**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ім. В. М. КОРЕЦЬКОГО**

**ЯРОВА Анастасія Олександрівна**

УДК 341.255.5;(347.796)

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В РЕЗУЛЬТАТІ АВАРІЙНОГО ВИПАДКУ**

12.00.11 – міжнародне право

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата юридичних наук

Київ – 2017

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у відділі міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України

**Науковий керівник** кандидат юридичних наук,

**ПЕРЕВЕРЗЄВА Ольга Сергіївна,**

Інститут держави і права ім. В. М. Корецького

НАН України,

старший науковий співробітник

відділу міжнародного права та

порівняльного правознавства

**Офіційні опоненти:** доктор юридичних наук, професор,

**ТИМЧЕНКО Леонід Дмитрович,**

головний науковий співробітник

відділу дослідження оподаткування

НДІ фіскальної політики

Національного університету

державної податкової служби України;

**кандидат юридичних наук, доцент,**

**ІВАНОВА Алла Володимирівна,**

**доцент** кафедри морського права

Національного університету

«Одеська морська академія»

**Захист відбудеться 15 грудня 2017 року о 14 год. 30 хв. на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.236.03по захисту дисертацій на здобуття наукового ступеню доктора юридичних наук в Інституті держави і права ім. В. М. Корецького НАН України за адресою: 01601, м. Київ, вул. Трьохсвятительська, 4.**

**З дисертацією можна ознайомитися у бібліотеці Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України за адресою: 01601, м. Київ, вул. Трьохсвятительська, 4.**

**Автореферат розісланий 14 листопада 2017 року.**

**Вчений секретар**

**спеціалізованої вченої ради,**

**кандидат юридичних наук Т. І. Тарахонич**

**ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ**

**Актуальність теми**. Морськими суднами кожен рік здійснюється 90% усіх зовнішньоторговельних перевезень у світі, десятки мільйонів людей стають морськими пасажирами, морські судна займаються промислом, науковими дослідженнями, видобутком корисних копалин та іншими видами діяльності на морі, які отримали особливий розвиток в останні десятиріччя під впливом досягнень науково-технічного прогресу. Інтенсифікація міжнародного морського судноплавства і збільшення кількості аварійних випадків значно розширює проблему забруднення Світового океану. В практиці існує багато випадків аварійних нафтових та радіоактивних забруднень, пожеж і вибухів на суднах, в морських гаванях, в акваторіях портів, що призводять до збитків в процесі використання морського середовища: суден, вантажів, берегових об’єктів, морської флори, фауни та ін. Внаслідок цього все більше загострюється проблема ефективності контролю в портах прибережної держави іноземних суден, які часто не відповідають міжнародним стандартам безпеки мореплавства. Найважливішим аспектом співробітництва держав в сфері забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку є чітка регламентація статусу держави прапора судна, прибережної держави і держави порту, що має забезпечити ефективність їх дій в надзвичайних ситуаціях.

Міжнародно-правова відповідальність держав за забруднення включає в себе дві різних за своєю природою складові - відповідальність держав за правопорушення щодо забруднення морського середовища та їх відповідальність за збиток, спричинений в результаті аварійного випадку. Ці складові міжнародно-правової відповідальності держав за забруднення морського середовища визначені в багатьох міжнародно-правових актах, зокрема в Конвенції ООН з морського права 1982 р., Конвенції із запобігання забрудненню моря нафтою 1954 р., Міжнародної Конвенції із запобігання забрудненню моря з суден 1973/1978 р. р. тощо. В той же час, окремі аспекти такої відповідальності, її форми і види, а також порядок компенсації збитків потребує більш детального врегулювання та включення в такі основні міжнародні акти, які регулюють відносини в даній сфері, як Правила морського перевезення небезпечних вантажів 1990 р., Міжнародну конвенцію про компенсацію збитків у зв’язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р., Базельську конвенцію про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних вантажів та їх ліквідацією 1989 р. та інші акти.

Сьогодні ця проблематика загострюється через відсутність систематизованого міжнародного договору чи договорів, які пов’язані з реалізацією такої відповідальності, а конвенції, які діють у сфері відповідальності за забруднення морського середовища, часто не узгоджені між собою, містять чимало прогалин і суперечностей, оперують неоднозначними термінами та потребують суттєвого удосконалення з урахуванням розвитку міжнародних відносин в цій сфері. Міжнародно-правової регламентації потребують підстави відповідальності держав за забруднення морського середовища.

Отже, міжнародна відповідальність за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку є багатоаспектною міжнародно-правовою проблемою, розв’язання якої потребує застосування комплексного підходу та зумовлює проведення ґрунтовних наукових досліджень.

Теоретичне розроблення проблеми міжнародно-правових аспектів відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку пов’язане з міжнародною відповідальністю загалом, і зокрема з міжнародною відповідальністю за екологічні правопорушення і в цьому контексті має потужну базу наукових досліджень зарубіжних учених. Такі західні дослідники як Р. Аго, Д. Алланд, Г. Аранжіо-Руіз, Е. Вайлер, Х. Ксу, Дж. Кроуфорд, О. Пегна, А. Пеллет, Б. Сімма досліджували це питання. Серед існуючих праць можна виділити праці українських дослідників Ю. Ю. Блажевича, Д. В. Боветт, О. Д. Богдан, В. А. Василенко, В. Н. Денисова, А. І. Дмитрієва, Ю. В. Манійчука, С. Б. Раскалейта російських дослідників Л. Н. Галенської, Ю. М. Колосова, Д. Б. Левіна, О. Е. Лейста, І. І. Лукашука, Ю. А. Решетова, Н. А. Ушакова.

Окремі аспекти міжнародно-правової відповідальності за забруднення морського середовища досліджувалися зарубіжними науковцями Ф. Антуаном, У. Баском, П. Бірні, Д. Брюбекером, Я. Вонгом, Р. Веллесом, Л. Гіждіваном, Н. Кляйном, П. Крістенсен, Р. Лагоні, Д. Ні, Н. Ройт-Арьязою, Дж. М. Фландерсом, М. Хаяши, С. Черрінгом тощо.

У вітчизняній науці міжнародного морського права відсутні системні дослідження цієї важливої проблеми. Однак, українськими науковцями, а саме Г. О. Анцелевичем, О. М. Васильєвою, О. Ф. Висоцьким, В. П. Воробйовим, А. В. Івановою, А. Г. Карпенко, Т. Р. Коротким, І. І. Лукашуком, О. М. Сидоренко, О. С. Переверзєвою, Л. Д. Тимченко, Ю. С. Шемшученко були досліджені питання правової природи аварійного випадку на морі, впливу на морське середовище небезпечних речовин, контролю та захисту морського середовища від забруднення тощо. Російські вчені К. Г. Бекяшев, М. М. Бринчук, С. Є. Виноградов, В. І. Єгоркін, В. П. Кириленко, Р. В. Кісільов, Є. Г. Лаверичев, Л. В. Сперанська також здійснювали дослідження в цій сфері.

Відсутність комплексних досліджень міжнародно-правових аспектів відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку зумовила потребу у вирішенні низки актуальних питань міжнародного права в розв’язанні багатьох теоретико-методологічних проблем в цій сфері. Проведене дослідження охоплює поняттєві, інституційні, процедурні, змістовні аспекти реформування та вдосконалення норм міжнародних конвенцій та договорів в міжнародному морському праві.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційне дослідження є складовою науково-дослідницької роботи відділу міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України «Еволюція права міжнародно-правової відповідальності (тенденції розвитку)» (номер державної реєстрації 0112U007723), що здійснюється в рамках вивчення проблеми «Україна у системі сучасного Міжнародного правопорядку: теорія і практика».

**Мета і завдання дослідження** полягає в здійсненні комплексного науково-правового аналізу правовідносин, які виникають в результаті аварійного випадку, особливостей таких правовідносин відповідно до джерел забруднення морського середовища, реалізації міжнародно-правової відповідальності і дослідженні міждержавних спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку.

Дана мета обумовила постановку та вирішення таких наукових **завдань**:

* визначити правову природу та розглянути класифікацію аварійних випадків, пов’язаних із забрудненням морського середовища;
* охарактеризувати джерела забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку;
* проаналізувати регламентацію аварійного випадку в міжнародному морському праві;
* охарактеризувати міжнародно-правові аспекти відповідальності щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку та зобов'язання держав із забезпечення адекватної компенсації за збитки, спричинені аварійним випадком;
* визначити особливості застосування міжнародної відповідальності щодо забруднення морського середовища, яке носить характер підвищеної небезпеки;
* обґрунтувати механізм контролю держави за дотриманням міжнародно-правових зобов'язань у сфері запобігання і ліквідації забруднення морського середовища;
* розробити пропозиції щодо підвищення ефективності міжнародної відповідальності і вдосконалення міжнародного морського права на рівні прийняття окремого міжнародно-правового акту;
* визначити особливості мирного врегулювання міждержавних спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку;
* узагальнити практику застосування принципів міжнародного морського права та міжнародного приватного морського права щодо врегулювання спорів в результаті аварійного випадку, пов’язаного із забрудненням морського середовища.

*Об'єктом дослідження* є міжнародно-правові відносини, які пов’язані з реалізацією міжнародно-правової відповідальності держав, діяльність яких призвела до забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку.

*Предметом дослідження* є комплекс міжнародно-правових норм і принципів, які визначають природу, зміст та порядок реалізації міжнародно-правової відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку та особливості врегулювання спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку.

**Методи дослідження**. У процесі підготовки дисертаційного дослідження, відповідно до специфіки теми, мети та завдань застосовувалася комплекс філософсько-світоглядних, загальнонаукових та спеціально-наукових методів, з метою єдності правового аналізу міжнародно-правових аспектів відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку. Міжнародно-правові аспекти відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку досліджено з урахуванням останніх досягнень міжнародної та вітчизняної теоретико-правової думки на основі загальних принципів, зокрема, обґрунтованості, об’єктивності, наступності та узагальнення теоретико-правової спадщини. Застосовувалися такі методи як історичний, порівняльний та аналітичний, методи класифікації, метод аналізу і синтезу, дедукції, діалектичний метод пізнання, формально-юридичний, системно-структурний, а також звернення до категорії загального та особливого, суті та явища, абстрактного та конкретного.

Історичний метод використовувався для визначення правової природи аварії (підрозділ 1.1, 1.2) та особливостей врегулювання спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку (підрозділ 3.1, 3.2). За допомогою порівняльного методу здійснено аналіз процедури розгляду спорів в Міжнародному Трибуналі з морського права ООН в порівнянні з іншими механізмами вирішення спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку (підрозділ 3.1, 3.2). Проаналізовано практику щодо зобов'язання держав із забезпечення адекватної компенсації за збитки, спричинені аварійним випадком і детально досліджено особливості врегулювання спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку (підрозділ 3.1, 3.2). Системно-структурний метод використовувався для визначення класифікації аварійних випадків, видів міжнародно-правової відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку, джерел забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку (підрозділ 1.1, 1.2, 2.1). Формально-юридичний метод використовувався при аналізі міжнародно-правових актів та інших документів (підрозділ 1.3, 1.3, 2.1, 2.2, 2.3, 2.4).

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що робота є одним з перших комплексних досліджень міжнародно-правової відповідальності щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку, практики застосування принципів та норм міжнародного морського та міжнародного морського приватного права в сфері забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку. Найважливіші результати дисертаційного дослідження, які отримані автором і характеризують його наукову новизну, полягають у наступному:

*вперше:*

обґрунтовано поняття аварійний випадок, яке охоплює широке коло аварій на морі, включаючи відповідні типи і види аварій і запропоновано авторське визначення аварійного випадку, в якому здійснена спроба охопити найбільш широке коло аварійних випадків для повноти розуміння усіх аварії на морі, включаючи аварії, пов’язані з потраплянням до морського середовища об'єктів і речовин із суші, атмосфери чи космосу, що призвело до негативних наслідків для морського середовища;

визначено класифікацію аварійних випадків, виходячи з таких підстав їх спричинення як: потрапляння в морське середовище об'єктів чи речовин з атмосфери, космосу чи суші, із суден, плавучих засобів, інших споруд на морі, які не мають ознак плавучості;

запропоновано регламентувати в міжнародному морському праві забруднюючі речовини, закріпивши чіткий перелік особливо небезпечних речовин та встановити по відношенню до кожної особливо небезпечної речовини відповідальність держави за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку, спричиненого впливом таких речовин, в тому числі, застосування санкцій, коли аварійний випадок вже настав;

доведено необхідність прийняття міжнародно-правового акту з єдиними стандартами, що стосуються обладнання і стану суден, які перевозять небезпечні вантажі, та повну заборону здійснення перевезення небезпечних вантажів однокорпусними суднами з урахуванням досвіду права Європейського Союзу та США;

виявлено, що розв’язання спорів в сфері забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку найчастіше відбувається на добровільній основі, що пов’язано із особливою важливістю об’єкта правового захисту і спонукає держави, які опосередковано чи прямо винні в завданні шкоди морському середовищу іншої держави, добровільно компенсувати збитки і нести відповідальність в майбутньому, досліджуючи зміни в морському середовищі, які настають в результаті аварійного випадку через певний проміжок часу.

*удосконалено положення про те, що:*

ризик поряд з виною є суб'єктивною підставою для відповідальності за забруднення морського середовища за умови протиправності діяння, оскільки відповідальність за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку часто настає з причини здійснення перевезення небезпечних вантажів, що саме по собі є ризикованою діяльністю, а в контексті відповідальності постає питання обґрунтованого і законного ризику, а не ризику загалом;

шкода є складовим елементом міжнародного правопорушення, пов’язаного із забрудненням моря, а сама міжнародно-правова відповідальність держави за таке правопорушення може наставати лише за умови, що заподіяна внаслідок забруднення шкода є істотною;

застосування позасудових методів розгляду спорів, які виникли в результаті аварійного випадку на морі і стали причиною забруднення морського середовища, є першочерговим і найбільш доцільним шляхом врегулювання питань в цій сфері, враховуючи обопільне співробітництво держав і намагання добровільно, усіма можливими засобами, розуміючи відповідальність і важливість Світового океану, вирішити питання з найменшими збитками для морського середовища;

ухилення держави від відповідальності за аварійність на морі є результатом недосконалості норм міжнародного морського права саме в сфері захисту і охорони морського середовища, тому потребують врегулювання відносини починаючи з етапу запобігання забрудненню морського середовища до відшкодування збитків в результаті аварійного випадку, який вже стався;

*дістало подальшого розвитку положення про те, що:*

істотність шкоди як критерій, відповідно до якого визначається необхідність застосування міжнародної відповідальності держави за забруднення морського середовища, є недостатньо сформульованим в міжнародному морському праві, що на практиці призводить до неправильної оцінки аварійного випадку, особливо якщо йдеться про речовини, дія яких на морське середовище з часом змінюється, наприклад, радіація;

для підвищення ядерної безпеки і більш ефективної співпраці держав в сфері забруднення морського середовища в результаті ядерного аварійного випадку необхідно встановити чіткі межі і умови настання міжнародної відповідальності за транскордонний збиток, заподіяний ядерною аварією шляхом прийняття Проекту Європейської конвенції про відповідальність за збитки, спричинені радіаційною аварією при перевезенні спрацьованого ядерного палива від АЕС різних європейських держав;

в результаті інтенсифікації судноплавства і збільшення кількості аварійних випадків постала необхідність систематизації норм щодо відповідальності за забруднення і формування в міжнародних актах механізму її здійснення, а також встановлення чіткого розмежування неконфронтаційних заходів міжнародної відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку від судової процедури і надання останній обов’язкової юрисдикції в певних випадках;

в більшості випадків процедура міжнародного вирішення спору за допомогою позасудових чи судових механізмів відбувається при великому впливі аварійного випадку на морське середовище не лише в межах постраждалої держави, але і в усьому світі; в той же час, якщо забруднення морського середовища носить локальний характер, то відшкодування шкоди відбувається частіше в контексті приватноправового спору.

для України є необхідним набуття членства в Міжнародному Фонді для компенсації за збитки від забруднення нафтою та в Міжнародному Додатковому Фонді для компенсації шкоди від забруднення нафтою, створених під егідою Міжнародної морської організації (далі – ІМО) з метою полегшення можливості отримання державою компенсації за забруднення морського середовища та отримання такої компенсації в розмірі, співрозмірному завданій морському середовищу шкоді.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у тому, що результати даного дослідження і сформульовані в дисертації висновки можуть бути використані у:

- науково-дослідній сфері - для подальшого дослідження міжнародно-правових аспектів відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку, міжнародного вирішення морських спорів щодо забруднення морського середовища;

- правовиховній діяльності - з метою забезпечення знань працівників прибережних підприємств, морських суден, літаючих об’єктів для запобігання аварійних випадків, які спричинюють забруднення морського середовища та щодо міжнародно-правової відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку;

- навчальному процесі - при підготовці відповідних розділів підручників та навчальних посібників, при викладанні курсів з дисципліни «Міжнародне право», «Міжнародне морське право», «Міжнародний морський трибунал», «Міжнародне приватне морське право», у спеціальних навчальних курсах, присвячених забрудненню морського середовища.

Практична цінність результатів дисертаційного дослідження для правотворчої та правозастосовної діяльності підтверджується актами впровадження від Leman Unternational Law Group (Довідка про впровадження результатів дисертаційної роботи від 20.07.2017 №2/7/17) та Міністерства юстиції України (Акт про впровадження результатів дисертаційного дослідження від Міністерства юстиції України від 10.08.2017№ 836/1.3/46-17).

**Апробація результатів дисертації**. Дисертацію було обговорено на засіданні відділу міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права ім. В. М. Корецького НАН України. Положення і висновки дослідження оприлюднені на всеукраїнських та міжнародних наукових і науково-практичних конференціях, зокрема на: Міжнародній науково-практичній конференції «Особливості адаптації законодавства Молдови і України до законодавства Європейського Союзу» (м. Кишенев, 27-28 березня 2015 року; тези опубліковано); Міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні завдання та напрями розвитку юридичної науки у XXI столітті (м. Львів, 16-17 жовтня 2015 року; тези опубліковані); IVміжнародній науково-практичній конференції «Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України» (м. Одеса, 14-15 жовтня 2016 року; тези опубліковані).

**Публікації.** Основні наукові положення та практичні висновки дисертаційного дослідження викладені в 8 індивідуальних публікаціях автора, зокрема: 3 статті у наукових фахових виданнях України з юридичних наук, 2 статті в іноземних періодичних юридичних виданнях, одне з яких індексується в SCOPUS, і 3 опублікованих тезах виступів на науково-практичних конференціях.

**Структура дисертаційного дослідження** обумовлена метою і завданнями дослідження і складається зі вступу, трьох розділів, дев’яти підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 185 сторінки, з них основний текст - 156 сторінки, список використаних джерел складає 21 сторінку (203 найменування), додатки на 4 сторінках.

**ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ**

У **Вступі** обґрунтовано актуальність теми дослідження, зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, визначено мету, завдання, об’єкт і предмет, методи дослідження, наукову новизну та практичне значення одержаних результатів, вказано форми апробації результатів дослідження, публікації, структуру та обсягу дисертації.

У **Розділі 1 «Правова природа аварійного випадку в міжнародному морському праві»** досліджено правову характеристику аварійного випадку, види джерел забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку, регламентацію аварійного випадку в міжнародному морському праві.

У ***підрозділі 1.1 «Правова характеристика аварійного випадку»*** розглядається розвиток та становлення поняття аварійного випадку на морі як одного з найдавніших інститутів морського права. Відомості про морську аварію містяться в Законах Хамурапі 1792-1750 рр. д н.е., які діяли в Давньому Вавилоні. Подальше закріплення поняття отримало лише у 1864 році, коли на Конференції в Йорку були прийняті 11 Йоркських правил щодо аварії на морі. Історично склалося, що «аварійний випадок на морі» відносився до міжнародного приватного морського права. І лише в 20 столітті можна говорити про формування поняття «аварійного випадку на морі» в контексті міжнародного морського права. Це відбулося зі створенням в 1948 році в Женеві ІМО шляхом прийняття з боку ООН відповідної Конвенції про Міжурядову морську консультаційну організацію 1948 р., а також з прийняттям Конвенції про запобігання забрудненню моря з суден 1954 р.

Сьогодні існує декілька міжнародних актів, які регулюють сферу міжнародної відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку. Вони апелюють різною термінологією, що на практиці часто призводить до звуження обсягу цього поняття. Окрім терміну «аварійний випадок на морі» (аварійний морський випадок), в міжнародних конвенціях зустрічаються такі визначення: аварія на морі (морська аварія); інцидент на морі (морський інцидент); пригода на морі (морська пригода); надзвичайна пригода на морі. Аварія на морі та інцидент на морі розглядаються як схожі і часто в конвенціях відмежовуються лише обсягом спричиненого збитку. За таким принципом використовуються ці терміни в Міжнародній Конвенції щодо втручання у відкритому морі 1969 р., Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969 р., Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден73/78 р. р., Конвенції ООН з морського права 1982 р., Міжнародній конвенції по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьби з ним та співробітництва 1999 р., Міжнародній конвенції про відповідальність і компенсацію за збиток у зв’язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р.

Аналізуючи міжнародні конвенції та інші акти, що стосуються в тому або іншому аспекті аварійного випадку на морі, а також доктринальні джерела, стає зрозумілим, що застосовуються лише поняття, які вказують на окремі аварійні випадки, найчастіше ті, що відповідають предмету регулювання договору. Це стосується, наприклад, Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969 р. та Міжнародній конвенції про відповідальність і компенсацію за збиток у зв’язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. Однак, такими поняттями не розкриваються внутрішні властивості і зв'язки аварійного випадку в загальному розумінні, не розкривається внутрішня природа елементів цих пригод. В деяких міжнародних актах, які розкривають правову природу аварійного випадку через інші терміни, вона розкривається неточно. Наприклад, «інцидент на морі» - термін, який використовується як в Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969 р., так і в Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973/1978 р. р., однак поняття не лише різні за змістом, а і не відповідають прийнятій в усіх морських державах, а також ІМО класифікації аварійних випадків на морі.

Інший термін, який часто досліджується в доктрині і використовується в міжнародному морському праві «аварія на морі»,міститься в Міжнародному кодексі проведення розслідувань аварій та інцидентів на морі 1997 р. Цей міжнародний акт розкриває поняття аварії на морі через її види, в той же час поза увагою залишається випадок, коли настав аварійний випадок, який носить всі ознаки «аварії на морі», але не несе шкідливі наслідки для морського середовища,наприклад, як це відбулося з судном «Зирянин» в 50-х роках 20 ст. Саме поняття «аварійний випадок» охоплює будь-які випадки, пов’язані з морським середовищем, які мають характеристики аварійності, незважаючи на наслідки таких випадків для моря.

Запропоновано авторське визначення аварійного випадку, під яким розуміють подію із судном або іншим плавучим засобом чи спорудою, що призвела до його руйнування в результаті впливу нездоланних природних явищ або екстремально тяжких гідрометеорологічних умов плавання, різні ушкодження судна або іншого плаваючого засобу чи споруди, зміщення вантажу, що перевозиться або зміна його фізико-хімічних властивостей в процесі морського перевезення, посадка судна або іншого плаваючого засобу чи споруди на мілину, або торкання до ґрунту, намотування тросів або сіток на гребний гвинт або інші випадки, які призвели до втрати морехідних властивостей і такі, що перешкоджають нормальній експлуатації судна або іншого павучого засобу чи споруди, пошкодження судном або іншим плавучим засобом іншого судна або плавучого засобу, засобів навігаційного обладнання, берегового спорудження, підводного кабелю, підводного трубопроводу, втрата судном об'єкта, що знаходиться на буксирі, а також подію, пов'язану із потраплянням до морського середовища об'єктів и речовин із суші, атмосфери чи космосу, що призвело до негативних наслідків для морського середовища.

Повне уявлення про конкретний аварійний випадок можливе тільки при наявності відомостей про його причини, обставини і наслідки. Зміст і характер вказаних елементів фактичного складу аварійного випадку на морі визначає зміст і характер необхідних дій для його аналізу.

Визначення морського аварійного випадку, проте, служить початковим чинником для вирішення організаційних, технічних і правових проблем. Для встановлення, наприклад, предмета доведення морського аварійного випадку, підбору відповідних нормативних актів, напряму надання інформації відповідним органам тощо, необхідно класифікувати аварійні випадки на морі.

Найчастіше в міжнародному мореплавстві відбуваються такі морські пригоди, як зіткнення судна, посадка судна на мілину, пожежа на судні, вибух на судні, ушкодження суднових механізмів, ушкодження судна силами стихії, ушкодження судном гідротехнічних споруд і засобів навігаційного устаткування, лихо судна, а також аварії трубопроводів.

Сьогодення єдиної уніфікованої міжнародної класифікації морських аварійних випадків не встановлено. В науковій літературі з міжнародного морського права є різні класифікації аварійного морського випадку. Так, в залежності від тяжкості пошкоджень судна розділяють морські інциденти на: катастрофи судна; аварії судна; аварії технічних засобів або озброєння судна; аварійні випадки. Однак, така класифікація апелює термінами, що, на думку автора, не відповідають сутності поняття аварійний випадок і не охоплює все коло аварійних випадків, які призводять до забруднення морського середовища. Існуюча класифікація розглядає аварійний випадок лише як один з видів інцидентів на морі. В той час як, на думку автора, доцільніше класифікувати аварійні випадки не за оціночними критеріями, які можуть бути застосовані неправильно, а за наявними об’єктивними критеріями. Запропоновано класифікацію аварійних випадків на морі, які призводять до забруднення морського середовища, а саме: аварійний випадок із суден та інших плавучих засобів; аварійний випадок з інших споруд на морі, які не мають ознак плавучості; аварійний випадок, пов'язаний з потраплянням в морське середовище об'єктів чи речовин з атмосфери, космосу чи суші. Така класифікація відрізняється від існуючої, оскільки в жодному джерелі не розглядається як окрема категорія аварійний випадок, пов’язаний із потраплянням в морське середовище об'єктів чи речовин з атмосфери, космосу чи суші, незважаючи на необхідність включення таких аварійних випадків до сфери міжнародного морського права.

У ***підрозділі 1.2 «Класифікація джерел забруднення морського середовища у результаті аварійного випадку в міжнародному морському праві»*** досліджено основні види джерел, які забруднюють морське середовище в результаті аварійного випадку, а саме: безпосередні викиди забруднюючих речовин в океан, 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; випробовування атомної зброї.

Досліджуючи різні види аварійних випадків, було виявлено, що найчастіше в міжнародних актах класифікуються саме аварійні випадки з суден, які призводять до забруднення морського середовища. В той же час, в жодному міжнародному акті немає класифікації, в якій аварійні випадки з суден були б одним із видів поряд з іншими аварійними випадками. Тому, доцільно провести класифікацію джерел забруднення морського середовища внаслідок аварійного випадку на: аварійні викиди з суден та інших плавучих засобів; аварійні викиди з підводних трубопроводів та інших неплавучих морських споруд; аварійні викиди з суші; аварійні викиди з атмосфери та космосу.

Встановлено особливість забруднення морського середовища, відповідно до якої навіть ті речовини, які в певній кількості вважаються допустимими до викидів у море, при аварії стають небезпечними, оскільки перевищується рівень їх допустимої кількості в морському середовищі. Тому до джерел забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку можна віднести і стічні води, і аварійні викиди з підприємств прибережної держави. Класифікувати джерела забруднення можна за видами забруднюючих речовин на органічні викиди та неорганічні.

Основними видами забруднювачів за статистикою міжнародних організацій, є вуглеводні (сира нафта, нафтопродукти,нафтові вуглеводні), хлоровані вуглеводні (пестициди, полі хлоровані біфеніли), токсичні метали, радіоактивні речовини.

Основними неорганічними (мінеральними) забруднювачами морських вод є різноманітні хімічні сполуки, токсичні для мешканців водного середовища. Це сполуки миш'яку, свинцю, кадмію, ртуті, хрому, міді, фтору. Більшість з них потрапляє у воду в результаті людської діяльності.

Постає необхідність детально регламентувати види і характеристики забруднюючих речовин в міжнародному морському праві, встановити чіткий перелік особливо небезпечних речовин. В першу чергу, це необхідно для встановлення відповідальності за забруднення морського середовища.

У ***підрозділі 1.3 «Регламентація аварійного випадку в міжнародному морському праві»*** досліджується актуальне питання регламентації аварійного випадку в міжнародних нормативно-правових актах, а також в законодавстві різних зарубіжних країн і України. Всі міжнародно-правові акти за джерелами забруднення можна умовно поділити на такі, що регламентують аварії на морі, пов'язані із забрудненням нафтою, радіоактивними речовинами, хімічними речовинами тощо. Можна класифікувати міжнародно-правові акти на основні і додаткові в залежності від того, наскільки в них структуровано і широко розглядається поняття аварійного випадку на морі.

Дотепер сформувався і продовжує розвиватися комплексний міжнародно-правовий режим захисту і збереження морського середовища, що включає регулювання як по горизонталі (залежно від джерела забруднення), так і по вертикалі (універсальне й регіональне). Значний внесок у розвиток цього режиму зробила III Конференція ООН з морського права 1982 р. Вона розглядає питання екологічної безпеки в контексті глобального регулювання всіх видів діяльності держав з дослідження й використання Світового океану, зокрема в Частині ХІІ Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Варто зауважити про відсутність єдності в термінології щодо аварійного морського випадку в діючих міжнародних нормативно-правових актах, які апелюють такими поняттями: аварія, морська аварія - Конвенція щодо втручання у відкритому морі 1969 р.; інцидент - Конвенція про цивільну відповідальність від забруднення нафтою 1969 р.; аварія - Міжнародна концепція з охорони людського життя на морі 1974 р.; пригода, морська аварія - Конвенція з морського права 1982 р.; пригода - Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності з морських вимог 1976 р. з правками 1996 р.; морська аварія, інцидент, серйозна аварія - Кодекс з розслідування морських аварій і інцидентів 1997 р.

Терміни «аварія» та «інцидент» в ряді міжнародно-правових джерел розглядаються як однопорядкові, які різняться обсягом спричиненого збитку. Якщо проаналізувати вказані вище нормативні акти, можна зробити висновок, що вказані в них поняття не завжди відповідають змісту, який в них закладений.

Родовий термін, що визначає морські пригоди, різниться і в національних законодавчих актах: пригода - англійський Закон про торговельне судноплавство 1958 р. (ст. 2, 6, 8); пригода, нещасний випадок - норвезький Морський торговельний кодекс 1893 р. (ст. 321, 325); морська пригода - польський Закон про морські палати 1961 р. (ст. 1, 2, 21 та ін.); пригода - французький Закон про пригоди на морі № 67-545 1967 р. і Декрет про пригоди на морі № 68-65 1968 р.

Водночас, в міжнародному морському праві немає документа, договору, постанови або Рекомендації ІМО, в якому були б визначені основні види морських пригод. Лише у Братиславських угодах 1955 р. у зв'язку з визначенням умов, при яких судну надається допомога, наводиться перелік деяких видів морських пригод: зіткнення суден, посадка на мілину, пожежа на судні, поява на судні значної водотечії, втрата судном здатності маневрувати, втрата судном здатності самостійно пересуватися.

Міжнародний кодекс з проведення розслідування аварій і інцидентів на морі 1997 р. підрозділяє родове поняття «аварія» на види: дуже серйозна аварія (катастрофа) - аварія, що призвела до повної загибелі судна, загибелі людини або серйозного забруднення моря; серйозна аварія - різні пошкодження судна, які потягли за собою тимчасову втрату морехідних якостей, а також не дуже серйозне забруднення моря; інцидент на морі - випадок або подія, викликані експлуатацією або у зв'язку з експлуатацією судна, що спричинили загрозу судну або людині, або в результаті яких могли статися серйозне пошкодження судна або морської установки або могло бути завдано шкоди навколишньому середовищу.

Сьогодні міжнародне морське право апелює різною термінологією в сфері аварійності, яка призводить до забруднення морського середовища. Необхідне розроблення єдиного терміну, який би охоплював найбільше число аварійних випадків, враховуючи, що всі аварійні випадки перелічити практично неможливо. Також є потреба класифікувати аварійні випадки, враховуючи різноманітні об’єкти, які спричинили аварійний випадок.

У **Розділі 2 «Особливості міжнародно-правової відповідальності держав за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку»** показано її специфіку, пов’язану з характеристикою видів цієї відповідальності, механізмів контролю держави за його запобіганням забрудненню морського середовища.

У ***підрозділі 2.1 «Поняття, види, принципи міжнародно-правової відповідальності держав за забруднення морського середовища»*** розглядаються поняття і види міжнародно-правової відповідальності у цій сфері міжнародних відносин. Також в цьому розділі дисертації досліджено принципи, за якими застосовується міжнародно-правова відповідальність за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку.

Міжнародно-правова відповідальність держав за забруднення морського середовища не покладається на державу, яка має право проводити розслідування, результатом якого може бути визначена відповідальність держави, яка здійснила неправомірних акт.

Показано, що основним джерелом норм, які регулюють відносини міжнародно-правової відповідальності за забруднення моря є міжнародно-правовий звичай, який зобов’язує державу-правопорушницю використовувати свою територію так, щоб не заподіювати шкоду природному середовищу інших держав.

В сфері міжнародного морського права є декілька компенсаційних режимів і декілька принципів відповідальності держави. Щодо системи компенсації, то, як правило, угоди передбачають, що оператор повинен мати і підтримувати страхування чи будь-яке інше фінансове забезпечення, яке здатне перекрити його відповідальність за нанесену шкоду у випадку настання події, що призводить до необхідності виплати компенсації. Деякі угоди передбачають створення додаткових фондів, інші - ні. Так, конвенції щодо цивільної відповідальності за забруднення моря нафтою (Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р. та Міжнародна конвенція про створення Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1992 р. з останніми змінами, внесеними Протоколом від 2003 р.) передбачають два ступеня компенсації: 1) компенсація, що виплачується оператором/страхователем; 2) у випадку, якщо жертва не отримала достатньої компенсації згідно з Конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 р., виплата компенсації здійснюється Міжнародним фондом для компенсації шкоди від забруднення нафтою, який фінансується за рахунок внесків приватних нафтових компаній. Протоколом 2003 р. утворюється Міжнародний додатковий фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою, який виплачує компенсацію постраждалій особі у випадку, якщо вона не отримала повну та достатню компенсацію згідно з положеннями Конвенції про Міжнародний фонд для компенсації шкоди від забруднення нафтою 1992 р. Якщо ж забруднення моря нафтою відбулося в результаті дії державного судна, держава буде нести міжнародно-правову відповідальність на основі положень Конвенції ООН з морського права 1982 р. та Конвенції про попередження забруднення моря з суден 1973/1978 р. р. Подібна схема передбачена і в деяких інших конвенціях щодо цивільної відповідальності в сфері морських перевезень: в Конвенції щодо відповідальності та компенсації за шкоду в зв’язку з перевезенням небезпечних та шкідливих речовин морем 1996 р. та Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення моря бункерним паливом 2001 р. (на сьогоднішній день обидві конвенції не набули чинності). Конвенції щодо цивільної відповідальності за ядерну шкоду (Паризька конвенція про відповідальність перед третьою стороною в галузі ядерної енергії 1960 р., Віденська конвенція про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1963 р., Протокол про внесення поправок до Віденської конвенції про цивільну відповідальність за ядерну шкоду 1997 р., Конвенція про додаткову компенсацію за ядерну шкоду 1997 р. з останніми змінами, внесеними Протоколом від 2004 р.) передбачають три ступеня компенсації: 1) компенсація, що виплачується оператором/страхователем; 2) компенсація, що виплачується державою, відповідальною за установку; 3) компенсація, що виплачується із спеціально виділених державних фондів на основі спеціальної формули внесків з боку держав-учасниць. Пояснити те, що схема реалізації цивільної відповідальності за забруднення моря нафтою передбачає додаткову компенсацію без участі державних фондів, на відміну від схеми реалізації цивільної відповідальності за ядерну шкоду, де така участь передбачається, можна тим, що, за загальним правилом, тягар компенсації покладається на суб’єктів, які отримують найбільшу користь від правомірної небезпечної діяльності: у першому випадку (перевезення нафти) - це переважно приватні компанії - одержувачі нафти, у другому випадку - держава, оскільки ядерні програми реалізуються на державному рівні. При цьому, держава в усіх випадках несе міжнародно-правову відповідальність за незабезпечення належного контролю щодо діяльності приватних осіб в межах національної юрисдикції.

До принципів міжнародного права, які діють в сфері міжнародної відповідальності і в сфері міжнародної відповідальності в результаті аварійного випадку, який призвів до забруднення морського середовища зокрема, можна віднести: принцип превентивності дій; принцип дотримання міжнародних угод та звичаїв; принцип відповідальності за будь-які протиправні діяння держави; принцип визначення умов наявності протиправних діянь; принцип незастосування внутрішнього права до визначення діяння протиправним;принцип мирного розв'язання спорів в результаті забруднення Світового океану.

Міжнародна практика свідчить про те, що заподіяння шкоди морському середовищу, як правило, тягне відшкодування лише прямих збитків. В той же час, міжнародно-правова відповідальність за забруднення територіального моря, відкритого моря та виключної економічної зони носить субсидіарний характер. Держава має відшкодовувати ту частину заподіяної внаслідок забруднення шкоди, яка залишається невідшкодованою після реалізації цивільно-правової відповідальності фізичних чи юридичних осіб, які перебувають під юрисдикцією держави і чиї безпосередні дії призвели до забруднення.

У ***підрозділі 2.2 «Відповідальність держави за забруднення морського середовища, що носить характер підвищеної небезпеки»*** розглядається питання об’єктивної відповідальності за діяння, яке несе в собі ризик, пов'язаний з використанням джерела підвищеної небезпеки або за формулюванням Комісії з міжнародного права ООН, «відповідальність за шкідливі наслідки дій, не заборонених міжнародним правом» (таке визначення було вперше використано Комісією з міжнародного права ООН при підготовці Проекту статей про міжнародну відповідальність за шкідливі наслідки дій, не заборонених міжнародним правом 1978 р.). Безвинна або так звана абсолютна відповідальність здебільшого пов’язана із завданням шкоди джерелами підвищеної небезпеки (ядерними установками, повітряними і космічними апаратами тощо).

Відповідальність за правомірну, але ризиковану діяльність у міжнародному праві виділено окремо в Проекті статей про відповідальність держав 2001 р., розробленого Комісією з міжнародного права ООН. Так само міжнародне право розрізняє відповідальність за протиправну поведінку і відповідальність за підвищений ризик. Підставою для подібного виду відповідальності є причинний зв'язок між подією і збитками. Ризик поряд з виною є суб'єктивною підставою для відповідальності за умови протиправності.

Для морського середовища найбільшу небезпеку становлять аварійні випадки, спричинені ядерними випробуваннями, розміщенням ядерної зброї на дні океану, захороненням радіоактивних відходів, транспортуванням радіоактивних матеріалів морем, використанням ядерної установки на морських суднах та інше.

Небезпечні наслідки дії радіоактивного випромінювання можуть бути виявлені через тривалий проміжок часу. Доза опромінення є різною, тим паче, що радіація може проявитися через 20 і більше років, оскільки вона накопичується. Тому така шкода потребує правильної кваліфікації і адекватної відповідальності. Особливості проведення кваліфікації і встановлення компенсації в результаті ядерної аварії виявлені в результаті аналізу аварійного випадку Паломарес (Іспанія). Остаточне відшкодування збитків за забруднення морського середовища було здійснено майже через 50 років після зараження морського середовища, в той де час уряд США (держави-порушниці) протягом цього періоду систематично ліквідовував наслідки забруднення і іншими способами відшкодовував шкоду, завдану морському середовищу.

У ***підрозділі 2.3 «Характеристика контролю держави за дотриманням міжнародно-правових зобов'язань у сфері запобігання і ліквідації забруднення морського середовища»*** досліджується сутність міжнародного контролю держави за дотриманням міжнародно-правових зобов’язань у сфері запобігання і ліквідації забруднення морського середовища.

Дослідження дозволяє прийти до висновку про те, що контроль не обмежується тільки перевіркою фактичного стану речей і їх відповідності нормативним актам, а являє собою діяльність суб'єктів або створених ними органів з перевірки дотримання державами міжнародно-правових зобов'язань та у прийнятті заходів щодо їх виконання.

Міжнародна практика для забезпечення виконання міжнародних угод у механізм контролю включає як спеціально створені державами органи, так і національні. Міжнародні органи контролю в сфері запобігання та ліквідації забруднення морського середовища можна умовно поділити на судові і позасудові. До першої групи відноситься низка спеціальних судових органів, в тому числі такі, що розглядають лише справи з міжнародного морського права, до позасудових - міжнародні організації.

Важливим судовим органом, який здійснює контроль за дотриманням міжнародно-правових зобов’язань у сфері запобігання і ліквідації забруднення морського середовища є Міжнародний трибунал морського права ООН (далі - МТМП). Практика його діяльності підтверджує те, що МТМП виконує функцію контролю в цій сфері. Взірцем цього є справа Ірландія проти Великобританії щодо заводу MOX. Ірландія оспорювала проект будівництва заводу з переробки плутонію, який мав бути побудований в Великобританії, транспортування мало здійснюватися через води Ірландії. МТМП встав на захист морського середовища, ввівши тимчасові заходи, які фактично призупиняли будівництво, враховуючи, що сторони спору є сторонами природоохоронних конвенцій і реалізувавши, таким чином, функцію контролю за дотриманням міжнародно-правових зобов’язань у сфері запобігання та ліквідації забруднення морського середовища.

Основною позасудовою організацією, яка здійснює контроль в цій сфері, є ІМО. Вона є міжнародною міжурядовою організацією і відповідає за безпеку суден та захист морського середовища. Свої контролюючі повноваження ІМО здійснює шляхом розроблення загальноохоплюючої концепції детальних технічних правил в формі міжнародних дипломатичних конвенцій, які вводяться в дію урядами держав - членів ІМО.

У ***підрозділі 2.4 «Підвищення ефективності міжнародно-правової відповідальності держави за забруднення морського середовища»*** розглядається питання ефективності міжнародно-правової відповідальності держави за забруднення морського середовища.

Незважаючи на те, що в міжнародному морському праві зафіксовано, як один із способів настання міжнародно-правової відповідальності в цій сфері, можливість звернення до міжнародних судових органів, такий спосіб практично не застосовується на практиці. Це підтверджується майже повною відсутністю міжнародної судової практики в сфері забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку.

Держави-порушниці, які відповідно до норм міжнародного морського права мають нести відповідальність за здійснене забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку, в більшості випадків добровільно беруть на себе таку відповідальність, ліквідовують наслідки забруднення і відшкодовують шкоду, завдану морському середовищу іншої держави за допомогою мирних способів вирішення спорів. Підтвердженням цього є справа Паломарес, відповідно до якої США протягом значного проміжку часу ліквідовували наслідки забруднення узбережжя Іспанії та відшкодовували шкоду шляхом двосторонніх домовленостей з урядом цієї держави.

Навіть якщо держава-порушниця не розпочинає ліквідацію забруднення морського середовища і не поспішає брати на себе відповідальність за нього, визначну роль в реалізації міжнародної відповідальності держави відіграють міжнародні організації та їх органи. Так, аварійний випадок в водах Перської затоки 1991 р. став прикладом покладання міжнародної відповідальності за ліквідацію наслідків забруднення морського середовища і відшкодування шкоди постраждалій державі на державу-порушницю Ірак.

Основними напрямами підвищення ефективності міжнародно-правової відповідальності в сфері забруднення морського середовища є: чітке формулювання процесуальних етапів настання міжнародної відповідальності; формування повного переліку санкцій за забруднення морського середовищу; формування повного переліку необхідних заходів щодо ліквідації забруднення морського середовища, які є обов'язковими до виконання державою, з вини якої сталося забруднення; ефективне застосування контролю за забрудненням морського середовища; реалізація норм міжнародної відповідальності на практиці шляхом надання обов'язкової юрисдикції міжнародній судовій процедурі; систематизація норм щодо відповідальність за забруднення і формулювання в міжнародних актах механізму здійснення відповідальності; чітке визначення можливих випадків застосування неконфронтаційних заходів і випадків, коли застосовується лише міжнародно-правова відповідальність чи контрзаходи.

У **Розділі 3 «Особливості врегулювання спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку (в судовому та досудовому порядках)»** проаналізовано практику реалізації норм та принципів міжнародної відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку в судовому та досудовому порядках, а також особливості застосування різних досудових процедур врегулювання спорів, які виникли в результаті забруднення морського середовища через аварійний випадок.

В ***підрозділі 3.1 «Мирне врегулювання міждержавних спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку»*** досліджується порядок врегулювання спорів за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку, в тому числі в досудовому порядку.

В міжнародному морському праві відокремлюють способи реалізації відповідальності або способи забезпечення реалізації багатосторонніх договорів: добровільний або неконфронтаційний. Головна мета, яка переслідується державами при заснуванні таких механізмів, - це неконфронтаційність, до того ж, примусові заходи реалізації зобов'язань при забрудненні морського середовища в результаті аварійного випадку сьогодні майже не застосовуються.

Загалом розрізняють два основних способи мирного вирішення міжнародних спорів щодо аварійного забруднення морського середовища: дипломатичний і судовий. Дипломатичні процедури не завжди приводять до ефективного й остаточного розв'язання спорів, оскільки держави, що беруть участь у спорі, залишають за собою право прийняття остаточного рішення. Однак, на сьогодні цей спосіб фактично є єдиним реально діючим способом покладення міжнародно-правової відповідальності на державу за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку. Підтвердженням цього є повна відсутність судової практики МС ООН в цій сфері, всього лише одна справа була розглянута Міжнародним Трибуналом з морського права (МТМП), інші справи в цій сфері або розглядаються внутрішньодержавними судами і не мають ознак публічності, або вирішуються в дипломатичному порядку.

Існує декілька засобів мирного вирішення міжнародних суперечок: добрі послуги і посередництво; міжнародні слідчі комісії; міжнародне третейське розслідування; переговори; обслідування та примирення. В сфері запобігання і ліквідації забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку найчастіше застосовуються переговори між урядами постраждалої держави та держави-порушниці. Це підтверджується аналізом практики вирішення спорів в цій сфері, зокрема, аварійного випадку з нафтовою платформою Deepwater Horizon в Мексиканському заливі 2010 року, в результаті якого перемовини відбувалися між урядами США та Великобританії.

Ще одним прикладом застосування позасудового методу реалізації міжнародної відповідальності за забруднення морського середовища є аварійний випадок на судні в 2008 році на Ліванському узбережжі, в результаті якого ГА ООН винесла припис добровільно відшкодувати шкоду, завдану морському середовищу Лівану зі сторони Ізраїлю.

В ***підрозділі 3.2 «Практика розгляду приватноправових спорів щодо забруднення навколишнього морського середовища в результаті аварійного випадку»*** проаналізовано практику застосування судової процедури щодо спорів про забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку.

Прикладом цього є аварійний випадок з танкером «Престиж» на узбережжі Іспанії 2002 р. В результаті цього аварійного випадку уряду Іспанії не вдалося відшкодувати збитки, подавши позов проти винної держави, і реалізація відповідальності відбулася відповідно до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р.

Аналіз практики судового і позасудового врегулювання спорів щодо забруднення моря в результаті аварійного випадку показує, що вибір процедури відшкодування шкоди державою залежить від розміру понесеного збитку. У випадку, коли йде мова про екологічну катастрофу світового масштабу, збільшується вірогідність того, що спір буде врегульовано за допомогою публічно-правових позасудових процедур. Якщо йдеться про локальне забруднення морського середовища держави, яке не носить довготривалий характер і може бути ліквідоване в короткі строки, тоді частіше держави обмежуються внутрішньоправовим судовим розглядом справи із застосуванням додаткового способу вирішення спору мирним шляхом - міждержавні дипломатичні перемовини. Так відбулося при аварійному випадку з нафтовою платформою Deepwater Horizon в Мексиканському заливі 2010 р.

Прикладом того, що застосування судової процедури вирішення спору у випадку забруднення морського середовища не завжди призводить до адекватної компенсації є аварійний випадок в Керченській протоці із судном «Волгонефть-139», який відбувся в 2007 р. Танкер «Волгонефть-139» належить судноплавству «Волготанкер», яке визнане банкрутом в 2008 р. Тому основний фінансовий тягар із забезпечення першочергових заходів із ліквідації наслідків аварії розподілився таким чином: місцевий бюджет (2 млн. грн.), решта необхідної суми (9 млн. грн.) - державний бюджет України. В результаті, РФ, яка є державою судна, та Україна, як постраждала сторона, намагалися врегулювати це питання політичними методами на міждержавному рівні.

У **Висновках** сформульовані теоретичні узагальнення й нове розв’язання наукового завдання, яке полягало у з’ясуванні особливостей міжнародно-правової відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку. Відповідно до завдань дослідження, сформульовано низку важливих висновків, зокрема:

1. Поняття «аварійного випадку на морі» присутнє в великій кількості міжнародно-правових актів, а також в законодавчих актах окремих держав, єдиний понятійний апарат, який застосовувався до однакового змісту аварійного випадку на морі відсутній. Саме це призводить до низки колізій при застосуванні норм права щодо відповідальності за аварійний випадок на морі і інших проблем. Аварійний випадок охоплює найбільш широке коло аварій на морі і включає в себе усі різновиди, типи і види аварій. В контексті цього запропоновано авторське визначення аварійного випадку, яке розширює коло аварійних випадків, що включаються за даним поняттям до аварійних випадків на морі, не обмежуючись лише аваріями з суднами чи іншими плавучими засобами.

Аварійний випадок - це подія із судном або іншим плавучим засобом чи спорудою, що призвела до його краху в результаті впливу нездоланних природних явищ або екстремально тяжких гідрометеорологічних умов плавання, різні ушкодження судна або іншого плаваючого засобу чи споруди, зміщення вантажу, що перевозиться або зміна його фізико-хімічних властивостей в процесі морського перевезення, посадка судна або іншого плаваючого засобу чи споруди на мілину, або торкання до ґрунту, намотування тросів або сіток на гребний гвинт або інші випадки, які призвели до втрати морехідних властивостей і такі, що перешкоджають нормальній експлуатації судна або іншого павучого засобу чи споруди, пошкодження судном або іншим плавучим засобом іншого судна або плавучого засобу, засобів навігаційного обладнання, берегового спорудження, підводного кабелю, підводного трубопроводу, втрата судном об'єкта, що знаходиться на буксирі, а також подію, пов'язану із потраплянням до морського середовища об'єктів и речовин із суші, атмосфери чи космосу, що призвело до негативних наслідків для морського середовища.

2. Класифікація аварійних випадків, запропонована в міжнародному морському праві не охоплює усе коло аварійних випадків, які призводять до забруднення морського середовища, обмежуючись лише аваріями з суден, що на практиці спричинює проблеми реалізації міжнародної відповідальності за забруднення морського середовища.

Запропоновано авторську класифікацію аварійних випадків на морі, які призводять до забруднення морського середовища, а саме: аварійний випадок із суден і інших плавучих засобів; аварійний випадок із інших споруд на морі, які не мають ознак плавучості; аварійний випадок, пов'язаний з потраплянням в морське середовище об'єктів чи речовин з атмосфери, космосу чи суші.

3. В міжнародно-правових актах немає єдиної класифікації і переліку джерел забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку. Оскільки створення вичерпного списку усіх джерел забруднення морського середовища не представляється можливим, то наукою міжнародного морського права створено перелік особливо небезпечних речовин для морського середовищ. Для встановлення відповідальності за забруднення морського середовища і застосування санкцій до держав необхідним є встановлення чіткого переліку особливо небезпечних речовин в міжнародно-правових актах.

4. Доведено необхідність прийняття єдиного акту, який би містив чіткі стандарти і норми щодо обладнання і стану суден, які перевозять небезпечні вантажі та забезпечував повну заборону здійснення перевезення небезпечних вантажів за допомогою однокорпусних суден, не лише на території Європейського Союзу чи США, де схожі норми сьогодні вже діють, але і в усьому світі.

5. Спори в сфері забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку носять в переважній більшості приватноправовий характер. Це пов’язано також із особливою важливістю об’єкта правового захисту, що спонукає держави, які опосередковано чи прямо винні в завданні шкоди морському середовищу іншої держави, добровільно компенсувати збитки і нести відповідальність на майбутнє, досліджуючи зміни в морському середовищу, які настають в результаті аварійного випадку. В той же час, механізм застосування міжнародної відповідальності до держави є в міжнародному праві. Може бути застосована як процедура позасудового вирішення спору, так і реалізовано звернення до міжнародних судових органів, в першу чергу МС ООН та МТМП.

6. Ризик поряд з виною є суб'єктивною підставою для відповідальності за забруднення морського середовища за умови протиправності діяння, оскільки відповідальність за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку часто настає з причини здійснення перевезення небезпечних вантажів, що саме по собі є ризикованою діяльністю, а в контексті відповідальності постає питання обґрунтованого і законного ризику, а не ризику загалом.

7. Шкода є складовим елементом міжнародного правопорушення, пов’язаного із забрудненням моря, а сама міжнародно-правова відповідальність держави за таке правопорушення може наставати лише за умови, що заподіяна внаслідок забруднення шкода є істотною, однак цей важливий критерій є недостатньо чітко сформульований в міжнародному морському праві.

8. Застосування позасудових методів розгляду спорів, які виникли в результаті аварійного випадку на морі і стали причиною забруднення морського середовища, є першочерговим і найбільш доцільним шляхам врегулювання питань в цій сфері, враховуючи обопільне співробітництво держав і намагання добровільно, усіма можливими засобами, розуміючи відповідальність і важливість Світового океану, вирішити питання з найменшими збитками для морського середовища.

9. Ухилення винної держави від відповідальності за аварійність на морі є результатом безсистемності міжнародного морського права саме в сфері захисту і охорони морського середовища, тому особливу увагу слід приділити регулюванню відносин щодо аварійності на морі починаючи з етапу запобігання забрудненню морського середовища до відшкодування збитків в результаті аварійного випадку, який вже стався.

Чіткої регламентації потребує питання порядку, процедури самостійного реагування держави на аварійний випадок, який вже стався. Це зобов'язання передбачено ст. 195 Конвенції ООН з морського права 1982 р., яка вимагає від держав гарантії того, що забруднення внаслідок інцидентів і дій під державною юрисдикцією або контролем, не поширювалося за межі суверенних прав цих держав.

10. Істотність шкоди як критерій, відповідно до якого визначається необхідність застосування міжнародної відповідальності держави за забруднення морського середовища є недостатньо ефективним і на практиці призводить до неправильної оцінки аварійного випадку, особливо якщо йдеться про речовини, дія яких на морське середовище з часом змінюється, наприклад, радіація.

11. Для підвищення ядерної безпеки і більш ефективної співпраці держав в сфері забруднення морського середовища в результаті ядерного аварійного випадку, необхідно встановити чіткі межі і умови настання міжнародної відповідальності за транскордонний збиток, заподіяний ядерною аварією шляхом прийняття Проекту Європейської конвенції про відповідальність за збитки, спричинені радіаційною аварією при перевезенні спрацьованого ядерного палива від АЕС різних європейських держав.

12. В результаті інтенсифікації судноплавства і збільшення кількості аварійних випадків постала необхідність систематизації норм щодо відповідальності за забруднення і формування в міжнародних актах механізму щодо її здійснення, а також встановлення чіткого розмежування застосування неконфронтаційних заходів міжнародної відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку та судової процедури, шляхом надання їй обов’язкової юрисдикції в певних випадках.

13. У більшості випадків процедура міжнародного вирішення спору за допомогою позасудових чи судових механізмів відбувається при великому впливі аварійного випадку на морське середовище не лише в межах конкретної постраждалої держави, але і в усьому світі. В той же час, якщо забруднення морського середовища внаслідок аварійного випадку на морі носить локальний, місцевий характер, то відшкодування шкоди відбувається частіше в контексті приватноправового спору. Це також пов’язано із сумою необхідної компенсації, яка при вирішенні локального спору, як правило, покривається страховкою судновласника, з вини якого настав аварійний випадок. Якщо ж аварійний випадок має великі масштаби і транскордонний вплив, то страхова сума є недостатньою для покриття збитків морському середовищу.

14. Для України є надзвичайно важливим питання набуття членства в Міжнародному Фонді для компенсації за збитки від забруднення нафтою та в Міжнародному Додатковому Фонді для компенсації за збитки від забруднення нафтою, які створено під егідою Міжнародної морської організації з метою полегшення можливості отримання державою компенсації за забруднення морського середовища та отримання такої компенсації в розмірі, співрозмірної нанесеній морському середовищу шкоді.

**СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:**

***Статті у наукових фахових виданнях:***

1. Ярова А. О. Правова природа аварійного випадку в міжнародному морському праві: поняття, класифікація // Держава і право: зб. наук. праць. Юридичні і політичні науки. Київ: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2015. Вип. 67. С. 395–408.

2. Ярова А. О. Міжнародно-правова відповідальність держав за забруднення морського середовища в аварійному випадку (практика держав) // Прикарпатський юридичний вісник: зб. наук. праць. Івано-Франківськ: Національний ун-т «Одеська юридична академія», 2016. Вип. 2(11). С. 144–147.

 3. Ярова А. О. Міжнародно-правовий захист щодо механізму запобігання забрудненню морського середовища // Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія: «Право». 2016. Вип. 39. Т. 2. С. 150–155.

***Статті в зарубіжних фахових виданнях:***

1. Ярова А. О. Відповідальність держав за забруднення морського середовища // **Jurnalul juridic national: teorie şi practic**. 2015. № 6 (16). С. 259–264.
2. Ярова А. О. Практика розгляду спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку // Oxford Journal of Legal Studies. Oxford: Oxford University Press, 2017. Issues 4 (2). Volume 37. P. 923-933.

***Матеріали конференцій і круглих столів:***

6. Ярова А. О. Міжнародно-правова відповідальність за забруднення морського середовища відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 року // Актуальні завдання та напрямки розвитку юридичної науки у ХХІ столітті: матеріали Міжнар. наук.- практ. конф., Львів, 16–17жовтня 2015 р. Львів: Західноукраїнська організація «Центр правничих ініціатив», 2015. С. 98–102.

7. Ярова А. О. Захист морського середовища від забруднення на прикладі регіональних міжнародних угод // Пріоритетні напрямки розвитку правової системи України:матеріали ІV Міжнар. наук. - практ. конф., Одеса, 14–15 жовтня 2015 р. Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2016. С.45–49.

8. Ярова А. О. Проблеми забруднення внаслідок аварійного випадку в міжнародному морському праві // Особенности адаптации законодательства Молдовы и Украины к законодательству Европейского Союза: материалы Междунар. науч.-практ.конф.,Кишенев(Республика Молдова), 27–28 марта 2015 г. Кишенев: Ин-т юрид. И полит. Исследований АН Республики Молдова, 2015. Ч.2. С. 122–125.

**Ярова А. О. Міжнародно-правові аспекти відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку.** –На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.11 – міжнародне право – Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, Київ, 2017.

Дисертація присвячена комплексному теоретико-правовому аналізу міжнародно-правових аспектів відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку, з’ясуванню особливостей правової природи аварійного випадку, видів джерел забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку, дослідженню проблем міжнародно-правової відповідальності за забруднення морського середовища та контролю, підвищення ефективності відповідальності з боку держави при забрудненні морського середовища в результаті аварійного випадку.

 Досліджено правову природу аварійного випадку та джерела забруднення морського середовища, проаналізовано особливості регламентації поняття «аварійний випадок» в міжнародному законодавстві. В цьому контексті виявлено велику кількість класифікацій, які запропоновані науковцями і міжнародним морським правом. Сформульовано висновки щодо необхідності прийняття єдиного уніфікованого поняття аварійний випадок та розроблення класифікації аварійних випадків, які призводять до забруднення морського середовища. Досліджено поняття, види та принципи міжнародної відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку та сформульовано важливі висновки щодо необхідності прийняття єдиного міжнародного нормативно-правового акту, який би регулював обов’язок судновласників щодо устаткування, обладнання та стану суден, а також акту, в якому містилися би норми щодо процедури дій держави, постраждалої внаслідок аварійного випадку на морі.

Окремий підпункт присвячено характеристиці міжнародно-правової відповідальності в результаті аварійного випадку, який носить характер підвищеної небезпеки. Виявлено особливості настання міжнародно-правової відповідальності в цій сфері. Розглянуто питання підвищення ефективності міжнародно-правової відповідальності, вдосконаленню норм міжнародного морського права в цій сфері і конкретизації повноважень держав.

Проаналізовано практику застосування міжнародних судових і досудових процедур в результаті виникнення спору щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку. Проаналізовано практику Міжнародного Суду ООН, Міжнародного трибуналу ООН з морського права, практику інших судових інстанцій щодо спорів в цій сфері. Сформульовано висновки щодо застосування мирних способів врегулювання спорів щодо забруднення морського середовища в аварійному випадку, а також науково - обґрунтовані пропозицій та рекомендації щодо перспектив розвитку та підвищення ефективності та реформування міжнародно-правової відповідальності за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку.

**Ключові слова**: морські спори, контроль за забруднення морського середовища, відповідальність за забруднення моря, морські спори в результаті аварій, аварійний випадок, аварії на морі.

**Яровая А. А. Международно-правовые аспекты ответственности за загрязнение морской среды в результате аварийного случая.** – На правах рукописи.

Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.11 – международное право – Институт государства и права им. В. М. Корецкого НАН Украины, Киев, 2017.

Диссертация посвящена комплексному теоретико-правовому анализу международно-правовых аспектов ответственности за загрязнение морской среды в результате аварийного случая, исследованию особенностей правовой природы аварийного случая, видов источников загрязнения морской среды в результате аварийного случая, проблем международно-правовой ответственности за загрязнение морской среды в результате аварийного случая и контроля. Исследована правовая природа аварийного случая и источники загрязнения морской среды, проанализированы особенности регламентации понятия «аварийный случай» в международном законодательстве. Выявлено необходимость принятия единого понятия «аварийный случай», в котором предусматривались бы все возможные случаи загрязнения морской среды.

Не выявлено единой унифицированной классификации морских аварийных случаев, несмотря на большое количество классификаций, предложенных исследователями и международным морским правом. В научной литературе наиболее применимой является классификация, в соответствии с которой разделяют все морские инциденты на: катастрофы суден, аварии суден, аварии технических средств и других средств на суднах, аварийные случаи. Но такая классификация использует термины, которые не в достаточной мере характеризую понятие «аварийный случай», поскольку рассматривает его лишь одним из видов аварийности.

Отдельный пункт посвящен международно-правовой ответственности в результате аварийного случая, который носит характер повышенной опасности. Выявлены особенности наступления международно-правовой ответственности в этой сфере, рассмотрен вопрос повышения эффективности международно-правовой ответственности, усовершенствованию норм международного морского права в этой сфере и конкретизации полномочий государств.

В исследовании международно-правовой ответственности за загрязнение морской среды в результате аварійного случая предложены конкретные пути решения этой проблемы, а именно принятие отдельного международного нормативно-правового акта, в котором бы находились стандарты и нормы по состоянию суден, а также в отношении того, как они должны быть оборудованы. Это касается, в особенности суден, которые перевозят небезопасные грузы.

Исследовано понятие, виды и принципы международной ответственности за загрязнение морской среды в результате аварийного случая и сформулированы важные выводы о необходимости принятия единого международного нормативно-правового акта, который бы регулировал обязанность судовладельцев по оборудованию и состояния судов, а также акта, в котором содержались бы нормы относительно процедуры действий государства, пострадавшего в результате аварийного случая на море.

Также проанализирована практика применения международных судебных и досудебных процедур в результате спора относительно загрязнения морской среды в результате аварийного случая. В результате анализа выявлено, что выбор процедуры возмещения ущерба государством зависит от размера понесенного ущерба. Если речь идет об экологической катастрофе мирового масштаба, повышается вероятность того, что спор будет урегулирован при помощи публично-правовых процедур. Если аварийное загрязнение морской среды имеет локальный характер и носит недлительный характер может быть быстро ликвидировано, то повышается вероятность то, что спор будет урегулирован по внутреннему праву государства, которое стало жертвой такого загрязнения и чаще всего ограничивается судебным процессом, который носит частный характер.

Проанализирована практика Международного Суда ООН, Международного трибунала ООН по морскому праву, практика других судебных инстанций по спорам в этой сфере. Сформулированы выводы по применению мирных способов урегулирования споров относительно загрязнения морской среды в аварийном случае, а также сделаны научно - обоснованные предложения и рекомендации относительно перспектив развития и повышения эффективности и реформирования международно-правовой ответственности за загрязнение морской среды в результате аварийного случая.

**Ключевые слова**: морские споры, контроль за загрязнение морской среды, ответственность за загрязнение моря, морские споры в результате аварий, аварийный случай, аварии на море.

**Iarova A. O. Legal aspects of international liability of marine pollution as a result of emergency cases.** – On the right of the manuscript.

Thesis for the degree of Candidate of Sciences on specialty 12.00.11 – Institute of State and Law after V. M. Koretsky of the National Academy of Sciences of Ukraine. Kyiv, 2017.

 The thesis is devoted to complex theoretical - analysis of the legal aspects of international legal responsibility of the head of marine pollution resulting from emergency event features clarify the legal nature of the emergency event types of sources of pollution of the marine environment as a result of an emergency case to the problems of international legal responsibility for marine pollution resulting in emergency case and control, increasing the efficiency of liability of the state at pollution the marine environment as a result of the emergency event. The legal nature of the emergency case and sources of marine pollution, regulation peculiarities term "emergency case" in international law. In this context, a large number of classifications proposed by researchers and international maritime law have been identified.

The conclusions about the need for a single unified concept avarinyy case and develop a classification of emergency cases that lead to pollution of the marine environment. The concept, types y principles of international responsibility for marine pollution as a result of the emergency event and formulated important conclusions about the need for a single international legal act regulating the obligation of shipowners on the equipment and condition of vessels, as well as act in which contained provisions on the procedure to actions of the state affected by the disaster event at sea. Also analyzed the practice of international judicial pre-trial procedures y as a result of a dispute regarding marine pollution resulting from emergency cases.

Analyzed the practice of international judicial pre-trial procedures y as a result of a dispute regarding marine pollution resulting from emergency cases. Analyzed the practice of the International Court of Justice, the UN International Tribunal for the Law of the Sea, the practice of other courts in disputes in this area.

Analyzed the practice of the International Court of Justice, the UN International Tribunal for the Law of the Sea, the practice of other courts in disputes in this area. The conclusions on the use of peaceful methods of resolving disputes regarding marine pollution in case of emergency and scientifically - grounded proposals and recommendations regarding the development and increase the efficiency and reform of international legal responsibility for the pollution of the marine environment as a result of the emergency event.

**Keywords*:*** maritime disputes, control pollution of the marine environment, responsible for marine pollution, maritime disputes in accidents, emergency incident, an accident at sea.