

- Д.Д. Луспеник // Право України. – 2004. – №7. – С. 94
6. Татулич І.Г. Наказне провадження в цивільному судочинстві / І.Г. Татулич // Науковий вісник Чернівецького університету. – 2007. – Випуск 385. – С. 56
7. Штефан О. Наказне провадження у цивільному судочинстві України / О.Штефан // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – №1. – С. 48

*This paper investigated peculiarities of legal regulation of mandatory proceedings in Ukraine and Belarus. Disclosed features the issuance of a court order to demand the recovery of public debts related to taxes, duties and other obligatory payments by the example of law in Belarus.*

**Keywords:** writ proceeding, court order, an application for a writ taxes.

*В статтє исследуются особенности правового регулирования приказного производства в Украине и Беларуси. Раскрыты особенности выдачи судебного приказа по требованию о взыскании с граждан недоимок по налогам, сборам и иным обязательным платежам на примере законодательства Беларуси.*

**Ключевые слова:** приказное производство, судебный приказ, заявление о выдаче судебного приказа, налоги.

УДК 341.225:347.79

*А.Й. Іванський,*  
д.ю.н., професор, завідуючий кафедрою міжнародного  
права і порівняльного правознавства,  
Київський міжнародний університет  
*М. Сухопара,*  
студентка магістратури,  
Інститут міжнародних відносин,  
Київський міжнародний університет

### МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАХИСТУ СВІТОВОГО ОКЕАНУ ВІД ЗАБРУДНЕННЯ

*У статті розглядаються актуальні проблеми правового регулювання охорони Світового океану, досліджуються напрямки співробітництва держав щодо захисту Світового океану від забруднення з суші, викидів із суден, забруднення нафтою і радіоактивними речовинами.*

**Ключові слова:** Світовий океан, забруднення моря, міжнародне співробітництво у галузі захисту Світового океану, забруднення моря нафтою, Конвенція ООН з морського права.

Термін «Світовий океан» ввів у науковий оборот великий радянський географ і океанограф Ю.М. Шокальський. Під цим терміном він мав на увазі «сукупність тієї водної оболонки земної кулі, головна особливість якої – солоність»[3; с. 29].

Світовий океан має виняткове значення в життєзабезпеченні Землі. Океан – це джерело харчування населення земної кулі і зосередження величезних багатств корисних копалин. Але науково-технічний прогрес негативно позначився на життєздатності океану – інтенсивне судноплавство, активізація видобутку нафти і газу у водах континентального шельфу, скидання в моря нафтових і радіоактивних відходів призвели до забруднення морських просторів і до порушення екологічної рівноваги в Світовому океані.

Нині перед людством стоїть глобальне завдання – терміново ліквідувати збитки, завдані океану, відновити порушену рівновагу і створити гарантії збереження його в майбутньому.

Найбільш небезпечні види забруднення – це забруднення нафтою та нафтопродуктами, радіоактивними речовинами, відходами промислових і побутових стічних вод, а також виносом хімічних добрив (пестицидів).

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 [4].

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 [8].

Світовий океан являє собою об'єкт міжнародної охорони. З метою охорони Світового океану прийнято цілу низку багатосторонніх і регіональних угод.

Конвенція ООН з морського права 1982 р. [6] (ст. 192) зобов'язує держави захищати та зберігати морське середовище. Держави повинні вживати всі заходи, необхідні для забезпечення того, щоб діяльність під їх юрисдикцією або контролем не завдала шкоди іншим державам і їх морському середовищу шляхом забруднення. Ці заходи стосуються всіх джерел забруднення морського середовища.

Згідно зі ст. 207 Конвенції ООН з морського права 1982 р. держави повинні приймати закони і правила для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища, з джерел що знаходяться на суші, у тому числі річок, естуаріїв, трубопроводів і водовідвідних споруд, беручи до уваги узгоджені в міжнародному порядку норми, стандарти та рекомендовані практику і процедури. Держави прапора судна і держави порту зобов'язані забезпечити виконання національних та міжнародних правил щодо запобігання забрудненню Світового океану.

На держави покладається виконання їхніх міжнародних зобов'язань щодо захисту і збереження морського середовища. Вони несуть відповідальність згідно з міжнародним правом.

Якщо не враховувати деяких договорів про ріки, які мають також непрямий стосунок до морського середовища, історія боротьби із забрудненням моря шляхом укладання міжнародних договорів нараховує вже майже сотню років. Перша серйозна спроба в цьому напрямку була здійснена в червні 1926 р., коли за запрошенням уряду США у Вашингтоні зібрались експерти тринадцяти морських держав для запобігання забрудненню нафтою із суден, яке поступово переросло в проблему світового значення [5; с. 763].

На конференції США зайняли незвичну позицію: вони висловились за повну заборону викидів нафти з морських суден. Оскільки більшість учасників конференції не були готовими до подібних заходів, то було прийнято рішення встановити систему прибережних зон, в яких не допускається викид нафтової суміші із вмістом нафти, який перевищує 0,05% чи “достатнім для утворення на поверхні води плівки, яку можна побачити неозброєним оком при денному освітленні”. Прибережним державам надавалась можливість визначати ширину таких заборонених зон, проте, за загальними правилами, вона не повинна була перевищувати 50 миль (морських). Учасники конференції також погодились з тим, що шляхом звільнення суден від зборів за тоннаж держави прапора повинні були заохочувати їх до встановлення апаратів, аби запобігти викидам із грузових танків, забруднених нафтою, баластних вод.

Кожний уряд повинен був вимагати від суден, які плавали під його прапором, дотримання встановлених заборонених зон. Разом з тим не передбачалось ніякого просторового розширення традиційних прав прибережних держав по забезпеченню виконання вищезгаданих приписів, і у відкритому морі в цьому відношенні зберігалась виняткова юрисдикція держави прапора [5; с. 763].

Результати конференції знайшли втілення в проекті Конвенції, який був потім наданий відповідним урядом для подальшого вивчення. Проте проект цей не був прийнятий, і ймовірна конвенція так і лишилася нереалізованою. Заслуговує, правда, уваги той факт, що на сесії неурядової Міжнародної судноплавної конференції, яка також проходила в 1926 р., судовласники семи основних морських держав погодились добровільно утримуватись від викидів забруднених нафтою вод в межах 50 морських миль від берега.

Наступний крок в боротьбі із забрудненням моря, яка розпочиналася, був зроблений урядом Великобританії в 1934 р., коли він поставив це запитання на розгляд Ліги Націй. Воно було обговорено Організацією Ліги націй зі сполучення і транзиту, яка після двох сесій комітету експертів підготувала проект відповідної конвенції. В 1936 р. Рада Ліги вирішила скликати міжнародну конференцію для обговорення даного проекту, який за змістом співпадав з Вашингтонським документом. Проте, в умовах політичної обстановки, яка передувала другій світовій війні, конференція так і не була скликана [5; с. 764].

Зусилля з боротьби із забрудненням нафтою з суден були відновлені після закінчення другої світової війни. Питання це детально вивчалось Організацією Об'єднаних Націй в 1949-1951 рр. Уряд Великобританії знову проявив ініціативу, і в 1954 р. в Лондоні була скликана міжнародна

## Право

конференція з питань попередження забруднення нафтою. В результаті проведених обговорень конференція прийняла Міжнародну Конвенцію з запобігання забруднення моря нафтою [8] – першу багатосторонню угоду, укладену з метою зменшення забруднення морського середовища.

Розвиток міжнародно-правового режиму захисту морів та океанів від забруднення йшов двома шляхами.

В кінці 60-х і в 70-х роках в надзвичайно короткі терміни розробляється і приймається, а згодом вступає в силу цілий ряд масштабних міжнародних угод в цій галузі. В їхньому числі такі важливі міжнародні договори універсального характеру, як Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню із суден [7] 1973 р. із протоколом, який змінює її, від 1978 р. (МАРПОЛ 1973/1978/), Конвенція про запобігання забруднення моря в результаті захоронення відходів та інших матеріалів 1972 р., Конвенція про втручання у відкритому морі на випадок аварій, які загрожують забрудненням нафтою 1969 р., Конвенція про цивільну відповідальність за збитки від забруднення нафтою та ін. В ці ж роки приймається ряд регіональних міжнародних угод про запобігання забрудненню окремих морських басейнів Балтійського моря (Конвенція з захисту морського середовища району Балтійського моря, прийнята в Хельсінкі в 1974 р.), Середземного моря (Конвенція із захисту Середземного моря від забруднення, прийнята в Барселоні в 1976 р.), Перської затоки (Кувейтська регіональна конвенція про співробітництво в галузі захисту морського середовища від забруднення, прийнята в 1978 р.), а також деякі інші угоди.

Проте універсальні угоди стосуються лише забруднення морів із суден та внаслідок захоронення відходів. Вони не зачіпають одне з головних джерел забруднення морського середовища – забруднення його із суші, а також забруднення, яке є результатом робіт на континентальному шельфі, із атмосфери і т.д. Регіональні договори, хоча вони головним чином також регламентують забруднення моря із суден і в результаті захоронення відходів, містять окремі норми про запобігання його забрудненню з інших джерел. Проте в силу саме свого характеру регіональні договори поширюються лише на окремі морські регіони, які становлять незначну частину Світового океану [3; с. 357].

Одночасно з розробкою зазначених конвенцій (1973-1982 рр.) проходить робота III Конференції ООН з морського права, яка завершується створенням системи кодифікованих універсальних норм міжнародного морського права, які утворюють як би “парасольку” над усіма іншими міжнародними договірними нормами в цій галузі.

Прийнята конференцією Конвенція ООН з морського права в тій її частині, яка присвячена захисту і збереженню морського середовища, містить єдину систему норм, які повинні діяти в цій галузі. Ці норми, хоча і не співпадають за ступенем деталізації, дуже різні з точки зору їх досконалості та якості, разом з тим в своїй сукупності регламентують запобігання забруднення морського середовища із усіх можливих джерел, причому сфера їх дії не обмежена якими-небудь окремими географічними регіонами.

Суть положень Конвенції полягає у розмежуванні національних та міжнародно-правових засобів регулювання захисту морського середовища. Але головний зміст Частини XII Конвенції ООН з морського права, те, що вона розподіляє сфери застосування національних і міжнародно-правових засобів регулювання щодо попередження забруднення моря та боротьби з ним.

Роль, яка відводиться конвенцією, тим чи іншим засобам регулювання, визначається трьома факторами:

1) джерелом забруднення, т.б., характером тієї діяльності, яка може спричинити забруднення морського середовища. Слідом за іншими міжнародними угодами, які існують в цій галузі, Конвенція ООН проводить межу між забрудненням моря із суші, із суден, з атмосфери, в результаті захоронення відходів, розвідки та розробки мінеральних ресурсів морського дна на Континентальному шельфі і в районі за межами дії національної юрисдикції. Особливості цих джерел настільки суттєві, що часто саме вони визначають переважаючу роль національних чи міжнародно-правових засобів регулювання у справі боротьби із забрудненням з того чи іншого джерела, а також глобальний чи регіональний характер міжнародно-правового регулювання;

2) видом морських просторів, в яких здійснюється діяльність, яка вимагає дотримання певних правил для запобігання забрудненню морського середовища. І саме для Конвенції ООН з морського права характерне принципово видніше розв’язання питання про права держав в залежності від того чи здійснюється така діяльність в територіальному морі, в економічній зоні, у відкритому морі за її межами і т.д., яке отримало назву “зонального підходу до проблеми запобігання забруднення моря”. Такий підхід в значній мірі породжений виконанням нової категорії морських просторів - економічних зон - і намаганням прибережних держав всебічно захистити свої права на ресурси в цих

зонах, в тому числі і шляхом закріплення за ними права на захист їхнього морського середовища;

3) тим, чи йде мова про нормативну регламентацію відповідної діяльності шляхи створення правил («норм та стандартів»), дотримання яких повинно попередити чи зменшити забруднення морського середовища, чи про примусове забезпечення виконання цих правил, включаючи виявлення їх порушень та введення покарань. Такий розподіл в Конвенції ООН правового регулювання захисту та збереження морського середовища на дві частини був викликаний об'єктивними причинами, а саме протиріччями між державами – суб'єктами прав на певні морські простори та державами, зацікавленими у здійсненні на цих просторах різних видів діяльності [6].

Конвенція ООН з морського права, подібно до того, як це роблять регіональні конвенції, ділить «матеріальні зобов'язання» по запобіганню забрудненню моря на дві категорії: загальні зобов'язання та зобов'язання, які стосуються окремих джерел забруднення.

Що стосується загальних зобов'язань, які стосуються питання, що розглядається, то є стаття, яка гласить, що «держави зобов'язані захищати та охороняти морське середовище» (ст.192). Ця фундаментальна норма визначає головне завдання – закласти основи режиму загальної боротьби із забрудненням: всі держави, незалежно від розміру їхньої території, географічного положення чи особливих національних інтересів повинні нести відповідальність за запобігання, скорочення та збереження під контролем забруднення середовища [6].

Вразливість морського середовища в різних районах, морях може бути різною. Тому рівень встановлених для його захисту стандартів, придатний для більшості морських районів, для деяких районів може виявитися недостатнім. Для цих районів, в які входять моря, які мають обмежений зв'язок з океаном, і в яких судноплавство до того ж часто буває інтенсивним, повинні встановлюватися режими, які враховують їх особливі умови. На такі «особливі райони» повинні не лише поширюватись загальні норми охорони морського середовища, але діяльність в них, враховуючи виняткову створювану нею тут небезпеку, повинна регулюватися більш суворими правилами [3; с. 218].

Хоча початкові елементи концепції «особливих регіонів» можна побачити вже в Конвенції по запобіганню забруднення моря нафтою 1954 р., яка встановила «заборонені зони», своє оформлення вона отримала лише на Конференції ІМКО по запобіганню забруднення моря 1973 р. В прийнятій на цій конференції Конвенції МАРПОЛ [7] передбачені п'ять «особливих районів» – Середземне море, Балтійське море, Чорне море, Червоне море та район «заток» (Перська затока) – хоча не всі ці регіони підпадають під одні і ті ж положення конвенції.

В загальній структурі Світового океану місце особливих зон, передбачених п.6, ст.211 Конвенції ООН, обмежене виключною економічною зоною. Конвенція не містить жодних положень про можливість встановлення особливих районів ні в територіальних водах, ні у відкритому морі [6].

При здійсненні своїх прав та обов'язків прибережна держава зобов'язана належним чином враховувати права та обов'язки інших держав і діяти належним чином. Перейдемо тепер до більш детального розгляду положень Конвенції ООН, які регулюють діяльність у виключній економічній зоні. Визначається три типи забруднень: забруднення із суден, захоронення та забруднення, пов'язане з будівництвом, експлуатацією чи використанням штучних островів, установок та споруд [6].

Згідно з Конвенцією ООН прибережна держава може застосовувати різні заходи з забезпечення виконання закону іноземними суднами в своїй зоні. Основною умовою вжиття таких заходів є здійснення порушення відповідних норм. Положення Конвенції ООН по забезпеченню виконання по відношенню до іноземних суден, які здійснили порушення в економічній зоні, передбачаються три види заходів, які можуть бути послідовно вжиті прибережною державою. По-перше, вона може вимагати від іноземного судна надання відповідної інформації; по-друге, може бути здійснена фактична інспекція судна; і, по-третє: в окремих випадках може затримати судно до з'ясування обставин [6].

З приводу вимоги прибережні держави стосовно надання інформації в конвенції передбачено, що «є вагомій підставі» вважати, що здійснено порушення «застосованих міжнародних норм та стандартів чи законів держави, які запобігають забрудненню морського середовища», така держава може зажадати від судна інформацію, що стосується його назви, порту, притоки, останнього та чергового портів заходу, а також іншу інформацію, яка необхідна для того, щоб в'ясувати, чи було правопорушення. При цьому усі держави повинні вжити заходів для забезпечення того, аби судна, які плавають під їхнім прапором, підчинялись вимогам стосовно надання такої інформації (ст.220, п.3,4) [6].

Якщо іноземне судно відмовляється надати інформацію чи така інформація, свідомо суперечить очевидним фактам, а підозрюване порушення призвело до «великого викиду, який

викликає значне забруднення чи загрозу значного забруднення морського середовища”, то прибережна держава може здійснити інспекцію на борту судна (ст.220, п.5). Подібна інспекція може бути здійснена лише при дотриманні двох основних умов: повинен бути направлений запит стосовно надання інформації, на який не дано належної відповіді, і повинен мати місце фактичний “великий викид”. Проте не вимагається, аби цей викид призвів до шкідливих наслідків ще до проведення інспекції, вона може бути проведеною навіть у випадку простої загрози “значного забруднення”.

Нарешті, в певних випадках іноземне судно може бути зупиненим в економічній зоні, доставленим в порт прибережної держави і затриманим там для можливого порушення розслідування. Таке фізичне втручання по відношенню до іноземного судна може бути здійсненим при наявності “явних об’єктивних доказів” того, що судно здійснило порушення відповідних норм, стандартів, законів чи правил, що призвело до “суттєвих збитків чи загрози суттєвих збитків узбережжю чи будь-яким ресурсам його територіального моря, чи виняткової зони” (ст.220, п.6) [6].

З самого початку роботи над підготовкою Конвенції з морського права була загальна згода в питанні про те, що прибережним державам слід надати ефективні можливості для боротьби із захороненнями. Ще в Комітеті по морському дну як прибережними, так і морськими державами були внесені пропозиції, які визнавали за прибережними державами право на здійснення контролю над захороненнями навіть за межами територіального моря. Була досягнута угода, яка гласила про те, що прибережна держава може здійснювати контроль над захороненням, яке проводиться в “межах територіального моря, виключної економічної зони чи на континентальному шельфі” (ст.210, п.5) [6].

У відповідності до п.6, ст.210 Конвенції ООН захоронення “не відбувається без яскраво вираженої попередньої згоди прибережної держави”. Таким чином, в зазначених районах не повинна здійснюватись ніяка діяльність по захороненню без дозволу прибережної держави.

Це загальне правило не поширюється на надзвичайні ситуації, в яких захоронення є єдиним засобом усунення більш серйозної небезпеки, яка загрожує життю людини, судну, літальному апарату і т.д. і не може бути відтермінована у часі для отримання відповідного дозволу [6].

Стосовно своїх регулятивних повноважень прибережна держава володіє повною компетенцією стосовно забезпечення виконання як своїх національних, так і міжнародних стандартів, норм, законів, правил, які мають стосунок до захоронення в територіальному морі, винятковій економічній зоні чи на континентальному шельфі. У випадку забороненого захоронення у винятковій економічній зоні власті прибережної держави можуть запинити судно і, якщо необхідно, затримати. Держава прапора теж може здійснювати втручання по відношенню до своїх суден у зв’язку із забороненим захороненням в іноземній зоні.

В цілому Конвенція ООН наділяє прибережні держави дуже широкими, фактично необмеженими правами по контролю за захороненнями у винятковій економічній зоні. Передбачений нею режим докорінним чином відрізняється від режиму запобігання забрудненню із суден і в повній мірі відповідає широким формулюванням ряду національних законів про виключну економічну зону [6].

Актуальною проблемою для України є охорона від забруднення Чорного моря. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення схвалена на Конференції в Бухаресті 21 квітня 1992 [8] (набула чинності 15 січня 1994, представниками Болгарії, Росії, Румунії, Туреччини, України і Грузії).

Необхідність укладання цієї Конвенції була обумовлена усвідомленням прибережними державами виняткової серйозності екологічних проблем Чорного моря і неможливості їх вирішення заходами, які приймаються 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 [10; с. 17].

У Конвенції містяться положення про загальні зобов’язання держав-учасниць щодо боротьби з забрудненням морського середовища з різних джерел. Передбачається, що відносно 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 із забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою та іншими шкідливими речовинами у надзвичайних ситуаціях; Протокол про захист морського середовища Чорного моря від забруднення, що викликається захороненням; 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 [10; с. 12].

Відповідно до ст. XIII Конвенції держави-учасники зобов'язані приділяти особливу увагу тому, щоб не завдати шкоди життюна морі і живих ресурсів, зокрема, шляхом зміни середовища їх проживання і створення перешкод для рибальства та іншим правомірним видів використання Чорного моря, і в цьому зв'язку належним чином враховувати рекомендації компетентних міжнародних організацій [10; с. 12].

Отже, питання охорони Світового океану обумовлено його значенням.

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 здійснювати забруднення, але і контролювати усі можливі джерела забруднення у межах своєї юрисдикції.

### Література

1. 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. Анцелевич Г. Международное морское право / Г. Анцелевич. – К. : Слово, 2004. – 400 с.
3. Гуцуляк В.Н. Международное морское право (публичное и частное) : Учеб. пособие для студ. Вузов / В.Н. Гуцуляк. – Ростов н/Д. : Феникс, 2006. – 410 с.
4. 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.
5. Ковалев А.А. Современное международное морское право и практика его применения : монография / А.А. Ковалев. – М. : Научная книга, 2003. – 960 с.
6. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. – Нью-Йорк : Изд-во ООН. – 1982. – 204 с.
7. Міжнародна конвенція з запобігання забруднення з суден 1973 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.conventions.coe.int>
8. 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.
9. Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.conventions.coe.int>
10. 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.
11. Шемякин А. Морское право. Уч. пособие / А. Шемякин. – Х. : Одиссей, 2006. – 384 с.
12. 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 analyzed in the article, directions of states cooperation on the protection of the oceans from pollution from land emissions from ships, oil pollution and radioactive substances are studied.*

**Keywords:** oceans, pollution of the sea, international cooperation in the protection of the oceans, oil pollution at sea, the UN Convention on Law of the Sea.

*В статье рассматриваются актуальные проблемы правового регулирования охраны Мирового океана, исследуются направления сотрудничества государств по защите Мирового океана от загрязнения с суши, выбросов с судов, загрязнение нефтью и радиоактивными веществами.*

**Ключевые слова:** Мировой океан, загрязнение моря, международное сотрудничество по защите Мирового океана, загрязнение моря нефтью, Конвенция ООН по морскому праву.