

**ЗДІЙСНЕННЯ ЮРИСДИКЦІЇ ПРИБЕРЕЖНИХ  
ДЕРЖАВ З МЕТОЮ ЗАХИСТУ МОРСЬКОГО  
СЕРЕДОВИЩА ВІД ЗАБРУДНЕННЯ З СУДЕН:  
МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ**

**О.П. Єлєзаров**

*старший викладач кафедри транспортного права*

*Юридичного факультету*

*Київської державної академії водного транспорту*

*ім. гетьмана П. Конашевича-Сагайдачного*

**Постановка проблеми.** Проблеми попередження забруднення морського середовища носять глобальний характер. Забезпечення екологічної безпеки має особливе значення й гостроту на сучасному етапі розвитку цивілізації. Масштаби забруднення Світового океану призводять до серйозних негативних наслідків: скорочення відтворення біологічних ресурсів та зміни клімату. До критичного рівня дійшла екологічна ситуація практично в усіх прибережних країнах світу. Вона характеризується збільшенням рівня забруднення морських екосистем. Забруднюючі речовини, що поступають в Світовий океан у процесі судноплавства, концентруються в його самих уразливих екологічних зонах – поверхневій плівці морської води, прибережних зонах і внутрішніх морях.

Особливу зацікавленість у збереженні як морського середовища, взагалі, так і середовища конкретного району моря, що примикає до узбережжя, мають прибережні держави. Прибережні держави, для вирішення проблеми збереження морського середовища мають право здійснювати контроль дотримання норм і стандартів, направлених на запобігання його забруднення з суден. Тому питання здійснення юрисдикції прибережних держав з метою захисту та збереження морського середовища за межами територіальних вод потребують свого нагального вирішення.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Питанням міжнародно-правової регламентації захисту морського середовища присвячено багато наукових праць таких вчених, як: Г.О. Анцелевич, О.Ф. Висоцький, С.О. Балащенко, К.А. Бекашев, І.П. Блищенко, В.С. Єфремов, В.О. Кисельов, М.І. Лазарєв, С.В. Молодцов, Г.І. Тункін, Ю.С. Шемшученко, О.А. Щипцов, А. Кісе, Рене Жан Дюпуї, Кенедек Жан Пієр та багато інших. Віддаючи належне їх науковим розвідкам, необхідно констатувати, що питанням здійснення юрисдикції прибережної держави щодо захисту морського середовища за межами територіальних вод приділялося недостатньо уваги.

**Метою дослідження** є аналіз особливостей здійснення юрисдикції прибережних держав щодо захисту та збереження морського середовища від забруднення з суден.

Основні результати дослідження. Чинне міжнародне право визнає за прибережною державою право наказувати іноземним суднам під час їх знаходження в межах територіальних вод правила поведінки, направлені на запобігання забруднення моря, встановлювати додаткові до міжнародних норм скидання забруднюючих речовин, приймати заходи в надзвичайних обставинах з метою запобігання забрудненню або зменшенню його шкідливих наслідків, розслідувати випадки порушення відповідних розпоряджень і вирішувати питання про покарання винних осіб. Прибережна держава в межах своїх територіальних вод здійснює по відношенню до іноземних суден кримінальну та цивільну юрисдикцію. Даний стан речей обумовлюється тим, що за Конвенцією ООН по морському праву 1982 р. суверенітет прибережної держави розповсюджується за межі її сухопутної території та внутрішніх вод на територіальні води (ч. 1 ст. 2) [1]. Стаття 3 даної Конвенції визначає ширину територіальних вод, яка встановлюється до межі, що не перевищує дванадцяти морських миль, що відміряються від вихідних ліній.

Що стосується здійснення згаданого права прибережними державами у відкритому морі, то тут дана юрисдикція обумовлюється перш за все міжнародно-правовим режимом морських просторів.

Як відомо, Конвенція ООН по морському праву 1982 р. дає чітке розмежування морських просторів, що надає певні міжнародно-правові правомочності прибережним державам.

Так, Конвенція по морському праву передбачає наступні категорії морських просторів: внутрішні води; територіальне море; прилеглі зони; архіпелажні води; виключні економічні зони; континентальний шельф; морське дно за межами континентального шельфу.

Відносно відкритого моря Конвенція по морському праву не містить визначення, проте вказує, що положення даної Конвенції про відкрите море застосовуються до всіх частин моря, що не входять ні у виключну економічну зону, ні в територіальне море або внутрішні води якої-небудь держави, ні в архіпелажні води. Проте ці положення не тягнуть за собою будь-якого обмеження свобод, якими користуються всі держави у виключній економічній зоні, як от: свободи судноплавства і польотів, прокладки підводних кабелів і трубопроводів і іншими правомірними видами використання моря [1].

Таким чином, враховуючи спеціальні виключення для економічної зони, Конвенція по морському праву визнає відкритим морем простори Світового океану, що знаходяться за зовнішньою межею територіального моря, які не підпорядковані суверенітету будь-якої держави і знаходяться, у загальному, і рівному користуванні всіх держав. Даний стан речей, повною мірою, відповідає визначенню поняття «Відкрите море» в ст. 1 Конвенції про відкрите море 1958 р. [2].

У районах відкритого моря, суміжних з територіальним морем (прилеглі зони, виключні економічні зони), прибережні держави можуть користуватися деякими переважними правами, включаючи, зокрема, здійснення певного контролю над іноземними суднами.

Відповідно до положень Конвенції по морському праву, в межах двадцяти чотирьох морських миль від вихідних ліній, від яких відмірюється ширина територіального моря, встановлюється прилегла зона. Прибережні держави в цих межах можуть здійснювати обмежену юрисдикцію, у тому числі в питаннях захис-

ту морського середовища. Конвенцією по морському праву передбачено чотири види інтересів, захист яких може здійснюватися в такій зоні, митні, фіскальні, імміграційні і санітарні [1].

Забруднення вод прилеглої зони може завдати негативного впливу на санітарний стан у територіальному морі, і, відповідно, правила по боротьбі із забрудненням, що приймаються прибережною державою можна розглядати як «санітарні правила» [3, с. 25].

Отже, 24-мильну межу, що покривається територіальним морем і прилеглою зоною, можна вважати визнаною межею дії законодавства прибережних держав по боротьбі із забрудненням моря з суден. Проте, деякі країни претендують на здійснення юрисдикції відносно іноземних суден з метою боротьби із забрудненням моря в більш обширних районах. Як правило, це пов'язано зі встановленням територіальних вод шириною більше 12 миль або спеціальних зон, що виходять за ці межі. Так, Канада, маючи 12-мильні територіальні води, оголосила три морські райони, що примикають до територіальних вод, риболовецькими зонами і поправками 1971 р. до Закону про торгівельне судноплавство розповсюдила на них у повному об'ємі дію свого законодавства по боротьбі із забрудненням з суден.

Канадським Законом про запобігання забрудненню арктичних вод, прилеглих до континенту і до островів канадської Арктики від 1970 р. з метою боротьби із забрудненням встановлена спеціальна зона у відкритому морі, на яку поширюється юрисдикція Канади. У цій зоні, розташованій на північ від 60-ї паралелі і віддаленій на 100 миль від берега, канадська влада здійснює відносно іноземних суден такі ж владні повноваження, які за загальним правилом держава може здійснювати лише в межах територіальних вод [3, с. 26].

Також, США поширюють дію свого національного законодавства по боротьбі із забрудненням відносно іноземних суден за межі територіальних вод – на 12-мильну прилеглу зону [4, с. 109].

Конвенція по морському праву встановлює просторові межі, так званої, виключної економічної зони, в якій прибережна держава наділена особливими правами, у тому числі відносно захисту морського середовища.

Виключна економічна зона є прилеглим до територіальних вод морським районом, ширина якого не може перевищувати 200 морських миль.

В економічній зоні для всіх держав зберігається свобода судноплавства. Проте, на відміну від району відкритого моря, за межами таких зон іноземні судна при плаванні в економічній зоні повинні враховувати особливі права прибережної держави. Іноземні судна повинні ретельно виконувати загальновизнані міжнародні правила, що відносяться до запобігання забрудненню морського середовища, оскільки прибережна держава володіє в економічній зоні певними правами з контролю над виконанням таких правил, включаючи в деяких випадках право на покарання винних відповідно до свого законодавства [5, с. 5].

Однак, у виключній економічній зоні деякі прибережні держави з метою захисту морського середовища в односторонньому порядку поширили свою юрисдикцію. Так, Індія, Маврикій, Пакистан та Шрі-Ланка розповсюдили на економічну зону дію своїх законів та правил, що застосовуються у територіальних водах. Бангладеш, Бірма, Західне Самоа, Індія, Маврикій, Нова Зеландія, Норвегія, Португалія надали прем'єр-міністру (уряду) право видавати закони та правила з

попередження забруднення морського середовища виключних економічних зон. Подібні закони та правила про економічні зони в багатьох аспектах суперечать положенням Конвенції 1982 р. [6, с. 39].

Конвенція про відкрите море 1958 р. проголошує, що кожна держава має право на законні види використання відкритого моря, зокрема кожна держава «незалежно від того, чи є вона прибережною чи ні, має право на те, аби судна під її прапором плавали у відкритому морі» (ст. 4). Найбільш важливою із усіх свобод відкритого моря є свобода судноплавства. Проте ст. 6 Конвенції передбачає, що судна у відкритому морі підкоряються юрисдикції держави прапора «окрім виняткових випадків, що прямо передбачаються в міжнародних договорах або в даних статтях» [2].

Отже, акти втручання відносно судна у відкритому морі з боку інших держав допустимі лише в суворо обмежених випадках, які складають так звані вилучення з виняткової юрисдикції держави прапора [5, с. 4]. Втім, вилучення з принципу виняткової юрисдикції держави прапора у відкритому морі, передбачені міжнародними угодами, мають обмежену сферу дії і стосуються суден лише тих країн, які є учасниками конкретної угоди [3, с. 27].

6 травня 1975 р. набрала чинності Міжнародна Конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою 1969 р., доповнена Протоколом про втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення моря речовинами іншими, чим нафта, 1973 р., що набрав чинності 30 березня 1983 р.. Держави-учасниці даної Конвенції дали згоду на вищезазначені вилучення з виняткової юрисдикції держави прапора. Ці документи визначають заходи, які держави-учасниці можуть застосовувати до іноземного аварійного судна у відкритому морі. Не конкретизуючи цих заходів, Конвенція і Протокол у загальних рисах підкреслюють право прибережних держав на вживання таких заходів, «які можуть виявитися необхідними для запобігання, зменшення або усунення серйозної і реально загрозливої їх узбережжю або пов'язаним з ним інтересам небезпеки забруднення, або загрози забруднення моря нафтою» (ст. 1) у результаті морського випадку [7].

По суті, формулювання документа дозволяють прибережній державі вдаватися і до крайніх заходів, аж до знищення аварійного судна і вантажу. Перед прийняттям конкретних заходів прибережна держава повинна повідомити державу прапора судна про свої наміри, проконсультуватися з незалежними експертами та проінформувати зацікавлені сторони. У випадках надзвичайної терміновості необхідні заходи можуть бути прийняті негайно. Необхідно зазначити, що прибережна держава в даній ситуації повинна прагнути забезпечити охорону людського життя і надати допомогу особам, що знаходяться в тяжкому положенні.

Проте слід мати на увазі, що право, яке надається Конвенцією і Протоколом на втручання не включає права на проведення розслідування інциденту, що призвів до забруднення, і на порушення переслідування іноземних моряків, навіть, якщо цей інцидент стався в результаті очевидних навмисних дій [3, с. 27].

Також, надаючи прибережній державі ці широкі права на втручання, Конвенція не зачіпає загальновизнаного принципу свободи відкритого моря і не дає такій державі права контролю і регулювання судноплавства у відкритому морі поблизу її територіальних вод [4, с. 106-107].

Дане положення підтверджується Конвенцією ООН по морському праву 1982 р., у ст. 225 якої зазначається: «При здійсненні, відповідно до цієї Конвенції, відносно іноземних суден своїх повноважень по забезпеченню виконання держави не повинні ставити під загрозу безпеку судноплавства, піддавати судно якому-небудь іншому ризику, або відводити його в небезпечні порти, або на небезпечні якірні стоянки, або піддавати морське середовище надмірному ризику».

Але вказана Конвенція в Частині XII «Захист і збереження морського середовища» конкретизує, що «Ніщо в цій Частині не зачіпає право держав, відповідно до міжнародного права, як звичайного, так і договірною, приймати і забезпечувати виконання заходів за межами територіального моря, відповідних фактичному або загрожуючому збитку, в цілях захисту свого побережжя або пов'язаних з ним інтересів, включаючи рибальство, від забруднення або загрози забруднення в результаті морської аварії або дій, пов'язаних з такою аварією, які, як можна розумно вважати, призведуть до серйозних шкідливих наслідків» (ст. 221).

Таким чином, вказані документи, наділяючи прибережну державу правом з питань вибору заходів, вживаних до аварійного судна, обмежують їх межі невизначеним поняттям «відповідністю» [4, с. 108].

На даний час основним документом, що регламентує дії морських суден в частині запобігання забруднення моря шкідливими речовинами, що утворюються в процесі судноплавства, є Міжнародна Конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. [4, с. 103].

Даною Конвенцією передбачено, що прибережна держава має право здійснювати контроль виконання її положень і навіть карати іноземні судна за порушення її вимог не в межах територіального моря, як це зафіксовано, наприклад, в Конвенції по запобіганню забрудненню моря нафтою 1954 р., а «в межах своєї юрисдикції» (ст. 4). Тобто з формулювання «в межах своєї юрисдикції» неможливо прямо зробити висновок про конкретну просторову межу, закладену в це поняття [3, с. 28]. Втім, термін «юрисдикція» повинен розумітися відповідно до міжнародного права, що діє у момент вживання і тлумачення Конвенції, що не виключає її здійснення прибережною державою за межами її територіального моря [4, с. 106].

**Висновок.** Підводячи підсумки необхідно зазначити, що Конвенція ООН по морському праву 1982 р. у Частині XII «Захист і збереження морського середовища» пояснює: «Положення цієї Частини не завдають шкоди конкретним зобов'язанням, прийнятим на себе державами за укладеними раніше спеціальними конвенціями та угодами, які стосуються захисту і збереження морського середовища, а також угодами, які можуть бути укладені у розвиток загальних принципів, викладених у цій Конвенції» (ст. 237). Це означає, що кожен конкретний випадок підлягає розгляду з позицій не лише конвенційних вимог, але, в першу чергу, з позиції національної юрисдикції держави, зацікавленої в притягненні до відповідальності винуватця забруднення морського середовища.

Отже, пріоритетність дії національного законодавства над вимогами Конвенцій очевидна, і у ряді випадків перші значно суворіші, ніж другі, що необхідно враховувати в процесі судноплавства у відкритому морі поблизу територіальних вод прибережних держав.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10.12.1982 г. // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon1.rada.gov.ua>
2. Конвенция об открытом море от 29.04.1958 г. // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon1.rada.gov.ua>
3. *Киселев В.А.* Тенденции расширения юрисдикции прибрежных государств по борьбе с загрязнением моря с судов. – В кн.: Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию. М., «Транспорт», 1977. – С. 24 – 30. (Союзморминпроект).
4. Международно-правовой режим использования научно-исследовательских судов: Научное издание / [кол. авторов, руководитель авт. кол. А.А. Щипцов]. – К. : Наукова думка, 1996. – 383 с.
5. *Саваськов П.В.* Международно-правовой режим судоходства в открытом море, включая экономическую зону. – В кн. : Актуальные правовые проблемы использования Мирового океана. М., «Транспорт», 1986. – С. 3 – 6.
6. *Горшков Г.С., Мелков Г.М.* Военное мореплавание и стратегическое равновесие: международно-правовые аспекты: учеб. пособие. – М. : Военное издательство. – 1986. – 168 с.
7. Международная Конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью от 29.11.1969 г. // [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon1.rada.gov.ua>

**Елеазаров О.П. Здійснення юрисдикції прибережних держав з метою захисту морського середовища від забруднення з суден: міжнародно-правовий аспект**

*У статті досліджуються питання здійснення та розширення юрисдикції прибережних держав щодо захисту морського середовища від забруднення з суден за межами територіального моря.*

**Ключові слова:** юрисдикція, забруднення морського середовища, територіальне море, прилегла зона, виключна економічна зона, захист морського середовища.

**Елеазаров А.П. Осуществление юрисдикции прибрежных государств с целью защиты морской среды от загрязнения с судов: международно-правовой аспект**

*В статье исследуются вопросы осуществления и расширения юрисдикции прибрежных государств по защите морской среды от загрязнения с судов за пределами территориального моря.*

**Ключевые слова:** юрисдикция, загрязнение морской среды, территориальное море, прилегающая зона, исключительная экономическая зона, защита морской среды.

**Elezarov O.P. Realization of jurisdiction of the coastal states with the purpose of defence of marine environment from contamination from ships: international law aspect**

*The article investigates the implementation and expansion of the jurisdiction of coastal States to protect the marine environment from pollution from ships beyond the territorial sea.*

**Key words:** jurisdiction, marine pollution, territorial sea, contiguous zone, exclusive economic zone, the protection of the marine environment.

Стаття надійшла до редакції 18.05.2011.