

МЕЖДУНАРОДНЫЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВЫЕ АКТЫ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ МОРСКОЙ СРЕДЫ В МЕЖДУНАРОДНОМ ПРАВЕ

Дмитренко Александр Сергеевич

студент, Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации, РФ, г. Москва

Ерёменко Александр Сергеевич

научный руководитель,

В составе территории того государства, которое имеет морское побережье, включаются внутренние морские воды. В соответствии с международными соглашениями к ним относятся воды, которые находятся между берегом государства и прямыми исходными линиями, принятыми для отсчета ширины территориального моря. Надо сказать, что правовой режим морских портов нельзя рассматривать в отрыве от того общего правопорядка в Мировом океане, который действует сейчас. За последние годы проблемы загрязнения океана и вообще морских вод находятся в центре внимания экологов, ученых.

Ключевые слова: морские воды, экология, проблемы защиты окружающей среды, международное право, нормативный акт, загрязнение.

Можно отметить, что в научных юридических источниках рассматриваются темы «экологизации» международных отношений. Так, наиболее важным фактором выступает относительно международно – правовой защиты морской среды именно четкая регламентация полномочий государства флага судна, государства порта для того, чтобы осуществлять и обеспечивать результативное применение международно – правовых норм.

Ряд международных норм почти всех прибрежных государств включают в себя положения, согласно которых, запрещено либо ограничено осуществлять сброс с судов нефтепродуктов и вредных веществ, что определено рядом условий.

Рассмотрим международные нормы, которые регулируют предотвращение загрязнения с судов морской среды. Важным документом является Конвенция ООН по морскому праву. Конвенции присущ рамочный характер. По сути, это методическое пособие, в котором представлено национальное законодательство, ряд международных договоров, иных соглашений [1].

В документе указано то, что все государства несут на себе обязанность по защите морской среды и ее сохранению. Так, государства имеют суверенное право на разработку собственных природных ресурсов. Что учитывается политикой государства в области окружающей среды. Конвенция освещает также вопросы международных норм и национального законодательства, что относится к предотвращению и контролю над загрязнением морской воды.

Также в Конвенции отведено важное место тому обстоятельству. Что все государства обязаны принимать соответствующие законы и нормативные и правовые акты для того, чтобы контролировать загрязнение морской среды, что связано с захоронением. Согласно нормам Конвенции, все государства должны сотрудничать вместе Международной морской организацией или же с общей дипломатической конференцией. Следовательно, они должны устанавливать международные стандарты и нормы с целью того, чтобы можно было предотвращать загрязнение морской среды.

Кроме того, каждое государство должно стремиться к тому, чтобы по мере того, как становится необходимо, соответствующие системы, которые помогут минимизировать аварии, а в итоге и загрязнение морской среды, куда включено и побережье. Все принятые стандарты и нормы по данному вопросу должны пересматриваться со временем.

В том случае, если государство установило требования, которые отличаются особым характером с целью охраны окружающей среды, например, это может быть условие захода иностранного судна в их порт, тогда нужно, чтобы государство на должном уровне опубликовала эти требования, а затем сообщило в ИМО.

В ч. 1 ст. 218 Конвенции указано, что в том случае, если какое - либо судно по доброй воле находится в порту или же у одного из прибрежных терминалов какого-либо государства, тогда это государство вправе прибегнуть к расследованию, если оно оправдано [1].

Также может быть возбуждено разбирательство относительно случаев сброса с данного судна, поскольку это является жестким нарушением международных норм и стандартов, которые установлены ИМО или общей дипломатической конференцией.

Так, можно сказать, что здесь, исходя из смысла норм данной статьи, разбирательство не будет возбуждено относительно такого нарушения, которое связано со сбросом в территориальном море, внутренних водах либо же в исключительной экономической зоне иного государства в том случае, если такой просьбы со стороны государства не было.

Далее рассмотрим международный акт по охране морской среды -Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 и протокол 1978 г. [4].

Надо сказать, что такого рода загрязнения могут быть различного характера. Сейчас в промышленности применяются многие краски, которые необходимы, чтобы предотвратить обрастание подводной части корпуса судна. В таких красках много ядовитых веществ. Такие вещества влияют на рост и развитие моллюсков и водорослей, которые могут прилипнуть к корпусу.

В тех случаях, когда в порту находится много судов, то эти вещества достигают очень значительного уровня концентрации, и так они влияют негативно на морскую фауну и флору. В случае аварии в море также нередко выливается топливо для судовых энергетических установок и многое другое.

В МАРПОЛ - 73 сказано, что под вредным веществом понимается вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить вред живым ресурсам, морской флоре и фауне, нарушить природную привлекательность моря в качестве места отдыха или помешать другим видам правомерного использования [4].

Запрещено осуществлять любой сброс в море нефти или нефтесодержащей смеси с судов. Но нельзя отрицать того, что сегодня наука и техника не стоит на месте, так, происходит постоянно появление все новых патентованных веществ. И это нельзя оставлять без внимания учеными и экспертами по морскому праву.

Сброс вредных веществ это любой выброс с судна. И не имеют значения причины, которые повлекли его за собой. Сюда также относятся любого рода утечки, протечки, опорожнение и т. д. также категорически запрещено захоранивать отходы и иные материалы во внутренних водах.

С целью выявления таких нарушений любое судно в любом порту или с удаленного берега терминала может подвергаться контролю и проверке со стороны должностных лиц, либо это может быть уполномоченное государство порта.

На любом владельце/собственнике судна лежит ответственность за любой вред и ущерб, если он явился результатом слива нефти из данного судна или утечки. Тем не менее, согласно законодательства, есть и исключения.

Например, собственник может доказать, что такой ущерб это результат, допустим, войны, стихийных бедствий, то есть, если имели место обстоятельства непреодолимой силы и другое.

Также в данном случае есть такой нюанс. Владелец судна может освобождаться от ответственности как частично, так и полностью. Но ему для этого надо собрать все доказательства того, что ущерб или вред произошли по вине третьего лица в полной мере или частично, то есть, это результат повеления потерпевшего, поскольку в его действии/бездействии усматривается намерение причинения вреда, либо это вред, причиненный по причине его небрежности.

Сегодня не менее актуально то, что должны быть такие соглашения, в которых говорится и относительно ответственности за вред, причиненный морской среде источником повышенной опасности, но пока еще нормативные и правовые акты на международном уровне таких нюансов не включают.

Сегодня большая угроза исходит со стороны ядерной деятельности человека. Так, ряд международных актов регулируют вопросы ответственности относительно вреда, который был причинен именно ею, например, это Венская конвенция 1963 года, Конвенция 1071 о гражданской ответственности в области морских перевозок ядерных материалов, Брюссельская конвенция 1962 г. об ответственности операторов ядерных судов.

По данному вопросу важно указать, что относительно охраны морской среды значительное место занимают и норм таких конвенций, как Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением 1989 г., Конвенции об ответственности и компенсации за ущерб, в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ 1996 г.

Арктика представляет собой регион экосистемного баланса Земли. Данный регион имеет биоресурсы и энергоресурсы человечества.

В части охраны окружающей среды, в том числе морской, можно сказать, что создание нормативно – правовой системы характеризуется небольшим опытом международного сотрудничества на региональном уровне.

Европейские региональные договоры по охране морей дают возможность ученым исследовать нормотворческий опыт, которым они располагают, включая практику международного сотрудничества в этом вопросе. С этой позиции ученые полагают, что сам регион Баренцева моря может рассматриваться как модель региональной защиты и охраны морской среды для северных морей.

Этот регион является примером, который служит для того, чтобы изучать всевозможные подходы и методы, необходимые для реализации сотрудничества на международном уровне по защите и охране морской среды, но не только потому, что он является территориально близким к Российской Арктике. Более того, этот регион в транспортной системе является очень перспективным в качестве транспортного узла.

Арктическая зона России расположена между Европейским Севером и Северной Америкой. Предполагается, что эта зона станет регионом сбалансированного выбора арктической политики России. Следовательно, новые исследования в данной области.

Среди характерных особенностей вычленения ключевых элементов международного сотрудничества сегодня с целью защиты морской среды можно отметить то, что участники этого процесса разнообразны.

В данном сотрудничестве достаточно результативно реализуются положения и нормы нормативно – правовой базы многосторонних и двусторонних взаимоотношений, проекты и программы, которые либо уже имеют место, либо пока находятся на стадии реализации, отчетов и докладов.

Рассматриваемая нами проблема загрязнения, охраны и защиты морской среды является

комплексной, так как это касается различных источников загрязнений, а их очень много, и вредных последствий, и тех мер, которые нужно разрабатывать и принимать для того, чтобы предотвращать и ликвидировать опасные последствия.

В Конвенции по морскому праву 1982 г. указано, что все государства обязаны защищать и сохранять морскую среду. За нарушение ее защиты виновные несут ответственность [5].

В Конвенции также указывается то, что государства должны принимать во внимание согласованные в международном порядке нормы и стандарт.

Однако имеют случаи аварий судов. И на такие случаи указанные правила не распространяются. Это объясняется тем, что в таких случаях требуются особые формы вмешательства. Они нашли свое отражение в Международной конвенции, что касается вмешательства в открытом море, если произошла авария, последствием которой стало загрязнение нефтью. Также данное обстоятельство отражено в Протоколе о вмешательстве в открытом море. Это относится к случаям загрязнения не нефтью, а другими веществами.

Если рассматривать Конвенцию, то в соответствии с ней, стороны вправе в открытом море прибегать к мерам, которые являются наиболее приемлемыми и необходимыми для того, чтобы предотвратить, свести к минимуму и устранить серьезную опасность, угрозу для побережья, что вероятно в случае аварии.

Также прибрежное государство вправе прибегнуть к принудительным мерам с целью ликвидации аварии. Если есть определенная угроза загрязнения побережья, то тогда прибрежное государство имеет право потопить судно.

И здесь важно учитывать то, что причиненный ущерб выражается в денежном эквиваленте и должен быть возмещен. Поэтому этот вопрос обусловлен тем, что учитывается международно - правовое регулирование возмещение ущерба как одного из видов ответственности.

Также меры с целью предотвращения должны быть приняты и тогда, когда в наличии есть доказательства относительно того, что нарушения могут носить потенциально опасный характер для серьезного загрязнения, если вовремя не принять необходимые меры.

Лицо, создающее загрязнение, должно нести все расходы на предпринимаемые меры по предотвращению нанесения вреда окружающей среды. Государство и жители такого рода расходы не несут.

Под действие резолюции МЕРС.220(63) попадают все суда валовой вместимостью 100 и более рег. т, каждое судно, сертифицированное для перевозки 15 и более человек, а также каждая стационарная или плавучая морская платформ. Иными словами, указанные виды судов должны в обязательном порядке иметь в наличии судовой план управления ликвидацией мусора. В данном плане должны быть прописаны все соответствующие процедуры, которые используются для того, чтобы минимизировать сбор мусора, его обработку, удаление. Это касается и использования оборудования на борту.

Данное Приложение было пересмотрено. Так, согласно ему, запрещен сброс любого мусора в морские воды, которые касаются остатков груза, пищевых отходов, туш животных, чистящих средств.

Но есть и частные случаи, которые являются исключениями. Например, это касается безопасности судна и находящихся на борту лиц и потерь в результате аварий, содержатся в пункте 7 приложения V.

Нельзя отрицать того, что уголовная ответственность за загрязнение морской среды вызвана тем, что есть большая необходимость соблюдать и выполнять все существующие международные обязательства.

А в Лондонской Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов указано, что государства способствуют эффективной борьбе со всеми

источниками загрязнения морской среды и обязуются, в особенности, принимать все возможные меры для предотвращения загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, которые могут представить опасность для здоровья людей, повредить живым ресурсам и жизни в море, нанести ущерб зонам отдыха или препятствовать другим законным видам использования моря [4].

Не будет преувеличением, если сказать, что международно-правовые принципы и нормы, регулирующие отношения между государствами по защите и сохранению морской среды, в общей сложности это значимая подотрасль сегодняшнего международного морского права.

Безусловно, надо отметить, что юридическая ответственность должна оставаться одним из главных методов защиты морской среды, но относительно того, насколько такая ответственность реализуется на практике за экологические преступления, включая уголовную ответственность, пока еще остается под вопросом, поскольку большинство экспертов считают, что ее действенность крайне низкая.

Те случаи, когда имеет место компенсации и возмещения экологического вреда, единичны, а те меры дисциплинарной и административной ответственности за нарушение правил охраны и использования морской среды очень редко имеют применение на практике.

Рассматриваемая нами проблема загрязнения, охраны и защиты морской среды является комплексной, так как это касается различных источников загрязнений, а их очень много, и вредных последствий, и тех мер, которые нужно разрабатывать и принимать для того, чтобы предотвращать и ликвидировать опасные последствия.

Международные правовые и нормативные акты включают в себя по большей части только общие принципы и положения, но их следует исследовать и рассматривать в рамках внутреннего законодательства. Также пока еще в них не включено такое понятие как «источник повышенной опасности». Такая дефиниция обязательно должна найти свое отражение в морском праве на международном уровне.

Список литературы:

1. "Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву" (UNCLOS) (заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982) (с изм. от 23.07.1994)// "Собрание законодательства РФ", 01.12.1997, N 48, ст. 5493
2. "Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря, 1992 г. (Хельсинкская конвенция)" [рус., англ.] (Вместе с "Вредными веществами", "Критериями использования наилучшей экологической практики и наилучшей доступной технологии", "Критериями и мерами, касающимися предотвращения загрязнения из наземных источников", <Предотвращениями загрязнения с судов, в результате деятельности на шельфе>, "Исключениями из общего запрета захоронения отходов и других материалов в районе Балтийского моря", "Реагированием на случаи загрязнения", "Списком поправок") (Заключена в г. Хельсинки 09.04.1992) (с изм. и доп., вступившими в силу 15.11.2008)
3. "Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов" (London Convention (LC)) (Вместе с "Техническим меморандумом о соглашении на конференции"). (Заключена в г. Вашингтоне, Лондоне, Мехико, Москве 29.12.1972)// Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXII.- М., 1978. С. 540 - 549.//Примечание. Документ заменяется Протоколом от 07.11.1996, в котором Россия не участвует. "Протокол 1996 года к Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 года" (LC Protocol) (Вместе с "Оценкой...", "Арбитражной процедурой") (Подписан г. Лондоне 07.11.1996)// Документ опубликован не был
4. "Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, 1954 (Вместе с Резолюциями Международной конференции по предотвращению загрязнения моря нефтью,

1954). (Заклучена в г. Лондоне 12.05.1954) (с изм. от 08.11.1968)// Документ заменяется после вступления в силу Конвенции от 02.11.1973 в отношениях между Сторонами этой Конвенции.// "Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г." (МАРПОЛ/MARPOL) (Вместе с <Протоколом I о положениях, касающихся сообщений об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ>, <Протоколом II об арбитраже>, <Правилами предотвращения загрязнения нефтью, сточными водами, мусором, перевозимыми морем в упаковке, грузовых контейнерах, съемных танках или в автодорожных и железнодорожных цистернах, контроля>, <Перечнями нефтепродуктов, ядовитых и прочих жидких веществ, перевозимых наливом>, <Руководством по распределению по категориям>, <Формами Международных свидетельств, Журнала>). (Заклучена в г. Лондоне 02.11.1973) (с изм. от 26.09.1997)//Официальный интернет-портал правовой информации. Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.pravo.gov.ru>, 28.11.2017.

5. "Соглашение об осуществлении Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года" (заклучено в г. Нью-Йорке 23.07.1994)// "Собрание законодательства РФ", 22.12.1997, N 51, ст. 5720