

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного, цивільного та комерційного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАПОБІГАННЯ
ЗАБРУДНЕННЮ НАФТОЮ НА МОРІ**

студента 2-м курсу, 12 групи,
спеціальності 293 «Міжнародне право»,
спеціалізації
«Міжнародне право»

Щербака Геннадія Ростиславовича

Науковий керівник
к.ю.н.,

Дерунець Наталія Олександрівна

Гарант освітньої програми
д.ю.н., проф.

Мазаракі Наталія Анатоліївна

Київ-2021

ЗМІСТ

| | |
|--------------------|---|
| ВСТУП | 3 |
|--------------------|---|

РОЗДІЛ 1. ПРАВОВА ПРИРОДА ЗАБРУДНЕННЯ НАФТОЮ

| | |
|--|----|
| 1.1 Визначення поняття та види джерел забруднення нафтою у міжнародному морському праві..... | 7 |
| 1.2 Міжнародне договірне регулювання запобігання забрудненню нафтою..... | 11 |
| 1.3 Діяльність міжнародних організацій у сфері боротьби з забрудненням нафтою..... | 30 |

РОЗДІЛ 2. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ НАФТОЮ

| | |
|---|----|
| 2.1 Відповідальність держав за забруднення морського середовища нафтою..... | 44 |
| 2.2 Врегулювання спорів, пов'язаних із забрудненням моря нафтою..... | 53 |

| | |
|-------------------------------------|----|
| ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ | 61 |
|-------------------------------------|----|

| | |
|---|----|
| СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ | 68 |
|---|----|

ВСТУП

Актуальність теми дослідження полягає у надзвичайній небезпеці такого явища як забруднення нафтою на морі, оскільки воно носить глобальний характер і призводить до значних втрат серед морської флори та фауни, а тому вимагав уваги з боку суб'єктів міжнародного права у вигляді створення міжнародно-правової бази для регулювання запобігання забрудненню моря нафтою з метою уникнення та мінімізації негативних наслідків для морського середовища. Незважаючи на значні досягнення в регулюванні даної сфери, існуючий механізм все ще не є повністю ефективним і вимагає подальших змін.

Отже, існує необхідність в тому, щоб провести аналіз та підвести підсумки історії розвитку міжнародно-правового регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі; комплексу міжнародно-правових норм, що містяться в різних універсальних та регіональних природоохоронних конвенціях; діяльність та причетність різних міжнародних організацій до розвитку міжнародно-правового регулювання запобігання забрудненню нафтою та інші види діяльності, спрямовані на захист морського середовища від забруднення нафтою; міжнародно-правової відповідальності за здійснення забруднення моря нафтою.

Основою для подальшого дослідження питань та проблем міжнародно-правового регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі висвітлені в працях таких вітчизняних та зарубіжних учених як: Г. Анцелевич [18], В. Білецький [20], А. Гріффін [52], В. Джигерей [22], О. Задорожній [23], Т. Короткий [26], І. Леусенко [27], О. Машков [30], О. Переверзева [33, 34], Н. Пронюк [38], А. Сапсай [40], О. Шемякін [44], А. Ярова [45]. Вивчення праць вказаних науковців дозволяє ґрунтовно підійти до вивчення сутності проблеми, а також дати відповіді на питання, що залишаються не вирішеними.

Метою дослідження є багатоаспектний аналіз комплексу міжнародних договорів у сфері правового регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі: виявлення передумов його виникнення, здобутків даного комплексу,

прогалин та недоліків, які потребують виправлення, а також впровадження на практиці міжнародно-правових норм цього комплексу.

Для досягнення поставленої мети потрібно виконати такі **завдання**:

– сформулювати поняття «забруднення нафтою», яке враховує специфіку цього типу забруднення та відрізняє його від інших видів забруднення, визначити його характерні ознаки та особливості, а також перелік видів забруднення нафтою та його наслідків;

– виявити переваги та недоліки основних міжнародних договорів в сфері регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі та систематизувати історію розвитку міжнародно-договірного регулювання запобігання забрудненню моря нафтою шляхом розмежування її хронології на етапи, котрі володіють особливостями, що відрізняють їх один від одного;

– окреслити коло міжнародних організацій в сфері запобігання забрудненню нафтою на морі, оцінити рівень та специфіку їхнього впливу в цій сфері, а також види діяльності, що сприяють розвитку та реалізації норм міжнародно-правового регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі;

– визначити характерні особливості та специфіку системи міжнародно-правової відповідальності за забруднення нафтою на морі та комплексу міжнародно-правових норм, що передбачені міжнародними конвенціями, для забезпечення притягнення до неї, а також недоліки системи притягнення міжнародно-правової відповідальності в цій сфері;

– провести аналіз судових рішень міжнародних судових установ стосовно інцидентів, пов'язаних із забрудненням нафтою на морі, з метою визначення їхнього рівня впливу на розвиток та забезпечення дотримання норм міжнародно-правового регулювання забруднення моря нафтою.

Об'єктом дослідження є міжнародно-правові відносини, пов'язані зі створенням, реалізацією та забезпеченням міжнародно-правових норм та принципів, що регулюють запобігання забрудненню нафтою на морі.

Предмет дослідження: комплекс міжнародно-правових норм та принципів, що регулює запобігання забруднення морського середовища нафтою.

Методами дослідження стали порівняльно-правовий, історико-правовий, формально-логічний, системно-функціональний методи та інші методи.

При виконанні кваліфікаційної роботи був використаний порівняльно-правовий метод, який застосовувався з метою проведення аналізу та вивчення міжнародно-правових норм в міжнародних природоохоронних конвенціях. За допомогою історико-правового методу було проведено дослідження історії розвитку міжнародно-правового регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі та визначено її етапи.

За допомогою формально-логічного та системно-функціонального методів було проведено дослідження діяльності різних міжнародних організацій в сфері запобігання забрудненню нафтою на морі, аналіз судових рішень міжнародних судових установ стосовно інцидентів, пов'язаних із забрудненням нафтою.

Наукова новизна дослідження полягає в комплексному дослідженні основних проблем міжнародно-правового регулювання питань запобігання забрудненню нафтою на морі та питань притягнення до відповідальності за порушення відповідних міжнародних норм; було наведено повноцінне визначення поняття забруднення моря нафтою, періодизацію розвитку комплексу міжнародних договорів в сфері регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі, а також класифікацію міжнародних організацій в залежності від їх ролі в регулюванні запобігання забрудненню нафтою на морі.

Окремі положення випускної кваліфікаційної роботи викладено у статті «Періодизація міжнародно-правового регулювання запобігання забруднення нафтою на морі», що опублікована у збірнику наукових статей «Міжнародне право: трансформація доктрини та практики». К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2021. С. 185-195.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що їх зміст у багатьох аспектах доповнює наукові знання з періодизації історії розвитку міжнародно-правового регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі. Зібраний матеріал і узагальнення можуть бути використані для підготовки узагальнюючих праць, при підготовці лекційних занять та спецкурсів у закладах

вищої освіти.

Структура випускної кваліфікаційної роботи обумовлена метою і предметом дослідження та авторським підходом до розгляду обраної теми. Випускна кваліфікаційна робота складається із вступу, двох розділів, які включають в себе п'ять підрозділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 75 сторінок, із яких основна частина роботи займає 53 сторінки. Список використаних джерел складається з 76 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ПРАВОВА ПРИРОДА ЗАБРУДНЕННЯ НАФТОЮ

1.1 Визначення поняття та види джерел забруднення нафтою у міжнародному морському праві

У більшості природоохоронних конвенцій безпосередньо поняття забруднення нафтою не фіксується або упускається, оскільки воно може охоплюватися іншими термінами. Наприклад, у Конвенції ООН з морського права наводяться такі поняття як «забруднення морського середовища» та «захоронення». Під першим розуміється «привнесення людиною, прямо чи опосередковано, речовин або енергії в морське середовище, включаючи естуарії, 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, у тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку», а «захоронення» означає «будь-яке навмисне видалення відходів або інших матеріалів з суден, літальних апаратів, платформ або інших штучно споруджених у морі конструкцій» [2]. У Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78) наводиться поняття «скидання» (ненавмисне), що означає «будь-яке скидання з судна, якими б причинами воно не викликалося, і включає будь-який витік, видалення, розлив, протікання, відкачку, виділення або спорожнювання» [9]. Лондонська конвенція про запобіганню забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року також наводить поняття «скидання», але воно стосується навмисних дій, що спричинюють забруднення. Так, відповідно до Конвенції під «скиданням» розуміють «будь-яке навмисне видалення в море відходів або інших матеріалів з суден, літаків, платформ або інших штучно споруджених в морі конструкцій» [4]. У Міжнародній конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою, 1969

року поняття забруднення нафтою чи подібного явища не наводиться: визначається поняття морської аварії як такої, але в Конвенції також наводиться поняття нафти, до якого входить сира нафта, мазут, дизельне паливо та мастильні оливи [12]. Ще варто звернути увагу на Міжнародну конвенцію по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва 1990 року, де наводиться поняття «інциденту, що викликає забруднення нафтою», яке передбачає подію або ряд подій, що мають одну і ту ж причину, які призводять або можуть призвести до скидання нафти і які несуть або можуть нести загрозу морському середовищу або береговій лінії або інтересам, що мають до нього відношення, однієї або декількох держав, і які вимагають надзвичайних заходів або інших негайних дій [8].

Отже, вище наведені визначення охоплюють лише певний аспект поняття (спосіб здійснення забруднення, наслідки цього забруднення) «забруднення нафтою», тобто цей термін охоплюється частково. Сутність же цього явища та його особливості були упущені.

Для виведення повноцінного визначення поняття «забруднення нафтою» необхідно розпочати з характеристики самого поняття «нафта». У вище згаданих конвенціях до поняття «нафта» відносили як сиру нафту, так і мазут, дизельне паливо та мастильні оливи, тобто нафтопродукти. Як пояснює Ж. Ф. Соловйова, «чиста або сира нафта має вигляд в'язкої маслянистої рідини, що має темно-коричневий колір та володіє слабкою флуоресценцією» [41, с. 76]. Ця речовина складається з чотирьох груп сполук вуглеводнів: парафіни або алкани, циклопарафіни, ароматичні парафіни та олефіни (алкени) [41, с. 76]. М. Р. Максимюк зазначає, що «до нафтопродуктів включається широке коло речовин, серед яких бензин, дизельне паливо, гас, лігроїн, мазут, мастило, вазелін, парафін, церезин, гудрон, нафтові бітуми, асфальт, нафтовий кокс та ін». Як сира нафта, так і нафтопродукти мають виключно негативний вплив як на морську флору та фауну безпосередньо, так і природне середовище загалом, оскільки нафтова плівка порушує обмін енергією [29, с. 38], теплом, вологою та газами між атмосферою та гідросферою, що спричиняє, зокрема, кисневе голодування у

морських істот та їх загибель, а також поступову зміну земного клімату [39, с. 190].

В. О. Ковач вказує, що «явище забруднення нафтою супроводжується такими процесами, які відбуваються з нафтовою плямою, а саме: розтікання, випаровування, емульгування, розчинення, окислення та осадження» [25, с. 42]. Під цим процесом розуміється розтікання нафти в усіх напрямках від центру розливу [25, с. 43]. Сира нафта теоретично може розтікатися до утворення мономолекулярного шару. Випаровування означає фізико-хімічний процес, що призводить до масопереносу вуглеводнів нафти з морської поверхні в атмосферу [25, с. 43]. Емульгування є фізико-хімічним процесом, що призводить до утворення емульсій (вода в нафті, нафта в воді), та який спричиняє суттєві зміни властивостей і характеристик нафти [25, с. 44]. Схожим до процесу емульгування є розчинення - процес, при якому компоненти нафти з низькою молекулярною вагою переходять в об'єм води. Наступним є окислення, процес розкладання розливої нафти [25, с. 45]. Розрізняють біо- і фотохімічне окислення. Біохімічне окислення представляє собою реакції розкладання нафти в результаті впливу кисню повітря і води, а також життєдіяльності бактерій, грибків і інших мікроорганізмів. Фотохімічне окислення здійснюється при спільному впливі сонячного світла і кисню [25, с. 46]. Останнім процесом є осадження, яке представляє собою процес, що викликається підвищенням густини нафти внаслідок атмосферних впливів і взаємодією зі зваженими опадами або вихідним біологічним матеріалом. У результаті осадження на морському дні утворюються відкладення адсорбованих частинок нафтових опадів [25, с. 43]. Тобто можна підсумувати, що в результаті цих процесів нафтова пляма збільшує свою площу і тим самим блокує обмін енергією між атмосферою та морським середовищем, отрує морське середовище нафтовою емульсією та нафтовими осадками, а також отрує атмосферу нафтовими випаровуванням.

Розглядаючи забруднення нафтою як процес варто зазначити, що існують такі основні види забруднення за характером впливу на відповідне природне середовище: інгредієнтне забруднення, параметричне забруднення, біоценотичне

забруднення, стаціонально-деструкційне забруднення. В. С. Джигерей пояснює, що «під інгредієнтним забрудненням мається на увазі таке забруднення, яке проявляється у введенні в природне середовище сукупності речовин, кількісно або якісно ворожих природним біогеоценозам; параметральне забруднення передбачає зміну якісних параметрів навколишнього середовища, а саме: рівень шуму, радіації, освітленості; біоценотичне забруднення являє собою забруднення, що характеризується впливом на склад та структуру популяції живих організмів відповідного природного середовища (наприклад, введення нових видів в природне середовище; нерегульований збір, вилов або відстріл; браконьєрство); останній вид, стаціонально-деструкційний, характеризується зміною ландшафтів та екологічних систем в процесі природокористування (урбанізація, лісові пожежі, кар'єрні розробки корисних копалин, ерозія ґрунтів та ін.)» [22, с. 121]. Враховуючи те, що забруднення моря нафтою передбачає введення або потрапляння в морське середовище сирової нафти або нафтопродуктів, які за своєю якістю є чужорідними для морського середовища, то це означає що забруднення нафтою за характером впливу відноситься до інгредієнтних забруднень. Інгредієнтне забруднення в свою чергу поділяється на фізичне (нерозчинні домішки: мул, глина, пил) та хімічне (кислоти, луги, важкі метали, нафта та нафтопродукти) [22, с. 121].

Як і у випадку з іншими видами забруднення морського середовища джерела та способи здійснення забруднення моря нафтою мають безліч видів. Ж. Ф. Соловйовою виділяються такі наступні основні види джерел забруднення моря нафтою як «безпосередні викиди забруднюючих речовин в океан, наприклад, нафтопродуктів при перевезенні; безпосереднє надходження забруднюючих речовин при підводних розробках та видобуванні мінеральних ресурсів; річковий стік; прямий стік з суші (теригенний стік); перенесення забруднюючих речовин через атмосферу; підводні викиди нафти та газу; аварійні викиди із суден або підводних трубопроводів» [41, с. 78]. За характером причини забруднення нафтою поділяються на: забруднення, викликані техногенними катастрофами; забруднення, які викликані промислово-побутовою діяльністю людини;

забруднення, які спричинені природним розливом нафтопродуктів. У свою чергу забруднення, які викликані промислово-побутовою діяльністю людини можна розподілити на навмисні та ненавмисні відповідно до Конвенції МАРПОЛ 72/78 та Лондонської конвенції, які регулюють ненавмисні та навмисні скиди нафти в море відповідно.

Отже, забруднення моря нафтою можна описати як інгредієнтне хімічне забруднення, яке передбачає потрапляння в морське середовище сирової нафти (сукупність сполук парафінів, циклопарафінів, ароматичних парафінів, олефінів) або її продуктів (бензину, гасу, дизельного палива, мазуту та ін.), що спричиняє виникнення на поверхні води нафтової плівки, в процесі формування якої відбуваються процеси розтікання, випаровування, емульгування, розчинення, окислення та осадження, результатом чого є порушення обміну енергії між атмосферою та морським середовищем, що призводить до кисневого голодування морської флори та фауни і може бути викликане як в результаті природних і техногенних катастроф, так і в результаті промислово-побутової діяльності людини.

1.2 Міжнародне договірне регулювання запобігання забрудненню нафтою

Як зазначає О. А. Машков, «нафта є одним із найбільш серйозних забруднювачів як навколишнього середовища загалом, так і морського середовища безпосередньо» [30, с. 48].

О. А. Машков це пояснює тим, що «забруднення моря нафтою супроводжується таким негативним явищем як блокування процесу поглинання кисню з атмосфери, що може призвести до гибелі морської фауни. Один лише літр нафти може створити плівку, яка буде блокувати кисень, площею до 10000 квадратних кілометрів» [30, с. 48].

Дослідивши дане питання, розвиток міжнародного договірного регулювання стосовно запобігання забрудненню нафтою на морі можна розділити на такі етапи:

1. Додоговірний етап (до 1958 року);
2. Етап обмеженого регулювання (з 1958 року по 1969 рік);
3. Етап розширеного регулювання (з 1969 року по 1985 рік);
4. Етап вдосконалення існуючого міжнародно-правового механізму запобігання забрудненню моря нафтою (з 1985 року).

Незважаючи на те, що історія видобутку нафти сягає приблизно 170 років вона була відома людству ще з часів існування перших цивілізацій в долині Інду, Нілу, Месопотамії [23, с. 30]. Зазвичай, нафта використовувалася як паливо для ламп, які освітлювали домівки, також вона використовувалася в медицині і з неї виготовлялися ліки. Окрім того, нафта використовувалася і у військовому ремеслі: вона була одним з інгредієнтів для «грецького вогню», вона використовувалася у створенні запальних снарядів та бомб [23, с. 32-33]. З початком промислової революції в 19 столітті, розвитком хімічної промисловості та створенням двигунів внутрішнього згорання, а також послідуєчим виникнення автомобілебудування потреба в нафті стрімко зростає [23, с. 22]. Окрім ширшої розробки старих родовищ на території Європи, почалася стрімка розвідка нових родовищ в європейських колоніях Азії та Африки, в Північній та Південній Америці. Як зазначає В.С. Білецький, «до 1860 року в світі добувалося всього лиш від 2 до 5 тисяч тон нафти. Після чого йде стрімке зростання: в 1862 році – 30 тисяч тон, в 1900 році – 12 мільйонів тон, перед початком Першої світової війни світовий видобуток нафти досяг 40 мільйонів тон за рік. А вже після Другої світової війни, в 60-х роках видобуток нафти сягнув від 1 до 1,5 мільярда тон нафти за рік» [20, с. 22]. Паралельно з цим очевидно, що розвивалося й транспортування нафти як між колоніями та метрополіями, так і між самими державами. Найбільш поширеним способом транспортування нафти було морське перевезення на судах. На початку промислової революції, як і до неї, транспортування здійснювалося на звичайних кораблях, які на той час були дерев'яними, котрі могли перевозити досить невеликі обсяги нафти, яка зберігалася в бочках або інших подібних резервуарах. Виникнення пароплавів в середині XIX століття, які будувалися з металевих частин, дозволили збільшити

обсяги перевезення нафти, у той же час почали будуватися нафтові танкери, які спеціалізувалися на нафтових перевезеннях. Однак, на той час, незважаючи на випадки забруднень нафтою в результаті аварій, увага до питання забруднення морського середовища нафтою не приділялася. Це можна було пояснити тим, що тоді танкери не могли перевозити настільки великі обсяги нафти і тому розливи нафти були набагато меншими, а також тим, що загалом уряди держав в ті часи мало переймалися навколишнім середовищем, оскільки воно ще не досягло тих масштабів. Однак вже після Першої світової війни, коли обсяги нафти, що перевозилася на танкерах, збільшилися, то, відповідно, збільшився рівень небезпеки від таких аварій. Так, у 1926 році за ініціативою Сполучених Штатів Америки у Вашингтоні був скликаний міждержавний форум, на якому головною темою обговорення стало питання забруднення моря нафтою з суден та створення міжнародно-правового акту, який би регулював дане питання. Це була перша спроба ухвалення міжнародного договору, яка не увінчалася успіхом, оскільки держави так і не дійшли до згоди стосовно положень угоди. Окрім того, американські представники висунули досить радикальну ідею для договору, а саме повна заборона експлуатаційних викидів нафти, яка поширювалася би і на військові судна [45, с. 152], але дана пропозиція американської сторони не була підтримана представниками інших держав на цьому форумі, оскільки впровадження цих вимог вимагало значних фінансових затрат. Як зазначає Г. О. Анцелевич, «за підсумками даної конференції було вироблено проект Конвенції стосовно забруднення моря, в якому, зокрема, було передбачено положення про створення зон шириною від 50 до 100 морських миль від узбережжя, де викиди нафти повністю заборонялися. Хоча він і не набув сили, його положення стали основою для майбутніх документів у цій сфері» [18, с. 188-189]. Наступна невдала спроба була здійснена Великою Британією, представники якої намагалися скликати вже міжнародну конференцію в рамках Ліги Націй, щоб знову обговорити питання забруднення моря нафтою [40, с. 150]. Отже, цей етап характеризується такими особливостями: вихід проблеми забруднення моря нафтою на міждержавний рівень та початок її обговорення; відсутність

міжнародних нормативно-правових актів, які б стосувалися запобігання забрудненню нафтою на морі; відсутність зацікавленості серед більшості держав стосовно питання забруднення моря нафтою.

Початок етапу обмеженого регулювання (1958-1969 роки) розпочинається з прийняттям одного з перших з загальних джерел міжнародного морського права та міжнародного права навколишнього середовища – Женевських конвенцій з морського права 1958 року (про відкрите море; про територіальне море і зону, що прилягає; про континентальний шельф і про рибальство й охорону живих ресурсів відкритого моря). Однак, ці конвенції дуже обмежено регулюють захист навколишнього середовища. Власне, серед них регламентації положень стосовно охорони морського навколишнього середовища та запобігання забрудненню нафтою на морі стосується тільки одна з них – Конвенція про відкрите море. Так, вона передбачає, що держави повинні видавати правила для попередження забруднення нафтою з кораблів та трубопроводів, а також від скидів радіоактивних відходів та інших отруйних речовин. Інші джерела забруднення Конвенцією не визначаються [3].

Першим серед джерел щодо безпосереднього регулювання забруднення моря нафтою стала Конвенція про запобігання забрудненню моря нафтою 1954 року, яка вступила в силу 1958 року (ОЙЛПОЛ). Ця Конвенція, відповідно до її преамбули, регулює виключно забруднення, пов'язані зі скидами нафти та іншої маслянистої суміші з суден в море. Під скидами (експлуатаційні скиди) в цій Конвенції розуміються «різні рутинні операції, пов'язані з очисткою або промиванням трюму судна, у результаті чого забруднена вода потрапляла в морське середовище». Також, оскільки система баласту та система вантажних цистерн були фактично одним цілим, ця забруднена вода виділялася під час рейсів у відкрите море, коли була необхідність знизити рівень баластної води в танкері. Тобто до експлуатаційних скидів відносилися два типи операцій: пов'язані з очисткою та такі, що пов'язані з циркуляцією баластної води. До винятків відносилися: скидання нафти для забезпечення безпеки судна та збереження життя на морі або з метою уникнення пошкодження самого танкера

чи його вантажу; у разі виникнення аварії чи пошкодження і команда зробила все для мінімізації шкоди; а також скидання залишків нафти, які не можуть бути відкачані з цистерн насосом, однак це рекомендується робити наскільки можливо подалі від узбережжя. Для цього Додатком А до Конвенції встановлювалися заборонені зони, у яких танкерам заборонялося здійснювати скиди маслянистої води, у якій вміст нафтових частинок перевищував би 100 частинок на 1 мільйон. Загалом, це частина водного простору до 50 миль від узбережжя, однак стосовно певних регіонів ця відстань має інше числове значення, а саме: Північне море – 100 миль, Атлантична зона – 100 миль, Адріатичне море – 30 миль, Австралійська зона (Східне та Південне узбережжя Австралії) – 150 миль. Від держав Конвенція вимагала: по-перше, внесення змін до законодавства задля виконання положень Конвенції; по-друге облаштувати свої порти пристроями, які б дистильовали маслянисту воду під час очищення. На власників суден Конвенція накладала зобов'язання облаштовувати судна так, щоб не допускати потрапляння до маслянистої води, яка скидається, дизельного палива чи мазуту [17]. Для очистки вантажних цистерн була введена технологія «завантаження вгору», яка полягала в тому, що очікувалося, коли брудна вода в цистерні відстоїться так, щоб можна було зібрати нафтові залишки, які накопляються на поверхні, після чого воду можна було зливати або використовувати як баласт [52, с. 492]. Також на суднах вводилися книги обліку нафти, у якій містилася інформація про цистерни танкера; тип нафти, що перевозиться і перевозився раніше; дати, коли проводилися очищення, скиди осадів; а також інформація про аварійні ситуації. Органи держави мали право перевіряти ці книги в суден під час їхнього знаходження в порту, а також робити копії записів. Як зазначає А. Гріффін, «правила та технічні вимоги, введені цією Конвенцією були недостатніми для зміни ситуації на краще, тобто ці вимоги були досить обмеженими і мінімальними. Сама система «завантаження вгору» не давала позитивних результатів, оскільки процес очистки був досить довготривалим і тому екіпажі суден часто не доводили очистку до кінця. Окрім того, ця система підтримувалася та пропонувалася багатьма великими нафтовими компаніями, оскільки вона була досить не затратною» [52, с.

494]. Отже, особливостями цього етапу було: вихід обговорення питання забруднення моря нафтою на рівень міжнародних організацій; формування першого механізму міжнародного договірною регулювання забруднення моря нафтою; обмежене коло напрямків та питань, врегульованих цим механізмом і як наслідок – дуже низький рівень ефективності механізму.

Поворотним моментом, який спричинив подальший розвиток міжнародного договірною регулювання запобігання забруднення моря нафтою та наступний етап, стала аварія на танкері «Торрі Кеньйон» в 1967 році, який наткнувся на риф недалеко від берегів Корнволлу, Англія. На той час це був один з найбільших виливів нафти, оскільки танкер перевозив 120000 тон сирої нафти, які повністю потрапили до морського середовища і покрили більше 1000 квадратних кілометрів моря та берегової лінії, була нанесена значна шкода морській фауні, так і птахам [75]. Саме після цього інциденту стала очевидна недосконалість існуючої міжнародної системи запобігання забруднення моря нафтою і це змусило Міжнародну Морську Організацію (ІМО) розпочати розробку та прийняття ряду конвенцій. Для регулювання запобігання забруднення з суден в результаті аварій на суднах була в 1969 році була прийнята Конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою. Ця Конвенція надає можливість державам вживати заходи в межах відкритого моря задля уникнення, зменшення шкоди узбережжю та морському середовищу від забруднення нафтою в результаті аварій на суднах, а також для захисту своїх інтересів. У процесі здійснення цього держава має консультуватися з сусідніми державами, чий інтереси можуть зачепити ці заходи, а також держава має повідомляти фізичних та юридичних осіб стосовно цих заходів, якщо це зачіпає їхні інтереси. У випадку крайньої необхідності, держава може уникнути вищезазначені вимоги. Також двома важливими моментами є те, що: по-перше, держава в процесі реалізації цих заходів повинна мінімізувати ризики людському життю та всіляко допомагати потерпілим в результаті аварії; по-друге, ці заходи мають бути співрозмірними та в розумних межах відповідно до рівня можливої чи здійсненої шкоди, тобто вони мають бути припинені в разі досягнення цілей, щоб

даремно і без необхідності не порушувати права фізичних та юридичних осіб, а також інших держав. У випадку порушення цього положення держава повинна буде виплатити компенсацію потерпілій стороні [12].

Аспекти відповідальності власників суден, які спричинили забруднення моря нафтою регулюються Конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року. Як зазначає О. С. Переверзева, «особливістю Конвенції є те, що вона застосовується лише до забруднення морських вод нафтою та продуктами її первинної обробки з танкерів, які перевозять нафту наливом, і не може бути застосована до ін. видів забруднення моря нафтою та нафтопродуктами, зокрема нафтою, завантаженою в бочки чи іншої місткості, а також до забруднення паливом, що міститься у паливних місткостях не нафтових танкерів, а інших суден, які перевозять не нафтопродукти, а інші рідини» [33, с. 318]. Відповідно до статті 1 власник судна в цій конвенції визначається як «особа або група осіб, яка зареєстрована в якості власника судна, а в разі відсутності реєстрації – особа, якій належить це судно». У разі якщо судно належить державі і використовуються компанією, яка зареєстрована в цій державі як оператор судна, то власником є вона. Конвенція визначає, що власник судна з моменту виникнення аварії є відповідальним за всю шкоду, яка буде спричинена нею (ст. 3). Згідно статті 4 «у разі якщо аварія сталася по вині багатьох суден різних судновласників, то вони несуть відповідальність за всю шкоду, що виникне солідарно». Якщо шкода від аварії була нанесена в межах територій або територіальних морів декількох держав, то цивільні позови можуть подаватися до судів будь-якої з цих держав (ст. 9). Як пояснює О. С. Переверзева: «хоча власник судна і повинен, як правило, вважатися тим, хто заподіяв шкоду, але існують і інші випадки, коли, наприклад, джерелом забруднення виявилось судно, що перебувало в бербоут чартер, або коли аварія трапилася через зіткнення з вини іншого судна» [34, с. 446]. Відповідно до статті 3 Конвенція визначає перелік випадків, в разі яких відповідальність судновласника виключається: «в результаті воєнних дій або стихійного лиха виключного характеру; якщо це викликано діяльністю третіх осіб; якщо це було викликано недбалістю або неправомірними

діями державних органів, які відповідають за навігаційні системи; і аналогічним чином, в разі якщо буде доведено, що аварія сталася по вині потерпілої сторони». Крім того, положення Конвенції не застосовуються до військових кораблів. Цивільні позови пред'являються виключно до судновласника, а не до будь-кого з його службовців. До того ж, Конвенція встановлює строк позовної давності для цих цивільних позовів, а саме три роки. Окрім загальних положень стосовно відповідальності ця Конвенція, у тому числі, передбачає механізм створення фонду судновласником шляхом внесення депозиту або банківської гарантії (ст. 5). Ресурси цього фонду розподіляються потім між потерпілими. Теж важливим положенням про заборону виходу в море судна з запасами нафти більше ніж 2000 тонн, якщо воно не є застрахованим на випадок компенсацій шкоди заподіяним аварією, спричиненою цим судном [10].

Наступний договір – Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року (або Лондонська конвенція 1972 року). Ця конвенція покликана запобігати та зменшувати скиди шкідливих речовин (включаючи нафту) до морського середовища, тобто сферою регулювання даної Конвенції є саме навмисні скиди шкідливих речовин до морського середовища, а скиди в результаті звичайної експлуатації суден або інших об'єктів до сфери регулювання не входять. Усі шкідливі речовини, які можуть стати об'єктом навмисного скиду, розподілені на три категорії. Кожній із цих категорій присвячений відповідний додаток до цієї Конвенції (I-III). Відповідно до статті 4 скидання речовин з першого додатку (хлороорганічні сполуки, сполуки ртуті, кадмію, полімерні та синтетичні матеріали, а також нафта, мазут, важке дизельне паливо та їхні суміші, радіоактивні матеріали та ін.) повністю забороняється, скидання речовин з другого додатку (сполуки свинцю, цинку, міді, арсену, ціаніди, фториди та пестициди) вимагає спеціального дозволу, а скидання всіх інших речовин – загальний дозвіл. Що стосується всіх інших речовин, то додаток вказує критерії, які потрібно враховувати при видачі дозволу, а саме: кількість речовини, її властивості, токсичність, стійкість, взаємодія з об'єктами морського середовища та ін. Стаття 5 зазначає, що «положення попередньої статті можуть не

застосовуватися у випадку загрози життю людей, загрози суднам або іншим об'єктам в результаті дії непереборної сили і цей скид є вимушеним у даній ситуації. Від держав Конвенція вимагає також імплементації положень цього договору шляхом прийняття відповідних правил та заходів стосовно захисту морського середовища від навмисних скидів, створення відповідних державних органів для видачі спеціальних дозволів для скидів речовин» [4].

Найбільш важливим міжнародним договором в сфері запобігання забруднення нафтою морського середовища стала Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78). Як зазначає А. Гріффін, «МАРПОЛ 73/78 стала своєрідною заміною ОЙЛПОЛА, яка значно розширила і доповнила його положення» [52, с. 495]. Сферою регулювання даної Конвенції є скиди нафти та інших шкідливих речовин саме в результаті експлуатації суден, нафтових платформ, літаків і т. д. Як зазначає О. М. Шемякін, «судно є складною технічною спорудою, яка має підвищений рівень небезпеки і весь життєвий цикл якої проходить в різноманітних несприятливих експлуатаційних умовах: складні погодні умови, значне віддалення від суші, агресивне водне середовище, а тому судновласник повинен підтримувати належний стан свого судна протягом всього цього періоду, оскільки це безпосередньо пов'язано з безпекою мореплавства та запобіганням забруднення морського середовища» [44, с. 75-76]. Навмисні скиди ж відносяться до регулювання Конвенції про запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року. Також зі сфери виключаються скиди пов'язані з правомірними дослідженнями стосовно боротьби з морським забрудненням та викиди, що пов'язані з розвідкою та розробкою мінеральних ресурсів. Сама Конвенція не містить безпосередніх норм та правил, а встановлює загальні зобов'язання: заборона порушень правил передбачених у додатках до конвенції зобов'язує держав-учасниць виявляти порушення даної Конвенції на своїй території та затримувати порушників (іноземні судна можна затримувати тільки після повідомлення факту порушення відповідній державі), проводити розслідування аварій, що сталися з її суднами [9]. Безпосередньо забруднення

моря нафтою ж стосується перший додаток до Конвенції – «Правила запобігання забруднення нафтою». Значна частина цього додатку присвячена технічним вимогам стосовно конструкції та структури кораблів та танкерів з метою зменшення можливого викиду нафту в результаті пробоїни під аварії на судні. Серед найбільш важливих: перша вимога – це укріплення дна та бортів судна, тобто створення подвійного дна та подвійних бортів, що значно зменшує можливість безпосереднього фізичного пошкодження нафтових цистерн, наступна вимога – це поділ нафтової цистерни на відділи, які ізольовані один від одного стінками. Також додатком вводиться система ізольованого баласту, цистерн з баластною водою, які не з'єднані з нафтовими цистернами. Ця вимога пояснюється тим, що до цього баластну воду закачували в незаповнені нафтою цистерни, де вона змішувалася з залишками нафти, після чого вона зливалася в море перед завантаженням нафти. Ця ж система дозволяла уникнути цього явища. Окрім того, вона ж і виконувала роль подвійного борту, оскільки ці цистерни були розташовані між стінками танкера та нафтовими цистернами [52, с. 493]. Встановлення цієї системи є обов'язковим для танкерів з дедвейтом більшим 20000 т, які перевозять сирю нафту або 30000 т, якщо нафтопродукти. Окрім того, обов'язковою є наявність відстійної цистерни, куди перекачуються залишки нафти для очистки вантажних цистерн та спеціальної цистерни для твердих нафтових залишків. Наповнення вантажних цистерн баластною водою не дозволяється, окрім випадків, коли потребується додатковий баласт: наприклад, через складні погодні умови. Для очистки вантажних цистерн вводилася технологія очистки сирю нафтою, властивості якої дозволяють набагато ефективніше відчищати стінки цистерн від залишків нафти, на відміну від звичайної води [52, с. 493]. Отже, якщо говорити більш детально, то правила вимагають від нових танкерів з дедвейтом більше 20000 т сирої нафти або 30000 т нафтопродуктів наявність системи ізольованого баласту та систему очистки сирої нафти, а для існуючих танкерів наявність цих систем вимагалася тільки від 40000 т дедвейту, системи чистого баласту допускалися, однак від них мали відмовитися протягом наступних 4 (40000-70000 т дедвейту) або 2 (більше 70000 т дедвейту)

років. Експлуатаційні скиди нафтових залишків цими правилами дозволяються, але з більшими обмеженнями. Щоб здійснити цей скид, танкер повинен знаходитися в дорозі, на відстані більшій ніж 50 морських миль від берега, інтенсивність цього скиду не має перевищувати 30 літрів на милю і загалом не мають перевищувати 1/30000 від всієї кількості. Також, необхідним є наявність системи моніторингу за скидами. Без дотримання цих вимог скиди забороняються (особливо в плані інтенсивності та кількості). Абсолютно забороняється здійснювати скиди в спеціальних зонах, які встановлені стосовно морських регіонів, які є більш вразливим для нафти. Для контролю за дотриманням цих технічних стандартів Додаток передбачає Свідоцтва та проведення перевірок. Перед вводом судна в експлуатацію проводиться первинна перевірка, яка передбачає повну перевірку всього спорядження, систем, обладнання тощо, у результаті якої і надається Свідоцтво, яке означає, що судно відповідає технічним стандартам. Свідоцтво діє протягом 5 років після чого здійснюється аналогічна повна перевірка. Також проводяться неповні річні перевірки та додаткові перевірки, якщо був проведений ремонт або оновлення судна. Далі Додаток передбачає книгу обліку нафти, яка містить інформацію щодо судна, власника судна, типи та обсяги вантажів, період експлуатації тощо. Для танкерів обов'язково зазначається інформація щодо дат проведення експлуатаційних скидів нафти, завантаження та розвантаження нафти, очищення вантажних цистерн, дані щодо аварійних ситуацій тощо [16]. Як зазначає А. Гріффін, «наслідком імплементації норм конвенції стало значне зниження забруднення моря нафтою, а саме на 60% вже протягом 1980-х років та до 95% на початку 1990-х років. В основному ж завдяки впровадженню нових систем очистки цистерн та вдосконалення конструкцій корпусів танкерів» [52, с. 503]. Недоліком на той час можна вважати те, що більшість технічних вимог стосувалася саме нових суден, у той час як для діючих старих суден були менші вимоги або відстрочки. Також значним упущенням було те, що не було приділено уваги проблемі з використанням «зручних прапорів», незважаючи на те, що конвенцією

були розширено повноваження прибережних держав стосовно перевірки та затримання іноземних суден [52, с. 503].

Завершує цей етап прийняття одного із загальних джерел міжнародного морського права та міжнародного права навколишнього середовища, які б стосувалися запобігання забруднення морів нафтою - Конвенції ООН з морського права 1982 року (ЮНКЛОС), яка є результатом роботи III Конференції ООН з морського права. На відміну від попередніх Женевських конвенції з морського права 1958 року, у цій конвенції, а саме в частині 12 «Захист та охорона морського середовища» набагато більше уваги присвячено питанню охорони морського навколишнього середовища, у тому числі і від забруднення нафтою. Так наприклад, на думку О. В. Задорожнього, «ця конвенція вперше запровадила міжнародно-правове регулювання охорони навколишнього середовища, оскільки Женевські конвенції не виявилися ефективними в запобіганні забруднення» [23, с. 206]. До загальних зобов'язань держав у цій сфері відносяться: «обов'язок держав захищати та охороняти морське середовище; прийняття відповідних мір для запобігання, скорочення або збереження під контролем забруднення морського середовища від таких джерел як судна, платформи, порти та інші об'єкти на суші, а також об'єктів в атмосфері, що знаходяться під їхньою юрисдикцією, обов'язок держав вести співробітництво між собою в цій галузі, що включає розробку міжнародних норм, спільні наукові дослідження, співпрацю для подолання наслідків екологічних катастроф та обмін технічною допомогою». Що ж до зобов'язань щодо запобігання забруднення моря, то в конвенції вони діляться залежно від джерела забруднення в ст. ст. 207-212 Конвенції, а саме: від джерел на суші (ст. 207), від діяльності на морському дні (ст. 208) та міжнародному районі морського дна (ст. 209), від захоронень (ст. 210), від суден (ст. 211) та з атмосфери (ст. 212). Тобто конвенція систематизує список напрямків та джерел, звідки може здійснюватися забруднення. У цілому зобов'язання, які передбачені кожною з цих статей, мають ідентичні вимоги до держав, а саме: встановлення їхнім національним законодавством законів та правил для захисту морського середовища від відповідного джерела забруднення, узгодження політики стосовно

морського середовища тощо, тобто ці положення вже потребують конкретики, яка буде відображена в спеціальних конвенціях. Важливим моментом було, що всі вони вимагали, щоб ці національні норми були не менш ефективними, ніж відповідні міжнародні. Також, ст. 211 передбачає, що хоч держави можуть приймати додаткові закони стосовно запобігання, скорочення або збереження забруднення з суден, які можуть стосуватися практики мореплавання, але не можуть стосуватися проектування або конструкції суден та комплектування екіпажу, які відрізняються від міжнародних стандартів, тобто ті, які безпосередньо встановлюються конвенцією МАРПОЛ 73/78. Окрім загальних положень стосовно забезпечення виконання законів та правил є положення, які передбачають, що держава порту може проводити інспекції та розслідування стосовно іноземних суден, якщо є докази того, що судно порушувало законодавство держави стосовно запобігання забрудненню з суден в межах її територіальних вод або виключної економічної зони або існують сумніви стосовно придатності судна, яка може спровокувати аварію. Серед кінцевих положень цієї частини Конвенції можна виділити незастосування положень стосовно захисту морського середовища до військових суден (ст. 236), а також те, що зобов'язання, передбачені цією Конвенцією є сумісними з більш конкретними зобов'язаннями, які передбачені спеціальними конвенціями в цій сфері [2]. Тобто, можна сказати, що таким чином ЮНКЛОС ставала об'єднуючою ланкою по відношенню до попередніх прийнятих конвенцій, які регулювали забруднення нафтою в конкретній сфері, а також тих, що будуть прийняті в майбутньому. Як зазначав О. В. Задорожній, «метою цієї конвенції було встановлення взаємозв'язку між міжнародними нормами та національними нормами та створення триєдиної системи, де ЮНКЛОС задає загальні принципи захисту морського середовища від забруднення і виступає своєрідним мінімумом, спеціальні та регіональні конвенції уточнювали положення цієї конвенції та поглиблювали міждержавне співробітництво, а національні норми інкорпорують положення міжнародних норм для застосування на державному рівні» [23, с. 208].

Отже, основними особливостями даного етапу стало наступне: заміна попереднього обмеженого міжнародного договірної механізму на новий, розширений, який складається з комплексу спеціальних конвенцій; розширення прав прибережних держав у питанні запобігання забруднення моря нафтою у межах територіальних вод та виключної економічної зони; гармонізація національного законодавства держав із нормами міжнародного договірної механізму, які виступають мінімумом для них; встановлення технічних стандартів та вимог до нафтових танкерів; з'єднання сфери запобігання забрудненню моря нафтою з сферами запобігання забрудненню моря іншими речовинами.

Останній етап – етап вдосконалення існуючого міжнародного договірної механізму запобігання забрудненню моря нафтою (з 1985 року) характеризується переважно змінами до існуючих конвенцій щодо запобігання забрудненню нафтою на морі, які були прийняті в попередньому етапі. Переважно це було спричинено тогочасною аварією та розливом нафти з танкера «Ексон Вальдес» біля берегів Аляски в 1989 році, який перевозив близько 200000 тон сирої нафти [68]. Також, як зазначає І. В. Леусенко, «у прийнятих на Конференції ООН з питань навколишнього середовища і розвитку, яка відбувалася в Ріо-де-Жанейро в 1992 році, Декларації Ріо та «Порядку денному XXI століття» серед рекомендацій було зазначено про більш суворе дотримання положень конвенції МАРПОЛ 73/78 щодо операційних скидів та технічних стандартів» [27, с. 186]. Найбільше поправок було прийнято до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. Із моменту прийняття протоколу до Конвенції в 1979 році і до сьогодні було прийнято загалом 25 поправок до Додатку 1, що стосується правил запобігання забрудненню нафтою. Більшість змін стосуються вдосконалення правил, пов'язаних з інспекцією суден та сертифікації, додаванням нових морських регіонів до спеціальних зон, процедур проведення очистки цистерн судна від нафти, а також вдосконалення технічних стандартів, пов'язаних з будовою суден. Загалом прослідковується позитивна тенденція по посиленню вимог до конструкцій суден та наявності в них систем ізольованого баласту. Так, у 1993 році вступила в дію одна з найбільш важливих поправок, яка вимагала

обладнання всіх існуючих танкерів подвійним бортом та подвійним дном, оскільки до цього наявність подвійного борту вимагалася тільки від танкерів з найбільшим дедвейтом для того часу [67].

У той же час були внесені зміни і до Лондонської конвенції. Як зазначає О. В. Задорожній, «Протокол 1996 року до цієї Конвенції посилив режим правового регулювання дампінгу». Серед інших змін: було розширено поняття скидання, до якого додали будь-яке поміщення на зберігання на морському дні та в надрах відходів, встановлювалася заборона спалювання відходів, встановлювалися важливі принципи права навколишнього середовища як принцип перестороги та принцип «забруднювач платить». І що найважливіше, Конвенція змінила підхід з «дозволено все, що не заборонено» на «заборонено все, що не дозволено» [23, с. 214].

Крім того, на цьому етапі була підписана Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва 1990 року. Ця конвенція передбачала зобов'язання держав забезпечувати наявність суднового плану на суднах, що ходять під їх прапором та платформ, що знаходяться під їхньою юрисдикцією, надзвичайних заходів для боротьби із забрудненням моря нафтою у випадку аварії. Конвенція наділяла правом прибережні держави проводити інспекції судна на наявність цих суднових планів також і на суднах, що ходять під прапорами інших держав. До того ж від держав-учасниць вимагається створення національних систем забезпечення готовності та реагування для боротьби з можливими інцидентами. Відповідно до ст. 6 створення цієї системи формування відповідних компетентних національних органів для реагування на інциденти, пов'язані з розливом нафти; створення оперативних пунктів та пунктів зв'язку, що будуть відповідальні за передачу повідомлень, пов'язаних із розливом нафти; створення національних планів по боротьбі з інцидентами виліву нафти в результаті аварії. Відповідно конвенція також передбачає співробітництво держав-учасниць технічне співробітництво та співробітництво в сфері досліджень та розробок, що мають відношення до покращення готовності та реагування на відповідні інциденти як між собою, так і

в рамках міжнародних організацій. Окрім того, конвенція визначає порядок повідомлення про відповідні аварії та інциденти, а саме: від капітанів суден, пілотів літаків вимагалось повідомляти про аварію найближчу прибережну державу, від осіб, що є відповідальними за морські установки або платформи – повідомляти державу, під юрисдикцією якої знаходиться цей об'єкт, а від осіб, відповідальних за порти, об'єкти, пов'язані з переробкою нафти та інспекційних суден – або найближчу прибережну державу, або компетентні національні органи [8]. Отже, головною особливістю цього етапу міжнародного договірної регулювання було те, що вдосконалено існуючі спеціальні конвенції, а саме Лондонську конвенцію 1972 року та МАРПОЛ 73/78, у напрямку розширення кола повністю заборонених дій на морі, які до цього лише обмежувалися; посилювалися технічні вимоги до суден та розширювалося коло суден, які повинні мати подвійний борт, у той час як спочатку це вимагалось тільки від найбільших танкерів; також продовжувалася інтеграція сфери запобігання забруднення моря нафтою з іншими сферами запобігання забруднення отруйних та шкідливих речовин, оскільки в додатках до конвенцій розширювалися переліки отруйних речовин, скиди яких заборонялися.

Також під час цього етапу була прийнята Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду заподіяну забрудненням бункерним паливом 2001 року, яка є доповненням до Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року, сфера дії якої обмежувалася суднами, що транспортують нафту. Ця ж Конвенція встановлює аналогічний режим стосовно всіх інших суден, які транспортують нафту як паливо [11].

Паралельно з універсальними міжнародними договорами було прийнято ряд міжнародних регіональних угод стосовно співробітництва для запобігання забрудненню морського середовища. Як зазначає Т. Р. Короткий, «ці регіональні угоди можна розбити на дві категорії, а саме: ті, які містять загальні зобов'язання держав щодо запобігання забруднення моря, та ті, які спрямовані проти певного одного джерела забруднення» [26, с. 142]. До першої категорії можна віднести: Конвенцію про захист морського середовища Північно-Східної Атлантики 1992

року (ОСПАР), Конвенцію про захист Чорного моря від забруднення 1992 року, Барселонську конвенцію про охорону Середземного моря від забруднення 1976 року, Абіджанську конвенцію про співробітництво в галузі захисту та освоєння морського та прибережного середовища регіону Західної та Центральної Африки 1981 року, Регіональну конвенцію про збереження морського середовища Червоного моря і Перської затоки 1982 року, Лімську конвенцію про захист морського середовища та прибережних районів Південно-Східної частини Тихого океану 1981 року, Кувейтську регіональну конвенцію про співробітництво в галузі охорони морського середовища від забруднення 1978 року.

До другої ж категорії відносяться: Кіотський протокол щодо захисту Північно-Східної частини Тихого океану з наземних джерел 1983 року, Паризьку конвенцію про запобігання забруднення морського середовища з наземних джерел 1974 року, Афінський протокол про захист Середземного моря від забруднення з наземних джерел 1980 року, Лімський протокол про запобігання забрудненню з наземних джерел 1983 року, Бухарестський протокол щодо захисту морського середовища Чорного моря від забруднення з наземних джерел 1992 року, Сіракузький протокол про захист Середземного моря від забруднення з наземних джерел 1996 року. Однією з перших регіональних конвенцій в цій сфері стала Гельсінська конвенція з охорони морського середовища Балтійського моря 1974 року, яка стосувалася усіх джерел забруднення, у тому числі з суходолу та атмосфери. Як зазначає А. П. Сапсай, «необхідність прийняття даної конвенції була зумовлена складною екологічною ситуацією, що склалася з 1960-х років у регіоні через значний видобуток нафти з нафтових родовищ, відкритих ще після закінчення Другої світової війни. Після розпаду Радянського Союзу та системи соціалістичного табору відбулися значні політичні зміни в регіоні і через виникнення нових незалежних держав виникла необхідність прийняття нової редакції цієї конвенції» [40, с. 151].

Т. Р. Короткий зазначає, що «більшості регіональних конвенцій були властиві наступні спільні риси, а саме: розширення списку забруднюючих речовин, викиди яких повністю забороняються, у той час на початкових етапах ті

речовини відносилися до категорії, викиди яких лише обмежуються, але не забороняються повністю; включення принципу перестороги як юридичного зобов'язання, регіональні конвенції не містять конкретних заходів стосовно запобігання, попередження та контролю за забрудненням, оскільки їхнє застосування віддається на розсуд самих держав-учасниць, але орієнтиром для них є поняття «найкращі доступні технології» та «найкращі природоохоронні практики», серед конкретних зобов'язань виділяється обов'язок попередньої оцінки впливу на навколишнє середовище та контрольний механізм, який передбачає створення та надсилання звітів до створеного договірному органу відповідної конвенції» [26, с. 143].

Розвиток міжнародного договірного регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі можна розділити на наступні етапи:

1) Додоговірний етап – період, коли були здійснені перші спроби прийняття міжнародних документів для регулювання питання забруднення морів нафтою, які закінчилися невдачею через значний спротив нафтових компаній, оскільки нові вимоги по безпеці вимагали б значних витрат. Окрім того, на той час рівень забруднення був не настільки значний і тому небезпека від нього недооцінювалася;

2) Етап обмеженого регулювання – період створення перших міжнародно-правових документів як з захисту морського середовища загалом, так і з запобігання забруднення нафтою безпосередньо. Однак, коло питань, які регулювали ці конвенції, було значно обмеженим знову ж таки через спротив нафтових компаній. Беззаперечною перевагою тогочасної Конвенції по запобіганню забруднення моря нафтою 1954 року було впровадження системи «завантаження вгору» для очищення баластної води від залишків нафти, оскільки до цього нічого подібного не було, але інші вимоги стосовно покращення конструкцій танкерів не знайшли свого відображення через те, що їхнє встановлення вимагало значних коштів.

3) Етап розширеного регулювання – період заміни попередніх міжнародних договорів у цій сфері через їх недосконалість на комплекс нових спеціальних

конвенцій, які регулювали різні аспекти, пов'язані з забрудненням моря нафтою: забруднення, пов'язані з аваріями; забруднення через навмисні скиди; забруднення в результаті звичайної діяльності суден, а також відповідальність судновласників. Також паралельно була прийнята Конвенція ООН з морського права 1982 року, яка об'єднала попередньо прийняті спеціальні конвенції, вона містила положення щодо запобігання забруднення моря нафтою, які встановлювали загальні принципи в цій сфері, котрі вже детально розкривалися в спеціальних конвенціях; закликала до технічного та наукового співробітництва, а також до прийняття регіональних угод щодо захисту від забруднення нафтою відповідних морських регіонів. Але все ж, найбільш важливою серед спеціальних конвенція стала Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, яка стосувалася регулювання забруднення нафтою від звичайної експлуатації танкерів та інших суден, що було основним джерелом забруднення нафти, на відміну від забруднення, спричиненого аваріями на суднах. Але так чи інакше, ця конвенція посприяла і запобіганню забруднення від аварій на суднах, оскільки нею було запроваджено технічні вимоги щодо конструкцій танкерів, завдяки яким мінімізувалися наслідки в разі пошкодження судна.

4) Протягом етапу вдосконалення існуючого міжнародно-правового механізму запобігання забрудненню моря нафтою переважно відбувалося і відбувається внесення поправок до вже існуючих спеціальних конвенцій, таких як МАРПОЛ 72/78 та Лондонська конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року з метою подальшого посилення положень та вимог щодо запобігання та скорочення забруднення морського середовища нафтою.

Загалом, за досить короткий період часу була створена комплексна міжнародно-правова договірна база щодо регулювання запобігання забрудненню моря нафтою, яка врегулювала різні аспекти даної проблеми, та завдяки якій було значно скорочено нафтове забруднення. Однак, недоліком цього розвитку можна назвати те, що він відбувався не превентивно, а як реакція на екологічні катастрофи та інциденти, спричинені недостатнім регулюванням у цій сфері.

1.3 Діяльність міжнародних організацій у сфері боротьби з забрудненням нафтою

Враховуючи те, що проблема забруднення моря нафтою є надзвичайно шкідливим та поширеним явищем, яке призводить до негативних наслідків як для самого морського середовища та його біоценозу, так і для біоценозів інших середовищ у світі існує значна кількість міжнародних організацій, діяльність яких повністю або частково пов'язана з запобіганням виникнення даного явища або подолання негативних наслідків, що ним спричинюються.

Міжнародні організації за їх залученням до питань запобігання забрудненню нафтою на морі можна поділити на такі категорії:

- Міжнародні універсальні організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забрудненню нафтою на морі;
- Міжнародні фінансові організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забрудненню нафтою на морі;
- Міжнародні регіональні організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забрудненню нафтою на морі;
- Міжнародні регіональні природоохоронні організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забрудненню нафтою на морі;
- Міжнародні неурядові природоохоронні організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забрудненню нафтою на морі.

Найбільш важливою організацією в даній галузі можна вважати Міжнародну морську організацію (далі – ІМО). ІМО є однією зі спеціалізованих установ ООН, котрі є самостійними міжнародними організаціями з власними установчими документами та системами органів. Міжнародна морська організація була заснована в 1948 році під назвою Міжнародна морська консультативна організація.

Відповідно до Конвенції про заснування ІМО 1948 року «до цілей організації належать забезпечення механізму для співробітництва урядів у сфері

урядового регулювання і заходів, що стосуються всякого роду технічних питань, що торкаються міжнародного торговельного судноплавства: 1) заохочення і сприяння прийняттю всіма країнами високих практично можливих норм у питаннях, що стосуються безпеки на морі, ефективності судноплавства, запобігання забрудненню морського середовища із суден і боротьби з ним, розгляд адміністративних і правових питань, пов'язаних з цілями ІМО; 2) заохочення усунення дискримінаційних заходів і зайвих обмежень з боку урядів, що стосуються міжнародного торговельного права, з тим, щоб світова торгівля могла без дискримінації користуватися послугами судноплавства: сприяння і заохочення, що здійснюються урядом з метою розвитку свого національного судноплавства та з метою безпеки, не є самі по собі дискримінацією за умови, що такі сприяння і заохочення не ґрунтуються на заходах, розрахованих на обмеження свободи для суден усіх прапорів брати участь у міжнародній торгівлі; 3) забезпечення розгляду Організацією будь-яких питань, що стосуються судноплавства, і впливу судноплавства на морське середовище, які можуть бути передані їй будь-яким органом або спеціалізованою установою і впливу судноплавства на морське середовище, Організації Об'єднаних Націй та ін.» [6]. Тобто однією з основних цілей ІМО є захист морського середовища від забруднення, в тому числі від нафтового забруднення.

Відповідно до ст. 2 Конвенції про заснування ІМО ця організація має такі основні функції як: «забезпечення розробки проектів конвенцій та інших міжнародних угод, а також рекомендацій урядам держав-членів та іншим міжнародним організаціям; забезпечення механізму проведення консультацій між урядами держав-членів та обміну інформацією між ними; забезпечення технічного співробітництва. Реалізація цілі щодо запобігання забруднення морського середовища нафтою найбільше проявляється саме в першій функції» [6].

В рамках ІМО було укладено 34 міжнародні конвенції, які стосуються таких напрямків як охорона життя людини в морі, регламентація морських перевезень, запобігання забруднення морського середовища, а також створення систем

зв'язку у випадку лих та ін. До таких, що стосуються запобігання забрудненню моря нафтою можна віднести: Міжнародну конвенцію про запобігання забрудненню моря нафтою 1954 року (ОЙЛПОЛ), Женевські конвенції з морського права 1958 року, Міжнародну конвенцію щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 року, Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами 1972 року (Лондонська конвенція), Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (МАРПОЛ 73/78), Конвенція ООН з морського права 1982 року.

Наступною спеціалізованою установою ООН, діяльність якої пов'язана із запобіганням забруднення моря нафтою, є Організація Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури або ЮНЕСКО. Відповідно до Статуту ЮНЕСКО однією з цілей цієї організації є турбота про збереження і охорону світової спадщини людства, книг, творів мистецтва та пам'ятників історичної та наукової цінності. Для реалізації цієї цілі була прийнята Конвенція про охорону всесвітньої культурної і природної спадщини 1972 року, якою вводилося поняття «природної спадщини», до котрої відносилися такі категорії як:

- «природні пам'ятки, створені фізичними й біологічними утвореннями або групами таких утворень, що мають видатну універсальну цінність з точки зору естетики чи науки;
- геологічні й фізіографічні утворення й суворо обмежені зони, що є ареалом видів тварин і рослин, які зазнають загрози й мають видатну універсальну цінність з точки зору науки чи збереження;
- природні визначні місця чи суворо обмежені природні зони, що мають видатну універсальну цінність з точки зору науки, збереження чи природної краси» [7].

Конвенцією передбачалося створення Комітету Всесвітньої спадщини, основна діяльність якого полягає у формуванні списку об'єктів всесвітньої спадщини, заяви про включення яких, подаються відповідними державами-членами, на території яких знаходяться ці об'єкти [7]. Для того, щоб визначити,

чи потрібно включати той чи інший об'єкт до всесвітньої спадщини, Комітет користується набором з 10 критеріїв. Для природніх пам'яток застосовуються такі критерії як:

- «містити чудові природні явища або райони з винятковою природною красою та естетичним значенням;
- бути видатними прикладами, що представляють основні етапи історії Землі, включаючи записи про життя, значні геологічні процеси, що тривають у процесі розвитку форм рельєфу, або значні геоморфні чи фізіографічні особливості;
- бути видатними прикладами, що представляють значні екологічні та біологічні процеси, що тривають в процесі еволюції та розвитку наземних, прісних вод, прибережних та морських екосистем та груп рослин і тварин;
- містити найважливіші природні середовища існування для збереження біологічного різноманіття *in-situ*, включаючи ті, що містять види, що перебувають під загрозою виняткової загальної цінності з точки зору науки або збереження» [69].

Стосовно цих об'єктів відповідно до Конвенції держави мають такі зобов'язання, а саме:

- «проводити загальну політику, спрямовану на надання культурній і природній спадщині певних функцій у громадському житті та на включення охорони цієї спадщини до програм загального планування;
- створювати, якщо вони ще не створені, на своїй території одну чи кілька служб з охорони, збереження й популяризації культурної й природної спадщини, які мають у своєму розпорядженні відповідний персонал і засоби, що дають змогу виконувати покладені на них завдання;
- розвивати наукові й технічні опрацювання і дослідження та вдосконалювати методи роботи, які дають змогу державі усувати небезпеку, що загрожує її культурній та природній спадщині;

- вживати відповідних правових, адміністративних і фінансових заходів щодо виявлення, охорони, збереження, популяризації й відновлення цієї спадщини;
- сприяти створенню чи розвитку національних або регіональних центрів підготовки в галузі охорони, збереження й популяризації культурної й природної спадщини, а також заохочувати наукові дослідження в цій галузі» [7].

Також для цих природних об'єктів всесвітньої спадщини може надаватися міжнародна допомога, фінансові ресурси якої беруться з фонду охорони всесвітньої культурної і природної спадщини. Вона може надаватися як і у випадку, коли пам'ятка потребує певних відновлювальних або реставраційних робіт і державні фонди не можуть в повній мірі ці роботи профінансувати, так і у випадку стихійних лих чи катастроф. Загалом міжнародна допомога об'єкту всесвітньої спадщини охоплює такі види здійснення:

- a) «дослідження художніх, наукових і технічних проблем, що їх ставить охорона, збереження, відновлення й популяризація культурної і природної спадщини так, як її визначено в пунктах 2 і 4 статті 11 цієї Конвенції;
- b) направлення експертів, техніків і кваліфікованих робітників для забезпечення задовільного виконання затвердженого проекту;
- c) підготовка спеціалістів усіх рівнів у галузі виявлення, охорони, збереження, відновлення й популяризації культурної і природної спадщини;
- d) надання обладнання, якого заінтересована держава не має і позбавлена змоги його придбати;
- e) надання позик з низьким відсотком або без відсотка, що можуть сплачуватися на довгостроковій основі;
- f) надання у надзвичайних і спеціально мотивованих випадках безплатних субсидій» [53].

У списку всесвітньої спадщини об'єкти природної спадщини, що пов'язані з морським середовищем, загалом називаються морською всесвітньою спадщиною, до якої входить всього 49 об'єктів на даний момент. В рамках

програми морської всесвітньої спадщини ЮНЕСКО здійснює моніторинг за станом відповідних національних природних пам'яток морського середовища, створює на основі моніторингу та досліджень рекомендації державам стосовно об'єктів всесвітньої морської спадщини, надає фінансову допомогу для подолання негативних наслідків природних лих та техногенних катастроф, а також здійснює дослідження відкритого моря з метою відбору тих можливих об'єктів, які розташовані за межами національних юрисдикцій держав, до списку всесвітньої спадщини [53].

Наступна організація - Міжнародний фонд для компенсації забруднення нафтою був створений з метою забезпечення фінансової компенсації збитків, спричинених забрудненням нафти в країнах-членах, в результаті розливу нафти з танкерів, так як він виступає гарантом для судновласника, який не володіє достатньою кількістю коштів для виплати компенсацій [51].

Приводом для створення послугувала аварія на танкері «Торрі Кеньйон», який затонув біля узбережжя Великої Британії в 1967 році. Цей інцидент виявив низку серйозних недоліків, зокрема відсутність міжнародної угоди про відповідальність та компенсацію у разі такого розливу. Це змусило міжнародну спільноту створити під егідою ІМО режим компенсації жертвам забруднення від нафти. Основою діяльності фонду стала Міжнародна конвенція 1969 року про цивільну відповідальність за збитки, спричинені забрудненням нафти (Конвенція про цивільну відповідальність 1969 року) та Міжнародна конвенція 1971 року про створення Міжнародного фонду для компенсації за забруднення нафти. Це призвело до прийняття наступних двох міжнародних договорів, як Конвенція про цивільну відповідальність 1992 року та Конвенція про фонд 1992 року, де було збільшено розміри компенсації та сферу застосування Фонду після аварій на танкерах «Еріка» та «Престиж»[51].

Фонд фінансується за рахунок внесків, що сплачуються суб'єктами господарювання, які отримують певні види нафти за допомогою морського транспорту. Ці внески базуються на кількості нафти, отриманої у відповідному

календарному році, і покривають очікувані вимоги, а також витрати на управління фондами [51].

Також з переліку програм та фондів варто виділити Програму ООН з навколишнього середовища, яка вважається основною установою ООН в сфері загального захисту навколишнього середовища. Так діяльність ЮНЕП охоплює широке коло питань і проблем, пов'язаних з навколишнім середовищем та сталим розвитком. В даний час робочі програми ЮНЕП зосереджені на наступних основних напрямках:

- «Інформація, оцінка та вивчення стану навколишнього середовища, включаючи потенціал реагування на надзвичайні ситуації, а також посилення функцій завчасного оповіщення і оцінки;
- Покращення координації діяльності конвенцій з питань охорони навколишнього природного середовища та розробка документів з екологічної політики.
- Прісноводні ресурси;
- Передача технологій та промисловість» [36].

Стосовно захисту морського середовища від забруднення в рамках ЮНЕП було створено Програму регіональних морів. Це програма, орієнтована на конкретні дії, яка реалізує конкретні регіональні заходи, об'єднуючи зацікавлені сторони, включаючи уряди, наукові спільноти та громадське суспільство. Програма становить собою сукупність багатосторонніх регіональних екологічних угод, що регулюються їх власними зустрічами Договірних Сторін. Ці регіональні конвенції та плани дій щодо регіональних морів містять правову основу для подолання деградації Світового океану та морів на регіональному рівні, спочатку зосереджуючись на забрудненні моря, такому як розлив нафти та рух небезпечних відходів, а також наземних джерел забруднення, наприклад, пластмаси, стічних вод та надлишків поживних речовин [61].

Наступною категорією є міжнародні фінансові організації. На думку Н. І. Патики «під міжнародними фінансовими організаціями або установами варто розуміти об'єднання держав, установ, фізичних осіб, що спільно реалізують

програму або мету на основі певних правил і процедур, діяльність яких виходить за національні кордони; важлива складова сучасної інституційної структури світових валютно-фінансових відносин» [32]. На думку С. Я. Боринець, «міжнародні фінансові організації – це міжнародні організації, які забезпечують централізацію певної частини міжнародних фінансових ресурсів для забезпечення потреб світового господарства, вони фінансують окремі проекти і програми, керуючись інтересами саме світового господарства в цілому, а не окремих країн, якими б важливими вони для цих країн не були» [21, с. 203]. Яскравими прикладами міжнародних фінансових організацій є Міжнародний валютний фонд (далі – МВФ) та Світовий банк або Група Світового банку. МВФ та Світовий банк (а точніше перша з його інституцій – Міжнародний банк реконструкції та розвитку (далі - МБРР)) були сформовані в результаті Бреттон-Вудських угод 1944 року. Хоча основною метою створення даних організацій була координація коштів для направлення їх на відновлення післявоєнної Європи, з часом до переліку цілей організацій додався захист навколишнього середовища.

Стосовно ж запобігання забрудненню нафтою на морі, то ці організації можуть впливати на це явище наступним чином. О. Петрик зазначає, що «серед фінансових інструментів МВФ виділяється такий як Інструмент прискореного фінансування для надання екстреної допомоги (RFI), який може надаватися всім країнам-членам у широкому діапазоні випадків, найчастіше – для термінового регулювання платіжного балансу, а також для мінімізації цінових шоків, наслідків природних катастроф (у тому числі пов'язаних із забрудненням моря нафтою) та політичних конфліктів. Для отримання прискореного фінансування від позичальника не вимагається розроблення цільової програми кредитування, оскільки враховується, що загроза є тимчасовою і обмеженою у часі. Цей кредит обмежується річним лімітом у розмірі 50% квоти і загальним лімітом у розмірі 100% квоти впродовж усього терміну кредитування. Фінансування надається на строк від 3 років і 3 місяців до 5 років» [35, с. 17]. Що ж стосується Світового банку, а точніше його складових частин-інституцій, то вони, на відміну від МВФ, надають кредити на фінансування конкретних проектів. Зокрема, МБРР надає

кредити на реалізацію широкого кола напрямків проектів у різних сферах економіки, послуг та господарства, а саме: сільське господарство, освіта, фінансовий сектор, енергетичний сектор, промисловість, туристичний сектор, інфраструктура та ін. Що ж стосується питання запобігання забрудненню нафтою на морі, то МБРР фінансує проекти пов'язані з водопостачанням, очищенням водних ресурсів, управління відходами [60].

Наступна категорія це регіональні міжнародні організації, діяльність яких частково пов'язана із запобіганням забруднення моря нафтою. Відповідно до статуту Організації Чорноморського економічного співробітництва (далі - ОЧЕС) основними цілями є зокрема такі: «поліпшувати умови підприємницької діяльності та заохочувати особисту та колективну ініціативу підприємств та компаній, що безпосередньо беруть участь у процесі економічного співробітництва; розвиток економічного співробітництва між державами-членами» [14]. Серед напрямків діяльності, окрім таких напрямків, що впливають з вище зазначених цілей, як економічний розвиток та торгівля, банківська справа та фінанси, енергетика, туризм та інші, є також і охорона навколишнього середовища. Для координації діяльності держав-членів в цьому напрямку було створено робочу групу з захисту навколишнього середовища. До її компетенції відноситься зокрема: координація держав-членів в напрямку захисту навколишнього середовища, обмін інформацією, консолідація національного законодавства держав-членів у сфері захисту навколишнього середовища. За результатами щорічних зустрічей робоча група приймає доповіді [14]. Також робочою групою приймаються плани в напрямку захисту навколишнього середовища. Останній зокрема передбачає співпрацю ОЧЕС з комісіями по Конвенції про захист Чорного моря від забруднення та Конвенції щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай. В рамках зустрічей були схвалені такі проекти в напрямку боротьби із забрудненням нафтою як проект будівництва природоохоронного судна «BSEC Marmara 1» [63, с. 3] та проект «Виявлення виливання нафти та плям в Чорне море через супутник» [64, с. 3].

Наступна - Асоціація держав Південно-Східної Азії (далі – АСЕАН) – міжнародна організація, яка об'єднала більшість країн Південно-Східної Азії. АСЕАН є економічною організацією та інтеграційним об'єднанням з метою створення єдиного спільного ринку в регіоні. Серед цілей Асоціації є, зокрема, ціль просувати сталий розвиток в регіоні та забезпечувати захист навколишнього середовища в регіоні. У рамках АСЕАН розроблено стратегічний план кооперації з захисту навколишнього середовища, який включає в себе наступні пункти: збереження природи та біорізноманіття, прибережне та морське середовище, управління водними ресурсами, екологічно стійкі міста, зміна клімату, хімічні речовини та відходи, екологічна освіта та стале споживання та виробництво [46]. Також в рамках АСЕАН було розроблено та прийнято дві регіональні природоохоронні угоди: Угода АСЕАН про транскордонне забруднення димом та Угода АСЕАН про заснування Центру АСЕАН з біорізноманіття. Що стосується питання забруднення нафтою в регіоні, то в рамках АСЕАН було створено регіональний механізм співпраці з питань готовності та протидії розливам нафти для Південно-Східної Азії, який базується на Міжнародній конвенції по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним та співробітництву. Механізм передбачає наступні дії:

- «Вжити заходів для підготовки та реагування на випадки розливу нафти в регіоні АСЕАН;
- Розробити Регіональний план надзвичайних ситуацій, пов'язаних з витоками нафти (ROSCP), для координації та інтеграції реагування на випадки розливу нафти, які можуть зачепити одну або кілька держав-членів АСЕАН, або коли необхідна відповідь перевищує можливості члена АСЕАН;
- Розробити стратегії та програми для зміцнення потенціалу та можливостей членів АСЕАН, включаючи регулярні спільні тренінги або навчання для підвищення рівня готовності, співпраці та координації між оперативним персоналом та групами реагування;

- Обмінюватися інформацією для вдосконалення досліджень та досліджень наукових та технічних аспектів готовності та реагування на викиди нафти;
- Спільно проводити та / або ділитися результатами досліджень та науково-технічних досліджень щодо готовності та реагування на викиди нафти;
- Сприяти розвитку партнерських відносин із відповідними зацікавленими сторонами, включаючи партнерів з діалогу АСЕАН, урядові та неурядові організації, а також судноплавну та нафтову галузі» [48].

Арктична Рада хоча й не є міжнародною міждержавною організацією, а міждержавним форумом, однак вона відіграє досить важливу роль у вирішенні екологічних проблем, а також здійснює правову координацію та підтримку питань, пов'язаних з політичною взаємодією країн [47]. Співробітництво держав в Арктичній раді націлене, по-перше, на вирішення глобальних проблем сучасності, а саме – на вчасне реагування щодо змін клімату та танення льодовиків; по-друге, на забезпечення сталого розвитку арктичного регіону; по-третє, на зміцнення міжнародного співробітництва країн на рівних правових засадах. В рамках Арктичної Ради була підписана Угода про співробітництво в сфері готовності і реагування на забруднення моря нафтою в Арктиці 2013 року [15]. Ця угода передбачає створення в державах-членах Ради національних систем для реагування на інциденти забруднення нафтою в Арктиці, що вимагає утворення компетентних національних органів, пунктів зв'язку для передачі повідомлень про забруднення, національних планів дій для реагування на інциденти, виділення мінімальної кількості в попередньо визначених місцях обладнання та техніки. Сторони зобов'язані проводити моніторинг територій, що знаходяться в межах районів під їх юрисдикціями з метою виявлення інцидентів, що можуть спричинити забруднення нафтою. У випадку отримання повідомлення про інцидент компетентні національні органи зобов'язані визначити чи є відповідний інцидент забрудненням нафтою, визначити масштаби інциденту і можливі наслідки, після чого інформує інших держав-членів, інтереси яких можуть бути порушені цим інцидентом, а також інформацію про ті дії, які ця держава здійснює для подолання наслідків інциденту. Також передбачається обмін інформацією та

надання допомоги між державами-членами за запитом для подолання наслідків інциденту.

Наступна категорія являє собою міжнародні регіональні природоохоронні організації. До цієї категорії відносяться: Регіональна організація захисту морського середовища (ROPME), Середземноморський план дій (MAP), Комісія із захисту Балтійського морського середовища або Гельсінська комісія (HELCOM), Програма Каспійського середовища (СЕР), Постійна комісія для Південно-Тихоокеанського регіону, Комісія по Боннській угоді, Комісія ОСПАР та ін. Ці регіональні організації були створені з метою реалізації відповідної регіональної природоохоронної конвенції: Програма Каспійського середовища була створена в результаті підписання Тегеранської конвенції охорони морського середовища Каспійського моря 2003 року, Комісія ОСПАР - Конвенція про захист морської середовища Північно-Східної Атлантики 1992 року, Регіональна організація захисту морського середовища - Кувейтська регіональна конвенція про співробітництво з питань захисту морського середовища від забруднення 1978 року, Комісія по Боннській угоді - Боннською угодою про співробітництво у боротьбі із забрудненням Північного моря нафтою 1982 року, Гельсінська комісія - Гельсінська конвенція про захист морського середовища району Балтійського моря 1992 року [58]. Особливістю цих організацій було, те що в рамках цих організацій здійснювалася координація держав певного географічного регіону стосовно захисту навколишнього середовища відповідного морського регіону. Тобто цими угодами встановлювалася консолідація національних законодавств держав-членів стосовно захисту навколишнього середовища в регіоні; співпрацювати в сфері безпосереднього захисту морського середовища, його флори та фауни; співробітництво в рамках попередження та подолання наслідків екологічних катастроф, а також обмін інформацією та технічною допомогою.

Остання категорія це неурядові природоохоронні організації. Загалом відповідно до Резолюції Генеральної Асамблеї ООН 1296 (XIV) від 23 травня 1968 р. «міжнародна неурядова організація – це будь-яка міжнародна організація з недержавним характером представництва, добровільним характером діяльності,

яка ґрунтується не на підставі міжурядової угоди та не переслідує комерційної мети» [24, с. 75]. Розглядаючи перелік міжнародних неурядових природоохоронних організацій варто розпочати з Грінпіс. Вона є однією з найвпливовіших міжнародних неурядових організацій, які займаються питаннями захисту навколишнього середовища. Ця організація переслідує широке коло глобальних цілей, таких як: захист біорізноманіття в усіх його формах; запобігання забруднення землі, атмосфери та океану; ліквідація ядерної загрози; просування миру, глобального роззброєння та ненасильства [56]. На виконання цих цілей в рамках Грінпіс здійснюються такі кампанії як: збереження Арктики, захист лісів, боротьба з глобальним потеплінням, захист океанів, боротьба з токсичними хімікатами [76]. Діяльність Грінпіс можна розбити на два напрямки: створення та публікація доповідей; проведення ненасильницьких акцій та демонстрацій. Питання забруднення моря нафтою піднімалося організацією в рамках кампанії за збереження Арктики. З метою боротьби з цим явищем Грінпіс проводила акції та демонстрації біля та на нафтових платформах для зупинення їх діяльності. В рамках цих акцій використовуються 3 судна, які знаходяться у власності Грінпіс – “Rainbow warrior”, “Arctic Sunrise”, “Esperanza” та “Witness” [70].

До інших міжнародних неурядових природоохоронних організацій можна віднести: Environmental Defense Fund, Nature Conservancy, Natural Resources Defense Council, Фонд дикої природи та ін. Ці організації займаються переважно публікаціями доповідей стосовно ситуацій пов'язаних з забрудненням моря нафтою та співпрацюють з урядами держав та керівництвами міжнародних організацій [57]. Наприклад, Фонд дикої природи співпрацює з Арктичної Радою в рамках її кампанії по попередженню інцидентів, що можуть спричинити розлив нафти.

Тобто можна підсумувати, що питаннями запобігання забруднення морського середовища нафтою займається значна кількість міжнародних організацій: ІМО як універсальна міжнародна організація, яка зробила значний внесок в розвиток міжнародного морського права, правової основи захисту

морського середовища від забруднення, стандартів безпеки на судах, що займаються транспортуванням забруднюючих та отруйних речовин, консолідацію міждержавної взаємодії з метою як запобігання, так і подолання наслідків аварій та інших техногенних катастроф на морі; ЮНЕСКО, в рамках діяльності якої були встановлені спеціальні режими захисту для об'єктів Всесвітньої Спадщини, які розташовані в морському середовищі; міжнародні фінансові установи як МВФ та МБРР, які можуть надавати фінансову підтримку країнам для подолання наслідків катастроф, а також фінансують екологічні проекти для морського середовища; регіональні міжнародні організації загального характеру, які, в тому числі, здійснюють консолідацію держав в рамках певного регіону з метою запобігання забрудненню моря нафтою; регіональні міжурядові природоохоронні організації, які створені для забезпечення виконання регіональних природоохоронних конвенцій; а також неурядові міжнародні природоохоронні організації, які займаються створенням публікацій та доповідей стосовно екологічної ситуації в морському середовищі, а також здійснюють вплив на уряди держав з метою привернення уваги до тих чи інших екологічних проблем.

РОЗДІЛ 2

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ НАФТОЮ

2.1 Відповідальність держав за забруднення морського середовища нафтою

Питання відповідальності має дуже важливе значення для запобігання забрудненню нафтою на морі, оскільки вона виконує дві важливі функції: по-перше, попереджувальну – тобто запобігає здійсненню нових актів вчинення протиправних діянь, каральну, яка полягає в настанні негативних юридичних наслідків для порушника, компенсаційну, яка полягає в тому, що матеріальна або інша компенсація для подолання негативних наслідків спричинених протиправним діянням. Питання відповідальності за забруднення морського середовища нафтою потрібно як і з іншими випадками розглядати на двох рівнях: на рівні міжнародно-правової відповідальності держав та інших суб'єктів міжнародного права та на рівні національно-правової відповідальності фізичних та юридичних осіб.

Спочатку необхідно визначити поняття міжнародно-правової відповідальності держав. Існують різні визначення цього поняття. Зокрема, на думку Н. В. Пронюк, «під цим терміном варто розуміти певну сукупність правових відносин, що виникають у зв'язку з правопорушенням, вчиненим якою-небудь державою чи іншим суб'єктом міжнародного права, чи через збитки, заподіяні однією державою іншій у результаті правомірної діяльності. Також вона додає, що ці відносини можуть виникати як між однією державою-правопорушницею та однією потерпілою державою, так і між групами держав» [38]. На думку В. П. Власенка «міжнародно-правова відповідальність держави є обов'язок суб'єкта міжнародного права відшкодувати шкоду, заподіяну ним іншому суб'єктові цього права» [43, с. 244]. М. О. Баймуратов вважав, що «це є юридичний обов'язок суб'єкта міжнародного права, який є правопорушником, ліквідувати наслідки шкоди, які були заподіяні іншому суб'єкту міжнародного

права через невиконання або неналежне виконання міжнародних приписів» [19, с. 161].

На думку В. П. Власенка «ознаками міжнародно-правової відповідальності являються:

- настання за вчинення міжнародного правопорушення;
- полягає у застосуванні до суб'єктів міжнародного права, що вчинили правопорушення, санкцій міжнародно-правових норм;
- полягає в обов'язку суб'єкта міжнародного права відшкодувати шкоду, заподіяну ним іншому суб'єктові цього права;
- спрямована на забезпечення міжнародного правопорядку;
- пов'язана з настанням негативних наслідків для правопорушника;
- реалізується в міжнародних правоохоронних правовідносинах, що виникають, наприклад, між державою-правопорушницею і потерпілою державою, між державою-правопорушницею і міжнародним співтовариством» [43, с. 245].

До цілей міжнародно-правової відповідальності, на думку В. М. Буроменського, відносяться:

- «утримати потенційного правопорушника від учинення правопорушення;
- спонукати правопорушника належним чином виконати свої зобов'язання;
- забезпечити потерпілому компенсацію за завдану йому матеріальну чи моральну шкоду;
- вплинути на майбутню поведінку сторін з метою добросовісного виконання ними своїх зобов'язань» [31, с. 312].

Також В. П. Власенко зазначає, що «міжнародно-правова відповідальність поділяється на два види: матеріальну відповідальність та політичну відповідальність» [43, с. 245].

Матеріальна відповідальність проявляється в обов'язку держави-порушниці відшкодувати завдані матеріальні збитки. Цей вид міжнародно-правової відповідальності здійснюється шляхом відшкодування правопорушником

матеріальної шкоди в натурі (реституція), за заподіяну шкоду (компенсації) та повного або часткового відшкодування матеріальної шкоди, товарами, послугами (репарація) [43, с. 245].

Політична ж відповідальність реалізується шляхом вчинення таких дій як задоволення нематеріальних вимог для відшкодування шкоди, завданої перш за все честі та гідності потерпілої держави, її політичним інтересам (сатисфакція); правомірного примусу, заходів політичного та економічного характеру, що застосовуються однією державою у відповідь на неправомірні дії іншої держави (репресалій); примусових заходів як збройного, так і незброєного характеру у відповідь на правопорушення з метою його припинення, відновлення порушених прав і забезпечення відповідальності правопорушника (санкції); відновлення правопорушником попереднього стану та взяття ним відповідальності за всі несприятливі наслідки (ресторація) [43, с. 246].

Як зазначає В.І. Лисовський, «найчастіше держава несе відповідальність за дії або бездіяльність своїх виконавчих органів: міністерств і відомств, армійських і поліцейських підрозділів, прикордонних і спеціальних служб, аж до нижчої ланки виконавчої влади. Держава не може ухилитися від відповідальності, посилаючись на ту обставину, що, відповідно до внутрішнього законодавства, ці дії не потрібно робити або потрібно робити іншим способом» [28, с. 86].

Н. В. Пронюк зазначає, що «деякі норми загального характеру, що регулюють питання відповідальності, закріплені в міжнародних договорах, а також у резолюціях ООН, інших міжнародних організацій. Так, ст. 39, 41 і 42 Статуту ООН встановлюють процедури реалізації відповідальності за здійснення міжнародних злочинів проти миру і безпеки. Передбачається міжнародна відповідальність за порушення ряду міжнародних договорів, серед яких Конвенція про міжнародну відповідальність за збитки, заподіяні космічними об'єктами 1972 р., Міжнародна конвенція про припинення злочину апартеїду і покарання за нього 1973 р., Конвенція про попередження геноциду і покарання за нього 1948 р.» [38].

Особливе місце серед них займає Проект статей про відповідальність держав за міжнародні протиправні діяння 2001 року, оскільки ним визначені різні аспекти та елементи міжнародно-правової відповідальності держав.

Встановлюються такі принципи міжнародно-правової відповідальності як:

- «будь-яке міжнародне протиправне діяння держави тягне за собою міжнародно-правову відповідальність;
- міжнародне протиправне діяння має місце коли будь-яка діяльність або бездіяльність являє собою порушення міжнародно-правових зобов'язань і здійснюється державою;
- кваліфікація міжнародного протиправного діяння здійснюється виключно за міжнародним правом. Національне право держави-порушниці або будь-якої іншої держави не береться до уваги при кваліфікації» [37].

Далі проект окреслює коло поведінки суб'єктів, які вважатимуться поведінкою держави, а саме: поведінка будь-якого державного органу, поведінка установ, які не є державними органами, але здійснюють певні елементи державної влади, поведінка осіб та груп осіб, які знаходяться під контролем держави. Визначається поняття шкоди, як таке, що включає в себе як матеріальну, так і моральну шкоду, котра була нанесена потерпілій державі.

Встановлюються такі юридичні наслідки міжнародного протиправного діяння: припинення відповідного міжнародного протиправного діяння та його неповторення в майбутньому та власне компенсація шкоди, завданої негативними наслідками відповідного протиправного діяння держави. Зокрема, документ встановлює такий перелік форм компенсацій завданої шкоди:

- «Реституція, тобто відновлення того положення, яке існувало до вчинення міжнародного протиправного діяння;
- Компенсація, тобто фінансове компенсування шкоди, яка була спричинена негативними наслідками міжнародного протиправного діяння;
- Сатисфакція, яка охоплює форми нематеріальної компенсації шкоди, такі як визнання вини, вираження жалю або офіційного вибачення» [37].

Окрім того, документ встановлює ряд виключень, при яких держава звільняється від міжнародно-правової відповідальності, а саме:

- «при згоді, тобто коли наявна юридично дійсна згода потерпілої держави на вчинення відповідних дій;
- при застосування самооборони;
- при форс-мажорних обставинах, тобто при наявності непереборної сили, яка не піддається контролю держави;
- при наявності лиха, тобто якщо у безпосереднього виконавця протиправного діяння в ситуації, коли необхідно врятувати своє життя або ввірені життя інших осіб, не має іншого способу» [37].

На жаль, даний проект статей має рекомендаційний характер, а тому не є обов'язковим для слідування державами.

Можна підсумувати, що міжнародно-правова відповідальність держави передбачена за порушення будь-якого взятого нею міжнародно-правового зобов'язання. Це протиправне діяння, яке порушило взяті державою зобов'язання, може бути виражене як діями, так і бездіяльністю. В контексті забруднення моря нафтою це можна розглядати таким чином: під діями можна розуміти дії, вчинені особами, що знаходяться під контролем держави або підпорядковані їй і вчинили дії, які призвели до забруднення морського середовища нафтою; а бездіяльність держави може проявлятися, коли, наприклад, на територіях, що знаходяться, під її юрисдикцією, вчиняються певні дії, які суперечать взятим державою зобов'язанням в рамках запобігання забрудненню моря нафтою, і держава не намагається припинити цю діяльність. Тобто в першому випадку можна говорити про пряму відповідальність держави, а в другому випадку – про непряму відповідальність держави.

Що стосується природоохоронних конвенцій, то відповідно до ст. 235 Конвенції ООН з морського права, яка й називається «Відповідальність» зазначається, що «на держави покладається виконання їхніх міжнародних зобов'язань щодо захисту та збереження морського середовища. Вони несуть відповідальність відповідно до міжнародного права, а також те, що держави

забезпечують, щоб була можливість звернення відповідно до їх правовими системами за отриманням в короткі терміни належного відшкодування або іншої компенсації шкоди, заподіяної забрудненням морського середовища фізичними або юридичними особами під їх юрисдикцією». Що стосується названих в цій статті зобов'язань, то в цій конвенції перелічено найбільш широке їх коло в рамках охорони як морського середовища загалом, так і від забруднення нафтою безпосередньо. Окрім загального зобов'язання охорони морського середовища від забруднення на держави, котрі підписали цю Конвенцію, покладається ряд інших зобов'язань, які можна розділити на такі напрямки: законотворчі зобов'язання, тобто держави повинні приймати закони, які б запобігали забруднення морського середовища як з суші, так і морських джерел на територіях під їх юрисдикцією; забезпечувальні зобов'язання – держави, повинні спостерігати за виконанням відповідних законів, що спрямовані на захист морського середовища від забруднення; моніторингові зобов'язання – держави повинні проводити спостереження за морським середовища та оцінку рівня його забруднення; зобов'язання, пов'язані з міждержавним співробітництвом та наданням технічної та іншої допомоги менш розвиненим державам.

Конвенція ООН з морського права містить механізм врегулювання спорів, які можуть виникнути у випадку коли одна із сторін звинувачує іншу в порушенні зобов'язань передбачених цією Конвенцією. Зокрема, передбачено використання сторонами таких способів врегулювання спорів як переговори та узгоджувальна процедура. У випадку недосягнення згоди в рамках цих процедур держави можуть звернутися до міжнародних судових установ як Міжнародний суд ООН та Міжнародний трибунал з морського права; створити арбітраж *ad hoc* [2].

Наступний приклад: в Лондонській конвенції про запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року, яка встановлювала такі зобов'язання для держав-учасниць як те, що вони мають вживати заходів для запобігання забруднення моря навмисним скидами відходів та інших матеріалів, які можуть становити небезпеку для здоров'я людей, шкодити живим ресурсам і життю в морі, завдати шкоди зонам відпочинку чи перешкоджати іншим

законним видам використання моря. Відповідальність за невиконання цих зобов'язань передбачалася ст. ст. 10-11 Конвенції. В першій зазначалося, що згідно принципів міжнародного права, що стосуються відповідальності держав за нанесення шкоди навколишньому середовищу інших держав або будь-який інший зоні навколишнього середовища в Внаслідок скидання відходів та інших матеріалів всякого роду, договірні сторони погоджуються розробити процедури для визначення відповідальності і для врегулювання суперечок з приводу скидів. В другій зазначалося, що ці процедури для врегулювання спорів, що можуть виникнути в разі порушення однією зі сторін взятих зобов'язань, будуть розглянуті на першому консультаційному засіданні по Конвенції. Ці положення були включені до Протоколу до Лондонської конвенції. Механізм вирішення спорів, який передбачений Протоколом є схожим на той, що передбачений Конвенцією ООН з морського права 1982 року, тобто цей механізм передбачає такі способи врегулювання спорів між сторонами Конвенції як дипломатичні переговори, посередництво, та узгоджувальна процедура. Далі як і в Конвенції ООН з морського права механізм передбачає судовий або арбітражний розгляд, крім того Протокол посилається на порядок утворення арбітражу, який передбачений додатками до Конвенції ООН з морського права. Щодо судового розгляду, то це передбачає звертання до Міжнародного суду ООН або Міжнародного трибуналу з морського права, наприклад [4].

Тобто можна підсумувати, що в цих природоохоронних конвенціях здійснюється скоріше врегулювання спорів між державами, а не безпосереднє притягнення до відповідальності. Можна сказати, що притягнення може бути елементом цих способів врегулювання спорів, оскільки в рамках цього процесу держава, яка вважає себе потерпілою, може висувати вимоги стосовно відшкодування матеріальної (компенсація) та моральної (сатисфакція) шкоди, припинення протиправної діяльності або відновлення попереднього стану речей.

Очевидно, що враховуючи те, що держави є повноправними та юридично рівними між собою суб'єктами міжнародного права, притягнення до відповідальності в рамках як двосторонніх переговорів, так і шляхом

примирювальної процедури не завжди є можливим через різні причини: фінансові, політичні, небажання проводити реформи або змінювати законодавство. Більш ефективним способом є вочевидь притягнення до відповідальності за допомогою зокрема Міжнародного суду ООН, оскільки окрім того, що саме обов'язкове рішення суду легітимізує на міжнародному рівні вимоги потерпілої держави до держави-порушниці та санкції і контрзаходи проти неї, його обов'язковість підкріплена механізмом забезпечення виконання, який полягає у зверненні потерпілої держави до Ради безпеки ООН з метою змусити державу-порушницю виконати відповідне рішення суду по справі. Однак цей механізм втрачає свою корисність у випадку, коли державою-порушницею є постійний член Ради безпеки або один з постійних членів підтримує державу порушницю.

Другий рівень відповідальності за забруднення моря нафтою – національний – полягає у притягненні відповідальних фізичних або юридичних осіб державою, на території якої було вчинено відповідне протиправне діяння, яке стало причиною забруднення морського середовища в межах її юрисдикції. В цьому випадку суб'єкти, що скоїли відповідне протиправне діяння можуть нести як кримінальну відповідальність за відповідний кримінальний злочин, так і цивільну відповідальність перед іншими особами, які понесли матеріальну шкоду в результаті скоєного протиправного діяння.

Окремо варто відзначити забруднення нафтою в рамках воєнних злочинів. Варто зазначити, що в основних міжнародних документах з міжнародного гуманітарного права екологічні злочини безпосередньо не передбачені, але вони охоплюються заборонами, що ними передбачаються. Так в Конвенції про закони і звичаї суходільної війни 1907 року в ст. 22 зазначено, що воюючі сторони не володіють необмеженим правом вибору способів та засобів ведення війни. В наступній статті серед переліку заборонених способів ведення військових дій знаходиться заборона на застосування в рамках військового конфлікту та військових дій отрути та будь-якої отруйної зброї. Конвенцією встановлюється принцип військової необхідності та доцільності: забороняється будь-яким

способом атакувати чи бомбардувати незахищені міста, селища, житлові будинки чи споруди (ст. 25); при облогах і бомбардуваннях повинні бути вжиті всі необхідні заходи для того, щоб уберегти, наскільки це можливо, будівлі, призначені для цілей релігії, мистецтва, науки чи благодійності, історичні пам'ятки, госпіталі та місця, де зібрані хворі і поранені, за умови, що вони не використовуються в цей час для військових цілей (ст. 27). Стосовно захисту цивільних об'єктів на окупованій території в ст. 55 вказується те, що держава-окупант розглядається лише як управляючий і узуфруктуарій адміністративних будівель, нерухомості, лісів та сільськогосподарських угідь, які належать державі-супротивнику і знаходяться на окупованій території. Держава-окупант повинна зберігати капітальну цінність цих майнових об'єктів і управляти ними згідно з правилами узуфрукту [1]. Далі в ст. 53 Женевської конвенції про захист цивільного населення під час війни 1949 року зазначається, що «будь-яке знищення окупаційною державою рухомого чи нерухомого майна, що є індивідуальною або колективною власністю приватних осіб чи держави, або інших громадських установ чи соціальних або кооперативних організацій забороняється, за винятком випадків, коли це є необхідним для проведення воєнних операцій» [5].

Деякі аспекти екологічних злочинів проглядаються в тексті Римського статуту Міжнародного кримінального суду 2002 року, міжнародної постійно діючої судової установи, що займається кримінальним переслідуванням осіб, відповідальних за воєнні злочини, злочини проти людяності та геноцид. В Статуті встановлюється детальний перелік дій, які можуть підпадати під одну з категорій злочинів, компетенцію щодо яких має суд, а саме: геноцид, злочини проти людяності, воєнні злочини та злочини агресії [13].

Отже, юридична відповідальність за забруднення моря нафтою реалізується на двох рівнях: на міжнародному та національному. На міжнародному рівні до відповідальності притягуються держави за невиконання взятих на себе природоохоронних зобов'язань, що може проявлятися як в прямих діях (вчинення цих порушень суб'єктами, що є підконтрольними державі), так і в бездіяльності

(зокрема у випадку непритягнення до відповідальності фізичних та юридичних осіб на своїй території). На національному рівні до відповідальності притягуються фізичні та юридичні особи державою, в межах юрисдикції якої були скоєні відповідні екологічні злочини. Також як окрему категорію варто визначити непритягнення до відповідальності фізичних осіб на міжнародному рівні за скоєння екологічних злочинів міжнародного характеру.

2.2 Врегулювання спорів, пов'язаних із забрудненням моря нафтою

Не зважаючи на досить велику кількість міжнародних судових установ, в більшості з них спори, що стосувалися б навколишнього середовища загалом та забруднення моря нафтою, не розглядалися. У Міжнародному суді ООН було розглянуто ряд справ що стосувалися забруднення навколишнього середовища, такі як справа «Габчиково-Надьмарош» (Угорщина проти Словаччини), спір стосовно целюлозного заводу на річці Уругвай (Аргентина проти Уругваю), а також справа полювання на китів (Австралія проти Японії). Однак таких, які стосувалися б забруднення моря нафтою досі не було передано на розгляд Міжнародного суду ООН.

В рамках Міжнародного трибуналу з морського права за період його існування було розглянуто 29 справ [71], більшість з яких стосувалися звільнення суден, які були захоплені прибережними державами через ймовірні порушення суднами законодавств відповідних прибережних держав. Не дивлячись на те, що питанням захисту морського середовища від забруднення присвячено досить багато уваги у Конвенції ООН з морського права, спорів, які б повністю виникали на основі природоохоронних статей Конвенції, не було передано до Трибуналу на розгляд. Однак, серед справ, які розглянув або розглядає Міжнародний трибунал з морського права, є ряд справ, які в певній мірі стосуються захисту морського середовища від забруднення в тому числі нафтою та нафтопродуктами.

Справа «M/V Saiga» (Сент-Вінсент і Гренадини проти Гвінеї). Спір між цими державами виникнув через те, що силами берегової митної служби Гвінеї

було затримано судно «M/V Saiga», котре йшло під прапором Сент-Вінсента і Гренадин. Це судно заправляло рибальські судна в межах виключної економічної зони Гвінеї [73, с. 27-28]. Відповідно до Гвінейського законодавства в рамках митної, ввезення, вивезення, транспортування, зберігання та розподіл палива особами, котрі не є юридично уповноваженими, забороняється [73, с. 48-49]. На думку Сент-Вінсента та Гренадин дії Гвінеї є не законними, оскільки судно проводило ці операції за межами митної території і Гвінея не має права розширювати дію свого митного законодавства на територію своєї виключної економічної зони [55, с. 53]. Загалом позивач звинуватив Гвінею в порушенні ст. 56 (2) стосовно поваги прибережною державою прав третіх держав в межах виключної економічної зони, ст. 58 стосовно прав третіх держав у виключній економічній зоні як свобода судноплавства, польотів. А також статті 292 стосовно негайного звільнення судна. Гвінея ж заперечувала це тим, що дії вчинені судном не можна класифікувати як користування свободою судноплавства, а комерційною діяльністю, а отже не підпадають під ст. 58 [50, с. 166]. Суд в своєму рішенні підтримав позицію Сент-Вінсента, зазначивши, що Конвенція не наділяє державу правом встановлювати митні правила стосовно території виключної економічної зони, оскільки відповідно до конвенції такі права прибережна держава має в межах територіального моря. Митні правила ж держава в межах виключної економічної зони може встановлювати тільки стосовно штучних островів, споруджень та установок відповідно до ст. 60 (2) Конвенції [73, с. 54]. Також суд в своєму рішенні не погодився з посиланням Гвінеї на частину 2 ст. 58 Конвенції стосовно інших норм міжнародного права для виправдання своїй дій, які були описані Гвінейською стороною як «невід'ємне право захищатись від необґрунтованої економічної діяльності у своїй виключній економічній зоні, яка суттєво впливає на її суспільні інтереси», або як «доктрина необхідності», або як «звичайний принцип самозахисту у разі серйозних та безпосередніх небезпек, які загрожують суттєвим аспектам її суспільних інтересів». Стосовно публічного інтересу Трибунал зазначив, що держава може застосовувати лише інші норми міжнародного права, які не суперечать частині 5 Конвенції. На думку Трибуналу,

використання принципу "суспільного інтересу", на який посилається Гвінея, дозволить прибережній державі заборонити будь-яку діяльність в виключній економічній зоні, яку вона вирішить охарактеризувати як діяльність, що зачіпає її економічний і суспільний інтерес або призведе до фіскальних втрат. Це призведе до обмеження прав інших держав у виключній економічній зоні [73, с. 55].

Стосовно принципу самозахисту та необхідності Трибунал послався на рішення Міжнародного суду ООН по справі «Габчикова-Надьмарош» (Угорщина проти Словаччини), де суд зазначив, що для застосування принципу самозахисту необхідно виконання двох умов, які зазначені в частині 1 ст. 33 Проекту статей про відповідальність держав, а саме: цей акт був єдиним засобом захисту основних інтересів держави від серйозної та неминучої небезпеки; і цей акт серйозно не зашкодив суттєвим інтересам держави, стосовно якої існувало зобов'язання. Міжнародний суд ООН також додав, що вони «повинні бути задоволені в сукупності» і що вони повинні відображати звичаєве міжнародне право [42, с. 6]. Тому трибунал дійшов висновку, що яким би важливим не був інтерес Гвінеї до максимізації податкових надходжень від продажу газу для риболовних суден, не можна стверджувати, що єдиним засобом захисту цього інтересу було поширення митного законодавства на території своєї виключної економічної зони [73, с. 56].

Наступна справа – це справа «M/V Virginia G», де сторонами спору були Панама в якості позивача та Гвінея-Бісау в якості відповідача. Спир виникнув в результаті затримання та захоплення нафтового танкера «M/V Virginia G», що належав панамській компанії «Penn Lilac Trading S.A» та йшов під панамським прапором в водах виключної економічної зони Гвінеї-Бісау. Причиною затримання стало здійснення танкером операцій з трансферу палива рибальським суднам, що займалися промислом у водах виключної економічної зони держави. Відповідно до Гвінейського законодавства суднам, які здійснюють такі послуги необхідна ліцензія, що видається міністерством з рибальського промислу Гвінеї-Бісау. Як заявляє Панамська сторона, судно мало відповідну ліцензію, більше того воно раніше здійснювало подібні операції як у межах виключної економічної

зони Гвінеї-Бісау, так і у межах виключних економічних зон сусідніх Західно-Африканських держав [54, с. 15-16]. Також представники Панами зазначили, що операції з трансферу палива не здійснюються в головному порту Гвінеї-Бісау, порту її столиці – міста Бісау, оскільки в ньому відсутні необхідні умови для їх проведення [54, с. 9]. І на кінець Панамська сторона зазначала, що оскільки Панама є стороною конвенції МАРПОЛ, то вона слідкує за дотримання її вимог, зокрема було зазначено, що: на танкері було наявне необхідне обладнання для запобігання виливів палива з паливних баків, були наявні необхідні засоби боротьби з випадковими виливами (бар'єри, розчинники, тощо) [54, с. 6-7]. Загалом Панамська сторона звинуватила Гвінейську владу у порушенні ст. ст. 56(2), 58(1), 73(1-4), 110, 225 Конвенції. У відповідь на це Гвінейська сторона спростувала твердження Панами про наявність ліцензії, представники Гвінеї зазначили, що на цей раз відповідного запиту на отримання ліцензії не було, більше того капітан судна проігнорував запит від гвінейської влади підтвердити наявність ліцензії на проведення операцій з трансферу палива [49, с. 39]. Також Гвінея-Бісау зазначила, що видача ліцензій щодо вище зазначених видів діяльності відповідає змісту ст. ст. 56, 61, 62 та 73 Конвенції ООН з морського права, так як прибережна держава має суверенні права в цілях розвідки, розробки і збереження природних ресурсів як живих, так і неживих, в водах, що покривають морське дно, на морському дні та в його надрах, а також з метою управління цими ресурсами, і в зв'язку з іншими видами діяльності по економічній розвідці та розробці зазначеної зони, і відповідно прибережна держава в здійсненні своїх суверенних прав на розвідку, експлуатацію, збереження живих ресурсів та управління ними у виключній економічній зоні може приймати такі заходи, включаючи огляд, інспекцію, арешт і судовий розгляд, які можуть бути необхідні для забезпечення дотримання законів і правил, прийнятих ним відповідно до цієї Конвенції [49, с. 53]. Стосовно слів Панамської сторони про те, що порт Бісау не підходить для проведення операцій з трансферу палива представники Гвінеї-Бісау вказали на те, що це не звільняє від дотримання законодавства держави [62, с. 9]. Суд погодився з позицією Гвінейської сторони, а

тому в своєму рішенні вирішив, що Гвінея-Бісау не порушила ст. ст. 58(1), 56(2), 73(2-3), 110, 225, але вирішив, що вона порушила ст. ст. 73(1), 73(4), оскільки Гвінейська влада конфіскувала паливо з судна, а також не попередила Панаму про затримання її судна. За це Трибунал присудив компенсацію Панамській стороні. Трибунал порівнюючи цей випадок зі справою «M/V Saiga», де трибунал визнав порушення ст. 58 Конвенції стосовно прав третіх держав у виключній економічній зоні, визначив принципову різницю тієї справи з даною: Гвінея у справі «M/V Saiga» пояснювала дії фіскальними втратами в результаті незаконного, на їхню думку, трансферу палива в межах виключної економічної зони, яку вони вважали частиною митної території і керувалася фіскальними інтересами, в той час Гвінея-Бісау у даній ситуації керувалася необхідністю авторизації трансферу палива з метою захисту морських ресурсів виключної економічної зони та захисту навколишнього середовища, чого не було зазначено в позиції Гвінеї в справі «M/V Saiga» [74, с. 73].

Справа «San Padre Pio» (Швейцарія проти Нігерії). Цей спір як більшість спорів, що розглядалися в Трибуналі, стосується захоплення або затримання судна: нафтовий танкер «Сан Падре Піо», який належить швейцарській компанії «ABC Maritime», йшовши під швейцарським прапором по водах виключної економічної зони Нігерії був затриманий силами воєнно-морського флоту Нігерії та був пришвартований до найближчого порту в місті Бонні [65, с. 3]. Причиною цього затримання послугувала підозра того, що це судно пов'язане з незаконним вивезенням нафти з країни та торгівлею нею, а також, те що це судно здійснювало операції з трансферу нафти з іншими суднами в межах вод виключної економічної зони Нігерії. Після переведення судна до порту офіцерський склад екіпажу було взято під варту і щодо їхньої діяльності було розпочато кримінальне провадження стосовно незаконних операцій з трансферу нафти та ймовірної незаконної торгівлі нафтою. Рядовий склад екіпажу був звільнений [72].

Спочатку влада Швейцарії намагалася шляхом дипломатичних переговорів домогтися звільнення членів екіпажу, що залишилися, та зупинення кримінального провадження щодо них, а також звільнити сам танкер, оскільки

компанія-власник танкеру терпіла збитки через його затримання. Через відмову Нігерії задовольнити ці вимоги уряд Швейцарії звернувся до Міжнародного трибуналу з морського права [59]. Швейцарія звинувачувала владу Нігерії в порушенні ст. 58 Конвенції, а саме праві вільного судноплавства в межах виключної економічної зони прибережної держави, ст. 92 – захоплення судна порушує здійснення виключної юрисдикції держави прапора [65, с. 7]. Нігерійська сторона заперечувала претензії Швейцарії тим, що відповідно до ст. 56 Конвенції прибережна держава має такі права в межах своєї виключної економічної зони, а саме: «суверенні права в цілях розвідки, розробки і збереження природних ресурсів як живих, так і неживих, в водах, що покривають морське дно, на морському дні та в його надрах, а також з метою управління цими ресурсами, і в зв'язку з іншими видами діяльності по економічній розвідці та розробці зазначеної зони» [66, с. 20]. Далі нігерійська сторона додає, що поняття «суверенних прав», вже тлумачилися Трибуналом в справі «M/V Virginia G», де Трибунал зазначив, що на його точку зору це поняття охоплює всі права, що є необхідними або є пов'язані з вище зазначеними видами діяльності на території виключної економічної зони, в тому числі право приймати всі необхідні міри [66, с. 19]. Це пояснюється тим, що Нігерія бореться з незаконним видобуванням нафти на території її виключної економічної зони. Вище згаданий танкер викликав підозру у органів держави, оскільки судно нещодавно перебувало декілька разів в порту міста Ломе, столиці Того, яке, за словами нігерійської сторони, є одним з пунктів переправлення викраденої нафти. Також це судно підозрювалося у проведенні операцій з трансферу нафти, ліцензію на проведення яких надаються міністерством палива Нігерії [66, с. 5-6]. Відповідної ліцензії судно не мало. Нігерійська сторона посилається на те, що відповідно до ст. 208 Конвенції «прибережні держави приймають закони і правила для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища, що викликається або пов'язаного з діяльністю на морському дні, що підпадає під їх юрисдикцію, а також держави вживають інших заходів, які можуть бути необхідні для запобігання, скорочення і збереження під контролем такого забруднення», а

також відповідно до ст. 214 «держави мають право забезпечувати виконання своїх законів і правил, прийнятих відповідно до статті 208, оскільки операції з трансферу нафти дуже часто можуть закінчитися виливом нафти у морське середовище» [66, с. 20]. На даний момент розгляд справи досі триває, однак суд виніс тимчасові заходи, в яких він частково задовольнив вимоги Швейцарії стосовно звільнення судна та членів та екіпажу, але заперечив у тому, що Нігерія має припинити кримінальне провадження стосовно цього випадку, однак враховуючи схожість даної справи зі справою «M/V Virginia G», оскільки позиція Нігерії в даній справі була такою як і позиція Гвінеї-Бісау в справі «M/V Virginia G», з якою тоді Трибунал погодився, існує вірогідність, що Трибунал не визнає порушень ст. 56 та ст. 58.

Отже, на основі розгляду цих справ можна зробити висновок, що Трибунал з морського права сприяє захисту морського середовища від забруднення моря нафтою, як це було показано в справі «M/V Virginia G», де він визнав дії Гвінеї-Бісау, такими, що не порушують положення ст. 58 та ст. 58 Конвенції ООН з морського права, коли влада держави притягнула до відповідальності судно за здійснення трансферу палива у межах виключної економічної зони без наявності ліцензії на проведення подібних операцій, хоч і визнала дії берегової охорони стосовно затримання судна невідповідними.

Більшість же судових спорів пов'язаних із забрудненням нафти розглядаються саме національними судами держави, в межах якої було здійснено забруднення морського середовища. Усі великі катастрофи, що призвели до виливу нафти, такі як «Torrey Canyon» (1967), «Amoco Cadiz» (1978), «Ixtoc 1» (1979), «Atlantic Empress» (1979), «Castillo de Bellver» (1983), «MT-Haven» (1991), «Deepwater Horizon» (2010) розглядалися в національних судах. З однієї сторони, це очевидно, оскільки ці інциденти стаються на територіях, що знаходяться під їх юрисдикцією, але з іншої сторони наслідки цих інцидентів мають транскордонний характер і зачіпають інтереси багатьох інших держав. Тобто таким чином ці діяння можна характеризувати як міжнародні злочини, оскільки вони є такими діяннями, що становлять підвищену небезпеку всій міжнародній спільноті, а тому

такі, діяння, зокрема, можуть підпадати під перелік злочинів, що зазначений у Римському статуті. Однак як такі злочини стосовно забруднення навколишнього середовища та зокрема морського середовища нафтою в цьому міжнародному документі не зазначені. Вони можуть тільки підпадати під існуючі категорії воєнних злочинів.

У такому випадку виникає необхідність створення відповідних палат в рамках існуючих міжнародних судових установ, які розглядати спори та злочини стосовно забруднення морського середовища нафтою. Так зокрема в рамках Міжнародного кримінального суду необхідне створення палати з екологічних злочинів, яка б в тому числі займалася і питаннями злочинів забруднення моря нафтою. Необхідним є внесення поправок до статей Римського статуту: додавання до переліку категорій міжнародних злочинів (геноцид, злочини проти людяності, воєнні злочини, злочини агресії) окремої категорії екологічних злочинів або екоциду, до яких би були віднесені такі діяння як: масове знищення певних видів флори або фауни, транскордонне забруднення повітряного середовища отруйними або шкідливими речовинами, транскордонне забруднення морського або іншого водного середовища отруйними або шкідливими речовинами, в тому числі сирою нафтою та нафтопродуктами, транскордонне забруднення ґрунтів отруйними або шкідливими речовинами. З метою відокремлення від подібних злочинів, що були здійснені в рамках військових дій, потрібно зазначити, що міжнародні злочини категорії екоциду можуть бути здійснені тільки в рамках мирного часу.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Здійснивши дослідження міжнародно-правового регулювання запобігання забрудненню нафтою на морі на підставі викладеного у випускній кваліфікаційній роботі матеріалу, можна зробити такі висновки:

1. Було сформульовано поняття забруднення моря нафтою, оскільки воно в міжнародних договорах воно або упускається, або розкривається лише один з його проявів. Завдяки роботам науковців, що досліджували поняття, особливості та типи забруднення навколишнього середовища, було виведено чітко окреслене поняття забруднення моря нафтою, а саме його слід визначати як інгредієнтне хімічне забруднення, яке передбачає потрапляння в морське середовище сирової нафти (сукупність сполук парафінів, циклопарафінів, ароматичних парафінів, олефінів) або її продуктів (бензину, гасу, дизельного палива, мазуту та ін.), що спричиняє виникнення на поверхні води нафтової плівки, в процесі формування якої відбуваються процеси розтікання, випаровування, емульгування, розчинення, окислення та осадження, результатом чого є порушення обміну енергії між атмосферою та морським середовищем, що призводить до кисневого голодування морської флори та фауни і може бути викликане як в результаті природних і техногенних катастроф, так і в результаті промислово-побутової діяльності людини. Наведене визначення дозволяє найбільш повно та чітко встановити коло причин, що спричиняють забруднення моря нафтою, характер його дії та особливості, що відрізняють його від інших видів забруднення моря, а також наслідки такого забруднення. Наявність такого визначення є необхідним серед переліку термінів для природоохоронних конвенцій, що спрямовані на захист моря від цього виду забруднення, оскільки дозволяє чітко встановити та окреслити межі дії цих конвенцій.
2. Було досліджено історію розвитку комплексу міжнародно-правових норм, що спрямовані на запобігання забрудненню нафтою на морі і як наслідок

була сформована періодизація розвитку даної сфери, а також особливості основних міжнародних договорів цій сфері. Історія розвитку цього комплексу міжнародно-правових норм розділяється на наступні етапи, а саме: додоговірний етап, етап обмеженого регулювання, етап розширеного регулювання та етап вдосконалення існуючого міжнародно-правового механізму запобігання забрудненню моря нафтою. Критерієм розподілу послугувала градація зміни розміру діапазону аспектів запобігання забрудненню нафтою на морі, що були врегульованими. Відповідно додоговірний етап характеризується тим, що протягом цього періоду були здійснені перші спроби врегулювати дану проблему на міждержавному рівні, однак через відсутність підтримки більшості держав цей процес не зайшов далі самого обговорення і в результаті виявився невдалим. Другий період – етап обмеженого регулювання – характеризується тим, що протягом нього були врегульовані лише певні найбільш нагальні питання, пов'язані із запобіганням забрудненню моря нафтою. Наступний – етап розширеного регулювання характеризується тим, що протягом нього відбулася відмова від підходу обмеженого регулювання і перехід на розширене або комплексне регулювання: замість конвенцій, що регулювали лише досить обмежене коло питань, був створений комплекс конвенцій, що регулював кожний аспект питання запобігання забрудненню нафтою на морі. Останній етап – етап вдосконалення існуючого міжнародно-правового механізму запобігання забрудненню моря нафтою передбачає покращення створеної на попередньому етапі системи міжнародно-правових норм. Підставою для переходу з одного етапу на інший слугує різке збільшення серйозності та масштабності наслідків катастроф, що спричиняють забруднення моря нафтою, в результаті збільшення обсягу транспортованої нафти, наприклад. Дана періодизація не є кінцевою, так як комплекс міжнародних договорів із запобігання забрудненню нафтою на морі продовжує розвиватися та вдосконалюватися, але можна спрогнозувати, що розвиток цього комплексу так і буде відбуватися в рамках триваючого на

даний момент етапу вдосконалення існуючого міжнародно-правового механізму, так як його основа не потребує кардинального перегляду та зміни, а лише точкові доповнення та заповнення прогалин існуючої системи.

3. Було окреслено коло міжнародних організацій, що займаються питаннями запобігання забрудненню нафтою на морі та досліджено характер їх впливу в цій сфері. Ці міжнародні організації було розподілено на такі групи в залежності від їхньої ролі в запобіганні забруднення моря нафтою: міжнародні універсальні організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забруднення нафтою на морі; міжнародні фінансові організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забрудненню нафтою на морі; міжнародні регіональні організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забрудненню нафтою на морі; міжнародні регіональні природоохоронні організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забрудненню нафтою на морі; міжнародні неурядові природоохоронні організації, діяльність яких пов'язана із запобіганням забрудненню нафтою на морі. До першої групи відносяться ІМО, яка зробила значний внесок в розвиток міжнародного морського права, правової основи захисту морського середовища від забруднення, стандартів безпеки на судах, що займаються транспортуванням забруднюючих та отруйних речовин, консолідацію міждержавної взаємодії з метою як запобігання, так і подолання наслідків аварії та інших техногенних катастроф на морі; ЮНЕСКО, в рамках діяльності якої були встановлені спеціальні режими захисту для об'єктів Всесвітньої Спадщини, які розташовані в морському середовищі. До другої групи відносяться міжнародні фінансові установи як МВФ та МБРР, які можуть надавати фінансову підтримку країнам для подолання наслідків катастроф, а також фінансують екологічні проекти для морського середовища. До третьої групи входять регіональні міжнародні організації загального характеру, які, в тому числі, здійснюють консолідацію держав в рамках певного регіону з метою запобігання

забрудненню нафтою на морі. Третю групу становлять регіональні міжурядові природоохоронні організації, які створені для забезпечення виконання регіональних природоохоронних конвенцій. Останню групу становлять неурядові міжнародні природоохоронні організації, які займаються створенням публікацій та доповідей стосовно екологічної ситуації в морському середовищі, а також здійснюють вплив на уряди держав з метою привернення уваги до тих чи інших екологічних проблем. Кожна з цих груп виконує свою специфічну роль в напрямку запобігання забрудненню нафтою на морі. Перша група виконує основну нормотворчу роль в цій сфері, оскільки вона створює міжнародні нормативно-правові акти універсального характеру, які поширюється на всі регіони планети і стають основою як для національних правових систем запобігання моря нафтою, так і регіональних. Друга група виконує практичну роль: завдяки їхній фінансовій допомозі країни, що розвиваються, можуть набагато ефективніше реалізовувати взяті ними зобов'язання, що були передбачені міжнародними нормативно-правовими актами та були включені до їх національного законодавства. Третя група як і перша також виконує нормотворчу роль, однак вона не носить не універсальний характер, а регіональний та конкретизуючий характер, який враховує специфіку того регіону, стосовно якого приймає міжнародні нормативно-правові акти. Четверта група виконує контролюючу роль, тобто організації з цієї групи слідкують за дотриманням державами їхніх природоохоронних зобов'язань та звертають увагу на виявлені порушення та невідповідності до цих зобов'язань.

4. Було визначено характерні особливості та специфіку системи міжнародно-правової відповідальності, а також недоліки системи притягнення до неї. Її реалізація відбувається на двох рівнях: на міжнародному та національному. На міжнародному рівні до відповідальності притягуються держави за невиконання взятих на себе природоохоронних зобов'язань, що може проявлятися як в прямих діях (вчинення цих порушень суб'єктами, що є

підконтрольними державі), так і в бездіяльності (зокрема у випадку непритягнення до відповідальності фізичних та юридичних осіб на своїй території). На національному рівні до відповідальності притягуються фізичні та юридичні особи державою, в межах юрисдикції якої були скоєні відповідні екологічні злочини. Однак особливістю міжнародної відповідальності держав за порушення зобов'язань, передбачених ними, є те, що вони передбачають не безпосереднє притягнення до відповідальності, а спочатку примирювальні процедури, які спрямовані на досягнення згоди між потерпілою державою та державою-порушницею, а лише потім застосування судової процедури, в результаті якої державу-порушницю можна притягнути до відповідальності, якщо її вина буде доведена. Однак конвенції не містять необхідних механізмів примусу для забезпечення виконання державою-порушницею рішення судового органу по відповідній справі.

5. Було проаналізовано справи, що розглядалися міжнародними судовими органами, на предмет їхнього відношення до запобігання забрудненню нафтою на морі та їх вплив на розвиток цієї сфери. Серед існуючих міжнародних судових установ єдиною установою, яка розглядала спори, що стосувалися б забруднення моря нафтою є Міжнародний трибунал з морського права. Хоча не дивлячись на те, що питанням захисту морського середовища від забруднення присвячено значну частину норм та зобов'язань у Конвенції ООН з морського права, спорів, які б повністю виникали на основі природоохоронних статей Конвенції, не було передано до Трибуналу на розгляд. Серед 29 справ, що були розглянуті за період його існування більшість з них стосувалися звільнення суден, які були захоплені прибережними державами через ймовірні порушення суднами законодавств відповідних прибережних держав. Однак, серед справ, які розглянув Міжнародний трибунал з морського права, є ряд справ, які стосуються захисту морського середовища від забруднення в тому числі нафтою та нафтопродуктами. На основі розгляду цих справ можна зробити

висновок, що Трибунал з морського права сприяє захисту морського середовища від забруднення моря нафтою, оскільки при розгляді справ звертав увагу на природоохоронні норми, що передбачені Конвенцією ООН з морського права, на які посилалися сторони-відповідачі в справах та надавав пріоритет цим нормам. Однак важливим моментом є те, що Трибунал звертав увагу на ці норми тільки у тому випадку, якщо сторони на них посилалися в своїй аргументації. Але з іншої сторони цих справ недостатньо для того, щоб стверджувати, що міжнародні судові органи мають значний вплив на дотримання виконання природоохоронних зобов'язань в даній сфері.

З метою удосконалення існуючих міжнародних договорів в сфері запобігання забрудненню нафтою на морі пропонується внести наступні **зміни та доповнення** до деяких міжнародних документів та організаційної структури міжнародних організацій, а саме:

- створення відповідних палат в рамках існуючих міжнародних судових установ, які розглядати спори та злочини стосовно забруднення морського середовища нафтою. Так, зокрема, у рамках Міжнародного кримінального суду необхідне створення палати з екологічних злочинів, яка б у тому числі займалася і питаннями злочинів забруднення моря нафтою.
- створення палати з розгляду екологічних злочинів в рамках Міжнародного трибуналу з морського права. До його компетенції входило б розслідування інцидентів щодо забруднення моря нафтою, де відповідачами б виступали транснаціональні корпорації або держави.
- внесення поправок до статей Римського статуту: додавання до переліку категорій міжнародних злочинів (ст. 5) (геноцид, злочини проти людяності, воєнні злочини, злочини агресії) окремої категорії екологічних злочинів або екоциду, до яких би були віднесені такі діяння як: масове знищення певних видів флори або фауни, транскордонне забруднення повітряного середовища отруйними або шкідливими речовинами, транскордонне забруднення морського або іншого водного середовища

отруйними або шкідливими речовинам, в тому числі сировою нафтою та нафтопродуктами, транскордонне забруднення ґрунтів отруйними або шкідливими речовинами. З метою відокремлення від подібних злочинів, що були здійсненні в рамках військових дій, потрібно зазначити, що міжнародні злочини категорії екоциду можуть бути здійснені тільки в рамках мирного часу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. IV Конвенція про закони і звичаї війни на суходолі та додаток до неї: Положення про закони і звичаї війни на суходолі. Дата оновлення: 18.10.1907. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_222#Text (дата звернення: 25.06.2021).
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. Дата оновлення: 03.06.1999. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text (дата звернення: 15.05.2021).
3. Конвенція про відкрите море. Дата оновлення: 30.09.1962. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180#Text (дата звернення: 15.05.2021).
4. Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами. Дата оновлення: 29.12.1972. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_127#Text (дата звернення: 15.05.2021).
5. Конвенція про захист цивільного населення під час війни. Дата оновлення: 08.02.2006. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_154#Text (дата звернення: 25.06.2021).
6. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. Дата оновлення: 04.02.1994. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text (дата звернення: 15.05.2021).
7. Конвенція про охорону всесвітньої культурної і природної спадщини. Дата оновлення: 04.10.1988. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_089#Text (дата звернення: 17.05.2021).
8. Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва. Дата оновлення: 30.11.1990. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_366#Text (дата звернення: 16.05.2021).
9. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. Дата оновлення: 26.09.1997. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення: 15.05.2021).

10. Міжнародна Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою. Дата оновлення: 04.07.2002. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_806#Text (дата звернення: 16.05.2021).

11. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду заподіяну забрудненням бункерним паливом. Дата оновлення: 23.03.2001. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_047#Text (дата звернення: 18.05.2021).

12. Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою. Дата оновлення: 17.12.1993. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_049#Text (дата звернення: 18.05.2021).

13. Римський статут Міжнародного кримінального суду. Дата оновлення: 16.01.2002. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_588#Text (дата звернення: 25.06.2021).

14. Статут Організації Чорноморського економічного співробітництва. Дата оновлення: 25.06.2004. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_009#Text (дата звернення: 10.06.2021).

15. Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and response in the Arctic. Update date: 15.05.2013. URL: https://oaarchive.arctic-council.org/bitstream/handle/11374/529/EDOCS-2068-v1-ACMMSE08_KIRUNA_2013_agreement_on_oil_pollution_preparedness_and_response_signedAppendices_Original_130510.PDF?sequence=6&isAllowed=y (Last accessed: 10.06.2021).

16. Annex I- Regulations for the Prevention of Pollution by Oil. Update date: 01.03.2018. URL: <http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/intro/index.htm> (Last accessed: 25.05.2021).

17. International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, 1954. Update date: 12.04.1954. URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/oilpol1954.html> (Last accessed: 15.05.2021).

18. Анцелевич Г. О. Міжнародне морське право : підручник. К. : Слово, 2004. 400 с.
19. Баймуратов М. О. Міжнародне публічне право. навч. посібник : Харків : Одиссей, 2009. 704 с.
20. Білецький В. С. Історія та перспективи нафтогазовидобування : навч. посібник : Нац. техн. ун-т "Харків. політехн. ін-т [та ін.]. Київ : Халіков Р. Х., 2019. 302 с.
21. Боринець С. Я. Міжнародні валютно-фінансові відносини : навч. посібник : К : Знання, 2001. 305 с.
22. Джигирей В. С. Екологія та охорона навколишнього природного середовища : навч. посібник : К. : Знання, 2000. 203 с.
23. Задорожній О. В. Міжнародне право навколишнього середовища : підручник. К. : Проміні, 2010. 510 с.
24. Ільницька У. Особливості міжнародно-правової суб'єктності неурядових організацій. *Українська національна ідея: реалії та перспективи розвитку*. 2012. Вип. 24. С. 84-91.
25. Ковач В. О. Фізичні особливості розповсюдження нафтового забруднення при розливі у поверхневому водному об'єкті. *Моделювання та інформаційні технології*. 2018. Вип. 84. С. 40-54.
26. Короткий Т. Р. Міжнародно-правові стандарти захисту морського середовища від забруднення з наземних джерел. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2017. № 12. С. 138-144.
27. Леусенко І. В. Міжнародне співробітництво в галузі охорони морського середовища від забруднення із суден. *Вісник ОНУ імені І. І. Мечникова. Правознавство*. 2018. Том 23 № 1 (32). С. 181-189.
28. Лисовський В.І. Міжнародне право : навч. посібник : К. : Київський державний університет ім. Т.Г. Шевченко, 1995. 478 с.
29. Максимюк М. Р. Нафтове забруднення поверхневих вод та шляхи подолання його наслідків. *Наукові праці [Чорноморського державного*

університету імені Петра Могили комплексу "Києво-Могилянська академія"]. 2014. Том 233, Вип. 221. С. 37-40.

30. Машков О. А. Технологія захисту морського середовища з використанням спеціалізованого судна в умовах розливу нафти та нафтопродуктів. *Науково-практичний журнал «Екологічні науки»*. 2016. Вип. 4, № 11. С. 46-59.

31. Міжнародне право : навч. посібник : Київ : Юрінком Інтер, 2006. 335 с.

32. Патика Н. І. Міжнародні валютно-кредитні відносини : навч. посібник : К : Знання, 2012. 566 с. URL: https://pidru4niki.com/1852090247683/finans/mizhnarodni_finansovi_organizatsiyi

33. Переверзева О. С. Брюсельська конвенція про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969 р. *Енциклопедія міжнародного права*. Том 1. 2014. С. 315-318.

34. Переверзева О. С. Відповідальність за наслідки аварії в міжнародному приватному морському праві. *Альманах права*. 2018. Вип. 9. С. 443-447.

35. Петрик О. Фінансові програми Міжнародного валютного фонду для надання фінансової допомоги країнам. *Вісник Національного банку України*. 2014. № 6. С. 11-18.

36. Програма ООН з навколишнього середовища (ЮНЕП) URL: <https://mepr.gov.ua/content/programa-oon-z-navkolishnogo-seredovishcha-yunep.html> (дата звернення: 11.06.2021).

37. Проект статей про відповідальність держав за міжнародно-протиправні діяння 2001 року. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/intorg_responsibility.pdf (дата звернення 26.06.2021).

38. Пронюк Н. В. Сучасне міжнародне право : навч. посібник : К. : КНТ, 2010. 344 с. URL: <https://westudents.com.ua/glavy/69239-1-ponyattya-pdstavi-subkti-mjnarodno-pravovo-vdpovdlnost.html>

39. Процько Я. І. Вплив нафти та нафтопродуктів на ґрунтовий покрив. *Вісник Полтавської державної аграрної академії*. 2010. №2. С. 189-191.
40. Сапсай А. П. Міжнародно-правові акти із запобігання забруднення морів: приклад регіональних конвенцій. *Журнал «Актуальні проблеми міжнародних відносин»*. 2012. Випуск 109 (Частина 2). С. 149-155.
41. Соловійова Ж. Ф. Забруднення Світового океану нафтопродуктами. *Наукові праці [Чорноморського державного університету імені Петра Могили комплексу "Києво-Могилянська академія"]*. 2011. Том 150, Вип. 138. С. 76-81.
42. Стислий виклад рішень, консультативних висновків і постанов Міжнародного Суду 1997-2002 роки. URL: https://legal.un.org/icjsummaries/documents/russian/st_leg_serf1_add2.pdf (дата звернення: 25.02.2021).
43. Теорія держави та права : навч. посібник : К. : НАВС, Освіта України, 2017. 320 с.
44. Шемякін О. М. Морське право : навч. посібник. Х. : Одісей, 2004. 384 с.
45. Ярова А. О. Міжнародно-правовий захист щодо механізму запобігання забрудненню морського середовища. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія : Право*. 2016. Вип. 39(2). С. 150-155.
46. About ASEAN Cooperation on Environment. URL: <https://environment.asean.org/about-asean-cooperation-on-environment/> (Last accessed: 11.06.2021).
47. About the arctic council. URL: <https://arctic-council.org/en/about/> (Last accessed: 11.06.2021).
48. ASEAN Regional Cooperative Mechanism for Joint Oil Spill Preparedness and Response. URL: <https://www.gisea.org/regional-information/regional-agreement> (Last accessed: 11.06.2021).
49. COUNTER-MEMORIAL OF GUINEA-BISSAU. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/pleadings/C19_Counter_Memorial_GB.pdf (Last accessed: 05.07.2021).

50. COUNTER-MEMORIAL SUBMITTED BY GUINEA. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/counter_memorial_guinea_eng.pdf (Last accessed: 05.07.2021).

51. Funds Overview. URL: <https://iopcfunds.org/about-us/> (Last accessed: 11.06.2021).

52. Griffin A. (1994) “MARPOL 73/78 and vessel pollution: a glass half full or half empty?”. Indiana Journal of Global Legal Studies: Vol. 1 : Iss. 2 , Article 10 – P. 489-513.

53. Marine World Heritage. URL: https://en.unesco.org/sites/default/files/whc_marine_brochure.pdf (Last accessed: 10.06.2021).

54. MEMORIAL OF PANAMA. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/pleadings/C19_Memorial_Panama.pdf (Last accessed: 05.07.2021).

55. MEMORIAL SUBMITTED BY SAINT VINCENT AND THE GRENADINES. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/merits/memorial_svg.pdf (Last accessed: 05.07.2021).

56. Mission & Values. URL: <https://www.greenpeace.org/eastasia/mission-values/> (Last accessed: 11.06.2021).

57. Non-Governmental Organizations (NGOs). URL: <https://guides.lib.berkeley.edu/c.php?g=496970&p=3427176> (Last accessed: 11.06.2021).

58. Oil Spill Organizations and Resource Providers. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Oil%20Spill%20Organizations%20and%20Resource%20Providers.aspx> (Last accessed: 10.06.2021).

59. Press Release: THE SWISS CONFEDERATION AND THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA TRANSFER THEIR DISPUTE CONCERNING THE M/T “SAN PADRE PIO” TO THE TRIBUNAL. URL:

https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/press_releases_english/PR_298_en.pdf
(Last accessed: 05.07.2021).

60. Projects & Operations. URL: <https://projects.worldbank.org/en/projects-operations/projects-home> (Last accessed: 11.06.2021).

61. Regional Seas Programme. URL: <https://www.unep.org/explore-topics/oceans-seas/what-we-do/regional-seas-programme> (Last accessed: 11.06.2021).

62. REJOINDER OF GUINEA-BISSAU. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/pleadings/C19_Rejoinder_GB.pdf (Last accessed: 05.07.2021).

63. Report of the meeting of the BSEC working group on environmental protection. Update date: 17.06.2005. URL: <http://www.bsec-organization.org/UploadedDocuments/AreasOfCooperation/EnvironmentalProtection/Reports/Report%20of%20the%20WG%20on%20ENVIRONMENT%20Ist.pdf> (Last accessed: 12.06.2021).

64. Report of the meeting of the BSEC working group on environmental protection. Update date: 11.09.2007. URL: <http://www.bsec-organization.org/UploadedDocuments/AreasOfCooperation/EnvironmentalProtection/Reports/REPORT%20Ist%20WG.pdf> (Last accessed: 12.06.2021).

65. REQUEST FOR THE PRESCRIPTION OF PROVISIONAL MEASURES OF THE SWISS CONFEDERATION, UNDER ARTICLE 290, PARAGRAPH 5, OF THE UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/27/C.27_Request_of_Switzerland_for_provisional_measures_PART_I.pdf (Last accessed: 05.07.2021).

66. STATEMENT IN RESPONSE OF THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA TO THE REQUEST FOR THE PRESCRIPTION OF PROVISIONAL MEASURES OF THE SWISS CONFEDERATION. URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/27/C27_Statement_in_Response_of_Nigeria_Vol_1.pdf (Last accessed: 05.07.2021).

67. Table of MARPOL amendments URL: <https://www.amsa.gov.au/marine-environment/marine-pollution/table-marpol-amendments> (Last accessed: 15.05.2021).

68. The 10 biggest oil spills in history. URL: <https://www.idealresponse.co.uk/blog/the-10-biggest-oil-spills-in-history/> (Last accessed: 16.05.2021).
69. The Criteria for Selection. URL: <https://whc.unesco.org/en/criteria/> (Last accessed: 10.06.2021).
70. The Greenpeace Fleet. URL: <https://www.greenpeace.org/international/explore/ships/> (Last accessed: 11.06.2021).
71. The International Tribunal for the Law of the Sea (ITLOS). List of Cases. URL: <https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/> (Last accessed: 03.07.2021).
72. The M/T 'San Pedro Pio' Case (Switzerland v Nigeria). Summary. URL: <https://cmlcmidatabase.org/mt-san-pedro-pio-case-switzerland-v-nigeria> (Last accessed: 05.07.2021).
73. THE M/V "SAIGA" (No.2) CASE (SAINT VINCENT AND THE GRENADINES V. GUINEA). URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no_2/published/C2-J-1_Jul_99.pdf (Last accessed: 05.07.2021).
74. THE M/V "VIRGINIA G" CASE (PANAMA/GUINEA-BISSAU). URL: https://www.itlos.org/fileadmin/itlos/documents/cases/case_no.19/judgment_published/C19_judgment_140414.pdf (Last accessed: 05.07.2021).
75. Torrey Canyon and the changes in international maritime regulations. URL: <https://www.mtinetnetwork.com/torrey-canyon-changes-international-maritime-regulations/> (Last accessed: 07.05.2021).
76. What We're Doing. URL: <https://www.greenpeace.org/usa/what-we-do/> (Last accessed: 11.06.2021).