

# Фактчекинг : как лукавит Министр экологии

Мы попросили экспертов портовой отрасли прочитать колонку министра экологии Остапа Семерака, где он оправдывает беспредел экологических инспекторов в портах и выявили ряд неправдивых фактов и тезисов.

23 ноября на сайте «Украинская правда» появилась [колонка министра](#) экологии и природных ресурсов «Одесские порты. Что происходит на самом деле». Этим текстом Семерак лично попытался оправдать незаконную деятельность экологических инспекторов в портах, которая на самом деле является коррупционной кормушкой чиновников. Сделано это было даже вопреки тому, что его же коллеги в правительстве, а также предшественники на посту министра не только подтверждали коррупционную сущность происходящего, но и не без успехов боролись с этим явлением. Следует также отметить, что текст Семерака появился сразу же после того, как Одесский окружной административный суд [признал противоправным](#) и отменил акт проверки балкера Greendale, который в августе прошлого года составили сотрудники Государственной службы по безопасности на транспорте. Похоже, министр таким образом решил приободрить своих работников, которые опять начали приунывать.

Мы попросили экспертов портовой отрасли вице-президента Морской Палаты Ивана Ниякого и главу Ассоциации морских агентов Украины Ксению Пидручную прочитать колонку министра и проверить ее на факты.

**Тезис 1. Семерак: «Проблема проверок судов в Одесских портах Госинспекцией не появилась вчера. Все предыдущие годы такие проверки проводились, и никаких нареканий по этому поводу не было».**

**Факт**

Ниякий: «Наша компания («Трансшип») первой начала противостояние с экологической инспекцией еще в 2010 году. Сначала несколько лет мы фактически в одиночку противостояли большой, четко выстроенной, эффективной преступной группировке. Как результат – десятки задержанных судов, сотни судебных исков, обыски, уголовные дела и миллионные убытки как компании, так и государственного бюджета. Очень долгое время другие судовладельцы и агенты не решались открыто поддержать нас, опасаясь преследований со стороны коррумпированной государственной машины, но, увидев реальные результаты нашей борьбы, многие компании начали следовать нашему примеру»

**Тезис 2. Семерак: «Я догадываюсь, почему. Потому что чаще всего инспектора даже не отрывались от кресел и физически не выходили на проверки. Вместо этого подписывали пакет документов. Не сложно догадаться, что не за бесплатно».**

#### **Факт**

Ниякий: «В предыдущие годы экологи посещали каждое судно для проверки изолированного балласта. Никогда судно не начинало грузиться без разрешения экологов».

**Тезис 3. Семерак: «Поэтому Минприроды очень тщательно, с учетом позиции ответственного бизнеса и общественности, провело разработку двух документов: порядка отбора проб и порядка взаимодействия между Госэкоинспекцией и Администрацией морских портов».**

#### **Факт**

Пидручная: «На самом деле Минприроды ни разу не консультировалось с представителями бизнеса и общественности при разработке указанных проектов нормативно-правовых актов. Напротив, представители Госэкоинспекции и Минприроды систематически отказываются присутствовать на совещаниях в Мининфраструктуры и заседаниях рабочей группы при Государственной регуляторной службе Украины, в которых с целью разработки этих порядков берут участие бизнес и

общественность».

**Тезис 4. Семерак: «Большая часть этих судов принадлежат иностранным компаниям. Для правоохранных органов не трудно установить, к стати, настоящих бенефициаров этих офшоров».**

**Факт**

Ниякий: «Господин Семерак намеренно называет все иностранные компании офшорами, пытаюсь выставить всех судовладельцев нечистыми на руку дельцами».

**Тезис 5. Семерак: «Самое типичное нарушение – это сброс балластной воды с превышением допустимых концентраций загрязняющих веществ, иногда в десятки раз. Короче говоря, суда, покидая порт, просто «моются» целительными водами Черного моря, оставляя после себя остатки нефти, химикатов и десятки других химических соединений».**

**Факт**

Ниякий: «Изолированный балласт перевозится в танках, которые предназначены исключительно для перевозки балласта. Попадание в эти танки нефти, дизельного топлива, груза исключено. Простыми словами, судно откатывает абсолютно ту же воду, которую и принимало. Вся балластная система находится под постоянным надзором классификационных обществ».

**Тезис 6. Семерак: «Вся эта таблица Менделеева путешествует морем, уничтожает на своем пути растения и живые организмы, нанося вред людям. И в этом контексте ситуация с туристическим сезоном и безопасностью граждан остается очень и очень тревожной».**

**Факт**

Ниякий: «Очень печально, что министр экологии не знает такого просто факта, что в морской воде растворены почти все химические элементы таблицы Менделеева. Основные химические элементы: кислород, водород, хлор, натрий, магний, сера,

кальций, калий, бром, углерод. В этом контексте компетентность министра предстает очень и очень тревожной».

**Тезис 7.Семерак: «Я также предлагал инспекторам обзавестись современными средствами фиксации нарушений, чтобы им было легче доказывать в судах: к сожалению, практика обжалования предписаний эконоинспекторов носит массовый характер, и очень часто наша Фемида не на стороне закона и справедливости».**

#### **Факт**

Ниякий: «Инспекторы действительно снимают видеоролики на мобильные телефоны, и понять, что происходит в этих роликах не представляется возможным. Министр считает, что отстаивание своих прав и интересов в судах – это «на жаль» и тут же голословно обвиняет суды в несправедливости».

Пидручная: «Международная морская организация и положение Черноморского меморандума определяют, что инспектировать судно может только опытное должностное лицо, обладающее квалификацией инспектора государства флага; должно иметь квалификацию капитана или старшего механика и соответствующий опыт работы на судах, или получить квалификацию в учебном заведении в морской отрасли, а также пройти специальную подготовку. Инспекторы Госэкоинспекции не соответствуют указанным квалификационным требованиям, поэтому не могут осуществлять ни осмотр судна, ни проверять сертификаты, ни самостоятельно отбирать на судне любые пробы.

**Тезис 8.Семерак: «Когда недобросовестные перевозчики поняли, что жить будем по-новому, а инспекторы будут действовать исключительно в рамках действующего законодательства и в разрешенный им способ, Госэкоинспекцию решили просто игнорировать! Ведь штраф за недопуск на территорию порта все еще ничтожен. Напомню, что законопроект №8026 «О внесении изменений в Кодекс Украины об административных правонарушениях (относительно внедрения европейского опыта об осуществлении государственного природоохранного контроля) разработан**

**Минприроды и находится в парламенте. Гораздо выгоднее просто не пускать инспекторов в порт, чем платить штрафы за проверки, оплачивать простои судов в портах. За текущий год 17 раз экоинспекторов вообще не были допущены к портам. Об этом есть соответствующие протоколы и судебные иски».**

#### **Факт**

Ниякий: «Госэкоинспекция была законодательно лишена возможности осуществлять контроль изолированного балласта, поскольку это нарушало положения конвенции МАРПОЛ. «Недобросовестные перевозчики» уж никак не могут не пускать инспекторов в порт, поскольку охрана порта обеспечивается силами государственного предприятия «Администрация морских портов Украины».

**Тезис 9. Семерак: «Меня никогда не устроит ситуация, когда эти «корыта», единственная цель которых – поработать пару пиковых для аграриев сезонов, будут плавать нашими морями».**

#### **Факт**

Пидручная: «Судно Blue Lake Star построено в 2015 году, судно Bulk Switzerland – в 2010 году, Eren C – в 2004 году, судно Gertrude Oldendorff – в 2016 году, судно Jumeirah Beach – в 2014 году, судно Mineral Noble – в 2004 году, судно NBA VAN GOGH – в 2013 году, судно Oura – в 2009 году. Нет сомнения, что все эти суда должным образом оборудованы соответствующим природоохранным оборудованием по очистке сточных, балластных и нефтесодержащих вод, и что штрафовать их за загрязнение моря не было оснований».

**Тезис 10. Семерак: «За семь месяцев текущего года оформлено 37 претензий на сумму \$824 333,82, и в государственный бюджет поступило \$789 131,66».**

#### **Факт**

Пидручная: «На самом деле те \$789 131,66 о которых он

упоминает в своей колонке, не идут в госбюджет, а идут на исправление ошибки Госэкоинспекции. Дело в том, что в августа 2013 года с судовладельца судна «Тереза Саксес» по решению суда были стянуты 3 млн долл. США как убытки, причиненные окружающей среде в результате сброса пальмового масла в внутренние морские воды Украины. Расчет этих убытков осуществляла именно Госэкоинспекция. В 2015 судовладелец подал иск в суд и доказал, что убытки ему насчитали неверно, и причиненный им вред самом деле составляет 946 575 долл. США. Вот как раз те 2,150 млн. долл. США, которые с него по ошибке взыскали в бюджет, пока экоинспектора и собирают с судов, чтобы ему вернуть во исполнение соответствующего решения суда.

<https://ports.com.ua/news>