському судні) відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545 із залученням державного інспектора, який здійснює виключно відбір проб вод на судні та забезпечує проведення їх аналізу в лабораторних умовах.

Крім того, при встановленні під час перевірки порушення суб'єктами господарювання вимог законодавства щодо охорони територіальних вод і внутрішніх морських вод від забруднення та засмічення (ст 59-1 КУпАП), крім акта перевірки, складається протокол про адміністративне правопорушення. В останній день перевірки два примірники акта перевірки підписуються інспекторами, які проводили перевірку, керівником або уповноваженою особою суб'єкта господарювання. Якщо суб'єкт господарювання не погоджується з актом, він підписує акт із зауваженням, що є невід'ємною частиною акту перевірки. А якщо відмовляється підписати акт-про це зазначається в акті перевірки. Один примірник акта перевірки (з

відповідними додатками) передається керівнику чи уповноваженій ним особі суб'єкта господарювання, про що на останній сторінці примірників акта перевірки робиться відповідна відмітка за підписом особи, яка отримала акт перевірки, і позначенням посади, прізвища і ініціалів, а також дати одержання акта.

На підставі акта, який складено за результатами перевірки, протягом п'яти днів з дня її завершення, у разі виявлення порушень вимог природоохоронного законодавства складається у двох примірниках припис про усунення порушень вимог законодавства про охорону навколишнього морського середовища, один з яких не пізніше п'яти робочих днів з дня складення акта надається керівнику суб'єкта господарювання чи уповноваженій ним особі для виконання, другий примірник – залишається в органі, який здійснив перевірку.

Відповідно до Наказу Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 05.07.2004 № 264 «Про затвердження Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення», до провадження про забруднення та засмічення морського середовища України додається ще один необхідний процесуальний документ, який не згадується в КУпАП. Так, в п. 2.5. Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення визначається, що «у разі, якщо виявлено факт заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, однак особу порушника встановити неможливо (порушник вчинив правопорушення і зник з місця події), посадовою особою органу Держекоінспекції України на місці виявлення такого порушення складається Акт про вилучення знарядь незаконного добування (заготівлі) природних ресурсів, транспортних (у тому числі плавучих) засобів, зброї та боєприпасів, природних ресурсів або продукції, що з них вироблена, спеціальних документів (за формою, наведеною у додатку 2 до Інструкції про порядок

вилучення та передання на зберігання до органів внутрішніх справ вилученої у порушників природоохоронного законодавства вогнепальної та іншої зброї і боєприпасів, затвердженої наказом Мінекоресурсів від 31.03.2003 № 56/м [128].

Виявлені на місці вчинення правопорушення об'єкти тваринного та рослинного світу вилучаються, про що зазначається в акті (п.2.5 Інструкції з оформлення органами Державної екологічної служби України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення) [129].

В Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення не визначаються вимоги до змісту вищезгаданого акту, а лише рекомендується складати цей акт за встановленою формою. Тут також визнано, що складений акт протягом трьох днів з моменту виявлення правопорушення направляється до органу внутрішніх справ за місцем його вчинення для встановлення особи правопорушника. Виникає питання, наскільки повноваження органів внутрішніх справ дозволяють використовувати свої повноваження щодо виявлення осіб, що скоїли ці правопорушення. В Постанові КМУ від 28 жовтня 2015 р. № 877 «Про затвердження Положення про Національну поліцію» [137] серед шестидесяти перелічених обов'язків національної поліції не згадується про обов'язок Національної поліції розшукувати осіб, які порушили законодавство з охорони морського простору України від забруднення та засмічення. Тому акт, який надходить до підрозділу органу внутрішніх справ щодо порушення законодавства про охорону морських вод від забруднення та засмічення, не тягне услід ніяких процесуальних наслідків.

Відповідно до наказу Міністерства транспорту України № 205 від 10.04.2001р. «Про затвердження «Правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України», уповноважені особи здійснюють реєстрацію операцій зі шкідливими

речовинами на суднах, морських установках і портах та складають акт перевірки журналів операцій з цими речовинами.

Цей акт також є обов'язковим для визначення підстав для складання Протоколу про порушення норм КУпАП, які встановлюють відповідальність за забруднення і засмічення морських вод.

Треба згадати про «Інструкцію про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять», затвердженої Наказом Міністерства інфраструктури України від 05.12.2016 р. № 433, яка відповідно до Кодексу торговельного мореплавства України, Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 року № 269 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 року № 431), Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27 березня 2013 року № 190, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 18 квітня 2013 року за № 632/23164, встановлює перелік суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднених речовин та вод, що їх містять, які повинні бути опломбовані [37]. В результаті цієї перевірки теж складається відповідний документ. Ця Інструкція не містить назву цього документу, але він також є в деяких випадках необхідним доказом для порушення провадження адміністративної справи. Це особливість провадження по справах щодо забруднення морських вод.

В Інструкції з оформлення органами Державної екологічної інспекції України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення, затвердженої Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 05.07.2004 № 264 є особливість - п. 4.22., в якому стверджується, що «у разі, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається на місці вчинення

адміністративного правопорушення, порушникові видається квитанція встановленого зразка, яка є документом суворой фінансової звітності (відповідно до Інструкції щодо застосування і заповнення квитанцій при стягненні штрафів (готівкою) на місці скоєння адміністративних правопорушень в галузі охорони навколишнього природного середовища, затвердженої наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України від 09.10.1997 № 162» [129].

В КУпАП про цей вид процесуального документу – «квитанції встановленого зразка», взагалі не згадується, тому не відома роль цієї квитанції в провадженні про порушення правил охорони морських вод України. Не відомі і правові наслідки як для порушників, так і для посадових осіб, які розглядають справи про порушення законодавства з охорони морських вод України від забруднення. Тому пропонуємо виключити п. 4.22. з Інструкції з оформлення органами Державної екологічної інспекції України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення, затвердженої Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 05.07.2004 № 264, оскільки він не має значення для провадження і процесуальних дій.

Ще однією особливістю провадження у справах про порушення вимог з охорони морських вод України від забруднення та засмічення є вимога до органів, які порушують справу щодо цих діянь, про необхідність обчислення збитків від забруднення нафтою. Слід відзначити, що збитки, які завдаються державі внаслідок забруднення та засмічення навколишнього природного середовища, а в нашому випадку морських вод, завдаються не тільки забрудненням нафтою, але й іншими речовинами. Так, наприклад, основні порушення в галузі охорони водних ресурсів України в порту м. Южний Одеської області завдаються через розливу амміаку та інших хімічних речовин. Але, Методика обчислення розміру збитків від забруднення нафтою, затверджена Постановою КМ України від 26 квітня 2003 р. № 631 стосується лише обчисленню розміру збитків, що сталися у разі витоку або

зливу нафти із суден. Тому, вже 16.01.2021 р. Наказом Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України було затверджене Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України №16, яке встановлює порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних державі внаслідок забруднення та засмічення із суден, кораблів та інших плавучих засобів, які перебувають у внутрішніх морських водах та територіальному морі України. [138]. Останнє було розроблене відповідно до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню із суден 1973 року з поправками 1978 року (MARPOL 73/78) та нормативно-правових актів України. Дане Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України для віднесення забруднюючих речовин до категорій токсичності (категорії забруднювачів) (X, Y, Z) відсилає нас до Конвенції (MARPOL 73/78), де у Правилі 6 глави 2 додатку II Правил запобігання забрудненню шкідливими рідкими речовинами, що перевозяться наливом здійснюється віднесення забруднюючих речовин до категорій токсичності [138].

Постановою КМ України «Про затвердження такс для обчислення розмірів відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України» від 3 липня 1995 р. № 484 [148] встановлені такси для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України, проте положення цієї Постанови від 3 липня 1995 р. № 484 не враховані в Постанові КМУ від 26 квітня 2003 р. № 631 «Про затвердження Методики обчислення розміру збитків від забруднення нафтою».

Отже, перелік цих нормативних актів, в яких містяться вимоги відносно встановлення факту забруднення та є підставами складання Протоколу про адміністративне правопорушення свідчить про те, що стадії складання протоколу, яка вважається першою стадією, передують різні операції, які носять процедурно-процесуальний характер. Однак, в КУпАП України вони не визначені.

Аналіз цих актів свідчить про те, що вони дуже різноманітні, торкаються різних сторін діяльності екіпажів суден та працівників суден, морських установок, портових служб та значної кількості інших робітників, що працюють на берегових установках та інших об'єктах господарської діяльності на морі. Тому, бажано, на підставі детального аналізу вищезгаданих юридичних нормативних актів провести інкорпорацію, тобто об'єднати всі вимоги, що містяться в нормативних актах України щодо встановлення відповідальності за забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод України в один акт Кабінету Міністрів України, (оскільки на цей орган покладається завдання координації діяльності органів виконавчої влади), який би регламентував би порядок встановлення відповідальності за забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод України.

Іншою особливістю провадження у справах щодо забруднення та засмічення морського простору України приймають участь не тільки ті учасники, які згадані в КУпАП, але й інші категорії осіб, не згадані в законодавстві, правовий стан яких значно відрізняється від того адміністративно-процесуального статусу, який закріплений у відповідних нормах КУпАП, без участі яких не можливо з'ясувати істину у цих складних справах. Вище нами згадувались особливості адміністративно-процесуального статусу експертів, перекладачів, свідків та інших учасників, статус яких зафіксований в КУпАП, але й тих осіб, про які не згадується в КУпАП, участь у провадженні по справах щодо забруднення та/або засмічення морського простору України є обов'язковим для встановлення

фактичних обставин правопорушення (заявник, морський агент, спеціаліст тощо).

На статус учасників провадження по справах щодо забруднення та/або засмічення морського простору України впливає їх службовий стан. Як свідчить практика та аналіз справ, які були збуджені підрозділом Державної екологічної інспекції Південно-Західного округу, у якості свідків, експертів, спеціалістів, перекладачів та осіб, які розглядають ці справи виступають особи, які, або працюють у відповідному контрольному органі, або працюють у закладі, чи інших органах держави, в силу своїх обов'язків, зобов'язані приймати участь у справах про ці правопорушення. Норма ст. 275 КУпАП, де встановлено, що «потерпілим, свідкам, експертам і перекладачам відшкодовуються у встановленому порядку витрати, що їх вони зазнали у зв'язку з явкою в орган (до посадової особи), в провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення...» по справах, які є предметом нашого дослідження, не діє. У бюджеті відповідних органів охорони морських просторів України від забруднення та/або засмічення не передбачаються кошти на відшкодування витрат у зв'язку з явкою до органу (до посадової особи), в провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення. У зв'язку з цим, треба визнати, що відмова (неявка) цих осіб (потерпілих, свідків, експертів та перекладачів) від участі у справах щодо забруднення та/або засмічення морського простору України повинна тягнути адміністративну відповідальність.

Такий висновок визначає щодо необхідності внесення до чинного КУпАП суттєвих змін не тільки до переліку осіб, які повинні брати участь при розгляді адміністративних правопорушень, але і щодо визначення специфіки їх процесуального статусу у провадженні по адміністративним справам.

До особливостей провадження у справах про адміністративні правопорушення щодо забруднення чи засмічення морського простору є

специфічна структура змісту стадій, що визначаються об'єктом та об'єктивною стороною посягання.

Першою стадією провадження з адміністративних справ щодо забруднення та засмічення морського простору України є складання протоколу про адміністративне правопорушення. На цій стадії відповідна уповноважена особа перед складанням протоколу зобов'язана вчинити доволі значну кількість процесуальних дій, щоб встановити належність факту такого забруднення та засмічення, визначити винну особу та обставини вчиненого правопорушення. При цьому статтею 110 ВК України встановлюється правило, що до підстав звільнення від адміністративної відповідальності за порушення безпеки водних ресурсів є вчинення такого порушення в умовах дії непереборних сил природи, а також воєнних дій. Такий підхід, встановлений ВК України, певною мірою протирічить переліку обставин, що звільняють від адміністративної відповідальності, відповідно до чинного КУпАП. З врахуванням встановлення обставини, що положення ст. 110 ВК є нормою акту спеціального законодавства має пріоритет порівняно із нормами загального адміністративно-деліктного законодавства, то такі підстави повинні бути застосовані як підстави звільнення від відповідальності. Водночас дана норма не відповідає вимогам принципу справедливості. Її застосування очевидно створює ситуацію, коли для країни-агресора, який є росія, є нормативні підстави для звільнення від відповідальності, що передбачаються національним законодавством України.

Варто підкреслити, що доцільним є відмова від такого положення як звільнення від відповідальності за порушення водного законодавства у зв'язку із воєнними діями. Вважаємо, що ця обставина, яка закріплена у ст. 110 ВК України щодо звільнення від відповідальності за порушення водного законодавства, якщо вони виникли внаслідок воєнних дій на даному етапі є мертвою і вимагає скасування.

У ст. 305 КТМ України встановлюються такі обставини звільнення від відповідальності за забруднення моря: власник судна не відповідає за шкоду

від забруднення, якщо доведе, що ця шкода трапилася внаслідок: дії непереборних сил; воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень; поведінки третіх осіб, які діяли з наміром заподіяти шкоду; несправності вогнів та інших навігаційних засобів, що сталася внаслідок недбалості або інших неправомірних дій властей, які відповідають за підтримання цих засобів у порядку; аварійного скидання господарсько-фекальних вод або сміття внаслідок неприйняття їх портом у встановлений термін після своєчасного подання судом відповідної заяви; подання відправником недостовірної інформації про небезпечний вантаж. Отже, в КТМ України, тобто комерційній сфері, значно ширший перелік підстав для звільнення від відповідальності за забруднення моря, ніж в інших кодексах (КУпАП, ВК України та інш.) Проте, при звільненні від відповідальності в ст. 305 КТМ України є дуже абстрактною така підстава, як «поведінка третіх осіб, які діяли з наміром заподіяти шкоду», в зазначеному кодексі не визначено поняття «ворожих дій» в цілому і в значенні звільнення від відповідальності за забруднення моря, не визначений масштаб народних зворушень, які є підставою звільнення від відповідальності за забруднення моря, не визначені вірогідні шкідливі наслідки у разі несправності вогнів та інших навігаційних засобів, що сталася внаслідок недбалості або інших неправомірних дій властей, які відповідають за підтримання цих засобів у порядку, у результаті чого йде звільнення від відповідальності за забруднення моря. «Подання відправником недостовірної інформації про небезпечний вантаж» теж є значно абстрактною підставою звільнення від відповідальності за забруднення моря, так як не встановлені негативні наслідки (аварія, зіткнення і т.д.) в результаті такої пригоди.

В адміністративно-правовій науці визнано, що кожна стадія провадження про адміністративні правопорушення повинна бути завершена складанням процесуального документу. До складання протоколу про порушення норм з охорони морських вод України уповноважена особа не тільки здійснює відповідні заходи щодо встановлення обставин справи та

встановлення особи правопорушника, а й має право проводити такі операції, які не зустрічаються при провадженні інших категорій адміністративних правопорушень. Так, ще раз нагадаємо, що відповідно до посадової інструкції провідного спеціаліста відділу державного екологічного нагляду (контролю) морського середовища Південно-Західного округу – державного інспектора з охорони навколишнього природного середовища Південно-Західного округу Державної екологічної інспекції Південно-Західного округу (копія додається) поряд з основними обов'язками та повноваженнями провідного спеціаліста у п.п. 8-9 визначені повноваження «здійснювати відповідно до закону фотографування, звукозапис, кіно- і відеозйомку, зокрема з літальних апаратів та із застосуванням космічних технологій, як допоміжний засіб для запобігання та розкриття порушень законодавства, здійснення нагляду (контролю) за додержанням якого належать до його повноважень; здійснювати відбір проб для інструментально-лабораторних вимірювань показників складу та властивостей викидів стаціонарних джерел забруднення атмосферного повітря, вод, лляльних, баластних, зворотних, поверхневих, морських, підземних вод у пробах із спостережувальних свердловин на об'єктах, що обстежуються;..», які підкріплюються складанням відповідного процесуального акту, про який в адміністративно-правовій науці навіть і не згадується. Тому слід визнати, що першим етапом (стадією) провадження по справах щодо забруднення та засмічення морського простору України є здійснення посадовими особами специфічних процесуальних дій, насамперед того, як складати протокол про правопорушення. Крім того, на відміну від вимог КУпАП, до змісту протоколу про адміністративні правопорушення, протокол про забруднення та засмічення морських вод України має специфічну форму: зміст цього протоколу включає фіксацію збитків, що завдані цим правопорушенням, а також інші вимоги, які дають підставу для звинувачення особи в правопорушенні. Вручення протоколу про порушення правил охорони вод правопорушнику може бути, в деяких випадках за умови присутності

перекладача, який повинен роз'яснити правопорушнику (капітану судна, іншому члену екіпажу, судновласнику тощо) його права та обов'язки. Найчастіше складається Протокол про здійснення тих чи інших заходів по справі, наприклад, Протокол вимірювань показників складу та властивостей проб води. Цей протокол не тільки фіксує результати вимірювань, а й містить фіксацію дозволеного складу та властивостей проб вод.

Після лабораторного контролю вимірювання проб керівництво органу контролю за станом вод ухвалює рішення щодо збору інших доказів про забруднення та засмічення вод. Як правило, керівник контролюючого органу інформує або агента судна, або капітана, або інших осіб щодо можливостей здійснення інших дій зі збору доказів. Контролюючий орган попереджує про опитування членів екіпажу судна про огляд суднового природоохоронного обладнання та про інші процесуальні дії. На підставі зібраних доказів особа, яка уповноважена на прийняття рішення у справі, може проводити інші процесуальні дії: опитування капітану або інших осіб, на яких покладені обов'язки дотримання природоохоронного законодавства, визначення розміру понесених збитків та інші процесуальні дії. У разі визнання вини правопорушника, особа, яка розглядає цю справу, доповідає керівному органу щодо необхідності прийняття заходів забезпечення. Як правило, керівництво органу в такому разі звертається до капітана порту щодо заборони виходу судна з території порту або відповідно до закону України «Про прилеглу зону» звертається до прикордонної охорони щодо затримання судна – правопорушника. Як вже зазначалося, прикордонна служба має право затримати це судно і за межами кордону України, до моменту заходу цього судна в територіальні води іншої держави. Таким чином наступною особливістю даної категорії справи є особливий вид забезпечувального заходу – затримання вантажу та затримання судна.

При винесенні постанови про накладення адміністративного стягнення, природоохоронний орган надсилає претензію, в якій визначається сума збитку природним ресурсам та міститься вимога щодо добровільного

відшкодування збитків. Це також особливий процесуальний документ, який в інших видах проваджень по адміністративним справам, як правило, не зустрічається, крім випадків коли це стосується порушень правил екології.

Неможливість вирішення спірних ситуацій у досудовому порядку та необхідність захисту інтересів, пов'язаних із торговельним мореплавством фізичних та юридичних осіб, змушують суб'єктів звертатися до правового захисту в компетентні органи. В Україні врегулювання спори у сфері торговельного мореплавства уповноважені вирішувати господарські суди, місцеві та третейські суди (або арбітраж). Морський арбітраж є одним із способів вирішення будь-якого спору сторін у договорі. Основним обов'язком арбітра є незалежне, об'єктивне, неупереджене і кваліфіковане вирішення спору, а також дотримання встановленої процедури та термінів арбітражного розгляду.

До юрисдикції морського арбітражу відноситься врегулювання питання комерційного спору сторін. Будь-який арбітраж (третейський суд) може утворюватися спеціально для розгляду окремої справи чи функціонувати у якості постійно діючої арбітражної установи (третейського суду), яким є Морська арбітражна комісія при Торгово-промисловій палаті України, яка діє на підставі Положення про Морську арбітражну комісію при Торгово – промисловій палаті України, запровадженого у дію згідно із додатком 2 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» № 4002 від 24.02.1994 р. [152]. Зокрема, Морська арбітражна комісія або морський арбітраж вирішує спори, пов'язані із відносинами щодо врегулювання спорів із зіткнення міжнародних морських суден, морського судна та судна внутрішнього плавання, суден внутрішнього плавання у морських водах, а також із заподіянням судном пошкоджень портовим спорудам, засобам навігаційної обстановки та іншим об'єктам [69, с. 167].

І останнє, важливою особливістю провадження по справах щодо забруднення та засмічення морського простору України є також передбачена законами України форма забезпечення цього провадження. Так, відповідно

до КТМ України право на відхід судна видається капітаном порта та у разі ухилення порушника від правил забезпечення безпеки моря в порту, капітан має право заборонити вихід судна з порту.

Нагадаємо, відповідно до Закону України «Про прилеглу зону України» від 6 грудня 2018 року № 2641-VIII «з метою запобігання порушенням законодавства України, зазначеного у пункті 1 частини першої статті 3, або притягнення до відповідальності за його порушення уповноважений орган, який забезпечує недоторканність державного кордону та охорону суверенних прав України в її прилеглий та виключній (морській) економічній зонах, може здійснювати такі заходи: 1) зупинення суден; 2) огляд суден; 3) затримання чи арешт суден та/або членів їх екіпажу, крім військових кораблів та інших державних суден, які використовуються з некомерційною метою. Якщо судно порушило вимоги пункту 1 частини першої статті 3, та робить спробу зникнути, уповноважений орган має право переслідувати таке судно «по гарячих слідах» з метою його затримання та притягнення до відповідальності згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 року. Право на переслідування припиняється, як тільки переслідуване судно увійде до територіального моря держави, під прапором якої плаває судно, або будь-якої третьої держави» [164]. Таким чином, законодавство України встановлює гарантії належного провадження у справах щодо забруднення та засмічення морського простору України.

Отже, ДЕПЗО є суб'єктом владних повноважень, функціональна діяльність якого спрямовується на забезпечення охорони екологічної безпеки України у акваторії Чорного моря.

Як свідчить наш висновок відносно значення контролю ДЕПЗО щодо захисту та збереження узбережжя нашої країни від забруднення та засмічення, діяльність даної державної установи має ефективність завдяки прийомам, методам та способам діяльності її співробітників, що є специфічними та виходять за рамки повноважень осіб інших органів державного контролю.

Проте виникає питання щодо визначення правового статусу ДЕПЗО оскільки у ст. 255 КУпАП «Особи, які мають право складати протоколи про адміністративні правопорушення», що визначає коло суб'єктів адміністративно-деліктного провадження, безпосередньо не її вказує як носія владних повноважень. Крім того положеннями глави 17 КУпАП «Підвідомчість справ про адміністративні правопорушення» цей орган - ДЕПЗО, як суб'єкт, уповноважений застосовувати стягнення за забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод України, також не зазначається.

Проте правовою підставою створення ДЕПЗО та наділення її адміністративно-юрисдикційними повноваженнями є ст. 255 КУпАП, де зазначається, що процесуальна юрисдикція може встановлюватися на рівні інших законів та підзаконних нормативно-правових актів України.

Вище зазначене обумовлює доцільність внесення змін до ст. 255 КУпАП щодо закріплення ДЕПЗО у якості суб'єкта адміністративно-деліктного провадження у справах про адміністративні правопорушення за забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод України та у якості суб'єкта, уповноваженого на складання протоколів про адміністративні правопорушення, що посягають на безпеку морського простору.

Висновки до третього розділу

1. Встановлено, що юрисдикція ДЕПЗО обмежуються відповідною територією. Зазначено, що реалізація повноважень ДЕПЗО вимагає наявності таких умов, як: отримання інформації про забруднення; належна фіксація факту забруднення чи засмічення. На підставі результатів авторського опитування встановлено, що значна частина інформації про забруднення чи засмічення, надходить від осіб, які не належать до структури ДЕПЗО або від медіа. Визначено, що інформація, яка надходить від

сторонніх осіб про факт забруднення та засмічення морського простору до ДЕПЗО, має бути перевірена.

Обґрунтовано, що виконання функції інформаційного повідомлення про факт чи ймовірність забруднення чи засмічення морського простору, що здійснюється заявниками, мають важливе значення в світлі забезпечення ефективності запобігання корупційним проявам у таких правовідносинах, що актуалізує питання встановлення його правового статусу як учасника адміністративно-деліктного провадження, що доцільно реалізувати шляхом внесення змін до розділу 21 КУпАП.

Встановлено, що провадження у справах про адміністративні правопорушення щодо забруднення чи засмічення морського простору часто пов'язується із участю у таких спорах як іноземці чи нерезидента України. При цьому встановлено, що у штатному розкладі ДЕПЗО відсутньою є окрема посадова особа чи підрозділ, що здатен забезпечити переклад обставин справи, що результативно знижує ефективність забезпечення адміністративно-правової охорони морського простору відб забруднення чи засмічення.

З'ясовано, ДЕПЗО є адміністративним органом, наділений колом унікальних повноважень, зокрема, правом затримки суден, проведення обшуків на судні, ознайомленням та аналізом документації судна, проведенням відбору проб води та інших процесуальних дій, що вимагають законодавчого врегулювання, в тому числі із міркувань дотримання вимог міжнародного приватного та міжнародного публічного права.

Зроблено висновок про наявність фрагментарність законодавчого визначення процесуального статусу учасників у справах про забруднення чи засмічення морського простору.

2. Встановлено, що регулювання здійснення провадження в адміністративних справах про забруднення та засмічення морського простору переважно здійснюється на «відомчого» чи підзаконному нормативно-правовому рівні. Виокремлено такі нормативні підстави для здійснення

провадження у справах про забруднення та засмічення морського простору, як: Інструкція з оформлення органами Державної екологічної інспекції України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення, затверджена Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 05.07.2004 № 264; Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 року № 269; Інструкція про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять», затверджена Наказом Міністерства інфраструктури України від 17.11.2021 року № 621, де відображуються специфіка здійснення державного нагляду за забезпеченням безпеки мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях.

З'ясовано, що в Інструкції з оформлення органами Державної екологічної інспекції України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення, затвердженої Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 05.07.2004 № 264, міститься пункт 4.22., який передбачено допустимість видачі порушнику на місці документування адміністративного проступку квитанції встановленого зразка як документу суворої фінансової звітності, що наразі не передбачається вимогами КУпАП як певний вид процесуального документу. На підставі встановленого протиріччя між відомчим та законодавчим актом обґрунтовано доцільність відмови від застосування такого процесуального документу як «квитанція встановленого зразка», про що надані авторські пропозиції із удосконалення чинного законодавства України (додаток Б).

До особливостей провадження у правопорушеннях щодо забруднення та засмічення морського простору України віднесено те, що статус не всіх учасників таких справ регулюється положеннями КУпАП. Визначено, що

вимагається врегулювати положеннями КУпАП процесуальний статус таких учасників справи, як «заявник», «спеціаліст», «морський агент».

ВИСНОВКИ

У дослідженні наведено теоретичне узагальнення та авторські пропозиції до законодавства України щодо окремих аспектів адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору, а також пропозиції щодо вдосконалення правового забезпечення цієї відповідальності. У висновках викладено результати і підсумки роботи, які були отримані в ході дослідження.

1. Зроблено висновок, що в основу визначення науково-практичних засад розвитку генези наукових підходів до встановлення змісту та сутності адміністративно-правової відповідальності у сфері охорони морського простору має бути покладено наукові здобутки досліджень, присвячених виробленню комплексних загальних тенденцій регулювання та захисту права особи на безпечне довкілля. Дані дослідження в історико-правовому вимірі узагальнено та вироблено авторський підхід до розуміння їх етапів розвитку, де виокремлено: 1) 1950-1990 рр. - етап зародження права на безпечне довкілля як окремої галузевої моделі регулювання суспільних відносин. На цьому етапі виділяються дослідження О.С. Колбасова, В.Л. Мунтяна, В.В. Петрова, Ю.С. Шемшученка; 2) 1990-2014 рр. – етап формування екологічного права як галузі національної правової системи з власними притаманними їй принципами, методами правового регулювання, інститутами та підгалуззями (тут виділяються публікації В.І. Андрейцева, С.М. Кравченко, Н.Р. Малишевої, М.В. Краснової, Н.Р. Кобецької й ін.; 3) 2014-2022 рр. – етап здійснення наукових досліджень адміністративно-правового спрямування, де предметом визначено проблематика здійснення та реалізації процедур у сфері природокористування, дозвольно-ліцензійних та деліктних проваджень, та пошуку шляхів адаптації чинного національного екологічного законодавства до євроінтеграційних вимог та договорів (тут варто виокремити публікації А.Ю. Барліта, О.В. Гладія, А.О. Кошлі, К.С. Кучми, Ю.О. Легези, М.В. Шепель та ін.); 4) 2022-теперішній час – етап

формування досліджень з питань захисту права особи на безпечне довкілля та вироблення механізмів компенсації екологічної шкоди в умовах воєнного стану (виділяються окремі наукові праці К.А Козмуляк, О.В. Шульги та ін..).

2. Визначено, що з урахуванням природних особливостей басейнів Чорного і Азовського морів, специфіки освоєння їх мінеральних ресурсів в сучасних умовах забруднення моря відбувається шляхом: проведення розвідувальних робіт та обладнання свердловин, геологорозвідувальних робіт; видобутку корисних копалин; будівництво підземних споруд різного призначення; російська агресія та хімічне забруднення моря внаслідок бомбардувань. З врахуванням положень чинного законодавства України встановлено допустимість поєднання декількох видів юридичної відповідальності, зокрема, заходів дисциплінарної та адміністративної відповідальності, заходів майнової та кримінальної відповідальності, за забруднення та засмічення морського простору.

Встановлено, що специфікою шкоди, завданої морському простору України, є її ймовірний прояв через значні проміжки часу, що має відображатися у методиці її обчислення, а не лише пов'язуватися із визначенням розміру реальних збитків від певних дій, як існує в Методиці визначення збитків, заподіяних навколишньому природному середовищу в межах територіального моря, виключної морської (економічної) зони та внутрішніх морських вод України в Азовському та Чорному морях, затвердженої наказом Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України. Такий підхід ускладнює реалізацію компенсаційної функції цивільно-правової відповідальності за правопорушення у сфері охорони морського простору, в тому числі спричиненої російською військовою агресією, а тому і знижує рівень її правової ефективності.

3. Виділено особливості адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України, до яких віднесено: 1) нормативно-правові підстави встановлюються як нормами чинного національного законодавства, так і міжнародними актами та договорами,

морськими звичаями, звичаями портів та обов'язковими постановами, статутними документами адміністрацій морських портів, їх службовими особами, службовими інструкціями та наказами; 2) специфічний перелік обставин, що адміністративну відповідальність за забруднення та засмічення морського простору України виключають, зокрема, до нього входять непереборна сила та інші форс-мажорні обставини; 3) підстави настання адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України, якими є порушення норм, що встановлюють граничні розміри забруднення морського простору України; 4) особливе коло суб'єктів адміністративної відповідальності, яким є службові особи морських суден, органів державного екологічного контролю тощо; 5) різноманітний перелік джерел забруднення та засмічення морського простору (в тому числі в наслідок проведення господарчих та науково-дослідних робіт на континентальному шельфі та прилеглих водах України, де реалізуються суверенні права розвідки, розроблення та охорони живих і неживих (мінеральних) природних ресурсів, у тому числі на морському дні і у його надрах, а також здійснюється юрисдикція відносно створення та використання установок і споруд, проведення морських наукових досліджень та охорони морського середовища); 6) застосування ряду оціночних категорій та неврахування у методиках оцінки шкоди морському простору збитків, що можуть настати від протиправної діяльності у майбутньому).

4. Обґрунтовано, що родовим об'єктом адміністративних правопорушень, пов'язаних із забезпеченням безпеки морського простору є порушення режиму використання природних об'єктів та природних ресурсів, забезпечення їх раціонального використання, дотримання вимог національної та регіональної екологічної безпеки під час експлуатації джерел підвищеної небезпеки (до яких віднесено і морські судна).

Встановлено, що правовідносини у сфері охорони морського простору України як об'єкту адміністративних правопорушень нормами КУпАП регулюється безсистемно, без застосування структурно-логічного підходу до

розташування відповідних деліктних складів. Підтримано ідею про доцільність об'єднання до окремого розділу під назвою «Відповідальність за екологічні правопорушення», де розмістити всі норми, що стосуються сфери забруднення довкілля і, зокрема, забруднення та засмічення морського простору України.

5. Обґрунтовано доцільність розширеного тлумачення поняття «суб'єкт адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору», до кола яких запропоновано віднести: по-перше, службовців суден, морських кораблів та інших плавзасобів; по-друге, юридичних осіб, відповідальність яких має базуватися на реалізації концепту інституту відповідальності без вини за лише факт заподіяння майнової та/або моральної шкоди, а також на використанні конструкції відповідальності володільця джерела підвищеної небезпеки, яким визнано судно, морський корабель чи інший плавзасіб.

Наголошено, що відповідальність юридичних осіб у сфері забруднення довкілля вимагає запровадження спеціального переліку адміністративних стягнень у формі: зупинення діяльності; зупинення дії спеціального дозволу на використання природних ресурсів, що дозволило сформулювати авторські пропозиції із доповнення змісту положень ст. 24 та ст. 59-1 КУпАП.

6. Встановлено, що до суб'єктів провадження по справах про порушення норм про охорону морського середовища України, відносяться ДЕПЗО, господарський суд, морський арбітраж.

Обґрунтовано доцільність віднесення до суб'єктів адміністративного провадження у справах про адміністративні правопорушення, пов'язаних із забрудненням та засміченням морського простору представника судновласника (агенту судна, морського агента), який є суб'єктом підприємницької діяльності, представником агентської організації, який згідно з договором морського агентування за винагороду надає послуги капітану судна щодо виконання обов'язків, пов'язаних з перетинанням державного кордону.

7. Обґрунтовано, що нормативно-правовими та організаційними напрямами удосконалення механізму адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору є: 1) внесення до Кодексу України про адміністративні правопорушення змін щодо визначення підстав накладення адміністративних стягнень на юридичних осіб (суднові компанії із перевезення вантажів морським сполученням та ін.), до яких доцільно запроваджувати штраф; зупинення діяльності юридичної особи; зупинення дії спеціального дозволу на використання природних ресурсів, виданого юридичній особі; 2) перегляд розміру адміністративно-правових санкцій за вчинення правопорушення, передбаченого статтею 59¹КУпАП, що відповідає вимогам ратифікованої Україною Міжнародної Конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78); 3) процесуальне закріплення статусу «заявника», «спеціаліста», «експертна комісія з оцінки впливу на довкілля» у адміністративній справі; 4) внесення змін до Водного кодексу України, де встановити, що воєнні дії не повинні визнаватися в якості обставин, що звільняють від адміністративної відповідальності за забруднення чи засмічення морського простору; 5) внесення змін до Наказу Міністерства інфраструктури України від 05.12.2016 № 433 «Про затвердження Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять» щодо доповнення Переліку суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, які повинні бути опломбовані (додаток 1) пунктом 15 – «Скруббер»; 6) інкорпорація нормативних положень, що регулює здійснення провадження у досліджуваній категорії справ шляхом об'єднання доволі розпорошених відомчих та урядових інструкцій та положень щодо функціонування суб'єктів адміністративно-правових відносин у сфері використання морських ресурсів України; 7) встановлення механізму адміністративної відповідальності за порушення вимог екологічної безпеки використання континентального шельфу України як складової

морського простору; 8) виключення з Інструкції з оформлення органами Державної екологічної інспекції України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення, затвердженої Наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 05.07.2004 № 264 пункту 4.22, оскільки його положення про «видачу порушникові квитанцію встановленого зразка» не має процесуального значення та є юридичною колізією із нормами КУпАП; 9) нормативне закріплення адміністративно-юрисдикційного статусу ДЕПЗО шляхом доповнення ст. 255 КУпАП, де необхідним є фіксація її адміністративно-деліктних повноважень; 10) звільнення Державної екологічної інспекції України та її міжрегіональних територіальних органів від сплати судового збору при поданні позовів до суду за забруднення та засмічення територіальних та внутрішніх морських вод України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Андрейцев В.І. Екологічне право: Курс лекцій: Навч. посіб. для юрид. фак. вузів. К.: Вентурі, 1996. 208 с.
2. Андрейцев В.І. Політика. Інновація. Приватизація. Екологічна безпека. Право. К., 1996. 208 с.
3. Андрейцев В.І. Право громадян на екологічну безпеку: превентивні гарантії реалізації та захисту. *Право України*. 2001. № 12. С. 15-20.
4. Андрейцев В.І. Право громадян на екологічну безпеку: проблеми конституційно-правового забезпечення. *Право України*. 2001. № 4. С. 8-11.
5. Андрейцев В.І. Право екологічної безпеки. Навч. та наук.-практич. посіб./ В.І. Андрейцев. К.: Знання-Прес, 2002. 332с.
6. Барвенко В.К. Початковий етап розслідування порушень правил охорони вод та забруднення моря: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.09. Кривий Ріг, 2019. 19 с.
7. Барліт А.Ю. Адміністративно-правовий механізм реалізації та захисту суб'єктивних публічних екологічних прав: дис. ... д-ра філос.наук: 081. Запоріжжя, 2020. 226 с.
8. Барліт А.Ю. Адміністративно-правові засади реалізації суб'єктивних публічних екологічних прав. *Юридичний бюлетень*. 2020. № 14. С. 145–152.
9. Барліт А.Ю. Суб'єктивні публічні права як складова адміністративно-правового статусу приватної особи. *Вісник Запорізького національного університету. Серія Юридичні науки*. 2020. №3. С. 70-77.
10. Бостан С.К. та ін. Теорія держави і права (Актуальні проблеми). Навчальний посібник. Київ, 2013. 333с.
11. Верховна Рада прийняла законопроект щодо заборони використання джерел інформації держави-агресора або держави-окупанта в освітніх програмах, в науковій та науково-технічній діяльності. Прес-служба

Апарату Верховної Ради України. URL:
<https://www.rada.gov.ua/news/razom/230916.html>

12. Віхрова І. О. Адміністративно-господарські санкції як заходи господарсько-правової відповідальності. *Часопис Київського університету права*. 2015. № 2. С. 151–155.

13. Водний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 24. Ст. 189. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text>

14. Гетьман А.П. Екологічні права людини за законодавством СРСР (1917-1970 рр.). *Вісник Академії Правових Наук України*. 2000. № 3 (22). С. 81-90.

15. Гетьман А.П. Законодавчі аспекти зародження екологічних прав людини. *Вісник АПрН України*. 2000. № 1(20). С.129-137.

16. Гетьман А.П. Розвиток законодавчого регулювання екологічних прав людини: історія-сучасність. Планова наукова-дослідна робота. Х., 1999. 27 с.

17. Голікова М.В. Міжнародно-правове регулювання використання «зручного прапора»: проблеми й перспективи. *Альманах міжнародного права*. 2018. Випуск 7. С. 149-157

18. Гуржій А.В., Мельник Ю.О. Об'єкт правопорушення як критерій структурізації адміністративно-деліктного законодавства. *Адміністративне право. Юридична наука*. 2015. 50 с.

19. Давиденко Л. Правові проблеми реєстрації морських суден під «зручними» прапорами. Актуальні проблеми держави та права : зб. наук. Праць. за ред. С.В. Ківалова. О. : Юридична література, 2010. Вип. 46. С. 66–71.

20. Деякі питання акваторій морських портів: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 червня 2013 р. № 406. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/406-2013-%D0%BF#Text>

21. Деякі питання дерегуляції господарської діяльності: Постанова КМ України від 27 березня 2019 р. № 367 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/367-2019-%D0%BF#Text>
22. Деякі питання Державної природоохоронної служби України: Постанова КМ України від 14.08.2019 р. №750. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/750-2019-%D0%BF#Text> (втратила чинність)
23. Додін Є.В. Збірник наукових праць. Т. VIII. Нац. Ун-т «Одеська юрид. Академія» - Львів: Ліга-прес, 2014. 220 с.
24. Додін Є.В. Підстави адміністративної відповідальності. М.: Держюрвидан, 1964. 163 с.
25. Дячук О. В. З європейського досвіду захисту довкілля. *Екологічний артикул*. 2014. URL : <http://www.library.vn.ua/elbooks/Ekologia2013/5.htm>
26. Екологічна Конституція Землі. Методологічні засади. За ред. акад. НАН України, д-ра екон. наук, проф. Ю.Ю. Туниці. Львів: РВВ НЛТУ України, 2011. 440 с.
27. Екологічне страхування: світовий досвід та перспективи в Україні. Esobusiness Group. Платформа рішень для менеджерів природоохоронної діяльності.електронний ресурс. URL: <https://ecolog-ua.com/news/ekologichne-strahuvannya-svitovyy-dosvid-ta-perspektyvy-v-ukrayini>
28. Євстігнєєв А.С. Проблеми правового забезпечення екологічної безпеки у сфері спеціального природокористування в Україні : дис. ... д-ра юрид. наук:12.00.06. Київ, 2019. 434 с.
29. Єлєзаров О.П. Особливості міжнародноправової регламентації захисту морського середовища. *Юридична наука*. 2011. № 2. С. 205–210.
30. За скид льяльних вод передбачений в'язний строк та великі штрафи. *Робітник моря*. 2019. № 9. С. 7.

31. Загальна теорія держави і права : підручник для студ. юрид. ВНЗ. М. В. Цвік. О. В. Петришин, Л. В. Авраменко [та ін.]; за ред. М. В. Цвіка, О. В. Петришина. Харків : Право, 2009. 680 с.
32. Загальна теорія права: Підручник. За заг. ред. М.І. Козюбри. К.: Ваіте, 2015. 392 с.
33. Загальні положення адміністративної відповідальності. Ківалов С. В. Адміністративне право: навчально-методичний посібник (для здобувачів вищої освіти денної форми навчання). С. В. Ківалова, Л. Р. Біла-Тіунова, Т. І. Білоус-Осінь. Одеса : Фенікс, 2019. 136 с. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/12118>
34. Загальнотеоретична юриспруденція: учбовий курс: підручник. під ред. Ю.Н. Оборотова. О.: Фенікс, 2011. 436 с.
35. Зателепин О.К. Щодо питання про поняття об'єкту злочину в кримінальному праві. *Кримінальне право*. 2003. № 1. С. 29 – 31.
36. Івакін В. І. Поняття та склад екологічного правопорушення. *Право і держава: теорія и практика*. 2007. № 11 (36). С. 85-87.
37. Інструкція про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять: Наказ Міністерства інфраструктури від 05.12.2016 № 433. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1713-16#Text>
38. Каленіченко Л., Слинько Д. Загальнотеоретична характеристика процесуальної підстави юридичної відповідальності. *JURNALUL JURIDIC NAȚIONAL: TEORIE ȘI PRACTICĂ*. 2019. №3. С. 9-12.
39. Катастрофа планетарного масштабу: якими будуть екологічні наслідки теракту на Каховській ГЕС. URL: <https://www.unian.ua/ecology/katastrofa-planetarnogo-masshtabu-yakimi-budut-ekologichni-naslidki-teraktu-na-kahovskiyy-ges-12289350.html>
40. Ківалов С. В. Адміністративне право: навчально-методичний посібник (для здобувачів вищої освіти денної форми навчання). Одеса : Фенікс, 2019. 136 с. URL: <http://dspace.onua.edu.ua/handle/11300/12118>.

41. Кобецька Н.Р. Екологічні права громадян України: автореф. дис ... канд. юрид. наук.: К., 1998. 16 с.
42. Коваленко І.П. Заявник як суб'єкт кримінально-процесуальних відносин: автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.09. Одеса. 2019. 20 с.
43. Кодекс Законів про працю України. Відомості Верховної Ради. 1971. Додаток до № 50. Ст. 375. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/322-08#Text>
44. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>
45. Кодекс України про адміністративні правопорушення. *Відомості Верховної Ради Української РСР*. 1984. Додаток до № 51. Ст.1122. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>
46. Кодекс України про адміністративні правопорушення. Науково-практичний коментар за заг. редакцією А.С. Васильєва. Харків, «Одіссей», 2002. 600 с.
47. Козик Р. В. Міжнародні економічні відносини: навч. посіб. Київ: Знання прес, 2001. 277 с.
48. Козмуляк К.А. Правове регулювання охорони довкілля під час збройних конфліктів на прикладі України. *Науковий вісник Ужгородського Національного Університету. Серія «Право»*. 2022. Випуск 73: частина 1. С. 174-180.
49. Кокін А. С. Трудові конфлікти на судах «зручного» і вітчизняного прапорів. Позиції уряду, судновласників, моряків. М.: Волтерс Клувер, 2008. 424 с.
50. Конвенція ООН з морського права 1982 року. *Відомості Верховної Ради*. 1999. № 31. Ст.254. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text

51. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення від 13.11.1992 р. ратифікована Постановою ВР № 3939-XII від 04.02.94. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_065#Text

52. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (Постанова ВР N 2785-XII (2785-12) від 17.11.92 про приєднання). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text

53. Конвенція щодо запобігання забруднення моря скиданням відходів та інших матеріалів від 29.12.1972 року. Збірник чинних договорів, угод та конвенцій, ув'язнених СРСР з іноземними державами". Вип. XXXII. М., 1978. 200 с.

54. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 року. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

55. Концепція реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 травня 2017 р. № 616-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616-2017-%D1%80#Text>

56. Короткий Т. Р. Історико-правовий аналіз імплементації міжнародно-правової заборони забруднення морського середовища в кримінальне законодавство України: *Актуальні проблеми держави і права*: Зб. наук. праць. 2010. Вип. 55. С. 659-668.

57. Короткий Т. Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден) : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса, 2006. 19 с.

58. Короткий Т.Р. Правова регламентація охорони морської середовища від забруднення морським транспортом. Економіко-правові аспекти розвитку транспортних систем: Зб. Наук. Праць. Одеськ. держ. морськ. ун-т. Одеса:Латстар, 2001. С. 264-273.

59. Костицький В. Десять тез про юридичну відповідальність за екологічні правопорушення. *Про українське право: Часопис кафедри теорії*

та історії держави і права. КНУ ім. Тараса Шевченка. 2010. Число 5. Правова відповідальність. С. 312–322.

60. Костицький В.В. Екологічне право України: деякі проблеми теорії та кодифікації. *Право України*. 1998. № 1. С. 67-72

61. Кошля А.О. Адміністративно-правовий механізм забезпечення вимог національної екологічної безпеки в Україні: дис. ... канд. юрид. наук:12.00.07. Дніпро, 2022. 210 с.

62. Кошля А. О. Оптимізація адміністративно-правового забезпечення механізму національної екологічної безпеки. *Juris Europensis Scientia*. 2022. № 3. С. 60–64.

63. Кравченко С.М. Захист екологічних прав громадян в Україні та США: порівняльний аналіз. *Право України*. 1995. № 5-6. С. 33-36.

64. Краснова М.В. Гарантії реалізації права громадян на екологічну інформацію: автореф. дис... канд. юрид. наук: К., 1997. 15 с.

65. Крах танкеру Delfi в Одесі: судновласник знайшовся і зобов'язується прибрати з пляжу аварійне судно. Події. Факти. URL: <https://fakty.ua/326515-krushenie-tankera-delfi-v-odesse-cudovladelec-nashelsya-i-obyazuetsya-ubrat-s-plyazha-avarijnoe-sudno-foto>

66. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 25-26, ст.131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>

67. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13 квітня 2012 року № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>

68. Кузнецов С.О. Морське право: підрчн. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.

69. Кузнецов С.О., Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право: підручник. Одеса: Фенікс, 2012. 236 с.

70. Купіна Л.Ф. Поняття ефективності правових норм при регулюванні трудових відносин. *Науковий часопис НПУ імені М. П. Драгоманова. Сер. 18: Економіка і право*. 2016. Вип. 31. С. 141-146.

71. Кучма К. С., Легеза Ю. О. Адміністративно-правове регулювання відносин у сфері екології та природних ресурсів: процедурний аспект : монографія. Запоріжжя : Видавничий дім «Гельветика», 2017. 192 с.

72. Кушніренко О.Г. Права і свободи людини і громадянина: навчальний посібник. Харків: Факт, 2001. 440 с.

73. Легеза Ю. О. Адміністративна відповідальність за правопорушення у сфері використання природних ресурсів. *Право і суспільство*. 2017. № 3. С.140–147.

74. Легеза Ю. О. Публічне управління у сфері використання природних ресурсів: адміністративно-правові засади: монографія. Запоріжжя: Видавничий дім «Гельветика», 2017. 432 с.

75. Леусенко І.В. Деякі аспекти управління відходами на судах. *Верховенство права очима працівників початківців: матеріали Всеукраїнської наукової конференції студентів і аспірантів (м. Одеса, листопад, 2017 р.)*. Одеса. С. 143-154

76. Леусенко І.В. Джерела забруднення морського простору з суден. *Верховенство права очима працівників початківців: Всеукраїнська наукова конференція студентів і аспірантів. (м. Одеса, Листопад 2018 р.)*. Одеса, 2018. С. 66-67.

77. Леусенко І.В. Митні процедури для паливно-мастильних матеріалів і нафтопродуктів при перевозці через кордон України. *Leges et Viata*. 2019. №6/2 (330). С. 53-58

78. Леусенко І.В. Попередження забруднення морського простору шкідливими речовинами. Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (25-26 січня 2019р., м. Львів, Західноукраїн-ська організація «Центр правничих ініціатив»). Львів. 2019. С. 10-12.

79. Лихова С. Я. Злочини у сфері реалізації громадянських, політичних та соціальних прав і свобод людини і громадянина (розділ V Особливої частини КК) : монографія. К. : Київський університет, 2006. 288 с.

80. Лук'янець Д. М. Розвиток інституту адміністративної відповідальності : концептуальні засади та проблеми правореалізації: дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.07. Київ, 2007. 410 с.

81. Малишева Н.Р. Гармонізація екологічного законодавства в Європі: автореф. дис... д-ра юрид. наук: К, 1996. 53 с.

82. Мацелюх І. Співвідношення понять соціальної, юридичної та правової відповідальності у науковому дискурсі. *Публічне право*. 2017. № 1 (25). С. 243-249.

83. Медведева М.О., Задорожній О.В. Міжнародне право навколишнього середовища. К., 2010. 510 с.

84. Методика розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів, затверджена наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 20.07.2009 № 389. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0767-09#Text>

85. Митний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України*. 2012. № 44-45. № 46-47, № 48. Ст.552. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>

86. Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251#Text

87. Міжнародна Конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text

88. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про обмеження відповідальності власників морських суден 1924 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_823#Text

89. Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів 1965р. Морське читиво. Бібліотека судноводія. URL: <https://deckofficer.ru/titul/resolutions/item/mkmpog-imdg-code>

90. Морське право. Джерела. У 3-х ч. Частина I. Міжнародне морське право. Том 1. Загальні міжнародні конвенції. Книга 2. III Конференція ООН з морського права: навчальн. видання С. В. Кивалов (авт. вступ. ст.), Є. В. Додін (рук. авт. кол.), С. А. Кузнецов (науч. ред.), Т. В. Аверочкина (отв. ред.), Д. А. Никиша ; НУ «ОЮА», каф. морського и митного права. Одеса : Фенікс, 2011. 600 с.

91. Мортен Арнцен вважає, що проти скрубберів можуть виступити «Грінпіс» і Грета Тунберг. *Робітник моря*. 2019. 31 жовтня. №10. С. 6.

92. Навроцький В. О. Теоретичні проблеми кримінально-правової кваліфікації. К. : Атіка, 1999. 464 с.

93. Науково-практичний коментар до Митного кодексу України. За заг. редакцією Є.В. Додіна. Київ.: Центр Учбової літератури, 2016. 488 с.

94. Ницевич А. Торский В. Контроль за морськими судами зі сторони держави порту і держави прапору: вчора, сьогодні, завтра. *Морське страхування*. 2011. №3. С. 48-49

95. Оборотов Ю.Н. Мета і функції юридичної відповідальності. *Теория государства и права (прагматический курс)*. Одесса: Юридическая литература, 2006. 184 с.

96. Олійник В.П. Кримінально-правова характеристика злочину забруднення моря (ст. 243 КК України): дис. ... канд. юрид. наук:12.00.08. Київ, 2018. 252 с.

97. Орлеан А.М. Людина як предмет злочину. Право і безпека. 2004. №3-1. С. 125-128.

98. Основні засади управління якістю водних ресурсів та їхня охорона : навч. Посібник. В. К. Хільчевський, М. Р. Забокрицька, Р. Л. Кравчинський, О. В. Чунарьов. за ред. В. К. Хільчевського. К. : ВПЦ "Київський університет", 2015. 172 с.

99. Панасюк О.В. Наукові погляди на класифікацію функцій адміністративної відповідальності. *Юридична наука*. 2019. №1. С. 113-118
100. Перетятко Г.В. Вплив моралі на правове регулювання в Україні: загальнотеоретичні аспекти: дис. ... канд. юрид. наук:12.00.01. Львів, 2018. 249 с.
101. Петков С.В. Науково-практичний коментар Кодексу України про адміністративні правопорушення. Київ: ЦУЛ, 2012. 1246 с.
102. Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 р. № 451. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/451-2012-%D0%BF#Text>
103. Питання реалізації Концепції реформування системи державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища: Постанова Кабінету Міністрів України №102 від 21.02.2018 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/102-2018-%D0%BF#Text>
104. Підпала І.В. Адміністративно-правові засади походження служби на морському торговельному транспорті: дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук. Київ, 2015. 202 с.
105. Плотникова Є.С. Відповідальність за забруднення моря речовинами, небезпечними для здоров'я людей чи для живих ресурсів моря чи іншими відходами чи матеріалами за ст. 228-1 КК УРСР: дис. ... канд. юрид. наук: Київ, 1987. 173 с.
106. Податковий кодекс України. Відомості Верховної Ради України. 2011. № 13-14, № 15-16, № 17. Ст. 112. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2755-17#Text>
107. Положення про Державну екологічну інспекцію Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області) (нова редакція): Наказ Державної екологічної інспекції України №255 від 01.06.2021р. URL: <https://sw.dei.gov.ua/post/1492>

108. Положення про Державну екологічну інспекцію України: Постанова Кабінету Міністрів України від 19.04.2017 № 275. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/275-2017-%D0%BF#Text>

109. Положення про морські екологічні інспекції: Наказ Міністерства екології та природних ресурсів України від 11.08.2017 № 312. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1081-17#Text>

110. Пономарьов М.В. Міжнародно-правове регулювання охорони морської середи. *Ваги Феміди*. 1998. №3. С. 100

111. Попович Т. Екологічні стандарти у розрізі генезису екологічного права (цивільно-правовий аспект). *Юридична Україна*. 2004. № 9. С.37-40

112. Постанова Господарського суду Одеської області від 24 лютого 2021 р. у справі № 916/2394/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/95270626>

113. Постанова Касаційного адміністративного суду у складі Верховного Суду від 19 жовтня 2020 року у справі № 420/4129/19. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/92270250>

114. Постанова Миколаївського апеляційного суду у справі № 33/812/365/19 від 19 листопада 2019. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/85771970>

115. Правдюк А.Л. Механізм правового регулювання державного екологічного контролю. *Право і суспільство*. 2016. №2. С. 87-90

116. Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 269. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-%D0%BF#Text>

117. Правила реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на судах, морських установках і в портах України: Наказ Міністерства транспорту України № 205 від 10.04.2001р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0452-01#Text>

118. Про UMAC. URL: <https://macom.org.ua/pro-umac/>

119. Про адміністративну процедуру: Закон України від 17 лютого 2022 року № 2073-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text>

120. Про визнання такою, що втратила чинність, постанови Кабінету Міністрів України від 14 серпня 2019 р. № 750: Постанова Кабінету Міністрів України від від 12 жовтня 2019 р. № 873. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/873-2019-п#Text>

121. Про виключну (морську) економічну зону: Закон України від 16 травня 1995 року № 162/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 21. Ст.152

122. Про внесення змін до Конституції України (щодо стратегічного курсу держави на набуття повноправного членства України в Європейському Союзі та в Організації Північноатлантичного договору): Закон України від 7 лютого 2019 року № 2680-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2019. № 9. Ст.50. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2680-19#Text>

123. Про державний екологічний контроль: проект Закону України № 3091 від 19.02.2023 р. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=68186

124. Про державний кордон України: Закон України. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 2. ст. 5. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12#Text>

125. Про доступ до публічної інформації: Закон України від 13 січня 2011 року № 2939-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2939-17>

126. Про екологічну експертизу: Закон України від 9 лютого 1995 року № 45/95-ВР (втрата чинності на підставі Закону N 2059-VIII від 23.05.2017. ВВР. 2017. № 29. ст.315). *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 8. Ст. 54. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/45/95-%D0%B2%D1%80#Text>

127. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 18 березня 2004

року № 1629-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 29. Ст.367.
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1629-15#Text>

128. Про затвердження Інструкції про порядок вилучення та передання на зберігання до органів внутрішніх справ вилученої у порушників природоохоронного законодавства вогнепальної та іншої зброї і боєприпасів: Наказ Мінекоресурсів від 31.03.2003 № 56/м. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0298-03#Text>

129. Про затвердження Інструкції з оформлення органами Державної екологічної служби України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення: Наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища України 05.07.2004 №264. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0934-04#Text>

130. Про затвердження Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять: Наказ Міністерства інфраструктури від 05.12.2016 р. № 433. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1713-16#Text>

131. Про затвердження Методики обчислення розміру збитків від забруднення нафтою: постанова Кабінету Міністрів України від 26.04.2003 № 631. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/631-2003-%D0%BF#Text>

132. Про затвердження Методики розрахунку розмірів відшкодування збитків, заподіяних державі внаслідок порушення законодавства про охорону та раціональне використання водних ресурсів: наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища України від 20.07.2009 № 389. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0767-09#Text>

133. Про затвердження Положення про Державну екологічну інспекцію Кримсько-Чорноморського округу: Наказ Державної екологічної інспекції України від 27.11.2018 р. № 256. URL: https://www.dei.gov.ua/files/1550833355950157/nakaz_krimbs.pdf

134. Про затвердження Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України: постанова Кабінету Міністрів України від 06 вересня 2017 року № 1095. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF#Text>

135. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#Text>

136. Про затвердження Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту: наказом Міністерства інфраструктури України від 17.11.2021 № 621. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1590-21#Text>

137. Про затвердження Положення про Національну поліцію: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 2015 р. № 877. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/248607704>

138. Про затвердження Положення про порядок обчислення розміру відшкодування та сплати збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України: Наказ Міністерства захисту довкілля та природних ресурсів України від 16.01.2016р. №16, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0406-21#Text>

139. Про затвердження Порядку взаємодії державного підприємства “Адміністрація морських портів України” та Державної екологічної інспекції із забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища у разі виявлення випадків скидання суднами (плавзасобами) забруднюючих речовин у межах акваторії морського порту: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 липня 2019 р. № 670. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/670-2019-п#Text>

140. Про затвердження Порядку встановлення нормативів збору за забруднення навколишнього природного середовища і стягнення цього збору: Постанова Кабінету Міністрів України від 1 березня 1999 р. № 303.

141. Про затвердження Порядку здійснення державного моніторингу вод: Постанова Кабінету Міністрів України від 19 вересня 2018 р. № 758. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/758-2018-%D0%BF#Text>

142. Про затвердження Порядку перевірки, взяття проб води та проведення їх аналізу: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 серпня 2019 р. № 828, URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/828-2019-%D0%BF#Text>

143. Про затвердження Порядку проведення службового розслідування стосовно осіб, уповноважених на виконання функцій держави або місцевого самоврядування, та осіб, які для цілей Закону України “Про запобігання корупції” прирівнюються до осіб, уповноважених на виконання функцій держави або місцевого самоврядування: Постанова Кабінету Міністрів України № 950 від 13.06.2000 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/950-2000-п#Text>

144. Про затвердження Порядку розроблення нормативів гранично допустимого скидання забруднюючих речовин у водні об’єкти та перелік забруднюючих речовин, скидання яких у водні об’єкти нормується: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 вересня 1996 р. № 1100. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/950-2000-%D0%BF#Text>

145. Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства: наказ Міністерства транспорту України від 17 липня 2003 року № 545. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0353-04#Text>

146. Про затвердження Правил охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення: постанова Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 року № 269. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-п#Text>

147. Про затвердження Правил реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України: Наказ Міністерства транспорту України № 205 від 10.04.2001р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0452-01#Text>

148. Про затвердження такс для обчислення розміру відшкодування збитків, заподіяних внаслідок забруднення із суден, кораблів та інших плавучих засобів територіальних і внутрішніх морських вод України: Постанова КМ України від 3 липня 1995 р. № 484. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/484-95-%D0%BF#Text>

149. Про звернення громадян: Закон України від 2 жовтня 1996 року № 393/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/393/96-%D0%B2%D1%80#Text>

150. Про континентальний шельф: Закон України від 16.10.2012 № 5462-VI *Відомості Верховної Ради України*. 2014. № 6-7. ст. 80. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/162/95-%D0%B2%D1%80#Text>

151. Про ліквідацію територіального та міжрегіонального територіального органу Державної екологічної інспекції: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 січня 2020 р. № 39. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npas/pro-likvidaciyu-teritorialnogo-ta-mizhregionalnogo-teritorialnogo-organu-derzhavnoyi-t290120>

152. Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24.02.1994 р. №4002. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4002-12#Text>

153. Про морські порти: Закон України від 14.01.2020 № 440-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2020. № 28. ст.188.

154. Про об'єкти підвищеної небезпеки: Закон України від 18.01.2001 р. № 2245-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2001. № 15. Ст. 73.

155. Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності: Закон України від 5 квітня 2007 року № 877-V. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/877-16#Text>

156. Про Основні напрями державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки: Постанова Верховної Ради України від 5 березня 1998 року 188/98-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1998. № 38-39. Ст.248. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/188/98-%D0%B2%D1%80#Text>

157. Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25 червня 1991 року № 1264-XII. *Відомості Верховної Ради України*. 1991. № 41. Ст. 546. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text>

158. Про охорону природи Української РСР: Закон Української РСР від 30 червня 1960 року. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1960. № 23. Ст. 175.

159. Про оцінку впливу на довкілля: Закон України від 23 травня 2017 року № 2059-VIII. *Відомості Верховної Ради*. 2017. № 29. Ст. 315. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2059-19#Text>

160. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 року № 1644-III. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 28. ст. 222. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text>

161. Про питання діяльності Державної екологічної інспекції Південно-західного округу (Миколаївська та Одеська області): Наказ Державної екологічної інспекції України від 22.12.2020 № 502. URL: <https://www.dei.gov.ua/posts/1288>

162. Про План законодавчого забезпечення реформ в Україні: Постанова Верховної Ради України від 4 червня 2015 року № 509-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/509-19#Text>

163. Про прикордонний контроль: Закон України від 5 листопада 2009 року № 1710-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17>

164. Про прилеглу зону України: Закон України від 6 грудня 2018 року № 2641-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2641-19>

165. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року: Закон України від 3 червня 1999 року № 728-XIV. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 31. Ст.254. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text>

166. Про ратифікацію Протоколу про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення: Закон України від 22.02.2007 р.

167. Про судову практику у справах про злочини та інші правопорушення проти довілля: Постанова Пленуму Верховного суду України від 10.12.2004 №17. URL: <https://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0017700-04>

168. Про утворення міжрегіональних територіальних органів та ліквідацію територіальних органів Державної екологічної інспекції: Постанова Кабінету Міністрів України від 09.09.2020 р. № 802. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/802-2020-%D0%BF#Text>

169. Програма дій “Порядок денний на XXI століття” / Переклад з англійської: ВГО “Україна. Порядок денний на XXI століття”. К.: Інтелсфера, 2000. 360 с.

170. Протокол про зміну в Міжнародній конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/MU68011>

171. Світовий океан та міжнародне право: Захист та збереження морської середовища. М.: Наука, 1990. 346 с.

172. Сергійчик В. Заходи щодо запобігання забрудненню морського середовища, передбачені міжнародним та національним законодавством України. *JURNALUL JURIDIC NAȚIONAL: TEORIE ȘI PRACTICĂ*. 2015. Junie. С. 77-82.

173. Скаун О. Інститут звільнення від юридичної відповідальності: загальнотеоретичний аналіз. Про українське право. Часопис кафедри теорії та історії держави і права Київ. нац. ун-ту імені Тараса Шевченка. За ред. проф. І. Безклубого. К., 2010. 367 с.

174. Скарідов А.С. «Зелені судноплавство» і проблема стійкого використання морського транспорту. *Міжнародне право и міжнародні організації*. 2021. № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/zelenoe-sudohodstvo-i-problema-ustoychivogo-ispolzovaniya-morskogo-transporta/viewer>

175. Соловійова Ж. Ф., Непеїна Г. В. Забруднення світового океану нафтопродуктами. *Екологія. Наукові праці*. Випуск 138. Том 150. С. 76-81.

176. Суєтнов Є. П. Декларація Ріо-де-Жанейро щодо навколишнього середовища та розвитку. В кн.: Велика українська юридична енциклопедія: у 20 т. Харків, 2018. Т. 14: Екологічне право. С. 189–190.

177. Сурілова О.О. Адміністративно-правове регулювання у сфері використання і охорони надр: дис. ... д-ра юрид.наук: 12.00.07. Одеса-Запоріжжя, 2017. 411 с.

178. Теорія держави і права : підручник С. Л. Лисенков, А. М. Колодій, О.Д. Тихомиров, В.С.Ковальський ; за ред. С. Л. Лисенкова. К. : Юрінком Інтер, 2005. 320 с.

179. Теорія держави і права. Академічний курс : за ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. 2-е вид., перероб і допов. К. : Юрінком Інтер, 2008. 688 с.

180. Типове положення про службу регулювання руху суден, затверджене Наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2001 № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0545-01#Text>

181. Тімофєєва Л.Ю. Гуманістична парадигма кримінального права України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.08. Одеса, 2018. 207 с.

182. Ткачук О. Юридична відповідальність за екологічні правопорушення. *Юридична газета online. Всеукраїнське щотижневє юридичне видання*. №23 (573) від 07.07.2017 р. URL: <http://yur->

gazeta.com/dumka-eksperta/yuridichna-vidpovidalnist-za-ekologichni-pravoporushennya.html

183. Тодорова О. В., Логінов О. В. Адміністративна відповідальність за забруднення морського середовища: проблемні аспекти. *LEX PORTUS*. № 3. (11)'2018. С. 208-218.

184. Толкаченко О. Право на сприятливе навколишнє середовище в законодавстві України та інших держав. URL: <http://dspace.onu.edu.ua:8080/bitstream/123456789/12207/1/177-184.pdf>

185. Транспортна екологія: навчальний посібник О. І. Запорожець, С. В. Бойченко, О. Л. Матвєєва, С. Й. Шаманський, Т. І. Дмитруха, С. М. Маджд; за заг. редакцією С. В. Бойченка. К.: НАУ, 2017. 507 с.

186. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами» від 01.09.2017 р.
URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text

187. Удод М.В. Адміністративна відповідальність юридичних осіб. *Вісник Академії митної служби України. Серія Право*. 2010. № 1. С. 90-95.

188. Улютіна О.А. Адміністративно-правові засади охорони навколишнього природного середовища та природокористування: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. К., 2011. 209 с.

189. Ус О. Склад злочину як підстава кримінально-правової оцінки вчиненого діяння. *Visegrad Journal on Human Rights*. 2016. №4/2. С. 196-201.

190. Фесенко Є. Цінності як об'єкт злочину. *Право України*. 1999. № 6. С. 76-80.

191. Фесенко М.М., Фесенко І.М., Дорош М.М., Коваленко В.І. Навколишнє середовище в районі бурової. *Мінеральні ресурси України*. 1998. №2. С. 39-40.

192. Хижня Л.Є. Адміністративна відповідальність за вчинення правопорушень у сфері захисту довкілля в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя, 2020. 263 с.

193. Хижня Л.Є. Сутність категорії «довкілля» як об'єкта адміністративно-правової охорони. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції*. 2019. Спецвипуск. Т. 2. С. 80–84
194. Хорошак Н.В. Адміністративні стягнення за законодавством України: монографія. Київ: Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2004. 72 с.
195. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 року. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
196. Шемшученко Ю.С. Правовые проблемы экологии. К.: Наукова думка, 1989. 229 с.
197. Шемякін О.М. Обмеження відповідальності судновласника в спеціальних міжнародних конвенціях. Одеса: Латстар, 2000. 272 с.
198. Шепель М.А. Адміністративні спори у сфері захисту права людини на безпечне довкілля: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Запоріжжя, 2020. 233 с.
199. Шепель М.А. Публічний інтерес та легітимні очікування як складові судового захисту права на безпечне довкілля. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2019. № 3. С. 158-163
200. Шульга О.В. Міжнародний досвід нормативно-правового регулювання права на здорове довкілля. *Науковий вісник публічного та приватного права*. 2022. № 5. С. 148–152.
201. Юридична відповідальність за екологічні правопорушення : навч. посіб. Т.К. Оверковська, Н.М. Опольська; Вінн. нац. аграр. ун-т. Вінниця: ТОВ "ТВОРИ", 2020. 252 с.
202. Ярова А.О. Міжнародно-правові аспекти відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 2017. 15 с.
203. Яшин С. Забруднення моря з суден: проблема загострюється. *Морський флот*. 1991. №11. С. 26.

204. Alan E. Boyle. Protecting the marine environment: Some problems and developments in the law of the sea. *Marine Policy*. 1992. Volume 16, Issue 2. P. 79-85.

205. Barros J., Johnston D. The international Law of Pollution.-N.Y. 1974. P.242. 202. Anzilotti D. Responsibilite internationale des Etats RGDIP. Vol. 8. №. 1-2.

206. Declaration of the united nations conference on the human environment (stockholm declaration), 1972 and the rio declaration on environment and development, 1992. URL: https://legal.un.org/avl/pdf/ha/dunche/dunche_e.pdf

207. European Union, 2014. URL: <https://ru.scribd.com/document/383115400/DNV-GL-Information-Leaflet-on-New-PED-2014-68-EU-2014>

208. Hladii O. V., Legeza Yu. O. Administrative and legal regime of the using and protection of technological fields: monograph. Riga: Izdevnieciba «Baltija Publishing», 2017. 188 p.

209. Integration of renewables in Europe. DNV-GL (2014 roky). European Union. 2016. URL: [https://ru.scribd.com/document/383115400/DN-GL-Information-Leaflet-on-New-PED-2014-68-EU-2016 D](https://ru.scribd.com/document/383115400/DN-GL-Information-Leaflet-on-New-PED-2014-68-EU-2016-D)

210. Manca P. The International Maritime Law. Vol. I. Antwerpen.1970. 991 p.

211. Norton H.F. Fire at Sea a Casualty Visited.-Safety at Sea.1981. № 149. P. 17-19.

212. Owen McIntyre. Environmental liability-law, policy and practice. April. 2020. P. 10-12

213. Ringbom H and Henriksen T. (2017) Governance Challenges Gaps and Management Opportunities in Areas Beyond National Jurisdiction. Global Environment Facility-Scientific and Technical Advisory Panel, Washington D.C.

214. Schillinger J, Özerol, G, Güven-Griemert, Ş, Heldeweg, M. Water in war: Understanding the impacts of armed conflict on water resources and their

management. WIREs Water. 2020; 7:e1480. URL: <https://doi.org/10.1002/wat2.1480>

215. Serafimov V. (2020) Supervisions (control) in the sphere of marine environment protection in Ukraine: new institutional transformation. Lex Portus. №.1. p. 23-36. URL: <https://lexportus.net.ua/vipusk-1-2020/vitali-serafimov-supervision-control-in-the-sphere-of-marine-environment-protection-in-ukraine-new-institutional-transformations.pdf>

216. Tamara Gaginov, Zoltan Vig. Liability for Environmental Pollution. June 2020. URL: <https://doi.org/10.1016/B978-0-08-040994-8.50027-9>

217. The review of Maritime Transport 2019/UNSTAD. UN Publication. NY. 300 East 24 nd Str 10017.

218. Timagines, G. International control of marine pollution. G. Timagines. N.Y. 1980. 101 p.

219. Zyhrii O., Zaitseva-Kalaur I. Features of the formation and implementation of environmental policy institutions of European cooperation: a challenge for the EU and Ukraine. Polish Journal of Science. 2023. № 64. P. 33-38.

ДОДАТКИ

ДОДАТОК А

**СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА
ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

1. Леусенко І.В. Забруднення та засмічення морського простору: генеза правових досліджень. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія: Юридичні науки*. 2023. Т. 34(73). № 4. С. 60–64.

2. Леусенко І.В. Суб'єкт адміністративної відповідальності за забруднення морського простору: необхідність перегляду законодавчого підходу. *Київський часопис права*. 2023. № 3. С. 97–102.

3. Леусенко І.В. Місце адміністративної відповідальності в системі відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2023. № 3. С. 132–137.

4. Леусенко І.В. Джерела забруднення морського простору України. *Верховенство права очима правників-початківців* : матеріали Всеукраїнської наукової конференції студентів та аспірантів, м. Одеса, 24 листопада 2018 р. / за ред. Г.О. Ульянової ; уклад.: Ю.Д. Батан, А.Д. Шкільнюк [та ін.]. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2018 . С 65–67.

5. Леусенко І.В. Деякі аспекти управління відходами на суднах. *Верховенство права очима правників-початківців* : матеріали Всеукр. Всеукраїнської наукової конференції студентів та аспірантів, м. Одеса, 18 листопада 2017 р. / за ред. Г.О. Ульянової ; уклад. Ю.Д. Батан, М.В. Сиротко [та ін.]. Одеса : Видавничий дім «Гельветика», 2017. С. 154–157.

6. Леусенко І.В. Службова особа як суб'єкт адміністративної відповідальності за забруднення морського простору. *Публічна служба: нова архітектура та стратегії для деокупованих територій* : збірник наукових статей, тез доповідей та повідомлень за матеріалами Всеукраїнського круглого столу, м. Харків, Національний юридичний університет імені Ярослава Мудрого, 23 червня 2023 р. Харків : Друкарня Мадрид, 2023. С. 201–207.

**Пояснювальна записка щодо прийняття
Закону України «Про забезпечення ефективності застосування
заходів адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення
морського простору України»**

1. Обґрунтування необхідності прийняття Закону України «Про забезпечення ефективності застосування заходів адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору України»

Здобуття незалежності нашої держави започаткувало нову віху в її політиці. Так, Основний Закон проголосив право кожного на безпечне довкілля (стаття 50 Конституції України) та встановив правовий режим виключної власності Українського народу на ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони (ст. 13 Конституції України). Сутність такої держави проявляється через завдання, вирішення яких має пріоритетне значення для суспільства. Такими завданнями визначаються досягнення національної екологічної безпеки морського простору України в цілому, і зокрема, у частині застосування механізму адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору.

Тому вбачається за доцільне запровадити зміни до чинного законодавства України, спрямовані на удосконалення механізму адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору.

2. Цілі й завдання змін до нормативно-правових актів

Завданням проекту є оптимізація адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору.

3. Загальна характеристика й основні положення змін до нормативно-правових актів

Удосконалення нормативно-правового регулювання адміністративної відповідальності за забруднення та засмічення морського простору шляхом:

- 1) внесення до Кодексу України про адміністративні правопорушення (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>) таких змін: доповнення частини четвертої статті 24 у такій редакції: «За вчинення адміністративних правопорушень до юридичних осіб у сфері охорони довкілля можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення: штраф; зупинення діяльності юридичної особи; зупинення дії спеціального дозволу на використання природних ресурсів, виданого юридичній особі»; викладу санкцію частини першої статті 59⁻¹. Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення у такій редакції: *«тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від тридцяти п'яти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сімдесяти до ста неоподаткованих мінімумів доходів громадян»*; викладу санкцію частини другої статті 59⁻¹. Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення у такій редакції: *«тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сорока до сімдесяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян»*; доповнення статті 59⁻¹ положенням щодо встановлення відповідальності юридичних осіб у такій редакції: *«вчинення юридичною особою (суб'єктом господарювання) дій, передбачених частинами першою та другою, - тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від сімдесяти до двохсот неоподаткованих мінімумів доходів громадян та/або позбавлення спеціального дозволу на використання природних ресурсів»*; доповнення статтю 272 частинами четвертою та п'ятою такого змісту: *«Заявник в адміністративній справі може бути особа, яка повідомила про факт вчинення адміністративного правопорушення чи*

ймовірність його вчинення. Заявник у справі про адміністративне правопорушення може бути викликаний за його бажанням та за умови забезпечення для нього процесуальної незалежності та безпеки»; доповнення статті 273-1 «Спеціаліст» у такій редакції: «1. У якості спеціаліста для участі в провадженні по справах про адміністративні правопорушення може бути притягнена будь-яка, не зацікавлена в результаті справи, повнолітня особа, що володіє знаннями, необхідними для сприяння у виявленні, закріпленні та вилученні доказів, а також у застосуванні технічних засобів. 2. Спеціаліст зобов'язаний: з'явитися за викликом судді, органу, посадової особи, у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення; брати участь в проведенні дій, які потребують спеціальних знань з ціллю виявлення, закріплення та вилучення доказів; засвідчувати своїм підписом факт вчинення вказаних дій, їх зміст і результати»; 2) до Водного кодексу України: Закону України від 6 червня 1995 року № 213/95-ВР (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр#Text>) внести такі зміни: виключення із частини другої статті 110 словосполучення «чи воєнних дій»; 3) внесення до Наказу Міністерства інфраструктури України від 05.12.2016 № 433 «Про затвердження Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять» таких змін щодо доповнення Переліку суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, які повинні бути опломбовані (додаток 1) пунктом 15 – «Скруббер»; 4) внесення до Наказу Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 05.07.2004 р. №264 «Про затвердження Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення» шляхом виключення пункту 4.22 наступного змісту «у разі, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається на місці вчинення адміністративного

правопорушення, порушникові видається квитанція встановленого зразка, яка є документом суворої фінансової звітності».

4. Стан нормативно-правової бази в цій сфері правового регулювання

Вимагається внесення змін до Кодексу України про адміністративні правопорушення; до Водного кодексу України; до Наказу Міністерства інфраструктури України від 05.12.2016 № 433 «Про затвердження Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять»; до Наказу Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 05.07.2004 р. №264 «Про затвердження Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення». Реалізація положень поданого законопроекту не потребує внесення змін до інших законів.

5. Фінансово-економічне обґрунтування

Реалізація положень законопроекту не впливатиме на видаткову та прибуткову частини державного або місцевих бюджетів.

6. Обґрунтування очікуваних соціально-економічних, правових та інших наслідків застосування законопроекту після його прийняття

Реалізація норм законопроекту приведе до належного рівня законодавчої техніки, закріпить на рівні закону права й обов'язки учасників у сфері охорони морського простору, що сприятиме підвищенню ефективності роботи системи суб'єктів публічної адміністрації із забезпечення права громадян на охорону навколишнього природного середовища України.

**Проект Закону України «Про забезпечення ефективності
застосування заходів адміністративної відповідальності за забруднення
та засмічення морського простору України»**

I. Внести до Кодексу України про адміністративні правопорушення (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>) такі зміни:

1.1. Доповнити частину четвертою статті 24 у такій редакції:

«За вчинення адміністративних правопорушень до юридичних осіб у сфері охорони довкілля можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення:

1) штраф;

2) зупинення діяльності юридичної особи;

3) зупинення дії спеціального дозволу на використання природних ресурсів, виданого юридичній особі»

1.2. Викласти санкцію частини першої статті 59⁻¹. Порухення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення у такій редакції:

«тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від тридцяти п'яти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сімдесяти до ста неоподаткованих мінімумів доходів громадян»;

1.3 Викласти санкцію частини другої статті 59⁻¹. Порухення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення у такій редакції:

«тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сорока до сімдесяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян»;

1.4 Доповнити статтю 59⁻¹ положенням щодо встановлення відповідальності юридичних осіб у такій редакції:

«вчинення юридичною особою (суб'єктом господарювання) дій, передбачених частинами першою та другою, - тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від сімдесяти до двохсот неоподаткованих мінімумів доходів громадян та/або позбавлення спеціального дозволу на використання природних ресурсів»;

1.5 Доповнити статтю 272 частинами четвертою та п'ятою такого змісту:

«Заявник в адміністративній справі може бути особа, яка повідомила про факт вчинення адміністративного правопорушення чи ймовірність його вчинення.

Заявник у справі про адміністративне правопорушення може бути викликаний за його бажанням та за умови забезпечення для нього процесуальної незалежності та безпеки»;

1.6 Доповнити статтю 273-1 «Спеціаліст», яку викласти у такій редакції:

«1. У якості спеціаліста для участі в провадженні по справах про адміністративні правопорушення може бути притягнена будь-яка, не зацікавлена в результаті справи, повнолітня особа, що володіє знаннями, необхідними для сприяння у виявленні, закріпленні та вилученні доказів, а також у застосуванні технічних засобів.

2. Спеціаліст зобов'язаний: з'явитися за викликом судді, органу, посадової особи, у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення; брати участь в проведенні дій, які потребують спеціальних знань з ціллю виявлення, закріплення та вилучення доказів; засвідчувати своїм підписом факт вчинення вказаних дій, їх зміст і результати»;

II. До Водного кодексу України: Закону України від 6 червня 1995 року № 213/95-ВР (<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-вр#Text>) внести такі зміни:

2.1 Виключити із частини другої статті 110 словосполучення «чи воєнних дій»;

III. Внести до Наказу Міністерства інфраструктури України від 05.12.2016 № 433 «Про затвердження Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять» такі зміни:

3.1. Додати до Переліку суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, які повинні бути опломбовані (додаток 1) пунктом 15 – «Скруббер»;

IV. У Наказі Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 05.07.2004 р. №264 «Про затвердження Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення»:

4.1 виключити пункт 4.22 наступного змісту «у разі, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається на місці вчинення адміністративного правопорушення, порушникові видається квитанція встановленого зразка, яка є документом суворої фінансової звітності»;

V. Прикінцеві та перехідні положення.

Цей Закон набирає чинності з дня його опублікування.

Порівняльна таблиця до проєкту Закону України
«Про забезпечення ефективності застосування заходів адміністративної
відповідальності за забруднення та засмічення
морського простору України»

Чинна редакція	Пропоновані зміни	Нова редакція
Кодекс України про адміністративні правопорушення (https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text)		
Стаття 24. Види адміністративних стягнень За вчинення адміністративних правопорушень можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення: 1) попередження; 2) штраф; 3) оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; 4) конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення; 5) позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину (права	Доповнити частину четвертою статті 24 у такій редакції: «За вчинення адміністративних правопорушень до юридичних осіб у сфері охорони довкілля можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення: 3) штраф; 4) зупинення діяльності юридичної особи; зупинення дії спеціального дозволу на використання природних ресурсів, виданого юридичній особі»	Стаття 24. Види адміністративних стягнень За вчинення адміністративних правопорушень можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення: 1) попередження; 2) штраф; 3) оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; 4) конфіскація: предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення; 5) позбавлення спеціального права, наданого даному громадянину (права

керування транспортними засобами, права полювання); позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю; 5⁻¹) громадські роботи; 6) виправні роботи; 6⁻¹) суспільно корисні роботи; 7) адміністративний арешт; 8) арешт з утриманням на гауптвахті. Законами України може бути встановлено й інші, крім зазначених у цій статті, види адміністративних стягнень. Законами України може бути передбачено адміністративне видворення за межі України іноземців і осіб без громадянства за вчинення адміністративних правопорушень, які грубо порушують правопорядок.		керування транспортними засобами, права полювання); позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю; 5⁻¹) громадські роботи; 6) виправні роботи; 6⁻¹) суспільно корисні роботи; 7) адміністративний арешт; 8) арешт з утриманням на гауптвахті. Законами України може бути встановлено й інші, крім зазначених у цій статті, види адміністративних стягнень. Законами України може бути передбачено адміністративне видворення за межі України іноземців і осіб без громадянства за вчинення адміністративних правопорушень, які грубо порушують правопорядок. За вчинення адміністративних правопорушень до юридичних осіб у сфері охорони довкілля можуть застосовуватись такі адміністративні стягнення: 5) штраф; 6) зупинення діяльності юридичної
---	--	---

		особи; зупинення дії спеціального дозволу на використання природних ресурсів, виданого юридичній особі.
Стаття 59¹. Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення Забруднення і засмічення територіальних і внутрішніх морських вод внаслідок скидів із суден, здійснених без дозволу спеціально уповноважених на те державних органів або з порушенням встановлених правил, - тягнуть за собою накладення штрафу на посадових осіб від тридцяти п'яти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Проведення навантажувальних та розвантажувальних робіт, що можуть призвести до забруднення територіальних і внутрішніх морських вод, без дозволу органів державного контролю в галузі охорони навколишнього	1) Викласти санкцію частини першої статті 59¹. Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення у такій редакції: «тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від тридцяти п'яти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сімдесяти до ста неоподаткованих мінімумів доходів громадян»; 2) Викласти санкцію частини другої статті 59¹. Порушення вимог щодо охорони	Стаття 59¹. Порушення вимог щодо охорони територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення Забруднення і засмічення територіальних і внутрішніх морських вод внаслідок скидів із суден, здійснених без дозволу спеціально уповноважених на те державних органів або з порушенням встановлених правил, - тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від тридцяти п'яти до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сімдесяти до ста неоподаткованих мінімумів доходів громадян. Проведення навантажувальних та розвантажувальних робіт, що можуть призвести до забруднення територіальних і внутрішніх морських

природного середовища, якщо одержання такого дозволу передбачено законодавством України, - тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведення внаслідок крайньої необхідності без належного на те дозволу скидання у море шкідливих речовин з судна або іншого плавучого засобу, повітряного судна, платформи чи іншої штучно спорудженої у морі конструкції, а у випадках скидання з метою поховання - і органу, який видає дозволи та таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання - тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб судна або іншого плавучого засобу від сорока до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.	територіальних і внутрішніх морських вод від забруднення і засмічення у такій редакції: «тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сорока до сімдесяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян»; 3. Доповнити статтю 59⁻¹ положенням щодо встановлення відповідальності юридичних осіб у такій редакції: «вчинення юридичною особою (суб'єктом господарювання) дій, передбачених частинами першою та другою, -	вод, без дозволу органів державного контролю в галузі охорони навколишнього природного середовища, якщо одержання такого дозволу передбачено законодавством України, - тягнуть за собою накладення штрафу на громадян - від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; на посадових осіб накладення штрафу від сорока до сімдесяти неоподаткованих мінімумів доходів громадян. Неповідомлення адміністрації найближчого порту України про проведення внаслідок крайньої необхідності без належного на те дозволу скидання у море шкідливих речовин з судна або іншого плавучого засобу, повітряного судна, платформи чи іншої штучно спорудженої у морі конструкції, а у випадках скидання з метою поховання - і органу, який видає дозволи та таке скидання, одразу після здійснення або в ході здійснення такого скидання -
--	--	--

	тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від сімдесяти до двохсот неоподаткованих мінімумів доходів громадян та/або позбавлення спеціального дозволу на використання природних ресурсів».	тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб судна або іншого плавучого засобу від сорока до сімдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. Вчинення юридичною особою (суб'єктом господарювання) дій, передбачених частинами першою та другою, - тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від сімдесяти до двохсот неоподаткованих мінімумів доходів громадян та/або позбавлення спеціального дозволу на використання природних ресурсів
Стаття 272. Свідок Як свідок у справі про адміністративне правопорушення може бути викликана кожна особа, про яку є дані, що їй відомі які-небудь обставини, що підлягають установленню по даній справі. На виклик органу (посадової особи), у провадженні якого перебуває справа, свідок зобов'язаний з'явитися в зазначений час, дати правдиві пояснення, повідомити все відоме йому по справі і	Доповнити статтю 272 частинами четвертою та п'ятою такого змісту: «Заявник в адміністративній справі може бути особою, яка повідомила про факт вчинення адміністративного правопорушення чи ймовірність його вчинення. Заявник у справі про адміністративне	Стаття 272. Свідок Як свідок у справі про адміністративне правопорушення може бути викликана кожна особа, про яку є дані, що їй відомі які-небудь обставини, що підлягають установленню по даній справі. На виклик органу (посадової особи), у провадженні якого перебуває справа, свідок зобов'язаний з'явитися в зазначений час, дати правдиві пояснення, повідомити все відоме йому по справі і

відповісти на поставлені запитання. Викривач є свідком у справах про адміністративні правопорушення, пов'язані з корупцією. Викривач має право на збереження конфіденційності інформації стосовно нього під час дачі пояснень по справі. Заявник в адміністративній справі може бути особою, яка повідомила про факт вчинення адміністративного правопорушення чи ймовірність його вчинення. Заявник у справі про адміністративне правопорушення може бути викликаний за його бажанням та за умови забезпечення для нього процесуальної незалежності та безпеки.	правопорушення може бути викликаний за його бажанням та за умови забезпечення для нього процесуальної незалежності та безпеки»	відповісти на поставлені запитання. Викривач є свідком у справах про адміністративні правопорушення, пов'язані з корупцією. Викривач має право на збереження конфіденційності інформації стосовно нього під час дачі пояснень по справі.
Норма відсутня	Доповнити КУпАП статтю 273-1 «Спеціаліст», яку викласти у такій редакції: «У якості спеціаліста для участі в провадженні по справах про адміністративні	Стаття 273-1. Спеціаліст 1. У якості спеціаліста для участі в провадженні по справах про адміністративні правопорушення може бути притягнена будь-яка, не зацікавлена в результаті справи, повнолітня особа, що володіє знаннями,

	правопорушення може бути притягнена будь-яка, не зацікавлена в результаті справи, повнолітня особа, що володіє знаннями, необхідними для сприяння у виявленні, закріпленні та вилученні доказів, а також у застосуванні технічних засобів. Спеціаліст зобов'язаний: з'явитися за викликом судді, органу, посадової особи, у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення; брати участь в проведенні дій, які потребують спеціальних знань з ціллю виявлення, закріплення та вилучення доказів; засвідчувати своїм підписом факт вчинення вказаних дій, їх	необхідними для сприяння у виявленні, закріпленні та вилученні доказів, а також у застосуванні технічних засобів. 2. Спеціаліст зобов'язаний: з'явитися за викликом судді, органу, посадової особи, у провадженні якого перебуває справа про адміністративне правопорушення; брати участь в проведенні дій, які потребують спеціальних знань з ціллю виявлення, закріплення та вилучення доказів; засвідчувати своїм підписом факт вчинення вказаних дій, їх зміст і результати.
--	--	--

	зміст результати»	i	
Водний кодекс України: Закон України від 6 червня 1995 року № 213/95-ВР (https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-vr#Text)			
Стаття 110. Відповідальність за порушення водного законодавства Порушення водного законодавства тягне за собою дисциплінарну, адміністративну, цивільно-правову або кримінальну відповідальність згідно з законодавством України. Водокористувачі звільняються від відповідальності за порушення водного законодавства, якщо вони виникли внаслідок дії непереборних сил природи чи воєнних дій. Відповідальність за порушення водного законодавства несуть особи, винні у: 1) самовільному захопленні водних об'єктів; 2) забрудненні та засміченні вод; 3) порушенні режиму господарської діяльності у водоохоронних зонах та на землях водного фонду; 4) руйнуванні русел річок, струмків та водотоків або порушенні	Виключити із частини другої статті 110 словосполучення «чи воєнних дій».		Стаття 110. Відповідальність за порушення водного законодавства Порушення водного законодавства тягне за собою дисциплінарну, адміністративну, цивільно-правову або кримінальну відповідальність згідно з законодавством України. Водокористувачі звільняються від відповідальності за порушення водного законодавства, якщо вони виникли внаслідок дії непереборних сил природи. Відповідальність за порушення водного законодавства несуть особи, винні у: 1) самовільному захопленні водних об'єктів; 2) забрудненні та засміченні вод; 3) порушенні режиму господарської діяльності у водоохоронних зонах та на землях водного фонду; 4) руйнуванні русел річок, струмків та водотоків або порушенні

природних умов поверхневого стоку під час будівництва і експлуатації автошляхів, залізниць та інших інженерних комунікацій; 5) введенні в експлуатацію підприємств, комунальних та інших об'єктів без очисних споруд чи пристроїв належної потужності; 6) недотриманні умов дозволу або порушенні правил спеціального водокористування; 7) самовільному проведенні гідротехнічних робіт (будівництво ставків, дамб, каналів, свердловин); 8) порушенні правил ведення державного обліку вод або перекрученні чи внесенні недостовірних відомостей в документи державної статистичної звітності; 8-1) випалюванні сухої рослинності або її залишків з порушенням порядку, встановленого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони навколишнього		природних умов поверхневого стоку під час будівництва і експлуатації автошляхів, залізниць та інших інженерних комунікацій; 5) введенні в експлуатацію підприємств, комунальних та інших об'єктів без очисних споруд чи пристроїв належної потужності; 6) недотриманні умов дозволу або порушенні правил спеціального водокористування; 7) самовільному проведенні гідротехнічних робіт (будівництво ставків, дамб, каналів, свердловин); 8) порушенні правил ведення державного обліку вод або перекрученні чи внесенні недостовірних відомостей в документи державної статистичної звітності; 8-1) випалюванні сухої рослинності або її залишків з порушенням порядку, встановленого центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони навколишнього
--	--	--

природного середовища, у прибережних захисних смугах та на островах; 9) пошкодженні водогосподарських та гідрометричних споруд і пристроїв, порушенні правил експлуатації та встановлених режимів їх роботи; 10) незаконному створенні систем скидання зворотних вод у водні об'єкти, міську каналізаційну мережу або зливну каналізацію та несанкціонованому скиданні зворотних вод; 11) використанні земель водного фонду не за призначенням; 12) неповідомленні (приховуванні) відомостей про аварійні ситуації на водних об'єктах; 13) відмові від надання (приховуванні) проектної документації та висновків щодо якості проектів підприємств, споруд та інших об'єктів, що можуть впливати на стан вод, а також актів і висновків комісій, які приймали об'єкт в експлуатацію; 14) порушенні правил охорони внутрішніх морських вод та територіального моря від забруднення та	природного середовища, у прибережних захисних смугах та на островах; 9) пошкодженні водогосподарських та гідрометричних споруд і пристроїв, порушенні правил експлуатації та встановлених режимів їх роботи; 10) незаконному створенні систем скидання зворотних вод у водні об'єкти, міську каналізаційну мережу або зливну каналізацію та несанкціонованому скиданні зворотних вод; 11) використанні земель водного фонду не за призначенням; 12) неповідомленні (приховуванні) відомостей про аварійні ситуації на водних об'єктах; 13) відмові від надання (приховуванні) проектної документації та висновків щодо якості проектів підприємств, споруд та інших об'єктів, що можуть впливати на стан вод, а також актів і висновків комісій, які приймали об'єкт в експлуатацію; 14) порушенні правил охорони внутрішніх морських вод та територіального моря від забруднення та
---	---

засмічення; 15) обмеженні в будь-який спосіб безперешкодного та безоплатного доступу громадян до узбережжя морів, морських заток, лиманів та островів у внутрішніх морських водах у межах пляжної зони, а також до берегів річок, водойм та островів для загального водокористування, крім випадків, передбачених законом. Законодавством України може бути встановлено відповідальність і за інші правопорушення щодо використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів.		засмічення; 15) обмеженні в будь-який спосіб безперешкодного та безоплатного доступу громадян до узбережжя морів, морських заток, лиманів та островів у внутрішніх морських водах у межах пляжної зони, а також до берегів річок, водойм та островів для загального водокористування, крім випадків, передбачених законом. Законодавством України може бути встановлено відповідальність і за інші правопорушення щодо використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів.
Про затвердження Інструкції про порядок пломбування в морських портах суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять (наказ Міністерства інфраструктури України від 05.12.2016 № 433)		
Перелік суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, які повинні бути опломбовані (додаток №1) 1. Відливний клапан (клапани) осушувальної системи машинного відділення. 2. Відливний клапан	Додати Переліку суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, які повинні бути опломбовані (додаток 1) пунктом 15 – «Скруббер».	Перелік суднових запірних пристроїв, призначених для скидання забруднюючих речовин та вод, що їх містять, які повинні бути опломбовані (додаток №1) 1. Відливний клапан (клапани) осушувальної системи машинного відділення. 2. Відливний клапан

(клапани) осушувальної системи котельного відділення. 3. Відливний клапан (клапани) осушувальної системи румпельного відділення. 4. Відливний клапан (клапани) осушувальної системи насосного відділення на наливних судах. 5. Відливний клапан (клапани) осушувальної системи трюмів й інших вантажних приміщень. 6. Відливний клапан (клапани) баластно-осушувальної системи. 7. Відливний клапан (клапани) сепаратора лляльних вод. 8. Відливний клапан (клапани) системи брудного баласту. 9. Відливний клапан (клапани) системи чистого баласту. 11. Клапан (клапани) аварійного осушення машинного та котельного відділень. 12. Відливний клапан системи перекачування нафтозалишків (шламу). 13. Відливний клапан (клапани) системи стічних (фекальних) вод, які не очищені на судновій установці, котра відповідає вимогам, установленим Міжнародною конвенцією		(клапани) осушувальної системи котельного відділення. 3. Відливний клапан (клапани) осушувальної системи румпельного відділення. 4. Відливний клапан (клапани) осушувальної системи насосного відділення на наливних судах. 5. Відливний клапан (клапани) осушувальної системи трюмів й інших вантажних приміщень. 6. Відливний клапан (клапани) баластно-осушувальної системи. 7. Відливний клапан (клапани) сепаратора лляльних вод. 8. Відливний клапан (клапани) системи брудного баласту. 9. Відливний клапан (клапани) системи чистого баласту. 11. Клапан (клапани) аварійного осушення машинного та котельного відділень. 12. Відливний клапан системи перекачування нафтозалишків (шламу). 13. Відливний клапан (клапани) системи стічних (фекальних) вод, які не очищені на судновій установці, котра відповідає вимогам, установленим Міжнародною конвенцією
--	--	--

МАРПОЛ 73/78. 14. Привод пристрою (люка, закриття) сміттевої ями (ємності) для накопичування будь-якого виду сміття, якщо цей пристрій призначений для скидання сміття безпосередньо за борт.		МАРПОЛ 73/78. 14. Привод пристрою (люка, закриття) сміттевої ями (ємності) для накопичування будь-якого виду сміття, якщо цей пристрій призначений для скидання сміття безпосередньо за борт; 15. Скруббер.
Про затвердження Інструкції з оформлення Державною екологічною інспекцією України та її територіальними органами матеріалів про адміністративні правопорушення (наказ Міністерства охорони навколишнього природного середовища від 05.07.2004 р. №264)		
4.22. У разі коли протокол про адміністративне правопорушення не складається на місці вчинення адміністративного правопорушення, порушникові видається квитанція встановленого зразка, яка є документом суворої фінансової звітності (відповідно до Інструкції щодо застосування і заповнення квитанцій при стягненні штрафів (готівкою) на місці скоєння адміністративних правопорушень в галузі охорони навколишнього природного середовища, затвердженої наказом Міністерства охорони навколишнього природного середовища	Виключити пункт 4.22 наступного змісту «у разі, коли протокол про адміністративне правопорушення не складається на місці вчинення адміністративного правопорушення, порушникові видається квитанція встановленого зразка, яка є документом суворої фінансової звітності».	Виключити

та ядерної безпеки України від 09.10.1997 № 162.		
--	--	--

ПОВІДОМЛЕННЯ

для капітана та екіпажу судна (зразок)

Ваше судно перебуває в територіальному морі (внутрішніх водах) України.

Відповідно до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню із суден 1973 року із змінами, внесеними Протоколом 1978 року до неї і законодавства України заборонено скидання за борт судна:

нафтоводяних сумішей (ляльних вод, брудного та чистого баласту);

нафтозалишків;

мийних вод трюмів, інших вантажних приміщень;

стічних вод, які не очищені;

сміття.

Для запобігання випадковому скиданню за борт судна забруднюючих речовин під час експлуатації судна у водах України запірні пристрої судових систем, призначені для скидання за борт забруднюючих речовин, повинні бути закриті і опломбовані екіпажем.

Під час стоянки судна і його руху в межах територіального моря України категорично заборонено:

зняття або пошкодження пломб;

відкриття запломбованих пристроїв;

використання систем, запірні пристрої яких запломбовані, для скидання за борт забруднюючих речовин.

Просимо дотримуватися вимог міжнародного і національного законодавства України, не допускати забруднення морського середовища.

Про випадки забруднення морського середовища вашим судном або виявлені вами в акваторії порту подібні випадку прошу негайно

повідомити Службу капітана _____ морського порту за
телефонами:

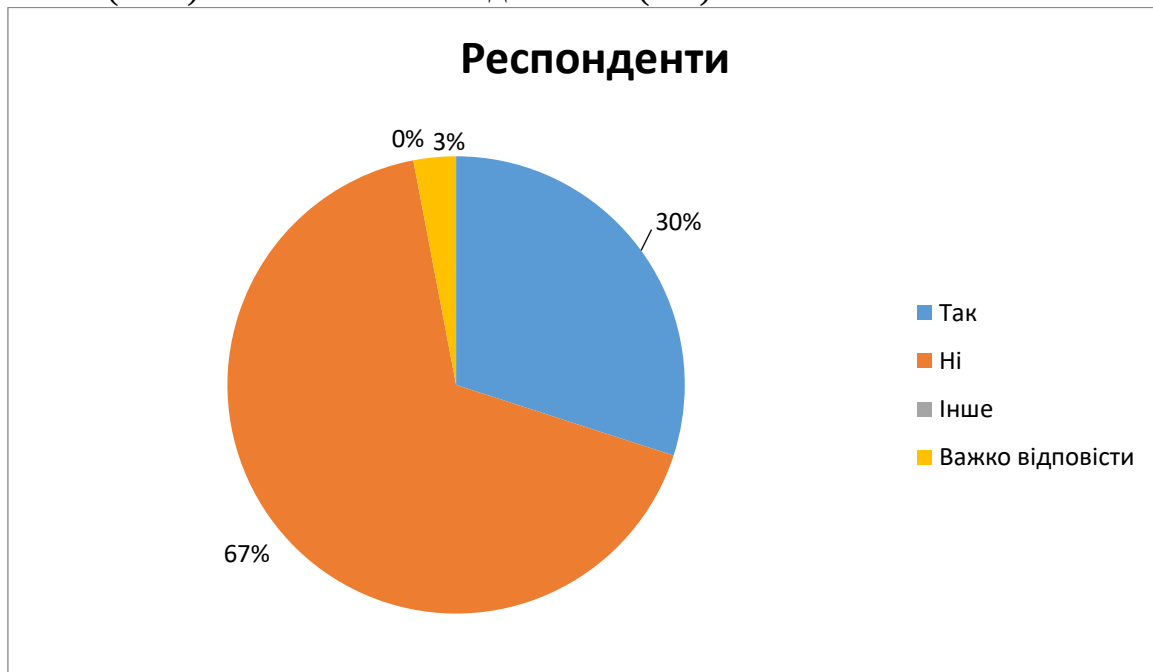
Капітан _____ морського порту

**Результати соціологічного опитування
на тему «Ефективність здійснення управління у сфері екологічної
безпеки морського простору»**

Дане соціологічне дослідження спрямоване на вивчення ставлення населення та експертів до ефективності здійснення управління у сфері забезпечення екологічної безпеки морського простору та про шляхів його оптимізації. Серед запропонованих варіантів відповіді оберіть, будь ласка, один. Будемо вдячні за вдумливі та обґрунтовані відповіді!

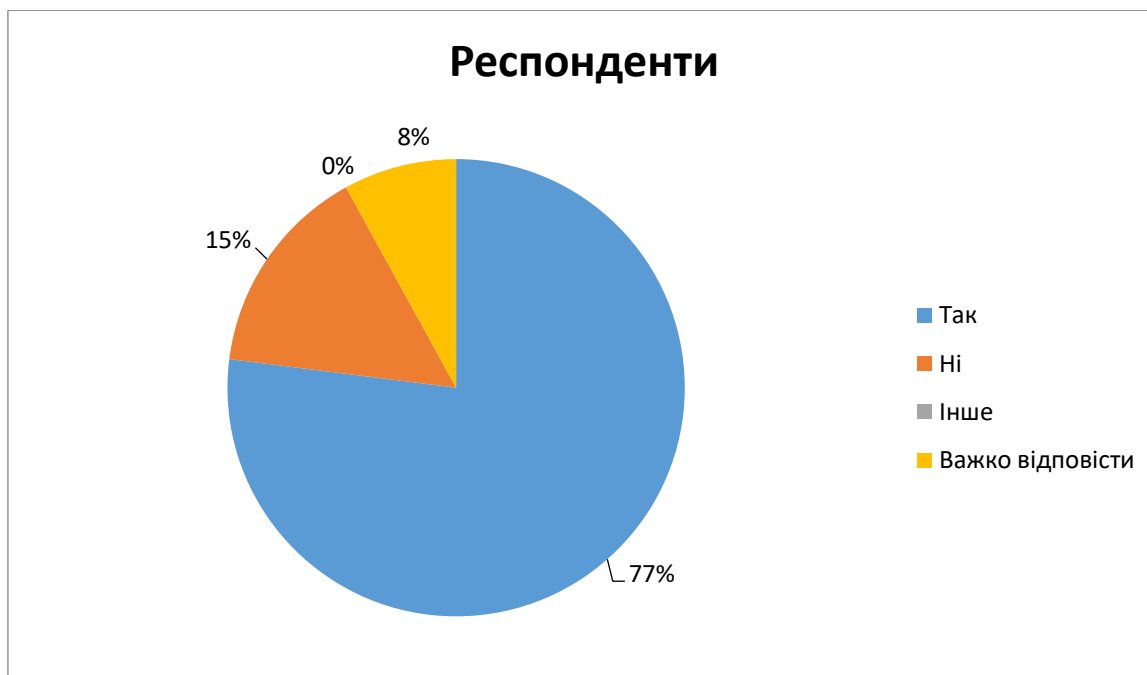
1. Як Ви вважаєте, чи є ефективним здійснення публічного управління у сфері використання природних ресурсів?

- | | |
|--------------|--------------------------|
| 1. Так (30%) | 3. Інше (напишіть) _____ |
| 2. Ні (67%) | 4. Важко відповісти (3%) |



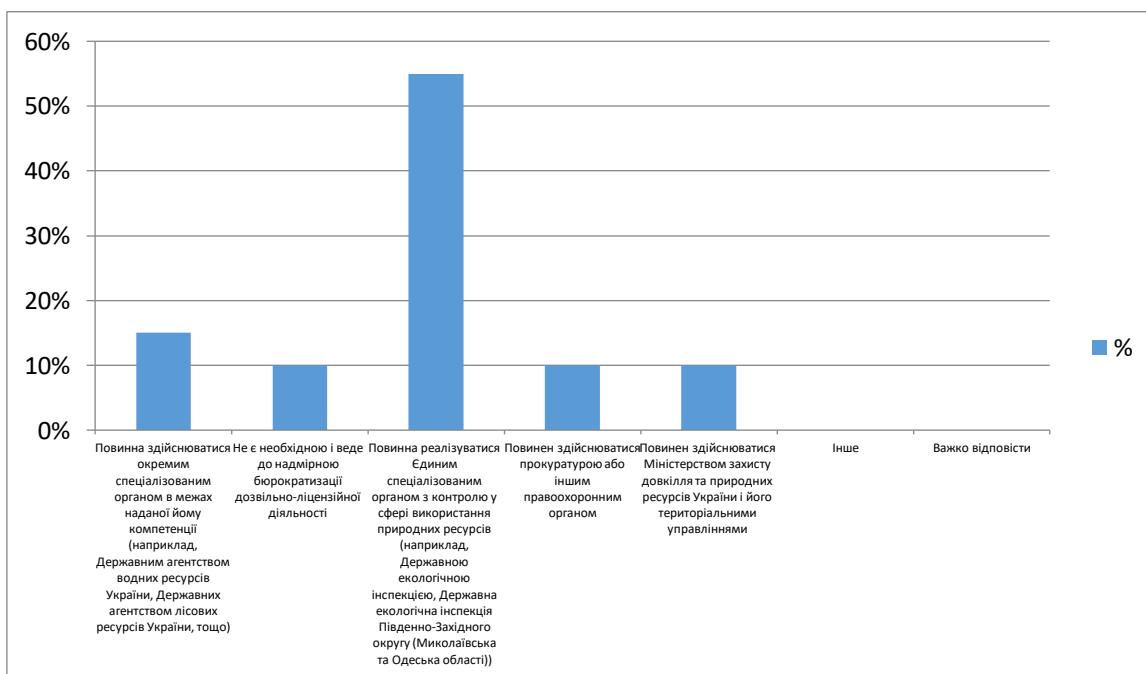
2. Чи вважаєте Ви за необхідне проводити реформування системи публічного управління у сфері використання природних ресурсів в Україні?

- | | |
|--------------|--------------------------|
| 1. Так (77%) | 3. Інше (напишіть) _____ |
| 2. Ні (15%) | 4. Важко відповісти (8%) |



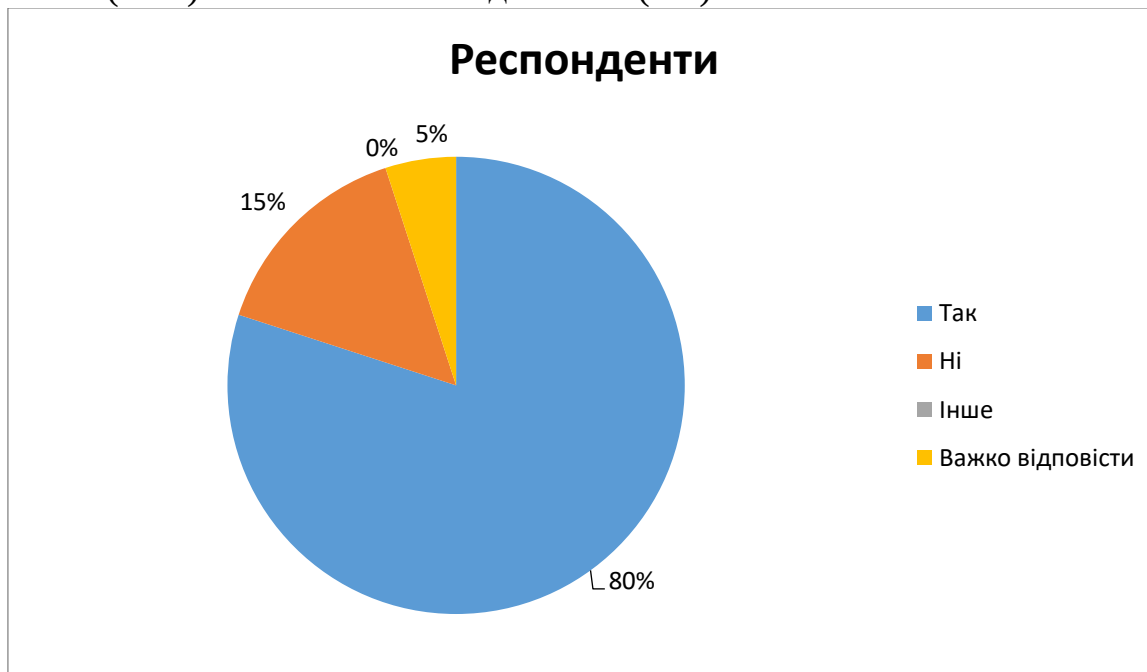
3. Реалізація функції державного контролю у сфері використання природних ресурсів?

1. Повинна здійснюватися окремим спеціалізованим органом в межах наданої йому компетенції (наприклад, Державним агентством водних ресурсів України, Державним агентством лісових ресурсів України, тощо) (15%);
2. Не є необхідною і веде до надмірної бюрократизації дозвільно-ліцензійної діяльності (10%)
3. Повинна реалізуватися Єдиним спеціалізованим органом з контролю у сфері використання природних ресурсів (наприклад, Державною екологічною інспекцією, Державна екологічна інспекція Південно-Західного округу (Миколаївська та Одеська області)) (55%)
4. Повинен здійснюватися прокуратурою або іншим правоохоронним органом (10%)
5. Повинен здійснюватися Міністерством захисту довкілля та природних ресурсів України і його територіальними управліннями (10%)
6. Інше *(напишіть)* _____
7. Важко відповісти



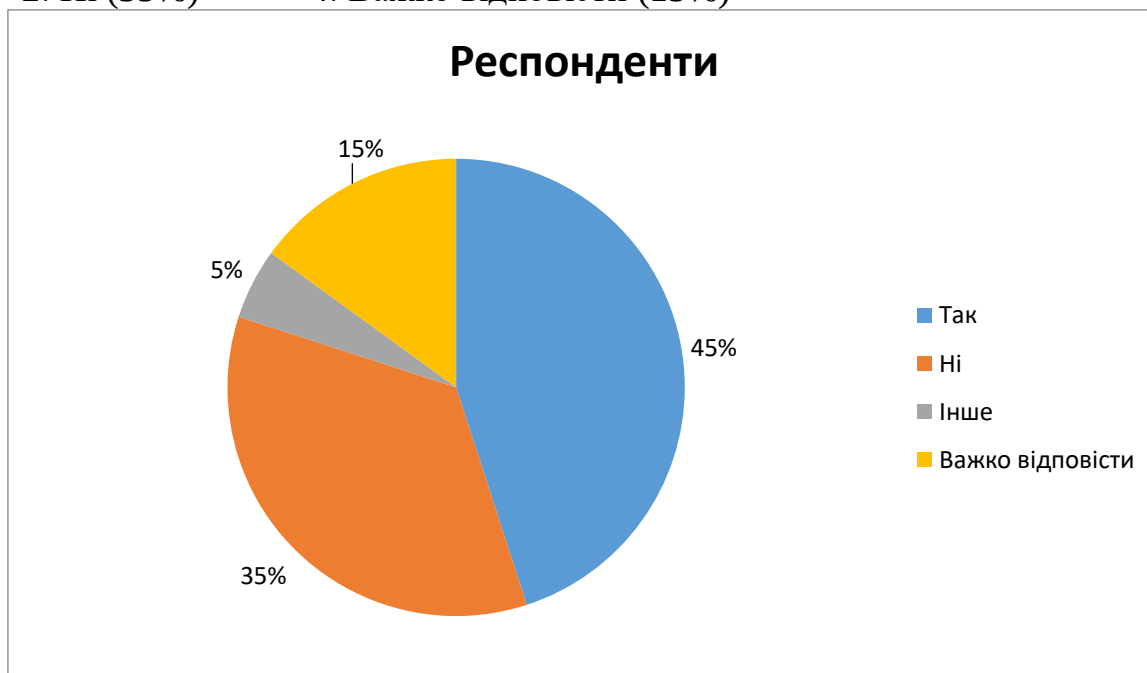
4. Як Ви вважаєте, суб'єкти господарювання мають бути визнані суб'єктами адміністративної відповідальності за забруднення та/або засмічення морського простору України?

1. Так (80%) 3. Інше *(напишіть)* _____
 2. Ні (15%) 4. Важко відповісти (5%)



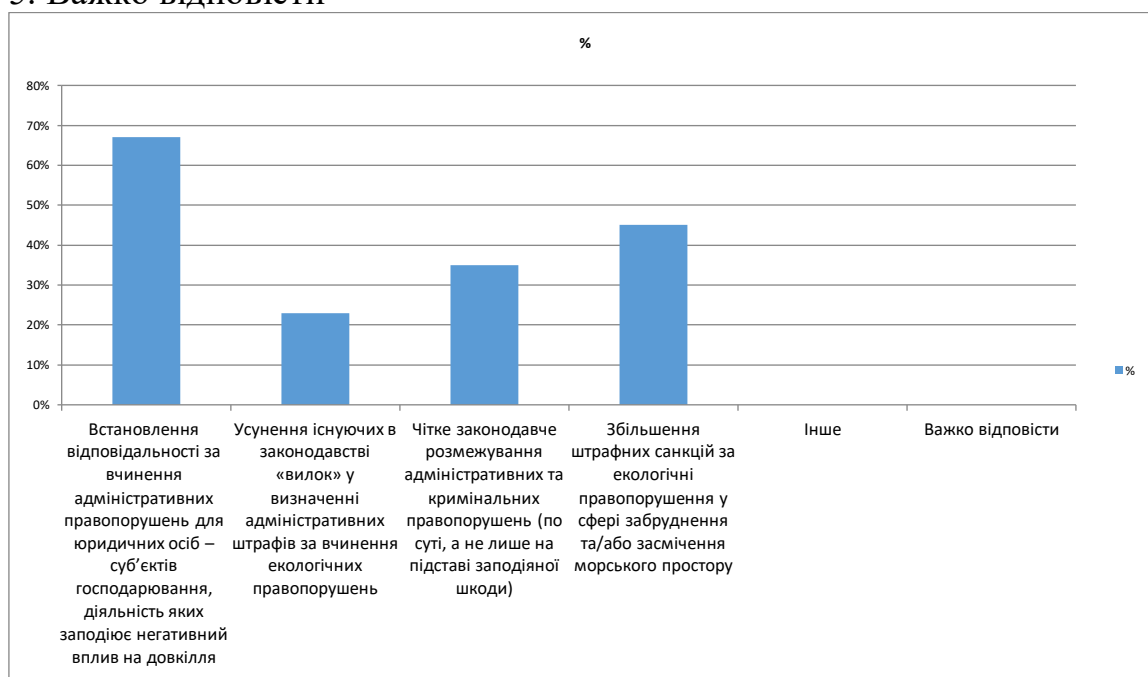
5. Відомі лі Вам випадки хабарництва чи інших корупційних дій, пов'язаних з отриманням дозволів на використання морського простору України :

1. Так (45%) 3. Інше *(напишіть)* (5%) _____
 2. Ні (35%) 4. Важко відповісти (15%)



6. Які з перерахованих заходів, на Ваш погляд, сприятимуть підвищенню ефективності механізму адміністративної відповідальності у сфері забруднення та/або засмічення морського простору України?

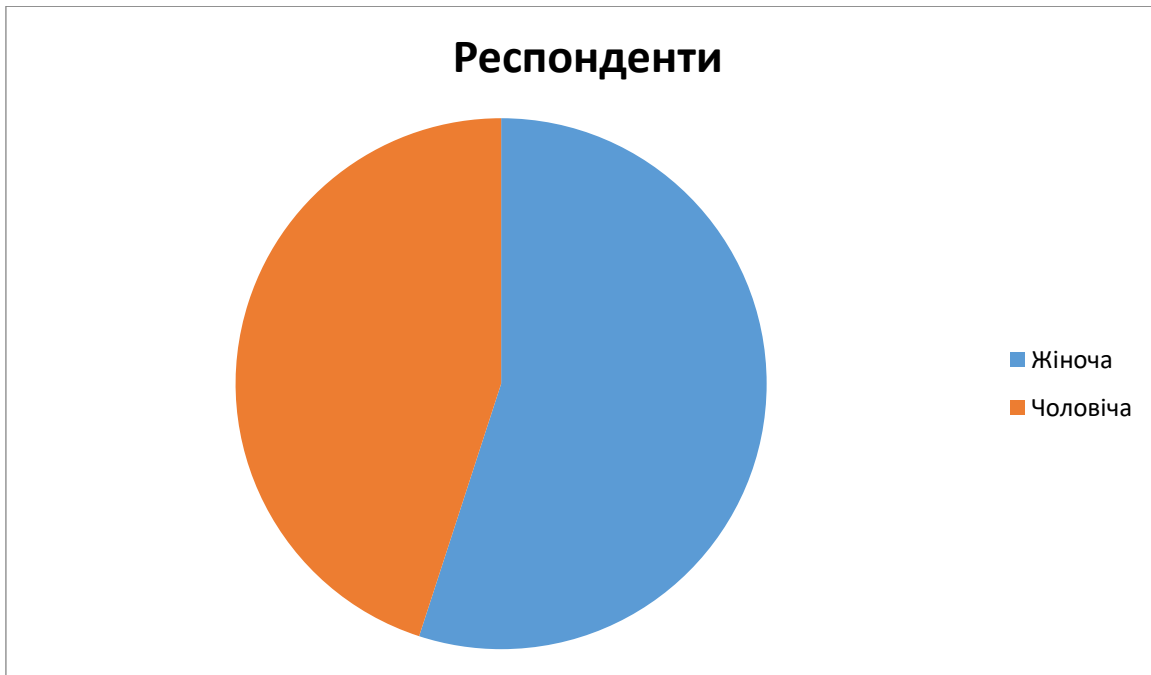
1. Встановлення відповідальності за вчинення адміністративних правопорушень для юридичних осіб – суб'єктів господарювання, діяльність яких заподіює негативний вплив на довкілля (67%)
2. Усунення існуючих в законодавстві «вилок» у визначенні адміністративних штрафів за вчинення екологічних правопорушень (23%)
3. Чітке законодавче розмежування адміністративних та кримінальних правопорушень (по суті, а не лише на підставі заподіяної шкоди) (35%)
4. Збільшення штрафних санкцій за екологічні правопорушення у сфері забруднення та/або засмічення морського простору (45%)
4. Інше (*напишіть*) _____
5. Важко відповісти



Ваша стать:

1. Жіноча (55%)

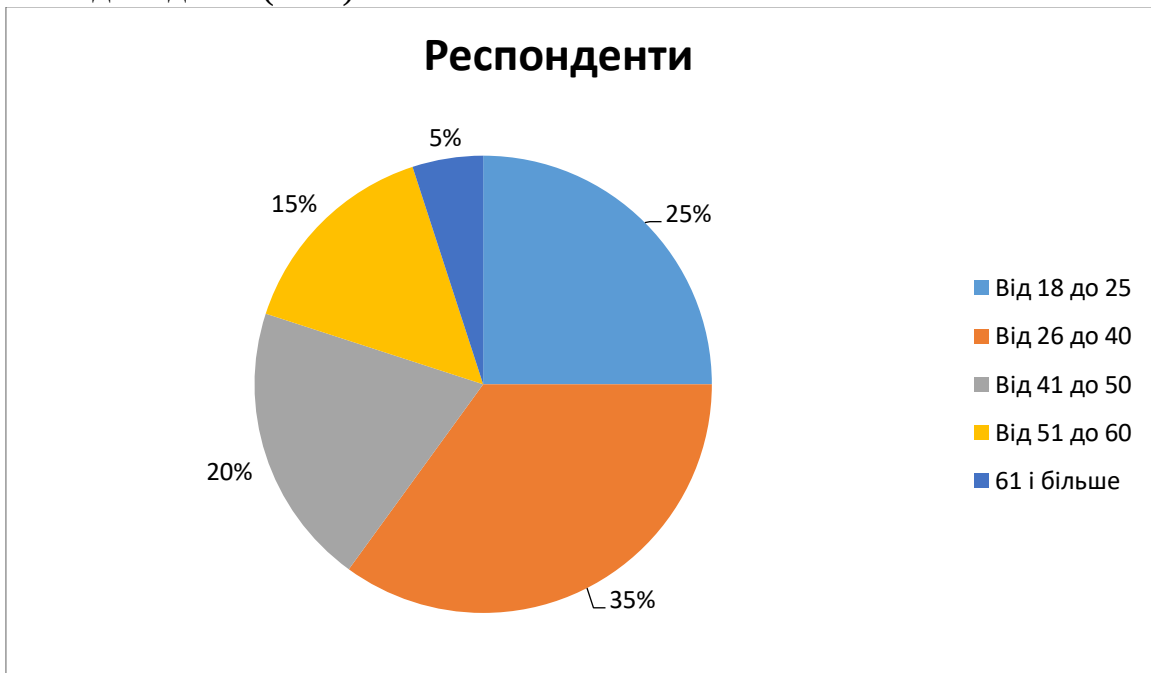
2. Чоловіча (45%)



Вкажіть, будь ласка, Ваш вік:

1. Від 18 до 25 (25%)
2. Від 26 до 40 (35%)
3. Від 41 до 50 (20%)

4. Від 51 до 60 (15%)
5. 61 і більше (5%)



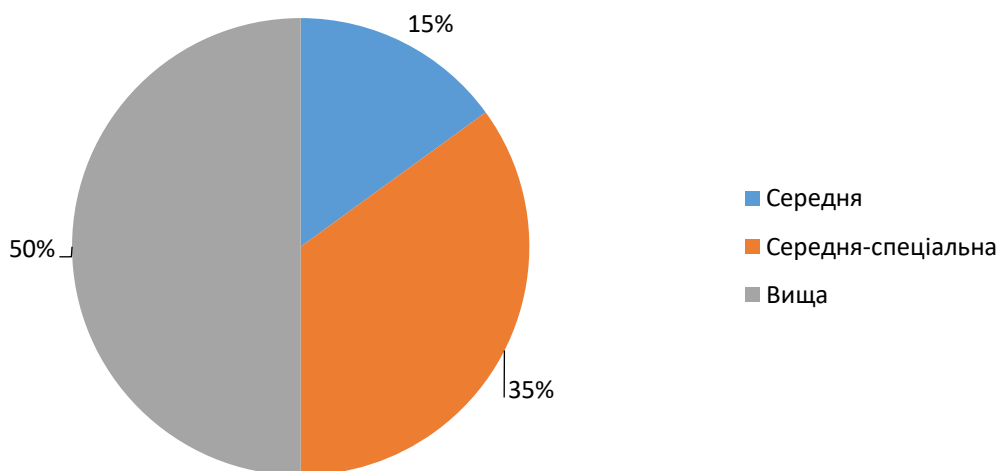
Вкажіть, будь ласка, Вашу освіту:

1. Середня (15%)

2. Середня-спеціальна (35%)

3. Вища (50%)

Респонденти



Вкажіть, будь ласка, Вашу сферу зайнятості:

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| 1. Найнятий працівник 8% | 6. Працівник ОВС 8% |
| 2. Державний службовець 8% | 7. Працівник суду 10% |
| 3. Пенсіонер 10% | 8. Суддя 9% |
| 4. Студент 23% | 9. Працівник прокуратури 6% |
| 5. Підприємець 18% | 10. Інше (напишіть) |

Респонденти

