

Правовые аспекты обеспечения экологической безопасности водной среды при разливах нефти и нефтепродуктов

В начале XXI века в северной части Баренцева региона наблюдается значительный рост транспортировки нефти и продуктов ее переработки. Возрастание транспортировки углеводородов обусловлено экономически выгодным расположением Баренцева региона с выходом на Северный морской путь, который служит основным экспортным путем морской транспортировки нефти с месторождений северной части Российской Федерации на западный рынок.

На территории региона действует множество нефтяных компаний, среди которых одной из крупнейших является ОАО «НК «Роснефть».

Согласно статистике только по Архангельскому терминалу ОАО «Нефтяная компания «Роснефть-Архангельскнефтепродукт» увеличила рост объемов транспортировки нефти и нефтепродуктов с 458,1 тысяч тонн в 2001 году до 3,8 млн. тонн в 2004 году. В перспективе планируется перевезти к 2010 году через Архангельский морской торговый порт 7,2 млн. тонн нефтяных углеводородов и газоконденсата.

Нефть, добываемая в Тимано-Печорской нефтегазоносной провинции по системе трубопроводов доставляется на юг Архангельской области. На станции Приводино Котлаского района производится перегрузка нефти посредством нефтеналивных эстакад в железнодорожные цистерны и дальнейшая отправка в Архангельск. Из Архангельского терминала ОАО «НК «Роснефть-Архангельскнефтепродукт» в п.Талаги танкеры усиленного ледового класса дедевейтом до 20 тысяч тонн доставят нефть к плавучему нефтехранилищу «Белокаменка» грузоподъемностью 360 тысяч тонн, установленному в Кольском заливе Баренцева моря. Далее нефтяные супертанкера грузоподъемностью 100-200 тысяч тонн доставляют нефть на западный рынок (Рис.1).

Экспортные потоки нефти и нефтепродуктов идут Северным морским путем вдоль побережья морей Северного ледовитого океана, вдоль Белого, Печорского и Баренцева морей. Несомненно, что возрастающие потоки нефти и нефтепродуктов приведут и к прогнозируемому росту аварий с морскими судами, перевозящими такой груз. Тем более что морские танкера, перевозящих российскую нефть на внутренних линиях, не всегда соответствуют международным нормам технологической и экологической безопасности в части требований по двухкорпусной стенке танкеров, но до 2010 года все суда должны быть приведены в соответствие с требованиями международного и национального законодательства. В качестве обязательных мер для снижения риска аварий судов перевозящих нефть, должны применяться двойные корпусные конструкции: двойное дно и двойные борта размеров.

Одним из основных правовых аспектов аварий судов при транспортировке и перевалке нефти, а также при операциях, связанных с бункеровкой и сдачей нефтесодержащих вод, является вопрос ответственности за ущерб, который наносится окружающей среде при разливах нефти и нефтепродуктов.

За экологические правонарушения, т.е. за причинение вреда окружающей среде, виновные несут дисциплинарную, материальную, административную, гражданско-правовую и уголовную ответственность.



Рис. 1. Схема доставки нефти из Ненецкого автономного округа через Архангельский терминал

Остановимся более подробно на гражданско-правовой и уголовной ответственности за загрязнение окружающей среды нефтью.

Гражданско-правовая ответственность заключается, главным образом, в возложении на правонарушителя - виновника загрязнения окружающей среды нефтью - обязанности возместить потерпевшей стороне имущественный и моральный вред, причиненный в результате нарушения правовых экологических требований. Особенностью гражданско-правовой ответственности является то, что она может возлагаться на правонарушителя наряду с применением мер дисциплинарного, административного и уголовного воздействия, т.е. совокупно. Специфической целью данного вида ответственности является компенсация причиненного экологическим правонарушением вреда.

Вопрос ответственности может быть решен посредством превентивных мер экономического характера, а именно, посредством экологического страхования на основании ст.18 ФЗ «Об охране окружающей среды».

В соответствии со ст.323 Кодекса торгового мореплавания РФ, собственник судна, перевозящий наливом в качестве груза более чем 2000 тонн нефти, должен для покрытия своей ответственности за ущерб от загрязнения осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение ответственности. В соответствии с данным Кодексом судовладелец, перевозящий нефть, обязан иметь *Свидетельство о страховании или об ином финансовом обеспечении гражданской ответственности за ущерб от загрязнений нефтью*. Собственник судна должен создавать *Фонд ограничения*

ответственности на общую сумму, равную пределу его ответственности, в суде или арбитражном суде, в которых может быть предъявлен иск.

В соответствии с законодательством РФ организации, учреждения, организации и граждане, причинившие вред окружающей среде обязаны возместить его *в полном объеме*. Расходы по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов возмещаются за счет физических и юридических лиц виновных в нанесении ущерба морской среде и ответственных за возмещение ущерба в случае инцидента связанного с разливом.

Таким образом, ущерб окружающей среде и затраты по ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, возникшие вследствие разлива нефтепродуктов при проведении операций с нефтью *в зоне ответственности* организаций возмещается организациями владельцами, соответственно при авариях *вне зон ответственности* организаций ущерб возмещается организациями или фирмами являющимися владельцами судна виновника аварии (независимо от флага).

Возмещение вреда, причиненного окружающей среде в результате экологического правонарушения, производится добровольно или по решению суда или арбитражного суда в соответствии с утвержденными в установленном порядке таксами и методиками исчисления размера ущерба, а при их отсутствии - по фактическим затратам на восстановление нарушенного состояния окружающей природной среды с учетом понесенных убытков, в том числе упущенной выгоды.

Уголовные и гражданские штрафы за разлив нефти с судов не входят в сумму компенсации и поэтому *не подпадают* под действие международной Конвенции о гражданской ответственности за ущерб в результате загрязнения нефтью 1969 года и Международной Конвенции по Фонду 1971 года. Убытки карательного характера, подсчитанные на основе степени вины виновной стороны и выгода, полученная виновной стороной, не являются приемлемыми по Конвенции. Однако РФ ввела систему штрафов за убытки в результате разлива нефти в качестве своего суверенного права.

Уголовная ответственность за экологические преступления определена Уголовным кодексом РФ.

Высокая степень общественной опасности экологических правонарушений обусловлена тем, что объектом их посягательства являются стабильность окружающей среды и природно-ресурсный потенциал, а также гарантированное каждому Конституцией РФ право на благоприятную окружающую среду.

Загрязнение окружающей среды, происходящее при разливах нефти и нефтепродуктов, зачастую приводит к нанесению крупного или существенного ущерба животному и растительному миру, нанося при этом экономический ущерб коренному населению.

Существенный ущерб или существенный экологический вред характеризуется возникновением заболеваний и гибелью водных животных и растений, иных животных и растительности на берегах водных объектов, уничтожение рыбных запасов, мест нереста и нагула, а также массовой гибелью птиц и животных, в том числе водных, на определенной территории, при котором уровень смертности превышает среднестатистический в три и более раза.

Именно наличие крупного или существенного ущерба позволяет судам разграничить уголовно-наказуемое деяние от административного проступка.

Преступления, связанные с причинением крупного ущерба, образуют оконченный состав лишь при наличии реального ущерба.

Рассмотрим применение уголовной ответственности применительно к техногенной аварии, приведшей к разливу мазута, в Онежском заливе Белого моря, и, предположительно, повлекшему нанесение *крупного ущерба окружающей среде* - массовую гибель водных птиц, растительности, уничтожение кормовой базы и мест нагула рыбных ресурсов. Данная авария причинила ущерб и коренному населению побережья Белого моря - поморам, чье существование неразрывно связано с рыбными ресурсами Онежского залива. Мазут, загрязнивший побережье в районе дач жителей Онеги и Онежского района, нанес существенный вред зонам отдыха граждан.

Квалифицируем данное деяние по части 2 статьи 252 УК РФ «Загрязнение морской среды»:

Загрязнение морской среды вследствие сброса с транспортных средств веществ и материалов (в нашем случае мазута), вредных для здоровья человека и живых ресурсов моря, причинившее существенный вред животному или растительному миру, рыбным запасам, окружающей среде, зонам отдыха либо другим охраняемым законом интересам, - наказываются лишением свободы на срок до трех лет со штрафом в размере от пятидесяти до ста минимальных размеров оплаты труда или в размере заработной платы или иного дохода осужденного за период до одного месяца.

В данном случае предметом преступления являются природные ресурсы - воды открытого моря (Онежского залива Белого моря), животные (водоплавающие охотничьи птицы - утки, гуси) и водная растительность как компоненты природной среды, не отторгнутые и не обособленные человеческим трудом от естественных природных условий.

С объективной стороны рассматриваемое преступление выражается в нарушении общеобязательных правил охраны окружающей среды - загрязнении мазутом акватории, побережья Онежского залива Белого моря.

Данный состав преступления относится к категории т.н. *материальных*, т.к. ч.2 ст. 252 УК предусмотрено нанесение существенного вреда. Поэтому между произошедшим в результате аварии разливом мазута и его последствиями необходимо установить причинную связь. При решении вопроса, является ли ущерб крупным, необходимо исходить из стоимости, распространения экологической ценности, количества поврежденного или уничтоженного, а также вреда, нанесенного растительному и животному миру.

По данным экспертных расчетов, количество мазута, попавшего в результате разлива в морскую среду, составило примерно 54 тонны; ущерб, рассчитанный Архангельской специализированной морской инспекции МПР России, за загрязнение акватории Онежского залива Белого моря составил более 14 млн. рублей.

Возмещение вреда, причиненного окружающей среде в результате экологического правонарушения, производится добровольно или по решению суда или арбитражного суда в соответствии с утвержденными в установленном порядке таксами и методиками исчисления размера ущерба, а при их отсутствии - по фактическим затратам на восстановление нарушенного состояния окружающей природной среды с учетом понесенных убытков, в том числе упущенной выгоды.

При загрязнении окружающей природной среды в результате аварии по вине природопользователя плата взимается как за сверхлимитное загрязнение до разработки соответствующих инструкций.

Ущерб от загрязнения водного объекта оценивается как сверхлимитный выброс путем умножения массы загрязняющих веществ, поступивших в водный объект, на базовые нормативы платы за сброс загрязняющих веществ в поверхностные и подземные водные объекты в пределах установленных лимитов с применением коэффициентов индексации экологической ситуации и пятикратного повышающего коэффициента, помимо этого в случае аварийного загрязнения окружающей среды в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностей применяется дополнительный двукратный повышающий коэффициент.

В нашем случае ущерб от загрязнения окружающей среды мазутом определяется следующим образом:

$$P_{\text{ущерб}} = M_{\text{н и нп}} * \text{Нбл}_{\text{н и нп}} * K_{\text{э}} * K_{\text{пов}} * K_{\text{д}} * K_{\text{инд}}$$

где:

$P_{\text{ущерб}}$ - плата за сверхлимитный сброс загрязняющих веществ (руб.);

$M_{\text{н и нп}}$ - фактическая масса сброса нефти и нефтепродуктов (т);

$\text{Нбл}_{\text{н и нп}}$ - базовый норматив платы за сброс 1 тонны нефти и нефтепродуктов в пределах установленного лимита (руб.);

$K_{\text{э}}$ - коэффициент, учитывающий экологические факторы (состояние водных объектов), по бассейнам морей и рек (для бассейна р.Онега $K_{\text{э}}$ равен 1) [11];

$K_{\text{пов}}$ - пятикратный повышающий коэффициент за сверхлимитное загрязнение;

$K_{\text{д}}$ - дополнительный коэффициент, применяемый для районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, равный 2;

$K_{\text{инд}}$ - коэффициент индексации, утверждаемый Федеральным законом о федеральном бюджете на следующий финансовый год, в 2005 году равен 1,2.

Нефтяные компании, осуществляющие перевалку нефти и нефтепродуктов, в большинстве случаев на практике предпочитают скрывать истинные размеры аварий. К сожалению, крупные нефтяные компании предпочитают сиюминутную экономическую выгоду обеспечению экологической безопасности населения и сохранению благоприятной окружающей среды.

На наш взгляд, немаловажным аспектом в изучении рассматриваемой проблемы становится правовой аспект экологически безопасной транспортировки нефти и нефтепродуктов в северных условиях.

Изучение действующего массива законодательных и других нормативных правовых актов по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на федеральном и региональном уровнях позволяет сделать вывод о том, что в настоящее время сложился определенный комплекс нормативно-правовых актов. Однако, существует разрозненность и нескоординированность отдельных требований, в том числе по вопросам:

- промышленной безопасности опасных производственных объектов;
- экологической безопасности при эксплуатации объектов нефтепродуктообеспечения;

-

Только комплексное эколого-правовое изучение проблем обеспечения экологической безопасности при транспортировке нефти и нефтепродуктов позволит всесторонне регулировать данную деятельность, откорректировать существующий массив нормативных правовых актов с учетом экологических аспектов влияния разливов нефти на окружающую среду. При этом представляется необходимым оценить адекватность существующих нормативно-правовых ограничений деятельности по транспортировке нефти и нефтепродуктов, приводящей к загрязнению окружающей среды северных территорий, путем применения юридической ответственности к виновным.

Очевидно, что для сохранения уникальной северной природы при возрастающем антропогенном воздействии необходимо принятие своевременных, упреждающих подобные аварии мер, грамотных управленческих решений на местном и региональном уровне. Только научно обоснованный и взвешенный управленческий подход, активное участие общественности поможет предупредить негативное воздействие транспортировки нефти и нефтепродуктов на окружающую среду на территории Европейского Севера России, Баренцева региона в целом.