

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ОДЕСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ЕКОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет магістерської та
аспірантської підготовки
Кафедра екологічного права і
контролю

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА
рівень вищої освіти: «магістр»

на тему: «Міжнародно-правове регулювання боротьби із злочинним
забрудненням вод»

Виконав магістр 2 року навчання
групи МЕПІ-2 спеціальності
081»Право»
Щелчков Олександр Вікторович

Керівник: к.ю.н., доцент _____
Виноградов Андрій Кімович _____

Рецензент: к.ю.н., доцент ОНУ ім.
І.І. Мечнікова
Гринь Оксана Дмитрівна

АНОТАЦІЯ

Магістерська робота на тему: «Міжнародно-правове регулювання боротьби із злочинним забрудненням вод», автор – магістрант Щелчков Олександр Вікторович

Мета магістерської роботи аналіз особливостей міжнародно-правового регулювання захисту вод Світового океану від забруднення.

Найбільш типовими джерелами забруднення є: безпосередні скиди забруднюючих речовин у моря та океани; потрапляння забруднюючих речовин при підводних розробках і добуванні мінеральних ресурсів; річковий стік; підводні викиди транспортованих трубопроводами нафти та газу.

В роботі дана характеристика міжнародно-правового механізму захисту морського середовища від забруднення. Крім того, особливу увагу приділено міжнародно-правовій відповідальності за забруднення морського середовища у аварійних випадках.

Робота складається із чотирьох розділів, вступу і висновків. Загальний обсяг роботи 76 сторінок, при написанні роботи використовувалось 41 літературне джерело.

Ключові слова: Світовий океан, нафта, забруднення, міжнародно-правове регулювання, відповідальність.

SUMMARY

Master's work on the theme: "International legal regulation for fighting water pollution ", author - master's degree Alexander Shchelchkov

The purpose of the master's thesis is to analyze the peculiarities of the international legal regulation of the protection of the waters of the oceans of the world from pollution.

The most common sources of pollution are: direct discharges of pollutants into the sea and oceans; pollution of contaminants during underwater development and extraction of mineral resources; river runoff; underwater emissions transported by pipelines of oil and gas.

The work describes the international legal mechanism for protecting the marine environment from pollution. In addition, special attention is paid to international legal responsibility for pollution of the marine environment in emergencies. .

The work consists of four sections, introduction and conclusions. The total volume of work was 76 pages, while writing a work, 41 literary sources were used.

Key words: world ocean, oil, pollution, international legal regulation, responsibility.

ЗМІСТ

ВСТУП	5
1 ПОНЯТТЯ, ПРИНЦИПИ ТА СУБ'ЄКТИ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА	7
1.1 Поняття та принципи міжнародного морського права	8
1.2 Суб'єкти міжнародного морського права	14
2 МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ЗАХИСТУ ТА ЗБЕРЕЖЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА	20
3 МІЖНАРОДНО - ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА	29
3.1 Міжнародно-правова класифікація морських просторів.	29
3.2 Міжнародно-правова охорона Світового океану від забруднення	35
4 МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В АВАРІЙНИХ ВИПАДКАХ	60
ВИСНОВКИ.....	67
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ.....	70

ВСТУП

Питання попередження забруднення вод носять глобальний характер. Забезпечення екологічної безпеки має особливе значення й гостроту на сучасному етапі розвитку цивілізації.

Метою магістерської роботи є аналіз особливостей міжнародно-правового регулювання захисту вод Світового океану від забруднення.

Масштаби забруднення вод Світового океану призводять до серйозних негативних наслідків: скорочення відтворення біологічних ресурсів та зміні клімату. Найбільш типовими джерелами забруднення є: безпосередні скиди забруднюючих речовин у моря та океани; потрапляння забруднюючих речовин при підводних розробках і добуванні мінеральних ресурсів; річковий стік; підводні викиди транспортованих трубопроводами нафти та газу. Основними забруднювачами морського середовища є нафтопродукти, особливо у межах акваторій портів. В останні роки зростає забруднення морської води умовно патогенною мікрофлорою, що призводить до глибоких змін в екосистемах морів та в прибережних смугах. Особливо небезпечними для екосистеми морів є точкові джерела забруднення від промислових підприємств, розташованих у прибережних смугах морських держав.

Нині перед людством стоїть глобальне завдання – терміново ліквідувати збитки, завдані океану, відновити порушену рівновагу і створити гарантії збереження його в майбутньому. Загальна вага забруднюючих відходів – нафти, промислових і побутових (каналізаційних) стоків, сміття, радіоактивних відходів, важких металів, які скидаються в Світовий океан, становить мільярди тон на рік. Найбільш забруднюється шельфова частина, особливо в районах скупчення морських портів, що є другим після вилову чинником скорочення біологічних багатств океану, тому що материкова

мілина – місце проживання 95 – 98% жителів океану. Забруднення морського середовища означає привнесення людиною, прямо чи опосередковано, речовин і енергії в морське середовище, яке призводить або може призвести до таких згубних наслідків, як шкода живим ресурсам і життю в морі, небезпека для здоров'я людини, створення перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості морської води та погіршення умов відпочинку.

Важливу роль у справі забезпечення охорони екологічної рівноваги надає міжнародне співробітництво держав, що ґрунтується на розроблених у відповідності з принципами сучасного міжнародного права нормативних актах, погоджених між державами. Світовий океан являє собою об'єкт міжнародної охорони. З метою охорони Світового океану прийнято цілу низку багатосторонніх і регіональних угод.

1 ПОНЯТТЯ, ПРИНЦИПИ ТА СУБ'ЄКТИ МІЖНАРОДНОГО МОРСЬКОГО ПРАВА

У міжнародно-правовій доктрині міжнародне морське право визначено як частина (галузь) міжнародного права, що представляє собою сукупність норм і принципів, спрямованих на встановлення режиму морських просторів і регулювання відносин між суб'єктами міжнародного права у зв'язку з їх діяльністю у Світовому океані.

Міжнародне морське право, будучи частиною загального міжнародного права і використовуючи його загальні положення (зокрема щодо суб'єктів, джерел, принципів, право міжнародних договорів, відповідальності та ін.), Все ж відрізняється якоюсь своєрідністю і при цьому тісно взаємопов'язано і взаємодіє з іншими його галузями (міжнародне повітряне право, космічне право та ін.).

При здійсненні своєї діяльності в Світовому океані суб'єкти міжнародного права повинні діяти не тільки відповідно до норм і принципів міжнародного морського права, але також з нормами і принципами міжнародного права в цілому (включаючи, насамперед, Статут ООН) в інтересах підтримки міжнародного миру і безпеки, розвитку міжнародного співробітництва та взаєморозуміння[1].

Специфічність морської діяльності породжує норми міжнародного морського права, які не зустрічаються в інших областях міжнародно-правового регулювання (наприклад, свобода судноплавства у відкритому морі, право мирного проходу морських суден через територіальні води іноземних держав, право безперешкодного транзитного проходу суден і прольоту літальних апаратів через протоки, використовувані для міжнародного судноплавства, і ін.).

Кодифікація міжнародного морського права вперше була здійснена в 1958 році в рамках I Женевської Конференції ООН з морського права, на якій були прийняті чотири конвенції:

- про територіальне море та прилеглу зону;
- про відкрите море;
- про континентальний шельф;
- про рибальство й охорону живих ресурсів моря.

Надалі норми міжнародного морського права також знайшли своє відображення в різних інших формальних джерелах, серед яких універсальним і основним є Конвенція ООН з морського права 1982 р. (Причому Україна приєдналася до цієї конвенції лише 3 червня 1999 року.)[2].

Одна з особливостей міжнародного морського права полягає в тому, що воно в значній мірі сформувалося зі звичайних норм. Якщо у всіх внутрішніх системах права значення звичаю постійно знижувалося, то в міжнародному морському праві цей джерело традиційно грав і продовжує грати суттєву роль. Як відомо, саме в договірному морському праві під впливом науково-технічного прогресу найчастіше виникають нові проблеми, що потребують правового регулювання на універсальній основі, і звичай є основним способом створення нових юридично обов'язкових правил поведінки держав[3].

Відповідно до ст. 38 Статуту Міжнародного суду ООН звичай визначається як «доказ загальної практики, визнаної в якості правової норми». Таким чином, відправною точкою, першим складовим елементом звичаю є практика. звичайне право - це продукт практики, що встановлює принципи регулювання міжнародно-правових відносин.

1.1 Поняття та принципи міжнародного морського права

Міжнародне морське право є галуззю міжнародного права, яке являє собою об'єднання узгоджених міжнародним співтовариством принципів і норм, які визначають правовий статус морських просторів і регулюють відносини між суб'єктами міжнародного права по використанню Світового океану, його дна і надр в різних цілях. Як вказував А.Д. Мовчан, в доктрині міжнародного права останнім часом стали з'являтися такі поняття, як «основні галузеві принципи» і «принцип галузі» загального міжнародного права. [4]

Для визначення юридичної природи походження принципів, необхідно зрозуміти, що це таке і звідки вони беруться. В першу чергу з точки зору дуалістичної доктрини взаємодії правових систем, принципи з галузі міжнародного морського права, якими керуються прибережні держави або держави, які не мають виходу до моря, виражаються за допомогою імплементації в своїй національній правовій регламентації закону відповідно до загальноновизнаних принципами, закріпленими в конвенціональній формі.

Надалі такі загальноновизнані принципи встановлюють для морських просторів міжнародно-правові режими, тобто простори набувають свій режим або статус. Для концентрації в області системного уявлення природи принципів міжнародного морського права варто сказати про розуміння правового режиму і статусу, по суті результату таких «Принципів» - правового явища, що відповідає сьогodнішнім суспільним відносинам у сфері морської діяльності. Вітчизняні вчені звертають увагу на важливість відмінності таких результативних понять, як «правовий режим» і «статус». [5]

Поняття «Правовий режим» пов'язане з сукупністю прав і обов'язків держав по використанню даного морського простору. Що стосується статусу простору, то тут мова йде про підпорядкованість цього простору суверенітету або тільки юрисдикції прибережної держави. [4]

Отже, визначаючи природу принципів міжнародного морського права, можна сказати, що такі принципи являються сукупністю загальноновизнаних

часом в розумінні звичаю, звичаю міжнародного договору, установчого міжнародного договору, порядку, що визначає права або обов'язки суб'єкта, виражені за формою статусу або режиму.

Отже, говорячи про природу принципів морського права, необхідно відзначити, що спрямовані вони в першу чергу на регулювання юрисдикції прибережної держави щодо внутрішніх вод і територіального моря. Слід розуміти сукупність повноважень органів управління прибережної держави у зв'язку із здійсненням ними виконавчої і розпорядчої діяльності щодо іноземних суден. Межі таких обмежень, наприклад, - в області адміністративної юрисдикції, де діє принцип повної компетенції влади прибережної держави, і вилучення з нього абсолютно неможливі, так як вони суперечили б самій ідеї суверенітету прибережної держави. В даному випадку маються на увазі акваторія порту, земельні межі сухопутної території порту і прилеглих портових споруд. Тобто, перебуваючи в водах, які підпадають під юрисдикцією іноземної держави, будь-яке судно зобов'язане виконувати всі видані прибережним державою правила і приписи адміністративно-правового характеру, що здійснюються з метою захисту своїх економічних інтересів, забезпечення безпеки плавання, санітарної охорони і т.п. Але незважаючи на те, що адміністративна юрисдикція має, здавалося б, суто внутрішній характер, умови її здійснення над іноземними судами передбачаються поруч міжнародних угод, за допомогою загальних принципів режиму найбільшого сприяння або встановлення національного режиму[6].

Крім багатосторонніх договорів держави укладають також локальні двосторонні і багатосторонні договори з різних питань морської діяльності: Конвенція про захист морського середовища району Балтійського моря 1974 року; Конвенція про рибальство в північно-східній часті Атлантичного океану 1980 року; Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 року, Конвенція про захист морського середовища Каспійського моря 2003 року.

А.П. Мовчан до числа основних принципів міжнародного морського права відносить: свободу відкритого моря, збереження і раціональне використання морських живих ресурсів, свободу морських наукових досліджень, охорону морського середовища, використання Світового океану в мирних цілях. [4] Слід додати сюди ще один принцип, який знаходиться в на цей час в процесі формування. Мова йде про принцип управління морськими живими ресурсами. [6]

У морському праві також застосовують загальні принципи міжнародного права:

1) У використанні джерел, що визначають ті чи інші принципи, варто відзначити принцип мирного співіснування. Стаття 1 Статуту ООН зобов'язує «підтримувати міжнародний мир і безпеку» і «розвивати дружні відносини між націями». Дія цього принципу знаходить відображення і в діяльності ВМФ, він лежить в основі взаємин між військовими кораблями різних прапорів в процесі використання ними морів і океанів в мирний час. Військові кораблі розглядаються в міжнародному праві як спеціальні органи своїх держав, що діють за уповноваженням верховної влади[2].

2) Принцип поваги державного суверенітету. Керуючись цим принципом, військові кораблі повинні поважати встановлені державою морські кордони, ширину територіальних вод, правила проходу в них. Військові кораблі однієї держави не можуть нав'язувати свою волю кораблю іншої держави.

3) Принцип рівноправності держав. В силу принципу суверенної рівності і рівноправності держав будь-які дії в особі його правомочних органів або представників користуються імунітетом. Ґрунтуючись на цьому принципі, військові кораблі всіх прапорів як спеціальні органи своїх держав мають імунітет, вони рівноправні і в їх законну діяльність неприпустимо ніяке втручання будь-яких органів чи органів влади інших держав.

4) Принцип ненападу. В силу цього принципу військові кораблі при подіях в Світовому океані не повинні вдаватися до зброї, якщо немає акту

збройної агресії або навмисного нападу. У той же час при навмисному використанні протилежною стороною зброї кожен військовий корабель має право на самооборону.

5) Принцип мирного вирішення міжнародних суперечок. Спори, що виникають між державами і їх органами, наприклад, військовими кораблями в процесі використання ними морських просторів, також підлягають вирішенню мирними засобами.

6) Принцип невтручання у внутрішні справи інших держав. В силу цього принципу військові кораблі однієї держави не можуть перешкоджати законним діям військових кораблів іншої держави в Світовому океані. Вступаючи у взаємовідносини один з одним, військові кораблі різних прапорів не повинні допускати дій, які б розглядалися як перешкоди діям кораблів іншої держави (наприклад, при стеженні, пошуку, супроводу)[6].

Повернемося до області морського права, яка має свої специфічні принципи, і розширимо їх перелік:

- принцип свободи відкритого моря;
- принцип свободи мореплавання;
- принцип свободи повітроплавання;
- принцип свободи морських промислів;
- принцип свободи прокладати кабелі і трубопроводи;
- принцип свободи наукових дослідженнях;
- принцип встановлення територіальних вод;
- принцип імунітету військових кораблів і державних суден;
- принцип мирного використання морського дна і ін.

З перерахованих важливим, на думку В.Т. Батичко, є наступний: принцип свободи відкритого моря - все держави мають рівні правами по використанню відкритого моря. [1] Цей принцип - один з найстаріших в міжнародному морському праві. Опис йому дав ще Г. Гроцій у своїй роботі «Mare liberum» 1609 р. Сьогодні, згідно з Конвенцією ООН з морського права: «Жодна держава не може претендувати на підпорядкування

відкритого моря або його частини своєму суверенітету »(ст. 89); воно відкрито для всіх держав - як мають вихід до моря, так і не маючих його[7].

Свобода відкритого моря включає в себе: свободу судноплавства; свободу польотів; свободу проведення трубопроводів і кабелів; свободу зводити штучні острови та інші установки; свободу рибальства; свободу наукових досліджень. Крім цього, встановлюється, що відкрите море має використовуватись в мирних цілях. Додатково потрібно відзначити принцип виключної юрисдикції держави прапора, який означає, що держава володіє повним контролем над судном, що належить або зареєстроване в державі.

Стаття 92 Конвенції з морського права говорить: торгове судно у відкритому морі підпорядковується виключній юрисдикції держави свого прапора і в його законну діяльність не має права втручатися ніхто, крім випадків, коли: судно займається піратством; судно займається работоргівлею; судно займається несанкціонованим мовленням, тобто передає з порушенням міжнародних правил радіо і телепрограми, призначені для прийняття населенням (за винятком сигналів лиха). В цьому випадку заарештувати судно і конфіскувати апаратуру можуть: держава прапора судна; держава реєстрації мовної установки; держава, чиїм громадянином є особа, яка здійснює мовлення; будь-яка держава, де можуть прийматися передачі; будь-яка держава, санкціонованому зв'язку якого таке мовлення чинить перешкоди. А також крім тих випадків: якщо судно не має національності (пливе без прапору); судно пливе без прапору або під прапором іноземної держави, але в дійсності має ту ж національну приналежність, що і затримуючий судно військовий корабель[2].

Таким чином, принципи міжнародного морського права є досить складною системою взаємодії норм, звичаїв і традицій, в тому числі всього міжнародного права, спрямовані на установлення прав і обов'язків суб'єктів, що створюють такі міжнародні правові явища.

1.2 Суб'єкти міжнародного морського права

Суб'єктами міжнародного морського права як галузі міжнародного права теоретично можуть бути всі суб'єкти цієї самостійної системи права. На практиці, однак, суб'єктами міжнародного морського права виступають, по-перше, держави, по-друге, міжурядові організації, статuti (статuti) яких передбачають повноваження на здійснення будь-яких певних функцій, пов'язаних з проведенням морської діяльності.

Отже, міжнародна правосуб'єктність міжурядових організацій (ООН, ІМО та ін.), на відміну від міжнародної правосуб'єктності держав носить статутний, або договірний, характер. І тому міжурядові організації можуть укладати між собою або з державами міжнародні угоди в рамках повноважень, передбачених в їх статутах. У Конвенції ООН з морського права прямо зазначено, що суду, що складаються на офіційній службі ООН, її спеціалізованих установ та Міжнародного агентства з атомної енергії (МАГАТЕ), мають право на те, щоб плавати під прапором Організації (ст. 93)[2].

Не є суб'єктами міжнародного морського права неурядові міжнародні організації, що займаються деякими питаннями міжнародного морського права, оскільки вони створені не на підставі міжнародних договорів і не державами, а фізичними та юридичними особами, громадськими організаціями, асоціаціями, судноплавними компаніями. До числа таких організацій відносяться, наприклад, Балтійська міжнародна морська конференція, членами якої є судновласники, брокери, судові фрахтові агенти різних держав, Міжнародний морський комітет, в який входять національні морські асоціації, дійсні і тимчасові члени з багатьох країн. Деякі з неурядових міжнародних організацій мають консультативний статус при Економічній і Соціальній Раді ООН (ЕКОСОП). Однак наявність такого статусу не впливає на правову природу цих неурядових міжнародних

організацій, які зареєстровані в одній з держав як юридичних осіб - суб'єктів внутрішнього права країни - місця реєстрації статуту або місцезнаходження головного управління таких організацій.

Не належать до суб'єктів міжнародного морського права і транснаціональні корпорації, в тому числі морські, які, незважаючи на їх багатонаціональний капітал, є за своєю природою суб'єктами права певної держави (за місцем реєстрації їх статуту чи місцезнаходженням їхнього головного управління). Тому їх відносини з державою в особі її органів відносяться до приватноправових і не регулюються міжнародним правом[8].

Таким чином, основними суб'єктами міжнародного морського права є держави, які, володіючи верховенством на своїй території і незалежністю в міжнародних справах, мають міжнародну правосуб'єктність з усіх питань, що впливають з їх суверенітету.

Тепер розглянемо питання, чи всі держави можуть бути суб'єктами міжнародного морського права, з огляду на те, що деякі з них позбавлені виходу до моря і не мають морського узбережжя. З повною впевненістю можна констатувати, що ці держави, які нерідко називаються внутрішньоконтинентальні, є повноправними суб'єктами міжнародного морського права, хоча реалізація міжнародної морської правосуб'єктності пов'язана для них з необхідністю виконання деяких додаткових вимог.

Ще наприкінці XVIII в. затвердився принцип свободи відкритого моря, що не обмежував права всіх держав користуватися цією свободою. І тому внутрішньоконтинентальні держави прагнули підтвердити це право. У тому, що стосується морського судноплавства, необхідно було офіційне визнання їх права на прапор. Таке право було визнано в Декларації про визнання права на прапор за державами, які не мають морського узбережжя, яка була підписана 20 квітня 1921 року на Генеральній конференції по засобам комунікації і транспорту.

Щоб реалізувати свободу судноплавства, внутрішньоконтинентальним державам необхідно було, по-перше, укласти з сусідніми державами угоди

про транзит своїх вантажів і пасажирів через сусідні держави і, по-друге, домовитися з найближчими до них по відстані морськими державами про згодуна реєстрацію їх суден в одному з їх морських портів (портів приписки судна). У вирішенні цієї проблеми велику роль зіграли Конвенція і Статут про свободу транзиту (1921 року), Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав 1965 р двосторонні угоди[9].

На підставі, наприклад, двосторонньої угоди, укладеної між Польщею і колишньої Чехословаччиною, зазначені питання були вирішені щодо морських суден Чехословаччини. Морські судна Швейцарії, Австрії та інших внутрішньоконтинентальних країн плавали в Світовому океані під своїми державними прапорами, будучи приписаними до морських портів Югославії, Польщі та інших країн, що мають морські узбережжя.

Подальшим кроком на шляху надання внутріконтинентальним державам доступу до моря було включення відповідних положень в Женевську конвенцію про відкрите море 1958 р Женевську конвенцію про територіальне море та прилеглу зону 1958 г. У першій із зазначених конвенцій передбачалося, що держави, які не мають морського берега, для того щоб користуватися свободою морів на рівних правах з прибережними державами, повинні мати вільний доступ до моря[10,11].

Далі визначалися практичні умови реалізації внутрішньоконтинентальними державами їх права на доступ до моря. З цією метою держави, розташовані між морем і які не мають морського берега державою, за спільною згодою з останнім і у відповідності з існуючими міжнародними конвенціями надають внутрішньоконтинентальних держав на основі взаємності вільний шлях через свою територію, а судам цієї держави - на умовах рівності зі своїми судами і судами інших держав - доступ до своїх морських портів.

В Женевській конвенції про територіальне море та прилеглу зону 1958 року зазначено, що судна всіх держав, як прибережних, так і неприбережних, користуються правом мирного проходу через територіальне море [10].

У Конвенції про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав 1965 р проголошуються принципи, прийняті Конференцією ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), за умови що вони взаємопов'язані і що кожен принцип тлумачиться з урахуванням інших.

Так, в Принципі I зазначено, що визнання права кожного не має виходу до моря держави на вільний доступ до моря істотно необхідно для розширення міжнародної торгівлі та економічного розвитку.

У Принципі II визначено, що у внутрішніх водах і територіальному морі суду внутрішньоконтинентальних держав користуються такими ж правами і тим же режимом, якими користуються судна, що плавають під прапором морських держав, за винятком суден даного прибережної держави.

У Принципі III проголошується, що держави, розташовані між морем і внутрішньоконтинентальним державою, за спільною згодою з останнім і у відповідності з існуючими міжнародними конвенціями надають його судам на умовах рівності зі своїми судами або судами інших держав доступ до морських портів і користування ними.

У Принципі IV зазначено, що всі держави на основі взаємності надають внутрішньоконтинентальним державам право вільного і необмеженого транзиту через свою територію. При цьому транзитні товари не підлягають обкладенню митом та спеціальними податками і зборами, що перевищують податки та збори, що стягуються з транспортних засобів країни транзиту [12].

Згідно ст. 2 Конвенції 1965 р транзитного руху і транспортних засобів забезпечується свобода транзиту. Кожна договірна держава в рамках свого законодавства. правилами і постановами видає дозвіл на проходження через свою територію або доступ на таку територію особам, пересування яких необхідно для транзитного руху. Конвенція набула чинності 9 червня 1967 р.[12].

Наступним важливим кроком на шляху підтвердження права внутрішньоконтинентальних держав на доступ до моря і права користування свободою відкритого моря стало прийняття Конвенції ООН з морського

права 1982 р За нормами цієї Конвенції державам, які не мають виходу до моря, надається право на доступ до моря і від нього з метою здійснення прав, що належать не тільки до свободи відкритого моря, але і до спільної спадщини людства, тобто до використання відкритого моря та його ресурсів. У Конвенції підкреслюється, що діяльність у відкритому морі здійснюється на благо всього людства незалежно від географічного положення держав, як прибережних, так і не мають виходу до моря. У Раді - одному з головних органів Міжнародного органу з морського дна - повинні бути представлені в обов'язковому порядку розвиваються внутрішньоконтинентальні держави. У Конвенції чітко сформульовано положення про те, що держави, які не мають виходу до моря, користуються свободою транзиту через території держав транзиту всіма транспортними засобами [2]. Умови та порядок здійснення свободи транзиту узгоджуються завдяки двостороннім, субрегіональним та регіональним угод.

Конвенція 1982 р надає також внутрішньоконтинентальним державам доступ до залишку допустимого улову живих ресурсів в своїх виняткових економічних зонах, спеціально враховуючи їх інтереси. Так, в ст. 69 зазначено, що ці держави мають право брати участь на справедливій основі в експлуатації частини ресурсів у виняткових економічних зонах прибережних держав того ж субрегіону або регіону з урахуванням мають до цього відношення економічних і географічних обставин всіх зацікавлених держав.

Похідними, або вторинними, суб'єктами міжнародного морського права є міжурядові міжнародні морські організації, створені державами - основними суб'єктами міжнародного права. Якщо держави мають універсальну міжнародну правосуб'єктність, яка витікає з їх суверенітету, то міжурядові міжнародні організації мають лише договірної, або статутний, міжнародну правосуб'єктність. Вони мають право укладати міжнародні договори з державами або з іншими міжнародними організаціями, які впливають з положень їх установчих договорів, статутів, статутів. Яскравим прикладом є Міжнародна морська організація (ІМО)[2].

Міжнародні неурядові організації створюються не державами і не мають міжнародну правосуб'єктність. Наприклад, членами Міжнародного морського комітету (ММК) є національні (або багатонаціональні) асоціації морського права. Деякі з таких неурядових організацій співпрацюють з міжурядовими міжнародними організаціями та навіть мають консультативний статус в Конференції з торгівлі і розвитку (ЮНКТАД), у Всесвітній організації охорони здоров'я (ВООЗ).

2 МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ МЕХАНІЗМ ЗАХИСТУ ТА ЗБЕРЕЖЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Велика частина поверхні Землі покрита водами Світового океану, є цілісною системою, яка безпосередньо впливає на клімат планети, рослинний і тваринний світ, на процеси життєдіяльності людини. У свою чергу людина активно впливає на екологічний стан морського середовища. На жаль, науково-технічна революція привела до ряду несприятливих наслідків в екосистемі Світового океану. Інтенсифікація судноплавства, використання морів і океанів для захоронення промислових відходів і побічних продуктів інших видів життєдіяльності людини, мілітаризація і нуклеаризації Світового океану, забруднення морського середовища річковими стоками привели до виникнення гострих проблем, пов'язаних насамперед із забрудненням Світового океану. Причому ці проблеми мають яскраво вираженого глобальний або регіональний характер. Тому ефективність заходів щодо захисту та збереження екосистеми морів і океанів може бути забезпечена міжнародно-правовими засобами.

До сих пір сформувався і продовжує розвиватися комплексний міжнародно-правовий режим захисту і збереження морського середовища, включаючи регулювання як по горизонталі (в залежності від джерела забруднення), так і по вертикалі (універсальне і регіональне). Значний внесок у розвиток цього режиму зробила III Конференція ООН з морського права. Прийнята на цьому форумі Конвенція ООН з морського права 1982 р .. Розглядає питання екологічної безпеки в контексті глобального регулювання всіх видів діяльності держав з дослідження і використання Світового океану[2].

Найбільшу небезпеку для морського середовища складають різні джерела забруднення, серед яких прийнято виділяти: джерела на суші; суду і скидання з них в процесі життєдіяльності; розвідка і розробка ресурсів континентального шельфу та Району; захоронення відходів; забруднення з атмосфери або через неї.

В 1954 році у Лондоні, на міжнародній конференції була прийнята Конвенція по запобіганню забруднення моря нафтою. Це була перша багатостороння угода щодо захисту морського середовища. У 1962, 1969 і 1971 рр. Конвенції вносилися деякі поправки.

Наступним важливим кроком в цьому напрямку було прийняття в 1973 році. Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню із суден (Конвенція МАРПОЛ). Положення Конвенції поширюються на судна будь-якого типу, крім військових кораблів і суден, що перебувають на урядовій некомерційній службі. Перевагою цього документа є закріплення в ньому єдині міжнародні стандарти щодо запобігання забрудненню морського середовища. Новим позитивним моментом Конвенції внесення в неї положень про "особливих районах" з більш жорстким режимом здійснення викидів, ніж в інших акваторіях. До таких районів віднесені: Середземне, Чорне, Балтійське, Червоне моря, "район заток" (Перську і Оманську затоки) і район Великого бар'єрного рифа. Контроль за дотриманням положень Конвенції, а також переслідування за її порушення покладені переважно на державу прапора судна. Змінено Протоколом 1978 Конвенція МАРПОЛ 73/78 включає 2 протоколи і 5 додатків. Конвенція набула чинності з 1983[14]

На 59-й сесії Комітету по захисту морського середовища (КЗМС), що проходила з 13 по 17 липня 2009 року в штаб-квартирі Міжнародної морської організації (ІМО) в Лондоні, серед інших були розглянуті наступні важливі питання: запобігання забрудненню із суден, екологічно чисте обробки суден, запобігання переносу небажаних водних організмів з баластними водами суден, поправки до Конвенції МАРПОЛ.

Значну загрозу морському середовищу становлять аварії суден, особливо танкерів, навантажених нафтою. В 1967 р. відбулася одна з найбільших таких аварій, коли в результаті інциденту з танкером "Торрі Кенъон" у море вилилося 100 тис. т нафти. У зв'язку з цим у Брюсселі в 1969 р. були прийняті Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадку аварій, що призводять до забруднення нафтою, і Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою [15,16].

Перша конвенція надає прибережній державі право вживати заходи до іноземних суден у відкритому морі у випадку морських аварій, що загрожують реальною небезпекою забруднення узбережжя нафтою або іншим інтересам такої держави. Вжиті заходи повинні бути співрозмірні заподіяному або потенційному збитку, не повинні виходити за розумні межі й без необхідності порушувати права та інтереси інших держав і осіб. У 1973 р. Брюссельська конвенція 1969 р. була доповнена протоколом, що містить положення про забруднення моря іншими шкідливими речовинами, крім нафти[15].

Друга конвенція застосовується до власників суден і плавучих засобів, що перевозять нафту наливом як вантаж, і встановлює відповідальність за збиток від забруднення, що стало результатом витоку або зливу нафти із судна внаслідок інциденту. Конвенція ґрунтується на принципі об'єктивної відповідальності, у ній також визначені випадки звільнення від неї, встановлена межа відшкодування збитку (близько 16 млн дол. США), вводиться обов'язкове страхування або інше фінансове забезпечення. В 1984 р. був прийнятий протокол, що вніс зміни й доповнення до Конвенції, зокрема, була розширена просторова сфера її дії й підвищена межа розміру відповідальності. Обидві конвенції залишаються чинними[16].

У 1972 р. у Лондоні у процесі представницької міжурядової конференції була прийнята Конвенція про запобігання забрудненню моря

скиданнями відходів та інших матеріалів. Конвенція поширюється на всі морські простори, крім внутрішніх вод, і діє щодо двох видів захоронень:

1) навмисного видалення в море з суден, літаків, платформ або інших штучних конструкцій, що перебувають у морі, відходів та інших матеріалів, зазначених у додатках I і II;

2) навмисного затоплення в морі суден, літаків, платформ та інших штучних конструкцій.

Найнебезпечніші речовини й матеріали не підлягають захороненню; для захоронення інших речовин і матеріалів з небезпечними властивостями потрібний спеціальний дозвіл; менш небезпечні можуть занурюватись на дно за умови надання загального дозволу на їх захоронення. Винятки допустимі за форс-мажорних обставин, небезпеки для людського життя й реальної загрози суднам, літакам, платформам та іншим штучним споруда у морі. Конвенція набула чинності в 1975 р[17].

Важливе місце у справі захисту і збереження морського середовища належить регіональним угодам, які дають можливість більш послідовно погоджувати природоохоронні заходи зі специфічними особливостями того або іншого регіону. Сьогодні сформувалися три моделі регіонального правового регулювання охорони морського середовища.

Першу розробили західноєвропейські держави щодо регіону Північне море - Північна Атлантика і вона ґрунтувалася на предметному підході. У рамках цієї моделі була прийнята низка угод, що мають відносно відособлений характер, щодо запобігання забрудненню морського середовища регіону: нафтою (Угода про співробітництво 1969 р.); захоронення відходів (Конвенція Осло 1972 р.); з наземних джерел (Паризька конвенція 1974 р.); у результаті розробки ресурсів морського дна (Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1976 р.); іншими шкідливими речовинами, окрім нафти (Угода про співробітництво 1983 р.). Відмітною рисою цієї моделі є наявність самостійного міжнародно-

правового акта стосовно конкретного джерела забруднення або виду забруднюючих речовин, ці акти практично не пов'язані між собою[18].

Другу модель обрали держави, що уклали в 1974 р. Гельсінську конвенцію із захисту морського середовища району Балтійського моря. У цьому документі містяться норми, що регулюють відносини щодо запобігання забрудненню із суден, з наземних джерел, у результаті розвідки й розробки мінеральних ресурсів морського дна, у результаті захоронень, із притягнення до відповідальності за збиток, заподіяний забрудненням, із вирішення суперечок та ін. Деталізовані заходи захисту морського середовища зазначені в додатках, що є невід'ємною частиною Гельсінської конвенції 1974 р. Специфіка цього міжнародно-правового акта полягає в тому, що він регулює практично всі питання боротьби із забрудненням моря[19].

Третя модель є результатом реалізації Програми регіональних морів, прийнятої ЮНЕП в 1974 р. Нині Програма охоплює 12 регіонів (Середземне море, Червоне море й Аденську затоку, Перську і Оманську затоки, район Карибського моря та ін.).

Найбільш яскравою ілюстрацією цієї моделі є співробітництво середземноморських держав. У 1976 р. на конференції в Барселоні була укладена базисна угода рамкового ("парасолькового") типу - Конвенція про захист Середземного моря від забруднення, що містить загальні зобов'язання держав, які повинні конкретизуватися в додаткових протоколах до Конвенції. Так, було розроблено протоколи про захоронення 1976 р.; про співробітництво в боротьбі із забрудненням нафтою та іншими шкідливими речовинами в надзвичайних випадках 1976 р.; про захист від забруднення з наземних джерел 1980 р.

Барселонську модель пропонується використовувати при розробці угод із захисту й охорони морського середовища басейну Північного Льодовитого океану¹, що значно впливає на клімат планети й підтримання екологічного балансу Землі[20].

У Заключному акті Наради з безпеки і співробітництва в Європі (Гельсінкі, 1976 р.) один із розділів присвячений взаємодії держав у сфері навколишнього середовища, зокрема моря. Особливо це стосується Чорного моря, де основними джерелами забруднення є берегові стоки, відходи, що надходять у результаті розвідки й розробки морського дна. Екологічна ситуація в Чорному морі дуже складна, що спричинено забрудненням, що триває, втратою біорізноманіття й надмірним рибальським промислом. Трапляються випадки знищення рибного фонду. Інтенсивне забруднення, яке здійснювалось протягом декількох десятиліть країнами, розташованими в регіоні Чорного моря, впливає на якість води й морську фауну. Надмірне насичення Чорного моря добривами - азотом і фосфорними компонентами, що потрапляють у воду в основному із сільськогосподарських, комунальних і промислових джерел, евтрофікація (заростання водойми водоростями) призвели до зміни всієї екосистеми Чорного моря. Ці компоненти потрапляють у море із джерел, що перебувають у 17 країнах, розташованих у районі водозбору[21].

Для охорони навколишнього середовища в районі Чорного моря в 1998 р. було прийнято Угоду зі збереження китоподібних у Чорному та Середземному морях, в якій одним з головних питань є охорона дельфінів. Основним міжнародним документом, що регулює питання охорони Чорного моря, є Конвенція про захист Чорного моря від забруднення, підписана шістьма чорноморськими державами - Болгарією, Грузією, Росією, Румунією, Туреччиною і Україною у 1992 р. в Бухаресті (Бухарестська конвенція). Також у червні 1994 р. представники Австрії, Болгарії, Молдови, Німеччини, Румунії, Словаччини, Словенії, Угорщини, України, Хорватії, Чеської Республіки і Європейського Союзу в Софії підписали Конвенцію про співпрацю стосовно захисту і сталого розвитку ріки Дунай. У результаті були створені Чорноморська комісія (Стамбул) і Міжнародна комісія з охорони ріки Дунай (Відень). Ці органи виконують функцію координації природоохоронних програм, здійснюваних у рамках конвенцій[22].

31 жовтня 1996 р. шість чорноморських держав (Болгарія, Грузія, Росія, Румунія, Туреччина, Україна) підписали "Стратегічний план дій щодо оздоровлення й захисту Чорного моря", в якому йдеться про те, що вирішення проблеми евтрофікації вимагає обмеження надходження біогенних речовин у межах усього Чорноморського басейну. Всім країнам пропонувалося домовитися про єдиний підхід до оцінки якості води та виробити стратегію поступового скорочення скидань забруднюючих речовин. Прибережні держави погодилися на покрокові скорочення, встановлюючи проміжні показники якості води[22].

Вирішенню екологічних проблем Чорного моря сприяє наявна мережа, створена в рамках Чорноморської екологічної програми (Black Sea Environment Programm - BSEP GEF). Мережа складається із 6 міжнародних і 36 національних центрів спеціального моніторингу та якісних екологічних стандартів (Одеса, Україна); звичайного забруднення (Стамбул, Туреччина); інтегрованого керування прибережною смугою (Новоросійськ, Росія); збереження біорізноманіття (Батумі, Грузія); екологічних аспектів судноплавства (швидкого реагування за надзвичайних ситуацій) у Берні (Болгарія); рибальства та інших живих ресурсів моря (Констанца, Румунія)[23].

Україна - єдина держава Чорноморського басейну, де національний план захисту Чорного моря схвалений у законодавчому порядку.

22 лютого 2007 р. Верховна Рада України прийняла Закон "Про ратифікацію Протоколу про збереження біорізноманіття та ландшафтів Чорного моря до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення". Мета цього Протоколу - підтримувати екосистему Чорного моря в доброму екологічному стані, а його ландшафти - у сприятливих умовах, захищати, зберігати й ефективно управляти біологічним та ландшафтним різноманіттям Чорного моря для збагачення біоресурсів. Разом із положеннями Конвенції про захист Чорного моря від забруднення Протокол є правовим інструментом для розвитку, гармонізації та посилення необхідних кроків в екологічній

політиці, стратегії та заходах стосовно збереження, захисту й ефективного управління природними, історичними, культурними та естетичними ресурсами та спадщиною чорноморських держав для нинішнього та майбутніх поколінь.

Доцільність регіонального підходу до вирішення морських екологічних проблем була підкреслена в положеннях частини XII "Захист і збереження морського середовища" Конвенції ООН з морського права 1982 р. Так, ст. 197 встановлює: "Держави співпрацюють на всесвітній і, коли це доречно, на регіональній основі безпосередньо або через компетентні міжнародні організації у формулюванні або розробці міжнародних норм, стандартів та рекомендованих практики і процедур, що відповідають цій Конвенції, для захисту і збереження морського середовища з урахуванням характерних регіональних рис"[2].

Конвенція 1982 р. виходить із необхідності гармонійного поєднання міжнародно-правових норм захисту морського середовища і норм національного законодавства держав, які б враховували міжнародні стандарти в цій сфері.

У Конвенції 1982 р. містяться зобов'язання держав двох видів: загальні та спеціальні. Останні стосуються певних видів діяльності держав або джерел забруднення чи конкретних регіонів. Найбільша кількість норм, що містять спеціальні зобов'язання держав, стосуються запобігання забрудненню із суден.

Новелою в розвитку міжнародного морського права стало закріплення в Конвенції 1982 р. принципу "юрисдикції держави порту". Відповідно до ст. 218 будь-яка держава, до порту якої добровільно ввійшло судно, має право застосовувати розслідування, коли це виправдано доказами, та ініціювати розгляд справи щодо будь-якого скидання з цього судна на порушення міжнародних норм і стандартів. Це певний виняток із принципу виключної юрисдикції держави прапора судна.

З метою підвищення ефективності функціонування правового механізму захисту морського середовища в Конвенції 1982 р. встановлена система заходів і процедур мирного вирішення міжнародних суперечок, пов'язаних із забрудненням або стосовно тлумачення й застосування конвенційних положень (частина XV "Врегулювання суперечок"). Якщо сторони не зможуть врегулювати суперечку за допомогою переговорів, включаючи узгоджувальну процедуру, суперечка на вимогу будь-якої сторони може передаватися на розгляд відповідно до обов'язкової процедури Міжнародному трибуналу з морського права, Міжнародному Суду ООН, арбітражу або спеціальному арбітражу, створюваному для розгляду справ з питань захисту і збереження морського середовища або судноплавства, включаючи питання забруднення із суден у результаті захоронення[24].

Незважаючи на низку позитивних досягнень зі створення правових механізмів для глобального й регіонального співробітництва у сфері захисту і збереження морського середовища, Конвенція 1982 р. містить чимало положень, які не можуть прямо застосовуватися унаслідок свого загального характеру, часткової невизначеності або суперечливості. Інститут санкцій за порушення міжнародних норм і стандартів із захисту і збереження морського середовища також не набув належної розробки в Конвенції 1982 р. Це свідчить про необхідність подальшого розвитку й удосконалення міжнародно-правових інструментів щодо забезпечення екологічної безпеки Світового океану[25].

3 МІЖНАРОДНО - ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

3.1 Міжнародно-правова класифікація морських просторів.

Простори морів і океанів на нашій планеті з міжнародно-правової точки зору поділяються на: простору, що знаходяться під суверенітетом різних держав і складові територію кожного з них; простору, на які не поширюється суверенітет жодного з них.

Належність частини Світового океану до одного із зазначених видів морських просторів визначає, таким чином, правове становище, або правовий статус, цій частині моря. Правовий же статус будь-якого морського простору має великий вплив на порядок встановлення та утримання правового режиму, що регулює діяльність у даному просторі.

При цьому, природно, враховуються й інші обставини, зокрема значення відповідного морського простору для комунікацій і різних видів співробітництва між державами.

До складу території країни, має морське узбережжя, входять частини моря, розташовані вздовж його берегів і іменовані внутрішніми морськими водами і територіальним морем (або територіальними водами - обидва терміни рівнозначні). До складу території держав, які перебувають повністю з одного і більше архіпелагів, входять архіпелажні води, розташовані між островами всередині архіпелагу.

Внутрішні морські води, територіальне море та архіпелажні води - лише невелика частина Світового океану. Величезні простори морів і океанів за їх межами не входять до складу території і не підпорядковані суверенітету жодної з держав, тобто мають інший правовий статус. Однак класифікація морських просторів тільки на підставі їх правового статусу не носить

вичерпного характеру. Як показує практика, два, а іноді і більше, морських простору, що мають однаковий правовий статус, тим не менш, мають різні правові режими, які регулюють в кожному з них відповідну діяльність. Ще більш детальну картину можна спостерігати в рамках морських просторів, які не підпадають під суверенітет жодної з держав і знаходяться за межами територіальних вод. Вони складаються з районів, що відрізняються один від одного специфічним правовим режимом (Прилегла зона, виключна економічна зона, континентальний шельф та ін.). Зазначені обставини враховуються при класифікації морських просторів.

Окремий вид морських просторів складають протоки, що використовуються для міжнародного судноплавства. В їх межах знаходяться води, які мають не тільки різні правові режими, але і різний правовий статус. Тому самі ці протоки поділяються на ряд категорій.

Таким чином, правова класифікація морських просторів повинна здійснюватися з урахуванням правового статусу та особливостей правового режиму конкретного морського простору. Цей підхід відповідає історично сформованою традицією і в своїй основі спирається також на Конвенцію ООН з морського права 1982 року[26].

Внутрішні морські води - води, розташовані між прилеглої до берега внутрішньої кордоном територіального моря і сухопутною територією держави і є частиною державної території.

Відповідно режим внутрішніх морських вод визначається державою. Разом з тим склалися певні стандарти цього режиму, яких дотримуються держави. Режим внутрішніх морських вод України регулюється Конституцією України, Кодексом торгового мореплавання України та Законом України «Про державний кордон України» від 4 листопада 1991 року. У цих законодавчих актах підкреслюється, що встановлений ними правовий режим відповідає загальновизнаним принципам і нормам міжнародного права і міжнародних договорів України. До внутрішніх морських вод відносяться води портів, бухт і заток.

Територіальне море - примикає до сухопутної території або до внутрішніх морських вод морський пояс шириною не більше 12 морських миль (проте в деяких державах дотримуються старого ліміту в 3 милі).

Територіальне море, його дно і надра, а також розташоване над ним повітряний простір знаходяться під суверенітетом прибережної держави. Разом з тим визнається право мирного проходу іноземних суден через територіальне море.

Прохід вважається мирним, якщо не порушуються світ, добрий порядок і безпеку прибережної держави. Прохід повинен бути безперервним і швидким. Під час проходу судна дотримуються встановлених відповідно до міжнародного права правила прибережної держави.

Прилегла зона - зона, що знаходиться за межами територіального моря, зовнішня межа якої знаходиться на відстані не більше 24 морських миль від тих самих вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря.

У цій зоні прибережна держава має право здійснювати контроль з метою запобігання порушень митних, фіскальних, імміграційних або санітарних норм у межах її території або територіального моря або застосовувати покарання за такі порушення. Відповідно говорять про митної, фіскальної, імміграційної та санітарної зонах[26].

Виключна (морська) економічна зона - зона, прилегла до територіального моря, на яку міжнародне право розповсюдило спеціалізовану юрисдикцію прибережної держави.

Виключна (морська) економічна зона включає води, морське дно і його надра. Ширина зони не може перевищувати 200 морських миль, що обчислюються від тих самих вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря.

Виключна (морська) економічна зона є частиною відкритого моря, в якій прибережна держава здійснює певні міжнародним правом суверенні права. Вони включають права: на розвідку, розробку і збереження природних

ресурсів, як живих, так і неживих; управління цими ресурсами; інші види діяльності з використання зони в економічних цілях, наприклад виробництво енергії шляхом використання води, течій, вітру.

Статус виключної (морської) економічної зони України визначено Законом України «Про виключну(морську) економічну зону України» від 09.12.2012 № 162/95-ВР відповідно до міжнародного права. Тим часом загально визнаним нормам міжнародного права належить головна роль в імперативній визначенні основ режиму виключної економічної зони. Від цих основ не повинні відступати ні закони, ні договори[27].

Континентальний шельф - природне продовження сухопутної території до зовнішнього кордону підводної окраїни материка або до 200 миль, якщо межі підводної окраїни материка не досягають цієї межі.

Останнє положення служить компенсацією тим країнам, у яких підводна окраїна материка знаходиться недостатньо далеко від берега. При всіх умовах межі континентального шельфу не повинні перебувати далі 350 морських миль від берега. Шельф містить дно і надра.

Відповідно до Конвенції з морського права прибережна держава здійснює над континентальним шельфом суверенні права щодо розвідки і розробки природних ресурсів. Останні включають мінеральні ресурси дна і його надр, а також живі організми, що відносяться до «сидячих видів». Розмежування шельфу між суміжними державами проводиться на основі міжнародного права. Починаючи з рішення 1969 р справах про континентальний шельф Північного моря «ФРН - Данія», «ФРН - Нідерланди», Міжнародний суд ООН розглянув ряд справ такого роду. В основу рішень було покладено правило рівного від стану, так як шельф ділився посередині. Разом з тим Міжнародний суд зазначив, що в силу географічних особливостей застосування цього правила може вести до несправедливих результатів.

Відкрите море - частини моря, які не входять ні у виняткову економічну зону, ні в територіальне море. Це визначення не охоплює

виняткову економічну зону, яка є частиною відкритого моря, але з особливим режимом[28].

Як вже зазначалося в першому розділі магістерської роботи, незважаючи на всі зміни, основою морського права залишається принцип свободи відкритого моря, правда, з чималим числом нових моментів. Свобода відкритого моря означає, що воно відкрите для всіх країн. Жодна держава не може претендувати на підпорядкування якої-небудь його частини своєму суверенітету. Права держав визначаються тільки міжнародним правом.

Свобода відкритого моря означає свободу судноплавства, свободу польотів, свободу прокладати кабелі і трубопроводи, свободу зводити штучні споруди, свободу рибальства і наукових досліджень. Правомірним є використання відкритого моря в мирних цілях. Військові та інші судна, які перебувають на некомерційній державній службі, користуються у відкритому морі повним імунітетом. Закріплені Конвенцією ООН з морського права 1982 р положення про несанкціонований морський мовлення з відкритого моря, стало необхідним, оскільки таке мовлення порушувало суверенні права держав, давало можливість уникати сплати податків та ін. Обличчя, що займається несанкціонованим мовленням, може залучатися до відповідальності не тільки державою прапора або реєстрації, а й державою, де можуть прийматися такі передачі. Спеціальний розділ зазначеної Конвенції присвячений збереженню живих ресурсів відкритого моря та управління ними. У ньому знайшов конкретне вираження статус відкритого моря як загального надбання людства. Цей статус відображений і в ряді інших положень.

Зокрема, всі держави, здійснюючи свободи відкритого моря, враховують інтереси інших держав. Держави, що не мають виходу до моря, мають право на доступ до нього і на свободу транзиту. Район - дно морів і океанів і їх надра, що знаходяться за межами національної юрисдикції.

Арктика - розташована навколо Північного полюса область земної кулі, що включає Північний Льодовитий океан з островами і прилеглі частини

Атлантичного і Тихого океанів. Арктичними країнами є Росія, Канада, США (завдяки Алясці), Данія (завдяки Гренландії), Норвегія, а також Ісландія, Фінляндія та Швеція. На Арктику поширюється загальне положення Конвенції ООН з морського права 1982 р, що закріпило право прибережної держави приймати і забезпечувати дотримання недискримінаційних законів і правил щодо запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з суден в покритих льодами районах. Це право діє в межах виключної економічної зони.

Особливість режиму арктичного моря стосується прибережного судноплавства. Норвегія і Канада встановили своїми законами особливий режим для такого судноплавства. У Росії про це йдеться в Законі про морських водах.

Розпочато формування міжнародних органів, що займаються, насамперед охороною навколишнього середовища в Арктиці. Створена Рада Баренцева Євроарктичного регіону (1993) та Арктичний рада (1994 р.).

Замкнуте або напівзамкнуте море - затока, басейн або море, оточені територією декількох держав, сполучені з іншим морем через вузьку протоку або повністю ізольовані, головним чином складаються з територіального моря і виняткових економічних зон декількох держав.

Основний принцип полягає в тому, що режим таких морів визначається угодою прибережних держав. Вони зобов'язані співпрацювати при здійсненні своїх прав щодо розглянутих морів.

Це зобов'язання включає:

- а) координацію управління живими ресурсами моря;
- б) захист навколишнього середовища;
- в) координацію наукових досліджень.

Україна є прибережною державою такого напівзамкненого моря, як Чорне море, і такого замкнутого, як Каспійське море[29].

Морські протоки мають важливе значення для морського судноплавства, значно скорочуючи час у дорозі і витрати. Велике їх значення

і для військового судноплавства, особливо це торкається інтересів великих морських держав. Не випадково США практично в ультимативній формі поставили на Конференції ООН з морського права питання про максимальну свободу проходу військових кораблів через протоки. Найбільш важливі для судноплавства такі протоки, як Гібралтарську, Ла-Манш, Сінгапурський. Для нашої країни особливе значення мають чорноморські та балтійські протоки.

Під міжнародними протоками розуміються такі, які використовуються для міжнародного судноплавства і ведуть з однієї частини відкритого моря або виключної економічної зони в іншу.

Конвенція з морського права не впливає на проток, режим яких визначено спеціальними конвенціями. Прикладом можуть служити чорноморські протоки.

Прибережні держави здійснюють свій суверенітет щодо вод, дна і надр протоки, а також повітряного простору над ним. Однак здійснення суверенітету відбувається відповідно до положень Конвенції. Прибережні держави приймають закони і правила щодо транзитного проходу також з урахуванням Конвенції з морського права. Іноземні судна зобов'язані дотримуватися цих правил. Режим проток визначено Конвенцією, підписаної в Монтре в 1936 р Він передбачає свободу невійськового судноплавства для суден усіх країн. Міжнародний морський канал - штучне гідротехнічну споруду, що з'єднує міжнародні морські простори[29].

Саме так, на даний час виглядає структура міжнародних морських просторів.

3.2 Міжнародно-правова охорона Світового океану від забруднення

Поняття забруднення і обов'язок держав зберігати морське середовище. Забруднення морського середовища означає привнесення людиною, прямо чи посередньо, речовин або енергії в морське середовище, які призводять або можуть призвести до таких згубних наслідків, як шкода живим ресурсам і

життю в морі, небезпека для здоров'я людини, створення перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання морської води, і погіршення умов відпочинку.

Згідно ст. 192 Конвенції ООН з морського права 1982 р держави зобов'язані захищати і зберігати морське середовище. Вони співпрацюють на всесвітній або регіональній основі безпосередньо або через компетентні міжнародні організації у формулюванні та розробці міжнародних норм, стандартів і рекомендованої практики і процедур, відповідних зазначеній Конвенції, для захисту і збереження морського середовища з урахуванням характерних особливостей[2].

Відповідно до ст. 194 Конвенції ООН з морського права 1982 р держави повинні вживати всіх заходів, які необхідні для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з будь-якого джерела.

Держави співпрацюють на всесвітній або регіональній основі, як безпосередньо, так і через компетентні міжнародні організації, в розробці міжнародних норм, стандартів і рекомендованої практики з метою захисту морського середовища від забруднення[2].

У післявоєнний період укладено близько 20 міжнародних договорів, що стосуються запобігання забруднення моря. Ці документи містять норми і правила щодо недопущення забруднення Світового океану найбільш небезпечними поллютантами (нафтою, радіоактивними речовинами, сміттям і т.д.).

Правові норми про недопущення забруднення моря нафтою. Відповідно до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973/1978 р (МАРПОЛ 73/78) кожен нафтовий танкер валовою місткістю 150 рег. т і більше і будь-яке інше судно валовою місткістю 400 рег. т і більше підлягають відповідним оглядам. Первісний огляд здійснюється перед введенням судна в експлуатацію або перед первинною здачею свідоцтва. Такий огляд включає повний огляд конструкції, устаткування, систем,

пристроїв, пристосувань і матеріалів. Воно необхідне для того, щоб упевнитися у відповідності судна конвенціональних вимогами. Періодичний огляд проводиться через проміжки часу, встановлені компетентними органами держави, але не перевищують п'яти років, щоб упевнитися, що конструкція, устаткування, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю задовольняють застосуванню до них конвенціональних вимогам. Зазначені вище судна підлягають також, як мінімум, одному проміжному огляду протягом терміну дії Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню нафтою, що видається державним органом на строк не більше п'яти років. Метою такого огляду є посвідчення в тому, що обладнання і пов'язані з ним системи подачі нафти відповідають конвенціональним вимогам[14].

Конвенція забороняє будь-яке скидання в море нафти або суміші, що містять нафту з суден, крім випадків, коли дотримуються одночасно всі наступні умови:

- 1) з нафтового танкера - танкер знаходиться поза межами особливого району; танкер знаходиться на відстані більше 50 морських миль від найближчого порту; танкер знаходиться в дорозі; миттєва інтенсивність скидання нафти не перевищує 60 л на морську милю; загальна кількість скинутої з існуючих танкерів в море нафти не перевищує 1/15000 загальної кількості даного виду вантажу, частиною якого є залишок; на танкері знаходяться в дії система автоматичного виміру, реєстрації і управління скиданням і відстійні танки;

- 2) з судна валовою місткістю 400 рег. т і більше, яка не є нафтовим танкером, а також з льял машинного відділення нафтового танкера, за винятком льял його відділення вантажних насосів, якщо тільки стоки льял не змішаний з залишками нафтового вантажу; судно знаходиться поза межами особливого району; судно знаходиться на відстані більше 12 морських миль від найближчого берега; судно знаходиться в дорозі; зміст нафти в стоці становить менше 100 частин на мільйон; на судні знаходяться в дії системи

автоматичного виміру, реєстрації і управління скиданням нафти, обладнання для сепарації нафтоводної суміші, обладнання для фільтрації нафти або інші пристрої.

МАРПОЛ 73/78 оголошує ряд акваторій Світового океану "особливими районами". Такими, зокрема, є Середземне море, Балтійське море, район Чорного моря, район Червоного моря і "район заток". Під останньою розуміють морський район, розташований на північний захід від прямої лінії, що проходить між Рас-ель-Хадда і Рас-ель-Фастів. В особливому районі забороняється будь-яке скидання в море нафти або містить нафту суміші з будь-якого нафтового танкера і будь-якого судна валовою місткістю 400 рег. т і більше, яка не є нафтовим танкером. Забороняється також слив з суден валовою місткістю менше 400 рег. т нафти і містить нафту суміші, виключаючи випадок, коли вміст нафти в стоці без його розведення не перевищує 15 мільйонних часток або коли дотримуються одночасно всі наступні умови: а) вміст нафти в стоці становить менше 100 мільйонних часток; б) скидання проводиться якнайдалі від берега, але в будь-якому випадку не ближче 12 морських миль від найближчого берега[14].

Однак ці положення не застосовуються до скидання чистого і ізольованого баласту.

Нафтові залишки, які не можуть бути скинуті в море, зберігаються на борту і скидаються в приймальні споруди.

Однак зазначені вище обмеження не застосовуються до скидання в море нафти або суміші, що містять нафту з метою забезпечення безпеки судна або порятунку людського життя на морі; до скидання в море нафти або суміші, що містять нафту в результаті пошкодження судна або його обладнання; до скидання в море речовин, що містять нафту і схвалених компетентним державним органом, які використовуються для боротьби з особливими випадками забруднення моря з метою зведення до мінімуму шкоди від забруднення.

Відповідно до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню судів кожен нафтовий танкер валовою місткістю 150 рег. тонн і більше повинен мати на борту журнал нафтових операцій. Порядок його заповнення викладено в додатку I до МАРПОЛ 73/78 і в резолюціях Комітету захисту морського середовища ІМО. Цей журнал зберігається на борту судна. Він зберігається протягом трьох років після внесення до нього останнього запису[30].

У 1996 р прийнятий Протокол до Лондонської конвенції щодо запобіганню забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року (Україна бере участь в ній з 6 березня 1976 г.). Відповідно до ст. 4 Конвенції договірні сторони забороняють скидання будь-яких відходів або інших матеріалів, за винятком перерахованих у додатку I (витягнутих при днопоглиблювальних роботах матеріалів, осадів стічних вод, рибних відходів або інших матеріалів, які є результатом операцій по промисловій переробці риби, великих предметів із заліза, сталі та бетону і т.д.). Для скидання цих матеріалів потрібен дозвіл держави - учасниці Конвенції 1972 року та Протоколу 1996 р[31]

Конвенцією 1972 р забороняється спалювання в море відходів або інших матеріалів, не допускається експорт відходів чи інших матеріалів в інші країни для скидів або спалювання в море.

Встановлені Протоколом 1996 року, обмеження не застосовуються, коли це необхідно для забезпечення безпеки людського життя або суден, літальних апаратів, платформ або інших штучно споруджених у морі конструкцій, в разі форс-мажорних обставин, викликаних негодою, або в будь-якому випадку, коли створюється небезпека для людського життя або реальна загроза судам, літальним апаратам, платформам або іншим штучно спорудженим у морі конструкцій.

Якщо сторони не зможуть врегулювати спір, то вони можуть передати спір для вирішення в спеціальний арбітраж. Арбітражні правила прикладені до Протоколу 1996 року. Конвенцією 1972 р забороняється скидання з судів,

літаків і платформ сирові і паливної суміші, важкого дизельного палива і мастил, гідравлічна рідина, а також сумішей, що містять будь-які з цих речовин, занурених на судна з метою скидання.

При наявності серйозних морських аварій держави - учасники Міжнародної конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою, 1969 г. (Україна бере участь в складі колишнього СРСР з 6 травня 1975 р., а як самостійна держава з 17 грудня 1993 року) можуть вживати у відкритому морі такі заходи, які є необхідними для запобігання, зменшення або усунення серйозної і реально загрожує їх узбережжю або пов'язаним з ним інтересам безпеки забруднення[15].

Питання майнову відповідальність за забруднення морського середовища регламентуються Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р зі змінами, внесеними Протоколом 1992 (далі - Конвенція 1969/1992 р)[16].

Вона застосовується виключно:

- до збитку від забруднення, заподіяної: а) на території Договірної держави, включаючи його територіальні води; б) у винятковій економічній зоні Договірної держави;
- до попереджувальних заходів, прийнятим для запобігання або зменшення такого збитку.

Згідно ст. 3 зазначеної Конвенції власник судна з моменту інциденту або, якщо інцидент складається з низки пригод, з моменту першої пригоди несе відповідальність за будь-які збитки від забруднення, заподіяну судном в результаті інциденту.

Власник судна має право обмежити свою відповідальність за Конвенцією стосовно будь-якого одного інциденту загальною сумою, яку можна обчислити таким чином: а) 3 млн. Розрахункових одиниць - для судна місткістю не більше 5000 одиниць; б) для судна місткістю, що перевищує зазначену вище суму, додається 420 розрахункових одиниць за кожний

наступний одиницю місткості, при умови, проте, що загальна сума ні в якому разі не перевищує 59,7 млн. розрахункової одиниці[16].

З Конвенцією 1969/1992 р пов'язана Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 р (Україна - учасник). Фонд виплачує компенсацію кожному особі, поніс збиток від забруднення, якщо така особа не могло отримати повне і достатнє відшкодування збитків на підставі Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р внаслідок того, що:

- зазначена Конвенція не передбачає ніякої відповідальності за збиток;
- власник судна відповідальний за шкоду на підставі цієї Конвенції, неспроможний у фінансовому відношенні і не може виконати повністю свої зобов'язання, а будь-яка фінансова забезпечення не покриває цих збитків або недостатньо для задоволення вимог про її відшкодування;
- збиток перевищує межу відповідальності власника судна.

Збитком від забруднення зізнаються розумні витрати і пожертвування, зроблені власником судна добровільно з метою запобігти або зменшити шкоду від забруднення.

Фонд звільняється від будь-якої відповідальності, якщо збиток від забруднення з'явився результатом умисної вини власника судна[16].

Правові норми про недопущення забруднення Світового океану радіоактивними речовинами. Договором про заборону ядерної зброї в атмосфері, космічному просторі й під водою 1963 року (Україна бере участь з 25 вересня 1963 р.) забороняється проводити будь-які вибухи в атмосфері і під водою, включаючи територіальні води та відкрите море, або в будь-який іншому середовищі, якщо такий вибух веде до випадання радіоактивних опадів за межами державних кордонів[32].

Лондонською конвенцією щодо запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 р забороняється скидання чи

поховання радіоактивних відходів з високим рівнем радіації або інших радіоактивних речовин з таким рівнем, які Міжнародне агентство з атомної енергії (МАГАТЕ) визначає з точки зору безпеки для людини, а також за біологічними та іншими причинами як неприпустимі для скидання в море.

Віденською конвенцією про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1963 року накладаються мінімальні норми забезпечення фінансового захисту від шкоди в результаті застосування ядерної енергії у мирних цілях. Оператор ядерній установці відповідає за ядерну шкоду, якщо є докази, що така шкода викликаний інцидентом на установці або пов'язаний з ядерним матеріалом, отриманим із неї або використовуваним в ній[33].

Відповідно до Конвенції про цивільну відповідальність у галузі морських перевезень ядерних матеріалів 1971 року ядерні інциденти, зазначені в Віденській конвенції 1963 року, охоплюють інциденти, що сталися під час морського перевезення ядерних матеріалів.

Окремі положення щодо запобігання забруднення морського середовища радіоактивними речовинами містяться в Конвенції про допомогу в разі ядерної аварії або радіаційної аварійної ситуації 1986 р. Конвенції про оперативне оповіщення про ядерну аварії 1986 р. (Україна - учасник), Договорі про без'ядерну зону південній частині Тихого океану 1986 року (Україна ратифікувала Протоколи 2 і 3 до цього Договору) та ін.

Правові норми запобігання забруднення моря отруйними речовинами. Ці норми містяться в основному в додатку II до МАРПОЛ 73/78. Конвенція забороняє скидання в море речовин категорії "А" (речовини, які становлять небезпеку для живих морських ресурсів і здоров'я людини), за винятком випадків, коли дотримуються одночасно всі наступні умови:

- судно знаходиться в дорозі, маючи швидкість не менше 7 вузлів, якщо воно самохідне, або швидкість не менше 4 вузлів, якщо воно несамохідне;
- методи і пристрої для скидання схвалені компетентним органом держави;

- максимальна кількість вантажу, скинутого в море з кожного танка і пов'язаної з ним системи трубопроводів, не перевищує максимальної кількості, яке ні в якому разі не перевищує 1 куб. м або 1/3000 місткості танка в кубічних метрах, в залежності від того, що більше;
- скидання проводиться нижче ватерлінії з урахуванням розташування отворів для прийому забортної води;
- скидання проводиться на відстані не менше 12 морських миль від найближчого берега, на глибині не менше 25 м.

Конвенцією МАРПОЛ 73/78 забороняється скидання в море речовин категорії "С" (речовини, що представляють невелику небезпеку для морських ресурсів або для здоров'я людини) і категорії "D" (речовини, що представляють певну небезпеку для морських ресурсів і для здоров'я людини або завдають мінімальної шкоди природного привабливості моря в якості місця відпочинку). Однак при дотриманні певних умов Конвенції дозволяється скидання цих речовин (судно знаходиться в дорозі, і скидання проводиться на відстані не менше 12 морських миль від найближчого берега).

Правові норми щодо регламентації скидання стічних вод і сміття з суден. Згідно МАРПОЛ 73/78 скидання в море стічних вод забороняється, крім тих випадків, коли судно скидає подрібнені і знезаражені стічні води на відстані більше 4 миль від найближчого берега (неподрібнене і незнезаражені - на відстані більше 12 миль), причому в обох випадках накопичені в збірних танках стічні води скидаються з судна поступово при швидкості судна не менше 4 вузлів. Кожне морське судно повинно мати на борту Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню стічними водами.

Конвенцією МАРПОЛ 73/78 забороняється скидання в море всіх видів пластмас, включаючи синтетичні троси, синтетичні рибальські мережі і пластмасові мішки для сміття. Скидання такого сміття дозволяється на відстані від 12 до 25 миль від берега (в залежності від категорії речовин).

Якщо сміття пропущене через подрібнювач або млинове пристрій, то воно може бути скинуте за межами 3 миль від берега[14].

Лондонською конвенцією щодо запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 р забороняється взагалі скидання стійких пластмас та інших стійких синтетичних сполук (троси, риболовні сіті і т.д.), якщо вони будуть істотно заважати рибальству, судноплавству або іншим законним видам використання моря .

Правові норми щодо запобігання забруднення повітряного середовища з суден. У 1997 р міжнародною конференцією схвалений Протокол про зміну МАРПОЛ 73/78. Зокрема, було схвалено додаток VI "Правила запобігання забруднення повітряного середовища з суден". Кожне судно валовою місткістю 400 рег. т або більше, а також кожна стаціонарна або плавуча берегова установка та інші платформи підлягають наступним видам огляду:

- початкового огляду перед введенням судна в експлуатацію або перед первинною видачею свідоцтва. Це огляд проводиться, щоб упевнитися, що обладнання, система, пристрої, пристосування і матеріали повністю задовольняють застосовним до них вимогам додатка VI;

- періодичним оглядам через проміжки часу, встановлені державою, але не перевищують п'яти років, щоб упевнитися, що обладнання, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю задовольняють застосовним до них вимогам додатка VI;

- як мінімум одному проміжному огляду протягом терміну дії свідоцтва, щоб упевнитися, що обладнання та пристосування повністю задовольняють вимогам додатка VI і знаходяться в хорошому робочому стані.

Після огляду судну видається Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню повітряного середовища. Термін дії такого свідоцтва не перевищує 5 років.

Охорона середовища основних морських просторів. Крім універсальних конвенцій, що розповсюджуються на Світовий океан в цілому,

є велика кількість спеціальних міжнародних документів, що регламентують запобігання забрудненню конкретних морських просторів[14].

Запобігання забрудненню відкритого моря. Конвенцією про відкрите море 1958 р кожна держава зобов'язується видавати правила для попередження забруднення морської води нафтою з кораблів або з трубопроводів або в результаті розробки, або розвідки поверхні морського дна або його надр.

Згідно ст. 25 зазначеної Конвенції кожна держава зобов'язана вживати заходів для попередження забруднення моря від занурення радіоактивних відходів (ст. 25).

Ці положення Конвенції про відкрите море 1958 р конкретизовані в Конвенції ООН з морського права 1982 р Зокрема, ст. 211 Конвенції 1982 р регламентує питання запобігання забрудненню із суден. Відповідно до цієї статті держави, діючи через компетентну міжнародну організацію або дипломатичну конференцію, встановлюють міжнародні норми і стандарти для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з суден. Крім того, Конвенція уповноважує держави приймати закони і правила для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з суден, що плавають під їх прапором або зареєстрованих в них. Такі закони повинні бути опубліковані належним чином[10].

Запобігання забрудненню континентального шельфу. У ч. XII Конвенції ООН з морського права 1982 р містяться заборонні норми щодо забруднення континентального шельфу. Розвідка шельфу і розробка його природних багатств не повинні створювати невинуваті перешкоди охорони живих ресурсів моря. Кожна прибережна держава зобов'язана вживати в зонах розробки ресурсів всіх належних заходів з охорони морських живих ресурсів від шкідливих впливів.

Конвенція ООН з морського права 1982 р зобов'язує прибережні держави приймати закони і правила для запобігання, скорочення забруднення

морського середовища і збереження його під контролем, що викликається або пов'язаного з діяльністю на континентальному шельфі (ст. 208)[2].

Конвенція МАРПОЛ 73/78 пред'являє до стаціонарних і плавучих бурових установок, використовуваних для розвідки, розробки і пов'язаних з ними процесів обробки в морі мінеральних ресурсів морського дна, такі ж вимоги, як і до суден валовою місткістю 400 рег. т і більше. З них забороняється скидання в море нафти і нафтоводяної суміші, за винятком випадків, коли зміст нафти без розбавлення не перевищує 15 частин на 1 млн[14].

Правові норми запобігання забруднення виняткових економічних зон. Відповідно до ст. 56 Конвенції ООН з морського права 1982 р прибережна держава у виключній економічній зоні має юрисдикцію в галузі захисту і збереження морського середовища. У зв'язку з цим воно має право приймати закони і правила щодо недопущення забруднення морського середовища[2]. Так, відповідно до закону від 16 травня 1995 р "Про виключну (морську) економічну зону України" в своїй виключній (морській) економічній зоні здійснює юрисдикцію щодо захисту і збереження морського середовища від забруднення з усіх джерел. Державній екологічній експертизі підлягають всі види господарської та іншої діяльності у виключній (морській) економічній зоні незалежно від їх кошторисної вартості. Всі види господарської та іншої діяльності у виключній (морській) економічній зоні можуть здійснюватися тільки при наявності позитивного висновку державної екологічної експертизи.

Державний екологічний контроль у виключній (морській) економічній зоні являє собою систему заходів, спрямованих на попередження, виявлення та усунення порушень відповідних міжнародних норм і стандартів або законів, стандартів і правил України щодо захисту морського середовища, живих і неживих ресурсів.

Розслідування з метою відшкодування шкоди, завданої морському середовищу і живим ресурсам, в межах своїх повноважень здійснюють

спеціально уповноважені державні органи виконавчої влади з охорони навколишнього середовища, рибальства, прикордонної служби. Норми, правила і заходи щодо запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення з суден, літальних апаратів, штучних островів, установок і споруд, що діють в межах територіального моря і внутрішніх вод України, поширюються на виключну (морську) економічну зону з урахуванням міжнародних норм і стандартів і міжнародних договорів України.

Для окремих районів виняткової економічної зони, де за визнаними технічних причин, що належать до океанографічних і екологічних умов вказаних районів і специфіці перевезень, необхідно прийняття особливих обов'язкових методів запобігання забруднення з суден нафтою, отруйними рідкими речовинами і сміттям, при дотриманні необхідних міжнародних процедур і міжнародних договорів України можуть бути прийняті закони та інші нормативні правові акти для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища. Межі таких районів публікуються в бюлетені "Повідомлення мореплавцям"[27].

У ході реалізації заходів щодо запобігання забруднення своєї виключної економічної зони прибережна держава зобов'язана утримуватися від невиправданого втручання в діяльність, що здійснюється іншими державами.

Охорона середовища замкнутих і напівзамкнутих морів. Морське середовище цієї групи морів охороняється за допомогою міжнародних і національних правових норм.

Балтійське море. Відповідно до Конвенції по захисту морського середовища району Балтійського моря 1992 року (Гельсінкська конвенція) договірні сторони індивідуально або спільно вживають всіх належних законодавчих, адміністративних або інших відповідних заходів для запобігання і ліквідації забруднення в цілях сприяння забезпечення екологічного відродження району Балтійського моря і збереження його екологічного балансу .

Держави-учасниці застосовують принцип попереджувальних дій, тобто приймають превентивні заходи в разі, коли є підстави вважати, що речовини, внесені прямо або побічно в морське середовище, можуть створити небезпеку для здоров'я людини, завдати шкоди живим ресурсам і морським екосистемам і шкоди використанню моря для відпочинку або перешкоджати іншим законним видам використання моря.

Згідно ст. 3 Конвенції договірні сторони застосовують принцип «забруднювач платить». Вони ж забезпечують проведення вимірювань та розрахунків викидів у воду та викидів в атмосферу з розосереджених джерел науково обґрунтованими методами з метою оцінки стану морського середовища.

Конвенція застосовується з метою захисту морського середовища районів Балтійського моря, яка включає не тільки води і морське дно, але і їх живі ресурси та інші форми життя в море.

Договірні Сторони зобов'язуються запобігати і ліквідувати забруднення району Балтійського моря з наземних джерел за допомогою використання серед іншого найкращих природоохоронних практик по відношенню до всіх джерел забруднення. З метою захисту району Балтійського моря від забруднення з суден договірні сторони вживають заходів щодо запобігання скиданню шкідливих речовин, визначених у додатку IV Конвенції.

Конвенція (ст. 10) встановлює заборону на спалювання в районі Балтійського моря, а також на поховання речовин, визначених у спеціальному додатку. Для поховання вийнятого ґрунту потрібний попередній спеціальний дозвіл відповідного національного органу.

Для забезпечення виконання Конвенції створена Комісія з захисту морського середовища Балтійського моря (ХЕЛКОМ). Вона здійснює постійний нагляд за виконанням державами Конвенції. Комісія розробляє рекомендації по боротьбі із забрудненням. Україна є учасницею даної Конвенції[35].

Середземне море. Конференція повноважних представників прибережних держав Середземномор'я в лютому 1976 року схвалила Конвенцію про захист Середземного моря від забруднення, протоколи про співпрацю в боротьбі із забрудненням нафтою або іншими речовинами в разі аварії, матеріали, що стосуються створення Регіонального центру і субрегіональних центрів, Положення про арбітраж.

Конвенція зобов'язує держави вжити всіх необхідних заходів для запобігання забрудненню Середземного моря в результаті скидання з суден і літальних апаратів, а також при розвідці і розробці континентального шельфу, морського дна і його надр.

Важливим додатком до Конвенції є Протокол про співробітництво в боротьбі із забрудненням Середземного моря нафтою або іншими шкідливими речовинами у разі виникнення небезпеки. Він зобов'язує держави у разі скидання за борт шкідливих речовин або втрати їх в пакувальних контейнерах співпрацювати в порятунку або ліквідації їх.

Для збору відомостей про ступінь забруднення Середземного моря, визначення найбільш забруднених ділянок, акумулювання даних про скидання нафти або інших шкідливих речовин на Мальті організований Регіональний центр, а в ряді країн - субрегіональні центри і пункти[20].

Чорне море. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення схвалена на Конференції в Бухаресті 21 квітня 1992 р представниками Болгарії, Росії, Румунії, Туреччини, України та Грузії.

Необхідність укладення цієї Конвенції була обумовлена усвідомленням, прибережними державами, виняткової серйозності екологічних проблем Чорного моря і неможливості їх вирішення заходами, прийнятими на національному рівні окремими країнами. Конвенція покликана закласти правову основу для розгортання широкого взаємодії між причорноморськими державами в цілях захисту і збереження морського середовища, проведення відповідних наукових досліджень, вироблення

узгоджених правил і стандартів з боротьби із забрудненням, визначеної уніфікації національного законодавства держав-учасників.

У Конвенції містяться положення про загальні зобов'язання держав-учасниць щодо боротьби із забрудненням морського середовища з різних джерел. Передбачається, що в відношенні кожного з джерел забруднення будуть вироблятися детальні правила в додаткових протоколах, які є складовою частиною Конвенції.

Держави - учасниці Конвенції схвалили три протоколи: Протокол про співробітництво в боротьбі з забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами в надзвичайних ситуаціях; Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення, викликаного похованням; Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення з джерел, що знаходяться на суші.

Конвенція передбачає створення Комісії по боротьбі з забрудненням Чорного моря, яка покликана координувати дії держав-учасників, планувати проведення наукових досліджень і розробляти норми і стандарти щодо запобігання забруднення (ст. Ст. XVII - XVIII).

Відповідно до ст. XIII Конвенції держави-учасниці зобов'язані приділяти особливу увагу тому, щоб не завдати шкоди життю на морі і живим ресурсам, зокрема шляхом зміни середовища їх проживання і утворення перешкод для рибальства та інших правомірних видів використання Чорного моря, і в цьому зв'язку належним чином враховувати рекомендації компетентних міжнародних організацій[22].

Північне море. Бельгія, Данія, Франція, ФРН, Нідерланди, Норвегія, Швеція і Великобританія 9 червня 1969 року уклали Угоду про співробітництво в питаннях запобігання забруднення Північного моря нафтопродуктами.

Держави - учасниці Угоди зобов'язуються вимагати від капітанів суден, що плавають під їх прапором, і від пілотів літаків, зареєстрованих на їх території, негайно повідомляти всіма доступними їм засобами про всіх

аваріях, що викликають або можуть призвести до забруднення моря нафтою, а також про наявність, характер і розмір нафтових плям у морі, які можуть становити серйозну небезпеку для узбережжя або пов'язаних з ним інтересів однієї або більше сторони.

Північне море поділено на зони, відповідальність за чистоту яких несе відповідна держава.

Конвенцією між Данією, Фінляндією, Норвегією та Швецією про охорону навколишнього середовища від 19 лютого 1974 р регулюються також питання запобігання забрудненню моря наземними джерелами та установками на морському дні (ст. 1).

Будь-яка особа, яка потерпіла від екологічно шкідливої діяльності на території іншої держави - учасниці Конвенції, має право пред'явити позов до відповідного органу[35].

Перська, Оманська та Аденська затоки. У 1978 р Бахрейн, Ірак, Іран, Оман, Саудівська Аравія, Об'єднані Арабські Емірати уклали Конвенцію про охорону та поліпшення морського середовища та прибережних районів (чинна з 1 липня 1979 р.). Ці держави зобов'язалися індивідуально та спільно вживати всіх необхідних заходів з охорони морського середовища та запобігання її забруднення різними поллютантами. Договірні держави схвалюють національні стандарти, закони, правила щодо запобігання забрудненню моря та погоджують свою природоохоронну політику.

Конвенція стосується проблеми запобігання забрудненню середовища при розробці мінеральних ресурсів морського дна[36].

Карибське море. У 1983 р укладена Конвенція про захист і розвиток морського середовища регіону Карибського моря. Конвенція не поширюється на внутрішні води. Відповідно до ст. 4 сторони повинні індивідуально або спільно прийняти в рамках міжнародного законодавства необхідних заходів з охорони, зменшення і контролю за забрудненням конвенційного району[37].

Берингове і Чукотське моря. У травні 1989 р уряду СРСР і США підписали Угоду про співпрацю в боротьбі із забрудненням в Беринговому і Чукотському морях в надзвичайних ситуаціях. Ця угода охоплює питання проведення спільних операцій по боротьбі із забрудненням в надзвичайних ситуаціях і повідомлення про інциденти, що викликають або можуть викликати великомасштабні розливи нафти або інших шкідливих речовин. Відповідно до домовленості, сторони зобов'язалися обмінюватися відповідною інформацією, здійснювати науково-технічне співробітництво в області розробки засобів і методів боротьби із морськими аваріями і підготовку персоналу, проводити спільні навчання.

Уряди також погодилися полегшувати доступ національних сил і засобів своїх країн, призначених для боротьби із забрудненням, в територіальні води один одного і встановили порядок відшкодування витрат з проведення спільних операцій при боротьбі із забрудненням моря. Невід'ємною частиною Угоди є ухвалений план спільних дій на випадок надзвичайних ситуацій, який передбачає конкретний порядок заходів, які приймаються відповідними службами двох держав в разі аварії в Беринговому або Чукотському морі. Відповідно до цієї Угоди країни-учасники розробили національні системи, що дозволяють виявляти забруднення і негайно повідомляти про нього. У них встановлені порядок відшкодування витрат з проведення спільних заходів[38].

Каспійське море. У Тегерані 4 листопада 2003 р схвалена Рамкова конвенція із захисту морського середовища Каспійського моря. Відповідно до ст. 4 Конвенції договірні сторони:

- самостійно або спільно вживають всіх необхідних заходів для запобігання, зниження і контролю забруднення Каспійського моря;
- самостійно або спільно вживають всіх необхідних заходів для охорони, збереження та відновлення морського середовища Каспійського моря;

- використовують ресурси Каспійського моря таким чином, щоб не завдавати шкоди його морській середовищі;
- співпрацюють один з одним і з компетентними міжнародними організаціями для досягнення мети Конвенції.

Держави - учасниці Конвенції вживають заходів, для того щоб запобігати, знижувати і контролювати забруднення Каспійського моря з наземних джерел з судів, в результаті діяльності на дні моря.

Відповідно до ст. 22 Конвенції заснована Конференція Договірних сторін. Її функціями є: контроль за виконанням положень Конвенції, протоколів до неї і Плану дій; регулярний огляд Конвенції; розгляд та прийняття додаткових протоколів або поправок до Конвенції або до протоколів до неї; отримання та розгляд звітів держав-учасників. Учасники Конвенції розробили п'ять протоколів до Конвенції. Секретаріат Конференції знаходиться в Тегерані[39].

Південна частина Тихого океану. У червні 1981 р укладена Конвенція про охорону морського навколишнього середовища і прибережних районів південно-східній частині Тихого океану. Вона регламентує питання охорони морського середовища з наземних джерел та ін.

Міжнародні аспекти цивільної відповідальності за шкоду від забруднення морського середовища нафтою. Питання міжнародно-правової відповідальності за шкоду від забруднення нафтою визначені в Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969/1992 р, Міжнародної конвенції про відповідальність і компенсацію за шкоду у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р

Відповідно до Конвенції 1969/1992 р збиток від забруднення означає збитки чи шкоду, завдані поза судна забрудненням, що стався внаслідок витоку або зливу з судна, де б такий витік або злив не відбулися, за умови, що відшкодування за нанесення шкоди навколишньому середовищу, крім

упущеної вигоди внаслідок такого нанесення збитку, обмежується витратами на здійснення розумних заходів по відновленню, які фактично прийняті або повинні бути прийняті. До збитку відносяться також витрати по попереджувальних заходів і подальші збитки або шкоду, заподіяні попереджувальними заходами.

Конвенція 1969/1992 р застосовується виключно до збитку від забруднення, заподіяної на території держави-учасниці, включаючи його територіальне море, та у виключній економічній зоні. Вона застосовується також до попереджувальних заходів, прийнятим для запобігання або зменшення такого збитку, де б вони не застосовувалися[16].

Згідно ст. III Лондонській конвенції 1972 р власник судна не відповідає за шкоду від забруднення, якщо доведе, що шкода:

- був результатом військових дій, ворожих дій, громадянської війни, повстання або стихійного явища, виняткового за своїм характером, неминучого і непереборного;
- був цілком викликаний дією або бездіяльністю третіх осіб з наміром завдати шкоди;
- був цілком викликаний недбалістю або іншим неправомірним дією уряду або іншого органу влади, відповідального за утримання в порядку вогнів та інших навігаційних засобів, при виконанні цієї функції.

Ніякий позов про відшкодування шкоди від забруднення не може бути пред'явлений до службовцем або агентам власника судна або членам екіпажу; лоцманові або будь-якої іншої особі, яка, не будучи членом екіпажу, виконує роботу на судні; будь-якого фрахтувальника, керуючого або оператора судна; будь-якій особі, що виконує операції з рятування за згодою власника судна або за вказівкою компетентних органів державної влади; будь-якій особі, що приймає запобіжні заходи. До зазначених вище осіб позов не пред'являється тільки тоді, коли збитки не є результатом їх власної дії чи бездіяльності, вчиненої або з наміром заподіяти таку шкоду, або через самовпевненість і з розумінням імовірності виникнення такої шкоди.

Власник судна має право обмежити свою відповідальність за Конвенцією 1992 року в відношенні будь-якого одного інциденту загальною сумою, яку можна обчислити таким чином:

- 3 млн. розрахункових одиниць - для судна місткістю не більше 5000 одиниць;
- для судна місткістю, що перевищує зазначену вище, додатково до суми, згаданої в п. "а", додається 420 розрахункових одиниць за кожен наступну одиницю місткості, за умови, однак, що ця загальна сума ні в якому разі не перевищує 59,7 млн. розрахункових одиниць.

Власник судна не має права обмежити свою відповідальність за Конвенцією 1992 року, якщо доведено, що шкода від забруднення є результатом його власних дій чи бездіяльності, вчиненої або з наміром заподіяти таку шкоду, або через самовпевненість і з розумінням імовірності виникнення такої шкоди[16].

Для того щоб скористатися обмеженням відповідальності, власник повинен створити фонд на загальну суму, що дорівнює межі його відповідальності в суді або будь-якому іншому компетентному органі будь-якої однієї держави - учасниці Конвенції 1992 року, в якій заявлено позов, або, якщо позов не пред'явлено, в будь-якому суді або іншому компетентному органі будь-якої однієї з держав-членів, в якій може бути пред'явлений позов.

Фонд розподіляється між позивачами пропорційно сумах їх обґрунтованих позовних вимог.

Якщо власник судна після інциденту створив фонд і має право обмежити свою відповідальність:

а) жодна особа, яка потребує відшкодування збитків від забруднення, яке виникло внаслідок цього інциденту, не має права на задоволення такої вимоги за рахунок будь-якого іншого майна власника судна;

б) суд або інший компетентний орган будь-якого договірної держави дає розпорядження про звільнення будь-якого судна або іншого належить

власнику судна майна, на яке було накладено арешт у зв'язку з вимогою про відшкодування шкоди від забруднення, заподіяної тим же інцидентом, і таким же чином повертає будь-яку заставу або інше забезпечення, надане з метою уникнення такого арешту.

Однак, описана вище процедура, може застосовуватися тільки тоді, коли позивач має доступ до суду, який розпоряджається фондом, і фонд може бути дійсно використаний для задоволення його позову.

Власник судна, зареєстрованого в державі - учасниці Конвенції 1992 року і перевозить понад 2000 т нафти наливом як вантаж, повинен для покриття своєї відповідальності за збитки від забруднення здійснити страхування або надати інше фінансове забезпечення, як, наприклад, гарантія банку або свідоцтво, видане міжнародним компенсаційним фондом[16].

Свідоцтво, яке засвідчує наявність страхування або іншого фінансового забезпечення, видається кожному судну після того, як відповідний орган Договірної держави встановив, що виконані всі вимоги Конвенції. Свідоцтво має містити такі відомості: назву судна і порт приписки, назва та місцезнаходження головного підприємства власника судна; вид забезпечення; назва та місцезнаходження головного підприємства страховика; термін дії свідоцтва.

Відповідно до Протоколу 1992 про зміну Міжнародної конвенції про створення міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 року (Україна - учасник) фонд забезпечує компенсацію збитків від забруднення в тій мірі, в якій захист, що надається згідно з Конвенцією 1969/1992 г., є недостатньою. Конвенція 1971 р застосовується виключно до збитку від забруднення, заподіяної на території Договірної держави, включаючи його територіальне море, та у виключній економічній зоні. Максимальна сума компенсації становить 200 млн. Розрахункових одиниць у відношенні будь-якого інциденту, що стався протягом будь-якого періоду, коли є три учасниці Конвенції 1971 р щодо яких загальне відповідну

кількість, отриманої особами на території таких ділянок протягом попереднього календарного року, дорівнює або перевищує 600 млн. т.

Якщо фонд доведе, що збиток від забруднення з'явився повністю або частково результатом дії або бездіяльності особи, яка потерпіла збитки, вчиненого з наміром заподіяти шкоду, або виник внаслідок недбалості такої особи, фонд може бути повністю або частково звільнений від обов'язку сплатити компенсацію такій особі (ст. 6 Протоколу 1992 г.).

Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р поширюється на будь-яке морське судно і морське плавучий засіб будь-якого типу, за винятком військових кораблів, військово-допоміжних суден та інших суден, що належать державі або експлуатують або використовуваних в даний час тільки для урядової некомерційної служби. Під бункерним паливом розуміються будь-яка вуглеводнева мінеральна нафта, включаючи мастило, що використовується або призначене для використання в цілях експлуатації або руху судна, а також будь-які залишки такої нафти.

Конвенція 2001 р спрямована на запобігання шкоди від забруднення морського середовища бункерним паливом. Під таким збитком розуміються збитки або шкоду, заподіяні поза судна забрудненням, що сталося внаслідок витоку або зливу бункерного палива з судна, де б такий витік або злив не відбулися, за умови, що компенсація за нанесення шкоди навколишньому середовищу, за винятком упущеної вигоди внаслідок такого нанесення збитку, обмежується витратами на здійснення розумних відновлювальних заходів, які були фактично внесені зміни або повинні бути прийняті.

Згідно ст. 7 Конвенції 2001 р власник судна валовою місткістю понад 1000 рег. т повинен для покриття своєї відповідальності за збитки від забруднення здійснити страхування або надати інше фінансове забезпечення, наприклад гарантію банку або аналогічної фінансової установи, на суму, що дорівнює межі відповідальності згідно вживаному національному або міжнародному режимам обмеження відповідальності.

На кожному судні повинно бути свідоцтво, яке засвідчує наявність страхування або іншого фінансового забезпечення[40].

Міжнародно-правове регулювання застосування надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням нафтою. У листопаді 1990 р під егідою ІМО була укладена Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним та співробітництву. Конвенція набула чинності 13 травня 1995 г. Вона регламентує застосування заходів щодо забезпечення готовності на випадок інциденту, що викликає забруднення нафтою, і боротьби з ним.

Відповідно до ст. 3 Конвенції кожна держава, яка бере участь в ній, вимагає, щоб судна, що мають право плавання під її прапором, мали на борту судової план надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням нафтою. Такий план повинні мати капітани портів та оператори нафтових терміналів.

Конвенція 1990 встановлює наступний порядок повідомлень про забруднення нафтою. Будь-яка держава зобов'язана вимагати від капітанів або інших осіб, відповідальних за судно, що плавають під її прапором, невідкладно повідомляти про будь-яку подію, пов'язаному з його судном, що спричинило скидання або можливий скидання нафти. Якщо скидання нафти проведено із судна, то повідомлення має бути передано найближчої прибережної державі.

Отримавши повідомлення про подію, держава оцінює його, для того щоб визначити, чи є воно інцидентом, що викликає забруднення нафтою, а також оцінює характер, масштаби і можливі наслідки інциденту. Після цього прибережна держава негайно інформує всі держави, інтереси яких порушені або можуть бути порушені таким інцидентом, і передає докладні відомості про своїх оцінках і будь-яких діях, які він ужив або має намір вжити по боротьбі з інцидентом.

Відповідно до ст. 6 кожна держава - учасник Конвенції 1990 р засновує національну систему термінової та ефективної боротьби з інцидентами, що викликають забруднення нафтою. Ця система як мінімум повинна включати

призначення компетентного національного органу і органів, відповідальних за забезпечення готовності і реагування на випадок забруднення нафтою; національний план надзвичайних заходів із забезпечення готовності і реагування на інцидент.

Відповідно до двосторонніх угод кожна держава вживає необхідних правових та адміністративних заходів, які сприяють прибуттю і використанню на своїй території та вибуття з неї судів, повітряних суден та інших видів транспорту, зайнятих в боротьбі з інцидентом, що викликає забруднення нафтою, або перевезення персоналу, вантажів, матеріалів і устаткування, необхідних для боротьби з таким інцидентом, а також швидкому переміщенню персоналу через свою територію і зі своєї території вантажів, матеріалів і устаткування.

Держави-учасниці зобов'язуються надавати одна одній технічну допомогу в підготовці персоналу, забезпеченні наявності необхідних технологій, обладнання і технічних засобів, а також у складанні спільних програм досліджень і розробок. Конвенція 1990 р накладає на ІМО надання інформаційних послуг[41].

4 МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ДЕРЖАВ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В АВАРІЙНИХ ВИПАДКАХ

Міжнародно-правова відповідальність за забруднення морського середовища, за шкоду навколишньому середовищі або, в більш широкому плані, за невиконання міжнародних зобов'язань по охороні морського середовища - частина загальної проблеми міжнародно-правової відповідальності держав. Однак існують різні режими міжнародної відповідальності.

Відповідальність держав за невиконання зобов'язань, згідно з Конвенцією ООН з морського права 1982 року і іншими міжнародними договорами в галузі охорони морського середовища, може наступати відповідно до норм про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння, кодифіковані в статтях про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння. Згідно п. 1 ст. 235 Конвенції 1982 р. на держави покладається виконання їх міжнародних зобов'язань по захисту і збереженню морського середовища. Вони несуть відповідальність відповідно до міжнародного права[2].

Міжнародно-правову відповідальність як правову категорію можна умовно розділити на два типи відповідальності. До першого відноситься відповідальність за міжнародні протиправні діяння. До другого - відповідальність за шкідливі наслідки дій, не заборонених міжнародним правом [42]. Другий тип відповідальності - відповідальність за шкідливі наслідки дій, не заборонених міжнародним правом (відповідальність за правомірну діяльність, або відповідальність за ризик). Відповідальність держави настає в результаті порушення своїх зобов'язань за міжнародним правом. Міжнародна відповідальність за шкоду навколишньому середовищу,

що регулюється «вторинними» нормами міжнародного права, має свою специфіку, обумовлену як особливостями тих зобов'язань, встановлених «первинними» нормами, договірними або звичайними, так і характером шкідливих наслідків, що наступають в результаті порушення цих зобов'язань.

Тому необхідний як аналіз первинних, настання яких тягне за собою відповідальність держави, так і вторинних норм, що регламентують міжнародно-правову відповідальність [43].

Питання про відповідальність держав за шкоду навколишньому середовищу - частина більш широкої проблеми міжнародної відповідальності за правопорушення, яка перебувала на розгляді Комісії міжнародного права ООН в період роботи III Конференції ООН з морського права (1973-1982 рр.).

Тому в ході дискусій в Третньому комітеті III Конференції ООН з морського права було вирішено, що майбутня конвенція в силу свого широкого характеру не повинна містити докладні положення, які в майбутньому повинні бути включені в спеціальних міжнародну конвенцію. Дж. Тімагеніс, аналізуючи роботу III Конференції ООН з морського права в контексті проблеми відповідальності держав за забруднення морського середовища, дослідивши різні проекти і розроблені в той час тексти статей з морського права, відзначив суттєвий розвиток відповідних принципів в процесі роботи конференції. У той же час на його думку, вони все ще мають значною мірою загальний характер, тому потребують ретельної подальшої розробки. Становлення цього правового інституту відбувається важко, оскільки порушуються серйозні економічні інтереси. Над темою «Міжнародна відповідальність за шкідливі наслідки дій, не заборонених міжнародним правом» Комісія міжнародного права ООН працює з 1978 рр. Однак помітного результату до сих пір немає. На сьогоднішній момент цей інститут знаходиться на стадії формування [44]. Саме з міжнародної відповідальності за шкідливі наслідки дій, не заборонених міжнародним правом, є велика кількість застосування заходів відповідальності. Прикладом цього є випадок, коли в 1954 в результаті випробування Сполученими

Штатами ядерної зброї в Тихому океані постраждали рибалки, була заражена риба тощо. Японія зажадала компенсації. США заявили про готовність її виплатити, але не в порядку відповідальності, а добровільно (*exgratia*). При цьому дії «доброї волі» були обумовлені юридичними наслідками: виплата 2 млн. дол. йде в рахунок «повного врегулювання будь-якого або всіх позовів проти Сполучених Штатів або їх представників, громадян або юридичних осіб за будь-які збитки, що пов'язані з випробуванням».

За кілька років вже США підняли питання про транскордонну шкоду, завдану димом канадської металургійної компанії «Смелтер». Заснований сторонами арбітраж не заборонив діяльність компанії, але зобов'язав її скоротити обсяг виробництва до безпечного для США рівня [45]. Після низки аварій танкерів в 1969 була прийнята Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення моря нафтою. Значна відповідальність держави передбачена на випадок збитку від ядерного виробництва.

Конвенції в цій області встановлюють відповідальність держави за дотриманням правил керуючими ядерними об'єктами. Якщо держава не забезпечує цього, то вона несе цивільну відповідальність за дії керуючих. Прикладом може служити Міжнародна конвенція про відповідальність операторів ядерних суден, 1962 [46].

У міжнародній практиці перевезень ядерного матеріалу, на щастя, не було жодного ядерного інциденту.

З точки зору вивчення механізму інциденту і його наслідків, процедури судочинства цікаво розглянути випадки аварій, що мали місце під час транспортування інших, неядерних матеріалів [47]. Показовим в цьому відношенні є аварія, яка трапилася з супертанкером "AmocoCadiz".

У 1978 це судно, експлуатувалося нафтовою компанією США і було зареєстровано в Ліберії, сіло на мілину, що спричинило витік великої кількості нафти, забруднила узбережжя французької провінції Бретань. французькі урядові органи і приватні особи подали позови в США з

вимогами відшкодувати втрати, завдані нафтовим забрудненням. Компетентний суд США вирішив застосувати американське законодавство, незважаючи той факт, що шкода виникла на території Франції і як Франція, так і Ліберія (країни-учасниці Конвенції про цивільну відповідальність в сфері морських перевезень ядерних матеріалів) були членами Конвенції 1969 про громадянську відповідальність за шкоду, заподіяну в результаті забруднення вуглеводнем, яка дозволяла застосувати законодавство Франції. Судовий процес тривав 14 років і закінчився в 1992 Суд призначив до сплати позивачам US \$ 206 млн., тоді як Конвенцією передбачено ліміт в розмірі US \$ 14600000. Якби США були учасником цієї Конвенції, американський суд був би пов'язаний її зобов'язуючими нормами. У цій ситуації суд вийшов за межі вимог Конвенції 1969 року, вважаючи, що розмір відповідальності, передбачений Конвенцією, є нереальним і неадекватним розміру збитків, завданих в результаті забруднення нафтою. Отже, з огляду на можливі варіанти вирішення цієї справи, позивачі вчинили правильно, звернувшись не до суду Франції, а в суд США. Враховуючи що розміри шкоди, яка може бути завдана в результаті інциденту під час перевезення ядерного матеріалу, можуть бути значно більшими, ніж в разі нафтового забруднення, а також те, що розміри відповідальності за ядерну шкоду, заподіяну під час таких перевезень, значно вищі за ті, що передбачені Конвенцією 1969 року неважко передбачити, що суми відшкодування можуть бути значно більшими, ніж у справі "AmocoCadiz" [48].

Перевезення нафтопродуктів і небезпечних вантажів завжди містять в собі певний ризик аварій з катастрофічними для навколишнього середовища наслідками. При перевезенні нафти і нафтопродуктів морським транспортом випадки аварійних розливів призводять до тривалого і істотного забруднення морського середовища, матеріальним проявом якого є велика шкода, що обчислюється в сотнях мільйонів доларів.

Чорне море є одним з транспортних коридорів, через який здійснюється перевезення переважно російської нафти. Довгий час аварійні

розливи в Чорному морі носили переважно локальний характер. Ситуація, яка склалася за визначенням правового режиму і делімітації Азовського моря і Керченської протоки, негативно вплинула на рівень безпеки судноплавства на цих просторах і в кінці кінців не могла не призвести до катастрофи.

11 листопада 2007 в результаті штормового вітру і хвилювання моря в Керченській протоці і акваторії Чорного моря зазнали аварії 12 суден, з них вісім російських. Затонули чотири судна, в тому числі три російські суховантажі («Вольно-Горск», «Нахічевань», «Ковель»), були зірвані з якорів і сіли на мілину шість судів, отримали пошкодження два російські танкери «Волгонефть-123» і «Волгонефть-139». На борту танкера «Волгонефть-139» знаходились 4077 тонн мазуту, близько 1200 тонн нафтопродуктів вилилося в море.

Не вдаючись в причини цих аварій, акцентуємо увагу на проблемі відповідальності за збиток, нанесений в результаті забруднення нафтою з судів.

Міжнародна система компенсації збитку, заданої забрудненням з суден, як вже зазначалось у третьому розділі магістерської роботи, базується на двох основних конвенціях, прийнятих під егідою ІМО: Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 з Протоколами 1976, 1984 і 1992 років (Конвенція про відповідальність 1992)[16] і Міжнародної конвенції про створення міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 року з Протоколами 1976 і 1992 (Конвенція про Фонд 1992)[18]. Україна приєдналася до Конвенції про відповідальність 1992 в 2002 Російська Федерація приєдналася до Конвенції про відповідальність 1992 у 2000р. Тому відносини з відшкодування збитків від забруднення нафтою в Керченській протоці слід розглядати на основі зазначеної Конвенції про відповідальність 1992 року. Україна, на відміну від Російської Федерації не бере участь в Конвенції про Фонд 1992 року.

Для відшкодування збитків від забруднення нафтою, яка виникла в результаті аварії з суден, які фактично перевозять нафту наливом як вантаж,

Конвенція про відповідальність 1992 і Конвенція про Фонд 1992 передбачають специфічний правовий механізм. З огляду на особливий характер правил, що застосовуються при забрудненні з суден, Конвенція про відповідальність 1992р. і Конвенція про Фонд 1992р. містять спеціальні визначення (судно, власник, шкода від забруднення, заходи, інцидент), що застосовуються лише з метою цих Конвенцій. Географічна сфера застосування Конвенції про Фонд 1992 точно відповідає Конвенції про відповідальність 1992 [43].

Конвенція про відповідальність 1992 застосовується до забруднення, викликаного на території держави-учасниці Конвенції, включаючи її територіальне море та виключну економічну зону (Ст. II Конвенції про відповідальність 1992).

Забруднення сталося в Керченській протоці, яка є внутрішніми морськими водами України і Російської Федерації, і призвело до значного забруднення прибережної смуги, внутрішніх морських вод України і Російської Федерації в Азовському і Чорному морях, територіального моря і виключної економічної зони України і Російської Федерації в Чорному морі, тобто положення Конвенції про відповідальність 1992 можуть бути застосовані до зазначених відносин. Тобто збитки від забруднення виникли в юридичних та фізичних осіб як України, так і Російської Федерації, і шкода заподіяна навколишньому середовищі на території і Україна і Російської Федерації [45].

Відповідно до п. 1 ст. I Конвенції 1992 під судном слід розуміти будь-яке морське судно і морський плавучий засіб будь-якого типу, побудований або пристосований для перевезення нафти наливом як вантаж, за умови, що судно, здатне перевозити нафту та інші вантажі, розглядається як судно тільки тоді, коли воно фактично перевозить нафту наливом як вантаж, а також протягом будь-якого рейсу, наступного за таким перевезенням, якщо не доведено, що на борту не було залишків від такого перевезення нафти наливом.

Таким чином, для застосування правил Конвенції один тисяча дев'ятсот дев'яносто дві необхідно, щоб це судно фактично перевозило нафту наливом (незалежно від того, воно спеціально сконструйованим для цієї мети) як вантаж, причому не має значення кількість перевезеної нафти (це має значення для обов'язкового страхування, про що буде сказано нижче).

Під «нафтою» в Конвенції 1992 слід розуміти будь-яку стійку вуглеводневу мінеральну нафту, зокрема сиру нафту, мазут, важке дизельне паливо і мастило, незалежно від того, перевозяться вони на борту судна або як вантаж в паливних танках такого судна. З цього випливає, що легкі сорту нафти, а також легке дизельне паливо, бензин і т.д. до поняття «нафта» не належать.

«Волгонефть-139» є судном, спеціально призначень для перевезення нафти наливом як вантажу і фактично перевозило мазут, підпадає під поняттям «нафта» в сенсі Конвенції про відповідальність 1992 Решта судів (суховантажі), що затонули, не підпадають під дію Конвенції про відповідальність 1992 року, оскільки вони не призначені для перевезення нафти наливом як вантаж і порядок відшкодування збитків від забруднення з цих судів бункером і небезпечними речовинами регулюється іншими міжнародними конвенціями і актами внутрішнього згоряння державного законодавства. Що стосується «Волгонафта-123 », то у нас відсутня інформація про забруднення нафтою з цього танкера [46].

Підсумовуючи викладене, можна дійти висновку, що створення ефективного діючого правового режиму відповідальності держав за забруднення Морського середовища має відбуватися в єдиному руслі формування універсального міжнародного режиму цивільної відповідальності за забруднення навколишнього середовища. Затягування процесу створення такого режиму не відповідає інтересам держав. Здається, що кардинальних змін на краще в цьому процесі слід очікувати, коли всі держави ратифікують міжнародні конвенції і таким чином більш уніфікують законодавство.

ВИСНОВКИ

Підсумовуючи вказане вище, звернемо увагу на такі головні тези.

Доступною для використання людиною є прісна вода, яку містять річки, озера і підземні води; саме ці джерела становлять всього 0,3 % об'єму гідросфери планети. У багатьох регіонах великі річки та озера розташовані на порівняно малоосвоєних територіях. Головним багатством Світового океану є біологічні ресурси - 160 тис. видів тварин і 10 тис. водоростей, чого цілком може вистачити, щоб прогодувати 30 млрд осіб. Це величезні харчові ресурси, які можуть бути невичерпними при правильному і дбайливому їх використанні.

Основним сировинним ресурсом Світового океану є морська вода, що містить 75 важливих хімічних елементів, запаси яких на суші неухильно виснажуються, тоді як в океанських водах їх утримується величезна кількість. Світовий океан багатий на мінеральні ресурси, а надра океану багаті покладами корисних копалин. Крім того, морська вода може бути використана для одержання прісної - нині винайдено багато промислових методів опріснення. До того ж, відкриті й донні джерела прісної води на континентальному шельфі.

Теоретично водні ресурси невичерпні, оскільки вони відновлюються у процесі кругообігу, однак споживання води зростає такими темпами, що проблема чистої води і дефіциту водних ресурсів планети є однією з найбільш актуальних. І хоча усі природні водойми здатні самоочищатися, здатність водойм до самоочищення має свої межі: оскільки у водойми надходить величезна кількість забруднених стічних вод, багато з них втратили здатність до самоочищення і почали деградувати. Людина винайшла кілька способів очищення стічних вод, серед яких найпоширенішими є механічний, фізико-хімічний і біологічний. Застосування того чи іншого методу обирається залежно від агрегатного

стану, складу і концентрації забруднювальних речовин. На жаль, традиційні методи очищення води потребують затрат величезної кількості енергії, великих басейнів і різноманітних хімічних речовин. При цьому ними досі не вдавалося отримати справді чистої води. Робляться спроби винайти нові методи повного очищення води (ядерно-мембранний).

Людство давно вже усвідомило, що збереження і відновлення Світового океану потребує сумісних зусиль міжнародного співтовариства. Провідну роль у координації міжнародної діяльності з охорони водних ресурсів планети відіграють міжнародні угоди (конвенції), а усіма питаннями, пов'язаними з проблемами Світового океану, займається Міжнародна морська організація (ІМО). Більш ніж за півстоліття тісної співпраці між державами розроблено і прийнято велику кількість міжнародних угод, головною серед яких вважається Конвенція ООН з морського права (Хартія морів). Вона закріплює правовий режим Світового океану в цілому і вже ратифікована 155 державами, які несуть відповідальність перед міжнародною спільнотою за охорону акваторій, які мають національну юрисдикцію.

Забруднення може здійснюватися з різних джерел – з суден, з берега, через забруднені води річок. Конвенція ООН з морського права, подібно до того, як це роблять регіональні конвенції, ділить матеріальні зобов'язання із запобігання забрудненню моря на дві категорії: загальні зобов'язання та зобов'язання, які стосуються окремих джерел забруднення. Основна мета усіх документів – попередження забруднення. Але у разі встановлення факту забруднення визначаються зобов'язання з відшкодування завданої шкоди. Прибережні держави зобов'язані не лише не здійснювати забруднення, але і контролювати усі можливі джерела забруднення у межах своєї юрисдикції.

При написанні магістерської роботи було проаналізовано міжнародно-правові акти, що регулюють відповідальність держав за забруднення вод. Чинні конвенції щодо захисту морського середовища від забруднення, в цілому, ефективно регулюють дане питання, проте потребують

доопрацювань направлених на об'єднання та уніфікацію вимог прибережних держав у сфері захисту моря від забруднення.

Регіональні конвенції щодо захисту та збереження морського середовища носять спеціальний характер та відображають конкретні зобов'язання прибережних держав-учасниць. Проте, такі конвенції повинні укладатися та діяти на основі Конвенції ООН з морського права 1982 р. та не суперечити їй. Крім того, положення регіональних конвенцій не повинні перешкоджати здійсненню принципу свободи відкритого моря.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Батычко В.Т. Международное право. Таганрог, 2011.
2. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. – Нью-Йорк : Изд-во ООН. – 1982. – 204 с.
3. Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения. 2001. С. 66-109.
4. Мовчан А.П. Международное морское право. (Основные положения). Учеб. пос. М., 1997.
5. Колодкин А.Л. Мировой океан: международно-правовой режим, основные проблемы, статут. 2007.
6. Мовчан А.П. Международный правопорядок. 2003.
7. Задорожный А.В. Международное право окружающей среды : [учеб. для вузов] / А.В. Задорожный, М. А. Медведева. – К. : Вид. дом «Лучи», 2010. – 410 с.
8. Мировой океан и международное право. Основы современного правопорядка в мировой океане. – М. : Наука, 1986. – С. 212–213.
9. Мировой океан и международное право. Защита и сохранение морской среды. – М. : Наука, 1990. – С. 313–315.
10. Конвенція про відкрите море -1958р -[Електронний ресурс]- <http://zakon.rada.gov.ua/>
11. Конвенція про територіальне море та прилеглу зону-1958р. - [Електронний ресурс]- <http://zakon.rada.gov.ua/>
12. Конвенція про транзитну торгівлю внутрішньоконтинентальних держав 1965 р. - [Електронний ресурс]- <http://zakon.rada.gov.ua/>

13. Право окружающей среды (экологическое право) : [учеб. пособ. для студ. высш. уч. зав.]. / [П.Д. Пилипенко, В.И. Федорович, М.Я. Ващишин и др.] ; под ред. П.Д. Пилипенко. – М. : Ин Юре, 2010. – 245 с.
 14. Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден від 2 листопада 1973 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=896_009.
 15. Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою від 29.11.1969 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_049. 210
- МІЖНАРОДНЕ ПРАВО ЮРИДИЧНА НАУКА № 2/2011
- 16.- Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою від 29 листопада 1969 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon.rada.gov.ua/go/995_80http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_806
 17. Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами від 29.12.1972 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_127. 5.
 18. Хакапаа К. Загрязнение морской среды и международное право / К. Хакапаа ; пер. с англ. В.А. Киселева ; под ред. и со вступ. ст. А.Л. Маковского. – М. : Прогресс, 1986. – 287 с.
 19. Международное морское право : [учеб. пособие] / под ред. С.А. Гуреева. – М. : Юрид. лит., 2003. – 315 с.
 20. Сапожников В. И. [та ін.]. Средиземное м.: охрана среды. Правовые и экон. аспекты. К., 1996. О. Ф. Висоцький.
 21. Коржунова Н.В. Еколого-економічні проблеми Чорного моря та шляхи їх вирішення (міжнародний аспект): Автореф. дис канд. екон. наук. / НАН України. Рада по вивченню продуктив. сил. України / Н.В. Коржунова. – К. : 1996. – 24 с.

22. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення від 21 квітня 1992 // Зібрання чинних міжнародних договорів України. – 2004 р. – № 4, / Книга 1 / . – С. 544, Ст 877.
23. Шемякин А.Н. Право пользования морем: (Генезис структуры и содержания) / Ин-т государства и права им. В.М.Корецкого НАН Украины, Одес. нац. морская акад / А.Н. Шемякин. – Одесса : Астропринт, 2004. – 266 с. Topical problems of legal regulation of the oceans protection are
24. Международное морское право о защите и сохранении морской среды // Международно-правовой режим использования научно-исследовательских судов : [научное издание] / кол. авторов, рук. авт. кол. А.А. Щипцов. – К. : Наукова думка, 1996. – С. 383.
25. Анцелевич Г.А. Международно-правовой статус и режим использования морских объектов общего наследия человечества. Перспективы развития в порядке de lege ferenda / Г.А. Анцелевич. – К. : 2002. – 322 с. 2.
26. Мировой океан Международно-правовой режим. Основные проблемы / [А.Л. Колодкин, В.Н. Гуцуляк, Ю.В. Боброва]. – М. : Статут, 2007. – 315 с.
27. Закон України «Про виключну (морську) економічну зону України» від 16.05.1991 № N 162/95-ВР
28. Анцелевич Г. Международное морское право / Г. Анцелевич. – К. : Слово, 2004. – 400 с.
29. Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения : монография / А.А. Ковалев. – М. : Научная книга, 2003. – 960 с.
30. Єлезаров О.П. Особливості міжнародно-правової регламентації захисту морського середовища / О.П. Єлезаров // Юридична наука. – 2011. – № 2. – С. 205–210.
31. Шемшученко Ю.С. Охрана морской среды // Юридична енциклопедія : в 6 т. / редкол.: Ю.С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. – К. : Укр. енцикл., 1998 – 2004. – Т. 4. – 2004. – С. 104.
32. Договір про заборону випробувань ядерної зброї в атмосфері, у космічному просторі та під водою від 10.10.1963 р.

33. Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду від 21.05.1963 р.
34. Конвенція про захист морського середовища району Балтійського моря 1992 року
35. Гуцуляк В.Н. Международное морское право (публичное и частное) : Учеб. пособие для студ. Вузов / В.Н. Гуцуляк. – Ростов н/Д. : Феникс, 2006. – 410 с.
36. Шемякин А. Морское право. Уч. пособие / А. Шемякин. – Х. : Одиссей, 2006. – 384 с.
37. Ефремов В.С., Ефремов Н.В. Международное морское право о защите и сохранении морской среды. – В кн. : Международноправовой режим использования научноисследовательских судов : Научное издание / Кол. авторов, рук. авт. кол. А.А. Щипцов. – К.: «Наукова думка», 1996. – 383 с.; 2.
38. Зарипова Э. Особенности защиты и сохранения морской среды в пределах исключительной экономической зоны прибрежного государства / Э. Зарипова // Интернет-журнал «Морское право». – 2007. – № 3. – С. 17-19.
39. Соколова А.К. Правовая охрана, использование и воспроизводство вод / А.К. Соколова // Экологическое право Украины : [учеб. для студ. юрид. спец. высш. уч. зав.] / под ред. А.П. Гетьмана, М.В. Шульги. – Х. : Право, 2009. – С. 258–261.
40. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду заподіяну забрудненням бункерним паливом від 23.03.2001р.
41. Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва від 30.11.1990р.
42. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою : Закон України від 4 липня 2002 р. // Відомості Верховної Ради. – 2002. – № 35. – Ст. 260.
43. Мусин В.А. Гражданско-правовая ответственность за убытки от загрязнения нефтью в современном международном морском праве / В.А. Мусин // Тр. ЦНИИМФ. – 1981. – Вып. 263. – С. 17–22.

44. О присоединении Российской Федерации к Протоколу 1992 г. об изменении Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года и денонсации Российской Федерацией Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 года : Федеральный закон РФ от 2 января 2000 г. № 27-ФЗ // Энцикл. российского права. Справочная правовая система. – 2002. – Вып. № 11 (81).
45. Короткий Т.Р. Некоторые вопросы имплементации международных договоров о гражданской ответственности за загрязнение морской среды в Украине / Т.Р. Короткий // Актуальні проблеми політики : зб. наук. пр. / гол. ред. С.В. Ківалов ; відп. за вип. Л.І. Кормич. – Вип. 27. – О. : Фенікс, 2005. – С. 220–226.
46. Короткий Т.Р. Приватноправовий механізм охорони морського середовища від забруднення із суден : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Т.Р. Короткий. – О., 2006. – 20 с.