

13. Декларация о ликвидации всех форм нетерпимости и дискриминации на основе религии и убеждений 1981 г. // Международные акты о правах человека: Сб. док. — М., 1999. — С. 132–134.
14. Шуршалов В. М. Международно-правовые отношения. — М., 1971. — 239 с.

УДК 341.225.5

*О. Білоус,  
аспірантка кафедри міжнародного права  
та міжнародних відносин ОНЮА*

### **МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА НАФТОЮ І НАФТОПРОДУКТАМИ ІЗ СУДЕН**

Однією з найважливіших проблем, особливо в сучасних умовах екологічних катаклізмів, є проблема збереження морського середовища, що має найважливіше значення для життя всього людства. Дійсно, значне число досліджень свідчить про те, що Світовий океан відіграє велику роль у формуванні клімату, виробляє значну частку кисню, необхідного для життя на землі і є найважливішим джерелом мінеральних і харчових ресурсів. Тому він — безпосередній об'єкт вивчення біологів, фізиків, хіміків, іхтіологів, океанологів і т. д. Поряд з цим Світовий океан, як ми знаємо, широко використовується для міжнародного судноплавства, а це вимагає, у свою чергу, ретельного й обґрунтованого міжнародно-правового регулювання, і тому ця проблема є об'єктом вивчення і юристів. У різний час висвітленням різних її аспектів займалися Г. С. Горшков, В. П. Кириленко, В. А. Кисельов, Т. Р. Короткий, К. Хакапаа та ін.

До проблеми вивчення Світового океану в притул примикають питання збереження його природного середовища і морських ресурсів, що є життєво необхідним. У цьому контексті дана наукова стаття присвячена розгляду питань, пов'язаних із однією з актуальних проблем сучасності — розробці на міжнародному і внутрішньодержавному рівні нормативної бази, що регулює питання запобігання забруднення морського середовища нафтою, тому що статистика свідчить, що одним з основних джерел такого забруднення є скидання нафти і нафтопродуктів.

Джерела забруднення Світового океану настільки ж численні і різноманітні, як численні і різноманітні види людської діяльності. У цілому їх можна розділити на дві основні категорії, в залежності від їхнього місцезнаходження, а саме: джерела на суші і джерела в морі. Конвенція ООН по морському праву 1982 р. виділяє шість джерел, відповідно до яких запобігання забрудненню Світового океану обумовлено особливим правовим регулюванням:

– забруднення з джерел, що знаходяться на суші, (ст. 207); забруднення, внаслідок діяльності на морському дні, в межах національної юрисдикції (ст. 208);

– забруднення, викликане діяльністю в міжнародному районі морського дна (ст. 209); забруднення, викликане захороненнями (ст. 210); забруднення з суден (ст. 211); забруднення з атмосфери, чи через неї (ст. 212) [1].

Але найбільш шкідливим джерелом забруднення Світового океану є забруднення морського середовища нафтою із суден, що відбувається при транспортуванні нафти, викиді промивних вод танкерів, вод суден, забруднених нафтою й олією, витоку нафти і нафтопродуктів. Причинами забруднення є, також, наслідки морських катастроф і аварій, викиди відходів, що містять нафтопродукти і т. д.

Міжнародне співтовариство усвідомило згубність забруднення моря нафтою вже давно. Ще в 1921 р. учасники Конференції судновласників у Лондоні спробували досліджувати ці питання, і виробити необхідні заходи. Підвищений інтерес до піднятої проблеми привів до того, що вже в 1926 р. учасники міжнародної конференції, що проходила у Вашингтоні, прийняли низку заходів, намагаючись встановити райони та прибережні зони, заборонені для скидання нафти [2]. У 1936 р. в Лігу Націй були передані на обговорення питання про загальне припинення забруднення прибережних вод, але в результаті Другої світової війни, що почалася, рішення по цих проблемах так і не були прийняті. І лише тільки в 1954 р., у Лондоні, була односторонньо прийнята Перша міжнародна конвенція по запобіганню забруднення моря нафтою, що одержала назву «ОЙЛПОЛ-54». Головна її ціль визначалася в захисті морів і океанів від забруднення нафтою і встановлення «заборонних зон» для будь-якого скидання на 50 миль від прилеглої землі.

Світова практика показує, що розливи нафти із суден стаються досить рідко, хоча, на жаль, досить стало. У цьому зв'язку повчальним є приклад з ліберійським танкером «Торри Коньон», що 18 березня 1967 р., біля узбережжя Англії, одержав серйозні пробоїни, у результаті посадки на рифи. Рятувальні операції закінчилися невдачею, хоча на борті танкера знаходилося 120 тис. тонн сирової нафти [3]. Коли ж стало очевидним, що врятувати корабель не вдасться, британський уряд вдався до надзвичайних мір, — судно було піддано бомбардуванню. Нафта, що залишилася на ньому, була спалена. Як відзначав з цього приводу учений-юрист В. А. Кисельов: «Історія права не знала збитку такої величини, що був би викликаний єдиним інцидентом» [4].

Позитивним результатом цього випадку стала підготовка і прийняття трьох міжнародних конвенцій, що заклали основу приватноправового і публічно-правового режимів для аналогічних ситуацій.

Насамперед, у Брюсселі, в 1969 р., було проведено Міжнародну конференцію з ініціативи Міжнародної морської організації (ІМО). В її роботі брала участь і делегація від УРСР, хоча за рішенням загальносоюзних директивних інстанцій, усі документи підписував представник колишнього Союзу РСР. Результатом діяльності даної конференції було прийняття Міжнародної Конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою. Основною метою цієї Конвенції було попередження забруднення узбережжя прибережних держав нафтою внаслідок морських аварій, що відбу-

лися у відкритому морі, тобто на значній відстані від узбережжя, за межами дії юрисдикції прибережної держави. Цей фактор мав велике значення, оскільки захисні дії прибережної держави (включаючи можливість спалювання, чи затоплення аварійного судна) повинні бути відповідними небезпеці, що загрожує узбережжю [5].

Ця Конвенція, також, підтвердила право прибережної держави вживати заходів у відкритому морі для запобігання, або зменшення серйозної чи реальної небезпеки забруднення його узбережжя.

У 1971 р. була прийнята Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації збитку від забруднення нафтою. Метою створення даного нормативного акта, по-перше, було забезпечення компенсації збитку від забруднення і, по-друге, звільнення судновласників від додаткового фінансового тягара, що накладається на них Конвенцією 1969 р., з умовою виконання вимог конвенції по безпеці на морі.

Саме з вступом у силу названих конвенцій у повному обсязі почав діяти уніфікований режим відшкодування збитку, заподіяного забрудненням нафтою із судів.

Усі перераховані вище Конвенції стосувалися питань, пов'язаних тільки з забрудненням нафтою. Тому, вже в жовтні 1973 р., у Лондоні, з ініціативи знову ж Міжнародної морської організації (ІМО) була проведена Міжнародна конференція, результатом якої було прийняття Міжнародної Конвенції по запобіганню забруднення із судів (МАРПОЛ-73). Вона поширювала свою дію на усі види суден. Однак, застосування її вимог виявило ряд проблем, що могли бути вирішені тільки на міжнародному рівні.

Рішенню цих проблем була присвячена робота Міжнародної конференції, що пройшла в лютому 1978 р. На ній було прийнято два документи: протокол до МАРПОЛ-73 і протокол до СОЛАС-74.

З прийняттям цих нормативних актів практично був довершений процес формування основного документа по попередженню забруднення моря, що одержало назву МАРПОЛ-73/78 («Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення моря із суден» 1973 р., змінена протоколом до неї (МАРПОЛ-78) 1978 р., що фактично містить у собі змінені і доповнені положення МАРПОЛ-73) [6]. Цей документ містить у собі 20 статей Конвенції 1973 р., 9 статей Протоколу 1978 р., а також, складається з двох протоколів і п'яти додатків.

Відповідно до МАРПОЛ 73/78, судно повинне обов'язково мати спеціальне посвідчення про запобігання забрудненню, відсутність якого може бути підставою для відмовлення в наданні дозволу на вихід з порту, чи на захід до нього. На кожному судні, відповідно до правила 26, Додатка 1 МАРПОЛ 73/78, повинен бути «План судових надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням нафтою», який має містити наступні розділи:

1. Дії відповідальних осіб при передачі повідомлення про інцидент;
2. Перелік організацій і осіб, з якими повинен встановлюватися зв'язок;
3. Детальний опис дій при аварії;
4. Процедури і пункти зв'язку для координації дій.

Правило 15, наприклад, встановлює, що для запобігання забрудненню моря нафтою, на кожному танкері повинне бути наступне устаткування та обладнання: відстійний танк, пристосований для збереження на борті брудного баласту і залишків після мийки; детектор для швидкого і точного визначення границі розділу «нафта-вода» у відстійному і вантажному танках; система контролю і керування скиданнями і т. д.

Надалі, у процесі застосування положень МАРПОЛ 73/78, на практиці проявилися її деякі недопрацювання і недосконалість.

Тому, Міжнародна морська організація періодично приймає і затверджує окремі резолюції, що регламентують окремі положення експлуатації суден в аспекті запобігання забрудненню моря нафтою. Крім загальних міжнародних угод, зареєстрованих в ООН, у ряді окремих районів (морських районів) діють регіональні угоди, досягнені групами прилягаючих до регіону прибережних країн. Наприклад, Конвенція по захисту морського середовища району Балтійського моря (1992), Чорного моря (1992), Середземного моря (1976), Кувейтська регіональна Конвенція (1978) і ін.

Крім того, окремі країни з метою запобігання забрудненню своїх територіальних вод, приймають власні закони. Однак, як правило, це відбувається вже після аварії. Так, США усвідомили необхідність в удосконаленні власного законодавства після аварії, що відбулася з танкером «Ексон Валдіз» у 1989 р. біля берегів Аляски. Тоді в навколишнє середовище потрапило близько 40 тис. тонн нафти. Загальний збиток був оцінений більш ніж у 5 млрд доларів США [7].

Відразу ж після даного інциденту був прийнятий федеральний Закон «Про забруднення нафтою» (OPA-90), яким передбачено необмежену матеріальну відповідальність за розливи, що сталися через злочинну недбалість, або через навмисне порушення встановлених правил. Примітне, що законодавчими актами окремих штатів може бути передбачена досить велика відповідальність. OPA-90 також вимагає від судовласників «Сертифікат про фінансову відповідальність» (COFRs), без якого їм не дозволяється займатися перевезеннями в американських водах.

Після загибелі танкера «Престиж» 19 листопада 2002 р., вже через тиждень, глава уряду Іспанії Хосе Марія Аснар і президент Франції Жак Ширак вирішили ввести жорсткі заходи контролю, не чекаючи липня 2003 р., коли сили набудуть значні обмеження, раніше передбачені Європейською комісією. Тепер танкери з одинарним корпусом, і вік яких більш ніж 15 років, будуть допускатися в ексклюзивні економічні зони двох держав тільки за дуже жорстких умов. Перш ніж ввійти в такі зони, французька й іспанська влади зможуть оглядати судна і, при необхідності, не допускати їх у 200-мильну зону. Крім того, екіпажі всіх суден з вантажами, що представляють загрозу навколишньому середовищу, повинні надати інформацію про те, що в них знаходиться на борті, про одержувача товару, а також надати дані про компанії, що зафрахтували танкер [8].

В свою чергу, Європейська комісія склала «чорний список» суден, які вона вважає потенційно небезпечними для експлуатації, і має намір заборонити їхній

допуск у територіальні води Європи. Вона повинна розробити проект закону, що дозволить застосовувати суворі санкції у відношенні всіх винних у забрудненні морів, — власника судна, чи фірми, що зафрахтувала судно, а також, екіпажу.

Крім цього, у районах напруженого судноплавства нафтоналивних судів доцільне спорудження спеціальних гаваней, обладнаних усім необхідним для надання допомоги суднам, що попали в біду, у т. ч. танкерам, а також, для попередження і локалізації екологічної катастрофи. Такі гавані повинні розташовуватися через кожні 300–400 км берегової лінії, поєднуючись в рамках єдиної служби берегової охорони і порятунку.

Події останніх десятиліть переконливо свідчать про те, що процес тотального забруднення Світового океану можна призупинити лише в тому випадку, якщо всі члени міжнародного співтовариства об'єднують свої зусилля в боротьбі проти забруднення морського середовища на найрізноманітніших рівнях: універсальному, регіональному, субрегіональному і національному. Великі завдання тут ставлять і перед сучасною наукою, включаючи міжнародно-правову. Щоб запобігти катастрофічним наслідкам забруднення океану, необхідно проводити глобальні дослідження явищ, що викликають забруднення і сприяють йому, виробити ефективні заходи (у тому числі правові і економічні) з боротьби за чистоту морів і океанів.

#### Література

1. Конвенція для океанів (UNCLOS 82): Учеб.-метод. пособие. — О., 1999. — С. 86-90. — (Б-ка журн. «Торговое мореплавание». Сер.: Правовое регулирование торгового мореплавания).
2. Хакапаа К. Загрязнения морской среды и международное право / Пер. с англ. В. А. Киселева. — М.: Прогресс, 1986. — С. 154.
3. Короткий Т. Р. Международно-правовая охрана морской среды от загрязнения с судов. — О.: Латтар, 2002. — С. 37.
4. Киселев В. А. Международные соглашения по предотвращению загрязнения морской среды. — М.: Транспорт, 1986. — С. 54.
5. Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью: Сб. междунар. договоров СССР по вопросам мореплавания. — М.: Гл. упр. навигации и океанографии МО СССР, 1988.
6. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протокол 1978 г. — М.: ЦРИА «Морфлот», 1980.
7. Короткий Т. Р. Правовая регламентация охраны морской среды от загрязнения морским транспортом // Экономико-правові аспекти розвитку транспортних систем: Зб. наук. праць Одес. держ. мор. ун-ту / Гол. ред. Л. В. Багрій-Шахматов. — О., 2001. — С. 264.
8. Петров Г. Не утопи // Морские вести России. — 2003. — № 3-4. — С. 18.