Скаридова Мария Александровна

Морское экологическое право

Учебное пособие

Оглавление

Введение

§ 1. Общая характеристика норм и принципов, формирующих морское экологическое право

§ 2. Правовая регламентация защиты и сохранение морской среды

§ 3. Предотвращение загрязнения с судов

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов

Международная Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству

Трансграничная перевозка опасных грузов

Особые районы

Государства, граничащие с международными проливами, и государства-архипелаги

§ 4. Ответственность и компенсация за ущерб в связи с перевозкой морем опасных веществ

§ 5. Региональное обеспечение защиты морской среды от загрязнения

Приполярные пространства

Северо-Восточная Атлантика

Северное море

Средиземноморский регион

Защита от загрязнения Черного моря

Юго-восточная часть Тихого океана

Балтийский регион

Красное море и Аренский залив

§ 6. Международные соглашения РФ по обеспечению экологической безопасности

Заключение

Список нормативных актов и литературы

Приложение 1.

Введение

§ 1. Общая характеристика норм и принципов, формирующих морское экологическое право

Занимая самую большую часть поверхности планеты, океан играет уникальную роль в жизни человечества. Он необходим для воздуха, которым мы дышим, воды, которую пьем, продуктов питания, которые мы едим, и климата, который нам далеко не безразличен. Экологические проблемы мирового океана напрямую связаны с «загрязнением» человеческого сознания. Океан – это не только глобальное достояние, но и объект глобальной ответственности.

Деградация морской среды может быть связана с целым рядом источников. Войны, стихийные бедствия и природные аномалии принято относить к форс-мажорным причинам загрязнения, все остальные, как правило, – следствие человеческой безответственности и беспечности.

Установлено, что на долю наземных источников приходится 70% загрязнения морской среды, а на долю морского транспорта и сброса отходов в море – по 10%. Многие из загрязнителей, попадающие из наземных источников, представляют особую опасность для морской среды, поскольку они одновременно являются токсичными, стойкими и могут накапливаться в живых организмах. Источники загрязнителей не везде одинаково воздействуют на морскую среду (табл. 1), однако, наибольшую угрозу для морской среды представляют: сточные воды, питательные элементы, синтетические органические соединения, отстой, мусор и пластмассовые изделия, металлы, радионуклиды, нефть

(углеводороды) и полициклические ароматические углеводороды (*Из доклада ООН «Повестка дня на XXI век»*).

Таблица 1

Регион	Выявленные приоритетные загрязнители или источники, по порядку приоритетности
Юго-восточная часть Тихого океана (Лима, 18-21 ноября 1996 г.) (5 государств) Последующий региональный семинар (Винья-дель-Мар (Чили), 19–22 октября 1998 г.)	Канализационные стоки; нефтепродукты (углеводороды); тяжелые металлы; стойкие органические загрязнители (СОЗ)
Морской район РОПМЕ/Красное море и Аденский залив (Бахрейн, 2–5 декабря 1996 г.) (14 государств) Последующий семинар для морского района РОПМЕ (Кувейт, 8-9 июня 1997 г.)	Красное море и Аденский залив: физическое изменение и разрушение мест обитания; канализационные стоки; питательные вещества и мобилизация осадков Морской район РОПМЕ: нефтепродукты (углеводороды) и продукты горения; физическое изменение и разрушение мест обитания; мобилизация осадков; канализационные стоки и питательные вещества; мусор; оседание частиц из атмосферы; СОЗ; тяжелые металлы; радиоактивные вещества
Восточно-азиатские моря (Бангкок, 30 апреля–3 мая 1997 г.) (10 государств)	Канализационные стоки; сельское хозяйство; промышленность; городские сточные воды; физическое изменение и разрушение мест обитания
Восточная Африка (Занзибар, 6–9 октября 1997 г.) (9 государств)	Коммунально-бытовые сточные воды; твердые бытовые отходы; физическое изменение и разрушение мест обитания; агрохимическое загрязнение; загрязнение промышленными отходами
Южноазиатские моря (Коломбо, 22–25 октября 1997 г.) (5 государств)	Канализационные стоки; мусор
Западная и Центральная Африка (Абиджан, 25-28 ноября 1997 года) (21 государство)	Канализационные стоки; физическое изменение и разрушение мест обитания; городские и коммунально-бытовые сточные воды; сельское хозяйство; промышленность; мусор; нефтепродукты (углеводороды); мобилизация осадков; тяжелые металлы
Верхняя часть юго-западной Атлантики (Бразилиа, 30 сентября–2 октября 1998 г.) (3 государства)	Коммунально-бытовые сточные воды; промышленные стоки; физическое изменение и разрушение мест обитания; нефтепродукты (углеводороды)
Южная часть Тихого океана (Апия, 14–16 октября 1999 г.) (22 государства и территории)	Канализационные стоки; твердые отходы; сельское хозяйство; промышленность; физическое изменение и разрушение мест обитания

Начиная с 90-х годов прошлого столетия достаточно последовательно формируется международное общественное мнение о том, что нельзя обеспечить экологическую безопасность одной страны, если экология другой, пусть расположенной на другом океанском побережье, резко ухудшается.

В 1992 г. в Рио-де-Жанейро представители правительств большинства стран мира собрались на Конференцию ООН по окружающей среде и развитию (ЮНЕСЕД) для того, чтобы согласовать меры, которые должны были быть предприняты в новом тысячелетии в обеспечении экологической безопасности. Участники конференции разработали важный документ – Повестку дня на XXI век (*Глава 17 этого документа посвящена экологическим проблемам Мирового океана*), который заложил основы всемирной программы по устойчивому развитию.

Защита морской среды от загрязнения осуществляется как на общемировом (или глобальном, то есть во всех акваториях Мирового океана), региональном уровнях, так и на основе двусторонних соглашений.

Глобальная программа действий по защите морской среды от загрязнения в результате осуществляемой на суше деятельности (UNEP (OCA)/LBA/IG.2/7) была принята на Вашингтонской межправительственной конференции 3 ноября 1995 г. В ней к Программе Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) как секретариату Глобальной программы действий, а также координатору и катализатору природоохранной деятельности в рамках системы ООН, была обращена просьба содействовать и способствовать осуществлению Глобальной программы действий на национальном, региональном и субрегиональном уровне, в частности путем новой активизации Программы по региональным морям.

Выполнение Глобальной программы действий является, в первую очередь, задачей правительств. Международные и региональные

организации и программы, неправительственные организации и другие участники могут вносить свой вклад в ее выполнение на местном, национальном, региональном и глобальном уровне.

С целью наблюдения за выполнением Программы Директор-исполнитель ЮНЕП формирует центральную группу – Координационное бюро Глобальной программы действий. Это Бюро является основным координационным центром усилий ЮНЕП по выполнению возложенных на нее функций секретариата Глобальной программы действий.

Функции ЮНЕП, связанные с выполнением ею своего мандата в качестве секретариата Глобальной программы действий, осуществляются по трем основным направлениям. К ним относятся:

- а) оценка;
- б) мобилизация усилий на местном, национальном, региональном и глобальном уровне;
- в) рассмотрение достигнутого прогресса и дальнейшее развитие Глобальной программы действий.

Одним из основных направлений деятельности Глобальной программы действий является проведение научных исследований и подготовка научных обзоров состояния морской среды в глобальном масштабе, а также разработка рекомендаций по деятельности, осуществляемой в рамках других международных программ по мониторингу и оценке. В качестве реализации этого направления в Глобальной программе действий была создана «Объединенная группа экспертов по научным аспектам защиты морской среды» (ГЕСАМП). В соответствии с предложением, внесенным ЮНЕП на 26-й сессии (Париж, 25-29 марта 1996 г.), ГЕСАМП учредила рабочую группу по оценке морской среды, ведущим учреждением в рамках которой была назначена ЮНЕП.

В настоящий момент международные встречи по проблемам экологии океанов, мониторинг отдельных морских пространств, экологические экспертизы носят практически перманентный характер. Вместе с тем, защита и сохранение морской среды требуют значительных материальных вложений и явно не успевают за политическими декларациями участников международных соглашений.

Анализ правовых источников, регламентирующих защиту и сохранение морской среды от загрязнения позволяет утверждать, что экологическая безопасность в процессе деятельности человека на море достигается соблюдением правовых предписаний, содержащихся в соглашениях государств по защите морских экосистем от загрязнения, имплементированных в национальный закон или конкретную инструкцию органов государственной власти.

Среди названных *первую группу* составляют предписания, содержащиеся в многосторонних международных договорах, регулирующих общие вопросы сотрудничества государств по защите морских экосистем от загрязнения. В первую очередь, к этой группе относятся положения части XII КМП-82 или положения статей 24 и 25 Конвенции об открытом море 1958 г.

Вторая группа норм включает категорическую формулу, запрещающую загрязнение морских экосистем конкретными токсическими поллютантами, представляющими особую опасность для Мирового океана (радиоактивные вещества, нефть и др.). К ним можно отнести Международную конвенцию 1972 г. по предотвращению загрязнения моря отбросами отходов и др. материалов, Международную конвенцию 1973 (1978) г. по предотвращению загрязнения с судов и др. Отметим при этом, что Конвенция 1972 г. закрепляет противоправность любого затопления судов, самолетов, платформ или других искусственных сооружений, находящихся в море, преднамеренного сброса в морскую среду особо

опасных отходов, содержащих, в частности, радиоактивные вещества, органогалогенные компоненты, ртуть, кадмий, нефть и нефтепродукты, устойчивые пластики и другие синтетические материалы. Только под тщательным контролем могут сбрасываться свинец, цинк, медь и некоторые другие вредные вещества. Причем затопление громоздких отходов также требует специального разрешения. В этом многостороннем соглашении особо подчеркивается, что сброс в море вредных отходов и других материалов (перечисленных в приложении I–III Конвенции) возможен только в исключительных случаях, когда сброс представляется единственным способом предотвращения угрозы безопасности человеческой жизни, судна, самолета, платформы или других искусственных сооружений на море в случае форс-мажора, вызванного непогодой или другими причинами, представляющими опасность для жизни людей или реальную угрозу безопасности судна, самолета. Причем сброс особо опасных веществ и материалов, перечисленных в Приложении I, в случае крайней необходимости, представляющей неприемлемый риск здоровью человека возможен, но государство обязано проконсультироваться с соответствующими странами и международными организациями, и только после этого ему может быть выдано разрешение на такой сброс. Вместе с тем, следует отметить, что в Конвенции не нашел отражения вопрос о порядке разрешения споров, регламентации ответственности, и это, безусловно, является ее недостатком. К тому же ее положение не распространяется на случаи удаления в море опасных отходов, являющихся результатом нормальной эксплуатации ядерных судов.

Запрещающие нормы другого многостороннего договора, например, Международной конвенции по предупреждению загрязнения с судов 1973 (1978) г., распространяются на преднамеренный и случайный сброс нефти

и других вредных веществ с судов, стационарных и других плавучих платформ. Положения этого документа не применяются к случаям загрязнения морских экосистем при изыскании и разработке минеральных ресурсов морского дна, сточными водами, исключая вынос рек, к случаям затопления, попадающим под действие Конвенции 1972 г. В Конвенции 1973 г. закреплены правила, запрещающие сброс ядовитых жидких веществ (за исключением радиоактивных) в пределах 12 миль от ближайшего берега и в особых районах (районах Балтийского и Черного морей) (Правило I, приложение II), а также обязательства государств по установлению соответствующих стандартов сброса мусора и сточных вод с судов. Конвенцией регламентированы определенные максимальные расстояния от берега (от 12 до 25 миль), где допускается сброс всех основных видов мусора (пищевых отходов, ветоши, стекла и др.) и установлены правила, полностью исключающие сброс отдельных видов предметов. Например, запрещается сбрасывать все виды пластмасс, включая синтетические тросы, синтетические рыболовные сети и пластмассовые мешки для мусора. Особо предусмотрено, что в пределах от 4 до 12 миль от берега сточные воды перед сбросом должны быть продезинфицированы, а содержащиеся в них твердые вещества измельчены.

К *третьей группе* норм относятся предписания, устанавливающие запрет на загрязнение морских экосистем определенных районов Мирового океана. В частности, соглашение о сотрудничестве в борьбе с загрязнением Северного моря нефтью 1969 г., Хельсинская конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г. и др.

Четвертую группу норм составляют предписания многосторонних международных договоров универсального и регионального характера, которыми установлена противоправность радиоактивного загрязнения морских экосистем непосредственно в связи с деятельностью

вооруженных сил государств в Мировом океане. Такие нормы содержатся в Статье 4 Договора об Антарктике 1959 г., который устанавливает в районе южнее 60-й параллели ю.ш. запрет на удаление с военных кораблей радиоактивных отходов любой степени активности. Запрещение норм по радиоактивному загрязнению морских экосистем также содержится в ряде многосторонних международных договоров в:

- Московском договоре о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой от 5 августа 1963 г. (Статья 1, п. «а»);

- Женевском протоколе о запрещении применения на войне удушливых, ядовитых или других подобных газов и бактериологических средств от 17 июня 1925 г., где дан перечень средств массового уничтожения, включающий и ядерное оружие как средство ведения войны;

- Договоре о нераспространении ядерного оружия от 1 июля 1968 г.;

- Договоре между СССР и США об ограничении подземных испытаний ядерного оружия от 3 июля 1974 г. (мощностью не свыше 150 кт);

- Договоре о принципах деятельности государств по исследованию и использованию космического пространства, включая Луну и другие небесные тела, от 27 января 1967 г.

Значительным шагом по обеспечению экологической безопасности в Мировом океане следует считать многосторонний международный договор о запрещении на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения от 11 февраля 1971 г., в котором закреплены согласованные между государствами обязательства по использованию дна морей и океанов в мирных целях, дальнейшему предотвращению распространения гонки ядерных вооружений на дно морей и океанов.

Принципиальным представляется положение о том (в соответствии со Статьей 1 Договора), что государствам запрещается размещать на дне морей и океанов (а также в его недрах за пределами 12 морских миль) какое-либо ядерное оружие или любые другие виды оружия массового уничтожения, а также сооружения, пусковые устройства и любые другие устройства, специально предназначенные для хранения, испытания или применения такого оружия.

Следует указать и на ряд иных норм международного права, позитивно влияющих на обеспечение защиты экологической среды. Так, среди норм, регулирующих использование определенных видов оружия, влияющего на морские экосистемы, можно выделить бактериологическое и токсинное оружие. Действующие нормы международного права запрещают государствам-участникам разрабатывать, производить, накапливать, приобретать и сохранять бактериологическое (биологическое) и токсинное оружие, оборудование или средства доставки, предназначенные для использования таких агентов или токсинов во враждебных целях или в вооруженных конфликтах (см. Статья 1 Конвенции о запрещении разработки, производства и накопления запасов бактериологического (биологического) и токсинного оружия и об их уничтожении от 10 апреля 1972 г.).

И, наконец, следует особо выделить запретительные нормы международного права, направленные на недопущение военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду, имеющего широкие, долгосрочные или серьезные последствия в качестве способов разрушения, нанесения ущерба или причинения вреда любому государству-участнику, содержащиеся в Конвенции о запрещении военного или любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду (Женева, 18 мая 1977 г.). Конвенция нацелена на запрет любого враждебного

использования *средств воздействия на природную среду* с целью устранения опасностей для человечества от такого использования. Государства взяли на себя обязательства не помогать, не поощрять и не побуждать любое государство, группу государств или международную организацию к осуществлению деятельности, противоречащей целям Конвенции (Статья 1).

Термин «средства воздействия на природную среду» относится к любым средствам для изменения путем преднамеренного управления природными процессами – динамики, состава или структуры Земли, включая ее биоту, литосферу, гидросферу и атмосферу, или космического пространства (Статья 2).

Каждое государство – участник настоящей конвенции обязуется принять любые меры, которые оно сочтет необходимыми в соответствии со своими конституционными процедурами, по запрещению и предотвращению любой деятельности, противоречащей положениям настоящей конвенции, под его юрисдикцией или под его контролем, где бы то ни было (Статья 4).

Кроме многосторонних, следует обратить внимание и на ряд двусторонних соглашений между государствами в области различных аспектов военной деятельности, строгое выполнение которых государствами, безусловно, способствует эффективному соблюдению принципов международного морского экологического права. Среди них необходимо выделить: Соглашение о мерах по уменьшению опасности возникновения ядерной войны между СССР и США от 30 сентября 1971 г., Соглашение о предотвращении ядерной войны, заключенное между СССР и США от 22 июня 1973 г. (в соответствии с ним стороны взяли на себя обязательства исключить возникновение ядерной войны между каждой из сторон и другими странами), Советско-американское соглашение о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним от 25 мая 1972 г. и протокол к нему от 22 мая 1973 г.

и др. (и последующие аналогичные соглашения, заключенные с другими странами).

Пятую группу норм составляют предписания международного права, запрещающие вооруженным силам государств причинять какой-либо вред природным и морским экосистемам непосредственно в период вооруженных конфликтов. Среди действующих норм международного права в этой области укажем на Дополнительный протокол 1977 г. к Женевским конвенциям 1949 г., касающихся защиты жертв в международных вооруженных конфликтах (Протокол II). Статья 35, п. 3 (Протокол I) определяет принцип, согласно которому вооруженным силам государств запрещается во время вооруженных конфликтов применять методы или средства ведения военных действий, которые имеют своей целью причинить или, как можно ожидать, причинят обширный, долговременный и серьезный ущерб природной среде. Средством реализации этого принципа является и норма, содержащаяся в Дополнительном протоколе II (т. 15), согласно которой вооруженным силам государства запрещается в качестве объекта нападения использовать установки и сооружения, содержащие опасные силы. К ним относятся плотины, дамбы и атомные электростанции. Причем это запрещение распространяется и на военный объект.

Закрепляя это положение в нормах международного права, государства-участники прежде всего стремились оградить от напрасных жертв гражданское население. При этом несомненно учитывается и экологический фактор, т.к. освобождение неуправляемых опасных сил ведет к тяжелым потерям среди личного состава вооруженных сил и гражданского населения.

Другим важным международно-правовым актом, указывающим на недопустимость превращения в объект нападения природных экосистем, является Конвенция о запрещении или ограничении применения

конкретных видов обычного оружия 1980 г., принятая на Конференции ООН по запрещению или ограничению конкретных видов обычного оружия, которые могут считаться наносящими чрезмерные повреждения или имеющими неизбирательное действие. В соответствии с п. 4 Статьи. 2 Протокола III к Конвенции 1980 г. о запрещении или ограничении применения зажигательного оружия вооруженными силами государств, запрещается превращать в объект нападения с применением зажигательного оружия леса или другие виды растительного покрова. При этом запрещение не распространяется на вооруженные силы государств, если такие природные элементы используются для того, чтобы укрыть, скрыть или замаскировать комбатантов или другие военные объекты, или когда они сами по себе являются военными объектами.

Анализ нормативного массива, определяющего содержание морского экологического права, позволяет утверждать, что складывается ряд императивных норм, могущих в недалеком будущем сформировать основные принципы морского экологического права, а именно:

1) приоритета обеспечения экологической безопасности в процессе эксплуатации морской среды и ресурсов дна;

2) немедленного уведомления других государств, а также компетентных международных организаций о случаях, когда морская среда подвергается неминуемой опасности ущерба или когда ей нанесен ущерб в результате загрязнения;

3) загрязнитель платит;

4) предоставление преимуществ развивающимся государствам в целях предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды или сведения к минимуму его последствий;

5) обязательности вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью с целью предотвращения (минимизации) загрязнения морской среды.

§ 2. Правовая регламентация защиты и сохранение морской среды.

В соответствии со Статьей 1(4) КМП-82, под «загрязнением морской среды» понимается «...привнесение человеком, прямо или косвенно, веществ или энергии в морскую среду, включая эстуарии, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым ресурсам и жизни в море, опасность для здоровья человека, создание помех для деятельности на море, в том числе для рыболовства и других правомерных видов использования моря, снижение качества используемой морской воды и ухудшение условий отдыха».

Защите и сохранению морской среды от загрязнения посвящены положения части XII КМП-82. Государства обязаны защищать и сохранять морскую среду, при этом Конвенция не отрицает их суверенных прав на разработку природных ресурсов в соответствии со своей политикой в области окружающей среды и в соответствии с их обязанностью защищать и сохранять морскую среду (Статья 193 КМП-82).

Государства принимают все меры, необходимые для обеспечения того, чтобы деятельность под их юрисдикцией или контролем осуществлялась таким образом, чтобы она не причиняла ущерб другим государствам и их морской среде путем загрязнения и чтобы загрязнение, являющееся результатом инцидентов или деятельности под их юрисдикцией или контролем, не распространялось за пределы районов, где они осуществляют свои суверенные права. Меры, принимаемые в соответствии с КМП-82, относятся ко всем источникам загрязнения морской среды. Эти меры государства принимают воздерживаясь от неоправданного вмешательства в деятельность, проводимую другими государствами, и они должны быть направлены на уменьшение в максимально возможной степени:

(а) выброса токсичных, вредных или ядовитых веществ, в особенности стойких, из находящихся на суше источников, из атмосферы или через нее или путем захоронения;

(б) загрязнения с судов, в частности меры по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, по обеспечению безопасности работ на море, предотвращению преднамеренных и непреднамеренных сбросов и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования экипажей и эксплуатации судов;

(в) загрязнения от установок и устройств, используемых при разведке и разработке природных ресурсов морского дна и его недр (в частности, по предотвращению аварий и ликвидации чрезвычайных ситуаций, обеспечению безопасности работ на море и по регламентации проектирования, конструкции, оборудования, комплектования персонала и эксплуатации таких установок или устройств);

(г) загрязнения от других установок и устройств, эксплуатируемых в морской среде.

Кроме того, предпринимаемые по защите среды меры должны включать и те, которые необходимы для защиты и сохранения редких или уязвимых экосистем, а также естественной среды обитания рыб и других форм морских организмов, запасы которых истощены, подвергаются угрозе или опасности (Статья 194 КМП-82).

Если обобщить обязанности государств по предотвращению загрязнения морской среды, предусмотренные в части XII КМП-82, то они могут быть сформулированы следующим образом, - государства обязаны:

1) при принятии мер по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды действовать таким образом, чтобы не переносить, прямо или косвенно, ущерб или опасность

загрязнения из одного района в другой или не превращать один вид загрязнения в другой;

2) принимать все меры, необходимые для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды в результате использования технологии либо введение чуждых или новых видов организмов в пространствах, находящихся под их юрисдикцией или контролем;

3) сотрудничать на всемирной или региональной основе непосредственно или через компетентные международные организации в формулировании и разработке международных норм, стандартов и рекомендуемых практики и процедур, соответствующих требованиям по защите и сохранения морской среды с учетом характерных региональных особенностей;

4) немедленно уведомлять другие государства, а также компетентные международные организации о случаях, когда морская среда подвергается неминуемой опасности ущерба или когда ей нанесен ущерб в результате загрязнения;

5) сотрудничать с другими государствами и компетентными международными организациями с целью:

– разработки совместных планов чрезвычайных мер на случай инцидентов, вызывающих загрязнение морской в целях ликвидации последствий загрязнения и предотвращения или сведения до минимума ущерба;

– содействия исследовательским работам, осуществления программ научных исследований и поощрения обмена полученными информацией и данными о загрязнении морской среды;

– установления надлежащих научных критериев для формулирования и разработки норм, стандартов и рекомендуемых практики и процедур по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды;

б) осуществлять с помощью признанных научных методов наблюдение, измерение, оценку и анализ риска и последствий загрязнения морской среды; постоянно следить за последствиями любой деятельности, которую они разрешают или которую они осуществляют, с целью определения, может ли такая деятельность привести к загрязнению морской среды.

При осуществлении мер по предотвращению загрязнения морской среды в соответствии с КМП-82 развивающиеся государства должны обладать преимуществами. Эти преимущества связаны с распределением соответствующих фондов и технической помощи для сведения к минимуму последствий крупных инцидентов, которые могут вызвать серьезное загрязнение морской среды и подготовки экологических оценок, оказания содействия этим странам в области науки, образования, техники, а также в других областях в целях защиты и сохранения морской среды и предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды. Указанная выше помощь, в частности, включает:

- подготовку их научных и технических кадров;
- содействие их участию в соответствующих международных программах;
- предоставление им необходимого оборудования и средств обслуживания;
- расширение их способности производить такое оборудование;
- предоставление консультативных услуг и разработку средств для осуществления программ научных исследований, мониторинга, учебных и других программ.

Кроме положений КМП-82, существуют и другие специальные конвенции и соглашения, принятые на региональном, двустороннем или всемирном уровне под эгидой ИМО, которые касаются защиты и сохранения морской среды.

Часть документов ИМО по безопасности включает положения, которые также относятся к пресечению и контролю за возможным

загрязнением, вызванного морскими авариями. В этих положениях стандарты, обеспечивающие безопасность, и стандарты, направленные на предотвращение загрязнения и сохранение морской среды, связаны между собой.

Другие документы ИМО регулируют исключительно меры, направленные против загрязнения, независимо от того, является ли сброс загрязняющих веществ результатом аварии, или результатом процесса разгрузки. В соответствии с этим следует отметить следующие документы:

- Международную конвенцию по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., модифицированная Протоколом 1978 г. (MARPOL);
- Международную конвенцию по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (OPRC);
- Международную конвенцию относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г.;
- Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, иными, чем нефть, 1973 г. (Протокол о вмешательстве).

Стандарты и правила MARPOL сведены в приложениях к Конвенции. Приложения I, II, III, IV и V являются факультативными. Приложения I, II и V ратифицировали 79, 65 и 82 государства соответственно, представляющие 80%, 42% и 83% мирового тоннажа.

Предупреждение и контроль над загрязнением от сбросов регулируют два соглашения: Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972 г. (LC или Лондонская конвенция) и Протокол 1996 г. к Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов, 1972 г. (Протокол LC 1996).

Договоры по защите и сохранению морской среды от загрязнения как двусторонние, так и многосторонние (региональные) должны применяться с учетом «критериев совместимости», установленных в

Статье 237 КМП-82. Так, параграф 1 Статьи 237 устанавливает, что положения Части XII не наносят ущерб конкретным обязательствам, принятым по специальным конвенциям и соглашениям, касающимся защиты и сохранения морской среды, а также соглашениям, которые могут быть заключены в развитие общих принципов Части XII. Параграф 2 приведенной выше Статьи устанавливает, что все эти обязательства должны выполняться в соответствии с общими принципами и целями КМП-82. Два наиболее важных соглашения морского экологического права – Конвенция MARPOL и Лондонская конвенция, регулирующие предупреждение загрязнения с судов и от сбросов, хотя и были приняты ранее КМП-82, совершенно совместимы с ее положениями.

Кроме «совместимости», КМП-82 содержит и положения, дающие право прибрежным государствам принимать нормы и устанавливать местные правила, которые сами по себе имеют оперативный характер (например, положения относительно юрисдикции государства порта и об утверждении специальных императивных мер для отдельных районов). В целом следует отметить, что нормы, регламентирующие защиту и сохранение морской среды от загрязнения, хотя и приняты в разное время, дополняют друг друга и в целях надлежащего исполнения должны применяться совместно с учетом требований КМП-82. Когда государства имеют разумные основания полагать, что намечаемая деятельность под их юрисдикцией или контролем может вызвать существенное загрязнение морской среды или привести к значительным и вредным изменениям в ней, они в той мере, в какой это практически осуществимо, оценивают потенциальные последствия такой деятельности для морской среды и передают доклады о результатах этой оценки.

По смыслу раздела 5 части XII КМП-82 различает четыре основных источника загрязнения морской среды:

– находящиеся на суше (Статья 207);

- образуемые как результат деятельности на морском дне (Статьи 208, 209);
- вызываемые захоронением (Статья 210);
- образуемые в результате судоходства (Статья 211).

В соответствии со Статьей 1(5) КМП-82, «захоронение» означает любое преднамеренное удаление отходов или других материалов с судов, летательных аппаратов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций или любое преднамеренное их уничтожение. Вместе с тем, захоронением не считается удаление отходов или других материалов, присущих или являющихся результатом нормальной эксплуатации судов, летательных аппаратов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций и их оборудования, кроме отходов или других материалов, транспортируемых судами, летательными аппаратами, платформами или другими искусственно сооруженными в море конструкциями, которые эксплуатируются в целях удаления таких материалов, или подвозимых к таким судам, летательным аппаратам, платформам или другим искусственно сооружаемым в море конструкциям, а также кроме тех, что являются результатом обработки таких отходов или других материалов на таких судах, летательных аппаратах, платформах или конструкциях; а также помещение материалов для целей иных, чем их простое удаление.

С целью предупреждения и контроля за загрязнением морской среды с источников, находящихся на суше, государства должны стремиться согласовывать свою политику в этом отношении на региональном уровне и обязаны принимать соответствующие законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды на национальном уровне. Принимаемые для этой цели законы, правила, меры, нормы, стандарты, рекомендуемая практика и процедуры должны включать положения, которые предназначены для

сокращения в максимально возможной степени выброса токсичных, вредных или ядовитых веществ, в особенности стойких, в морскую среду. При осуществлении деятельности на дне, находящемся под юрисдикцией прибрежного государства, это государство должно принимать меры, которые могут быть необходимы и достаточны для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем возможного загрязнения. Принимаемые в этой связи законы, правила и меры должны быть не менее эффективными, чем международные нормы, стандарты и рекомендуемые практика и процедуры.

Применительно к предотвращению загрязнения, вызываемого деятельностью в Районе, государства также обязаны принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды, вызываемого деятельностью, осуществляемой судами, установками, сооружениями и другими устройствами, несущими их флаг или зарегистрированными в них, или эксплуатируемыми под их властью в зависимости от обстоятельств. Требования таких законов и правил должны быть также не менее эффективными, чем международные нормы, правила и процедуры и периодически пересматриваться.

Захоронение в пределах территориального моря и исключительной экономической зоны или на континентальном шельфе не осуществляется без определенно выраженного предварительного одобрения прибрежного государства, которое имеет право разрешать, регулировать и контролировать такое захоронение после должного рассмотрения этого вопроса с другими государствами, на которых такое захоронение может отрицательно сказаться в силу их географического положения. И в этом случае национальные законы, правила и меры должны быть не менее эффективными в предотвращении, сокращении и сохранении под контролем такого загрязнения, чем глобальные нормы и стандарты (Статья 210 КМП-82).

Обеспечение выполнения законов и правил, касающихся захоронения, осуществляется в зависимости от правового режима района плавания и статуса вероятного источника сброса:

а) прибрежным государством в отношении захоронения в его территориальном море или исключительной экономической зоне, либо на его континентальном шельфе;

б) государством флага в отношении судов, плавающих под его флагом, и судов или летательных аппаратов, зарегистрированных в нем;

в) любым государством в отношении погрузки отходов или других материалов, осуществляемой на его территории или у его прибрежных терминалов.

§ 3. Предотвращение загрязнения с судов

К сожалению, количество источников загрязнения моря возрастает прямо пропорционально человеческим усилиям по эксплуатации его ресурсов. Проблема в том, что при нефтегазовом освоении любых месторождений опасность углеводородного загрязнения окружающей среды неизбежна из-за технологических разливов нефти, аварий трубопроводов, очистки танков нефтеналивных судов и т.д. Но это лишь часть проблемы. В результате разработки шельфовых месторождений и использования выносных морских терминалов будут расширяться «мертвые зоны», которые образуются в результате применения синтетических поверхностно-активных веществ, как одного из главных средств при борьбе с нефтяными разливами.

Как отмечалось выше, загрязнение с судов – далеко не самый массовый источник возникновения экологических проблем. Вместе с тем, каждая авария или катастрофа судна, связанная с загрязнением морской среды, всегда получает широкий международный общественный резонанс.

Несмотря на то, что морем перевозятся практически все из существующих ядовитых и опасных веществ, самым «популярным» грузом, могущим угрожать морской среде в случае аварии или катастрофы, продолжают оставаться нефтепродукты (58% добываемой нефти перевозится морем) и корабельные запасы топлива.

Приводить в настоящей главе всю статистику морских катастроф судов, связанных с загрязнением моря, вряд ли уместно, однако, на наш взгляд, есть смысл сослаться на некоторые примеры, могущие охарактеризовать масштабность и пагубность загрязнения для морской среды, ее обитателей и, в конечном счете, и для самого человека.

18 марта 1967 г. на рифах «Семь камней» у юго-западного побережья Англии потерпел крушение американский супертанкер «Торри Каньон», груженный 120 тыс. т нефти. Из пробоин в корпусе вырвалась нефть, покрыв сотни квадратных миль. Самолеты английских ВВС днем и ночью бомбили разломанный корпус «Торри Каньона», пытаясь сжечь нефть, еще оставшуюся в трюмах танкера. Военные и спасательные суда, целая флотилия рыболовецких шхун сбрасывали в море химические реактивы, уничтожающие нефть. В марте 1978 г. в 96,6 км от побережья полуострова Бретань (Франция) потерпел крушение танкер «Кадис», и в воду вылилось 220 тыс. т нефти. 19 июля 1979 г. в Карибском море в районе о. Тобаго судно «Повелительница Атлантики» столкнулось с «Эгейским капитаном». В результате в море вылилось 280 000 т нефти. 25 марта 1989 г. танкер «Эксон Вальдис» сел на мель в заливе Принс-Уильям у побережья Аляски, в результате чего в море вылилось свыше 30 тыс. т нефти. От загрязнения пострадало более 2400 км побережья. 11 декабря 1999 г. в 45 милях от побережья Франции потерпел катастрофу танкер «Эрика», следовавший по маршруту Роттердам–Ливорно (Италия) с грузом 30 тыс. т мазута. Примерно около 10 тыс. т мазута (треть всего груза) вылилось в море. Более десяти специализированных судов различных европейских

компаний пытались бороться с разливом нефтепродуктов. Несмотря на их усилия, к 22 декабря значительное количество мазута было вынесено к французским берегам. Загрязнению подверглось в общей сложности около 400 км северной части побережья Бискайского залива между городами Пенмарк и Ла Рошель; приблизительно около 100 тысяч морских птиц оказались затронутыми разливом мазута, пострадали морские животные, значительный ущерб понесла французская устричная индустрия, знаменитые французские пляжи оказались покрытыми нефтяными пятнами. Серьезнейшая экологическая катастрофа разразилась у побережья Австралии в августе 1999 г., когда из итальянского танкера «Лаура Д'Амато» на просторы гавани Сиднея вылилось, по разным оценкам, от 14 000 до 80 000 литров сырой нефти. 17 января 2001 г. эквадорский танкер «Jessica» сел на риф у берегов Сан-Кристоваль, одного из островов Галапагосского архипелага, объявленного национальным парком. На борту судна находилось 606 тыс. литров дизельного топлива и 230 тыс. литров крайне токсичного тяжелого горючего IFO-120 (именно оно представляет наибольшую опасность для фауны островов). Из судна вытекло около 4 тыс. литров IFO-120 и почти 600 тыс. литров горючего. Нефтяное пятно заняло площадь в 300 квадратных километров. 6 октября 2002 г. в Аденском заливе, у берегов Йемена взорвался французский танкер «Лимбург», который имел на борту около 400 тыс. баррелей сырой нефти, которая практически вся вылилась в Аденский залив, что бьет все «рекорды» экологических катастроф на море.

Каждый раз, изучая обстоятельства того или иного инцидента, специалисты приходили к заключению о том, что как грузовладельцы, так и судовладельцы, сознавая вероятность могущих возникнуть проблем, пытались использовать «белые пятна» законов и правил, регламентирующих перевозку морем опасных грузов.

Так, например, в случае с «Эрикой», формальным судовладельцем танкера являлась компания «Tevere shipping», созданная только на бумаге для обеспечения регистрации судна под флагом Мальты. Фактическое управление танкером осуществлялось итальянской компанией «PanShip Management» через другую фирму – «Giuseppe Savarese». За месяц до катастрофы судно было проинспектировано итальянским классификационным обществом RINA. Эксперты высказывали подозрения, что на момент смены классификационного общества судно не удовлетворяло требованиям класса и что смена классификационного общества с французского «Bureau Veritas» на итальянское RINA за год до катастрофы, именно в то время, когда судно планировалось к специальному осмотру в «Bureau Veritas», связана именно с неудовлетворительным состоянием корпуса.

Справедливости ради надо отметить, что практически после каждой серьезной катастрофы государства принимали новые национальные нормы или заключались международные соглашения, направленные на предотвращение загрязнения морской среды. Так, после катастрофы танкера «Эксон Валдис» в США был принят законодательный акт ОРА-90, который предусматривает последовательное уменьшение количества эксплуатируемых однокорпусных танкеров, принимая во внимание их возраст и техническое состояние с полным выводом из эксплуатации к 2010 г. Катастрофа танкера «Эрика» вызвала ужесточение контроля за транспортировкой темных нефтепродуктов во Франции и других странах ЕС. Как следствие катастрофы танкера «Эксон Валдис» в 1989 г., была принята Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (1990 г.), которая влечет за собой вполне определенные финансовые обязательства.

Катастрофа танкера «Торри Каньон» потребовала разрешения вопросов как публично-правового характера (т.е. может ли прибрежное

государство, которому от катастрофы угрожает наибольшая опасность, в данном случае Великобритания, принять решение относительно источника опасности, даже если этот источник находится вне зоны его юрисдикции (танкер потерпел аварию примерно в ста с лишним милях от побережья Великобритании), иными словами, как далеко распространяется юрисдикция прибрежного государства в отношении мер, которые оно может принять в результате происшествия в открытом море, так и частноправового характера (какова ответственность владельца судна и владельца груза, на каких принципах она должна быть основана, какова величина этой ответственности). Данное обстоятельство вызвало необходимость принятия Конвенции относительно вмешательства в открытом море в случае аварий, приводящих к загрязнению нефтью, 1969 г. (в 1973 г. был принят Протокол, распространяющий конвенцию на другие опасные и вредные вещества) и Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (1969 г.). Ввиду того, что установленная максимальная сумма компенсации операторов судов за причиненный ущерб, явилась весьма значительной (14 млн. долларов) в 1979 г. была принята Конвенция о международном фонде (1979), вводящая в действие положения, обеспечивающие компенсацию до 60 млн. долларов.

В настоящее время правовая регламентация предотвращения загрязнения с судов основана на положениях КМП-82 и ряде специальных конвенций, в частности: Конвенции по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (Москва-Вашингтон-Лондон-Мехико, 29 декабря 1972 г.); Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (Базель, 23 марта 1990 г.); Международной конвенции по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству 1990 г. (Лондон, 30 ноября 1990 г.) и некоторых других.

В соответствии с положениями КМП-82, международные нормы и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов устанавливаются (и периодически пересматриваются) государствами, действующими через компетентную международную организацию или общую дипломатическую конференцию. Кроме того, по аналогичной схеме, в случае необходимости устанавливаются системы судоходных путей для сведения к минимуму угрозы аварий, которые могут вызвать загрязнение морской среды.

Прибрежные государства в пределах своего территориального моря могут в порядке осуществления своего суверенитета принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения моря с иностранных судов, включая суда, осуществляющие право мирного прохода (хотя и не могут препятствовать мирному проходу как таковому) (п. 4 Статьи 211 КМП – 82).

Государства могут принимать законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, плавающих под их флагом или зарегистрированных в них, а также устанавливать в этих целях особые требования в качестве условия для захода иностранных судов в их порты или внутренние воды и для остановки у их портовых терминалов. Указанные требования должны быть официально опубликованы и о них должны быть извещены соответствующие международные организации (например, ИМО).

В определенном, четко обозначенном районе исключительной экономической зоны прибрежные государства могут принимать законы, правила и стандарты для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, более жесткие, нежели те, которые установлены общепринятыми международными нормами.

Когда международные нормы и стандарты, установленные прибрежным государством для сведения к минимуму угрозы аварий судов, которые могут вызвать загрязнение морской среды, не отвечают особым условиям, и прибрежное государство имеет разумные основания считать, что определенный, четко обозначенный район его исключительной экономической зоны представляет собой такой район, в котором по признанным техническим причинам, связанным с океанографическими и экологическими условиями, а также с использованием этого района или защитой его ресурсов и с особым характером движения судов в нем, требуется принятие специальных обязательных мер для предотвращения загрязнения с судов, прибрежное государство может после соответствующих консультаций через компетентную международную организацию с любыми другими заинтересованными государствами направить в отношении такого района сообщение этой организации, представляя научные и технические доказательства в поддержку этого, а также информацию о необходимых приемных устройствах (п. 6(а) Статьи 211, КМП – 82).

В поддержку своего решения государство – установитель таких норм должно предоставить в компетентную международную организацию научные и технические доказательства, связанные с зависимостью характера движения судов с океанографическими и экологическими условиями защиты его ресурсов.

В течение двенадцати месяцев после получения сообщения от прибрежного государства об установлении указанных правил, компетентная международная организация определяет, соответствуют ли условия в этом районе вышеизложенным требованиям. Если организация вынесет такое определение, то прибрежное государство может принять в отношении этого района законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, осуществляя

такие международные нормы и стандарты или практику мореплавания, которые признаются этой организацией применимыми к особым районам. Эти законы и правила становятся применимыми к иностранным судам лишь по истечении пятнадцати месяцев после представления упомянутого сообщения организации.

Государства должны обеспечивать соблюдение судами, плавающими под их флагом или зарегистрированными в них, применимых международных норм и стандартов, принятых для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, а также принимают законы, правила и другие необходимые меры по их осуществлению. Государства, в частности, принимают надлежащие меры с целью обеспечения судам, плавающим под их флагом или зарегистрированным в них, запрещения плавания до тех пор, пока они не будут в состоянии выйти в море с соблюдением требований международных норм и стандартов, включая требования в отношении проектирования, конструкции, оборудования и комплектования экипажа судов; чтобы такие суда имели на борту свидетельства, требуемые международными нормами и стандартами и выданные согласно этим нормам и стандартам, и чтобы был организован их периодический осмотр в целях проверки соответствия таких свидетельств фактическому состоянию судна (Статья 217, КМП-82)

КМП-82 не допускает никакой дискриминации (по форме или по существу) против судов любого государства в осуществлении своих прав и выполнении своих обязанностей в отношении предотвращения загрязнения морской среды. Однако, если судно совершает нарушение указанных норм и стандартов, государство флага самостоятельно или при содействии другого государства, сотрудничество которого может быть полезным для выяснения обстоятельств дела, должно принять меры по безотлагательному расследованию или разбирательству в отношении

предполагаемого нарушения независимо от того, где совершено такое нарушение или где в результате такого нарушения произошло или обнаружено загрязнение.

Наказания, предусмотренные законами и правилами государств в отношении судов, плавающих под их флагом, должны быть достаточно суровыми для предупреждения нарушений, независимо от того, где они совершены.

Если судно добровольно находится в одном из портов или у одного из прибрежных терминалов какого-либо государства, это государство может предпринять расследование и, когда это оправдано доказательствами, возбудить разбирательство в отношении любого сброса с этого судна в пределах или за пределами внутренних вод, территориального моря (включая период осуществления мирного прохода) или исключительной экономической зоны этого государства в нарушение применимых международных норм и стандартов.

Материалы расследования, проведенного государством порта, передаются государству флага или прибрежному государству по их просьбе. Любое разбирательство, начатое государством порта на основании такого расследования, может быть приостановлено по просьбе прибрежного государства, если нарушение совершено в его внутренних водах, территориальном море или исключительной экономической зоне. Доказательства и протоколы по делу, а также любой залог или другое финансовое обеспечение, оставленное у властей государства порта, передаются в этом случае прибрежному государству. Такая передача исключает продолжение разбирательства в государстве порта.

КМП-82 не ограничивает право государства принимать меры с целью избежать загрязнения, вызываемого морскими авариями за пределами территориального моря, соразмерными фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты своего побережья или связанных с ним

интересов, включая рыболовство, от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые, как можно разумно полагать, приведут к серьезным вредным последствиям (Статья 221, КМП-82).

Кроме права государства осуществлять разбирательства в отношении перечисленных выше случаев, КМП-82 предусмотрены гарантии и меры по облегчению разбирательства в отношении иностранных судов. В частности, государства должны принимать меры к тому, чтобы способствовать допросу свидетелей и допущению доказательств, представляемых властями другого государства или компетентной международной организацией, а также способствовать участию в этом разбирательстве официальных представителей компетентной международной организации, государства флага и любого государства, затронутого загрязнением в результате нарушения.

Какие-либо полномочия по обеспечению выполнения в отношении иностранных судов в рамках указанных положений Конвенции могут осуществляться только должностными лицами, либо военными кораблями, военными летательными аппаратами, либо другими судами или летательными аппаратами, которые имеют четкие знаки, позволяющие опознать их как состоящие на правительственной службе, и уполномочены для этой цели (Статья 224, КМП-82).

Указанные должностные лица (военные корабли или летательные аппараты) при осуществлении своих полномочий по обеспечению выполнения мер в отношении иностранных судов не должны ставить под угрозу безопасность судоходства, подвергать судно какому-либо иному риску или отводить его в небезопасные порты или на небезопасные якорные стоянки, или подвергать морскую среду чрезмерному риску.

Любая фактическая инспекция иностранного судна ограничивается проверкой сертификатов, судовых журналов или других документов.

Какие-либо иные действия по фактической инспекции могут быть предприняты лишь в случае, когда:

- имеются явные основания считать, что состояние судна или его оборудование в значительной мере не соответствует этим документам;
- содержание этих документов недостаточно для подтверждения или проверки предполагаемого нарушения; или
- судно не имеет действительных сертификатов или судовых журналов.

В дальнейшем, даже если расследование свидетельствует о нарушении применимых законов и правил или международных норм и стандартов по защите и сохранению морской среды, судно:

а) либо незамедлительно освобождается при условии выполнения таких целесообразных процедур, как предоставление залога или другого подходящего финансового обеспечения;

б) либо, если это судно представляет собой чрезмерную угрозу нанесения ущерба морской среде, оно может быть направлено на ближайшую подходящую судоремонтную верфь.

По запросу государства-флага, разбирательство с целью наложения наказания за любое нарушение применимых законов и правил или международных норм и стандартов, касающихся предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, совершенное каким-либо иностранным судном, приостанавливается, если само государство флага возбуждает разбирательство с целью наказания по соответствующему обвинению в течение шести месяцев после того, как разбирательство было впервые возбуждено, за исключением случаев, когда разбирательство связано с тяжелым ущербом прибрежному государству или когда данное государство флага неоднократно не выполняло свое обязательство по эффективному обеспечению выполнения применимых международных норм в отношении нарушений, совершенных его судами (Статья 228, КМП-82).

С целью приостановления разбирательства государство флага направляет запрос о приостановлении и предоставляет в распоряжение государства, которое первым возбудило разбирательство, полное досье по делу и протоколы разбирательства. Когда разбирательство, возбужденное государством флага, завершено, приостановленное разбирательство прекращается. После уплаты расходов, связанных с таким разбирательством, любой залог или другое финансовое обеспечение, внесенное в связи с приостановленным разбирательством, возвращается прибрежным государством.

КМП-82 допускает возбуждение гражданского разбирательства по любому иску в отношении убытков или ущерба, явившихся результатом загрязнения морской среды. Денежные штрафы могут налагаться за нарушения национальных законов и правил или применимых международных норм и стандартов по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды, совершенных иностранными судами за пределами территориального моря или в его пределах, за исключением случая преднамеренного и серьезного акта загрязнения в территориальном море, в том числе и при осуществлении прохода проливов (Статьи 230, 233, КМП-82).

Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов 1972 г.

Статья 211(1) Конвенции ООН 1982 г. определяет общую обязанность государств, действующих через компетентную международную организацию (ИМО), устанавливать международные нормы для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды с судов, а также периодически их пересматривать. Основным документом ИМО в этой сфере является Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и

других материалов (Москва - Вашингтон - Лондон - Мехико, 29 декабря 1972 г., сокращенно – MARPOL).

В контексте понятия «загрязнение морской среды» Конвенция дает определения основных понятий:

– «вредное вещество» – любое вещество, которое при попадании в море может 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 моря) (Статья 2(2));

– «сброс» – любой выброс судна, какими бы причинами он не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протечку, откачку, выбрасывание или опорожнение) (Статья 2(3)).

Участники Конвенции взяли на себя обязательства индивидуально и коллективно способствовать эффективной борьбе со всеми источниками загрязнения морской среды и принимать все возможные меры для предотвращения загрязнения моря сборами 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.

Меры, принимаемые в рамках Конвенции, относятся:

а) к судам и самолетам, зарегистрированным на территории государства-участника;

б) судам и самолетам, загруженным на территории (включая территориальные воды) материалами для сброса;

в) судам и самолетам, а также стационарным или плавучим платформам, которые находятся под ее юрисдикцией и, как предполагается, занимаются сбросом.

В соответствии с положением Конвенции, государства-участники запрещают сброс любых отходов или других материалов, в какой бы то ни было форме или состоянии, за исключением случаев, указанных ниже:

а) запрещается сброс отходов или других материалов, перечисленных в Приложении I;

б) для сброса отходов или других материалов, перечисленных в Приложении II, требуется предварительное специальное разрешение;

в) для сброса всех других отходов или материалов требуется предварительное общее разрешение.

Любое разрешение выдается только после тщательного рассмотрения всех факторов, перечисленных в Приложении III, включая предварительное изучение характеристик места сброса, предусмотренное в Разделах «В» и «С» этого Приложения (Статья IV).

Положения Статьи IV не применяются, когда это необходимо для обеспечения безопасности человеческой жизни или судов, самолетов, платформ или других искусственно сооруженных в море конструкций в случае форс-мажорных обстоятельств, вызванных непогодой, или в любом случае, когда создается опасность для человеческой жизни или реальная угроза судам, самолетам, платформам или другим искусственно сооруженным в море конструкциям, если сброс представляется единственным способом предотвращения угрозы и если имеется полная вероятность того, что ущерб, причиненный сбросом, будет меньше того, который был бы нанесен, если бы сброс не производился.

Стороны Конвенции как самостоятельно, так и сотрудничая в рамках компетентных специализированных учреждений и других международных органов, обязались принимать меры, направленные на защиту морской среды от загрязнения, вызываемого:

а) углеводородами, включая нефть, и их отходами;

б) другими ядовитыми и опасными веществами, транспортируемыми судами в целях иных, чем сброс;

в) отходами, возникающими вследствие эксплуатации судов, самолетов, платформ и других искусственно сооруженных в море конструкций;

г) радиоактивными загрязняющими веществами от всяких источников, включая суда;

д) химическими и биологическими веществами военного назначения;

е) отходами или другими материалами, непосредственно получаемыми или возникающими в связи с исследованием, эксплуатацией и связанной с ними переработкой в море минеральных ресурсов морского дна (Статья XII).

Каждое государство – участник конвенции должно назначать соответствующий орган или органы:

а) для выдачи специальных разрешений, получение которых требуется до и в целях сброса загрязняющих веществ;

б) выдачи общих разрешений, получение которых требуется до и в целях сброса всех других материалов;

в) регистрации характеристик и количества всех материалов, допущенных к сбросу, а также места, времени и метода сброса;

г) осуществления индивидуально или в сотрудничестве с другими сторонами и с компетентными международными организациями наблюдения за состоянием морей с точки зрения предотвращения загрязнения морской среды (Статья VI).

Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов

Желая достичь полного прекращения умышленного загрязнения морской среды нефтью и другими вредными веществами и свести к минимуму случайные сбросы таких веществ, 2 ноября 1973 г., в Лондоне была подписана Международная конвенция по предотвращению

загрязнения с судов, к которой было принято два протокола и факультативные Приложения III, IV и V.

В контексте положений Статьи 2 Конвенции «вредное вещество» означает любое вещество, которое при попадании в море способно создать опасность для здоровья людей, причинить ущерб живым ресурсам, морской флоре и фауне, ухудшить условия отдыха или помешать другим видам правомерного использования моря. «Сброс» по отношению к вредным веществам или срокам, содержащим такие вещества, означает любой сброс с судна, какими бы причинами он не вызывался, и включает любую утечку, удаление, разлив, протекание, откачку, выделение или опорожнение.

Конвенция применяется к судам, имеющим право плавания под флагом государства-участника, не имеющим такового права, но эксплуатируемым под управлением такого государства. Конвенция не применяется к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам или иным судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы. Однако каждое государство-участник путем принятия соответствующих мер, не наносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких кораблей и судов, принадлежащих ей или эксплуатируемых ею, должна обеспечить, чтобы эти корабли и суда действовали, насколько это целесообразно и практически возможно, таким образом, который совместим с положениями Конвенции (Статья 3).

Особые требования предъявляются к танкерам. Каждый существующий танкер, перевозящий нефтепродукты дедвейтом 40 тыс. тонн и выше, обеспечивается танками изолированного балласта. Каждый новый танкер, перевозящий сырую нефть дедвейтом 20 тыс. т и более, оборудуется системой очистки грузовых танков путем мойки сырой нефтью. Каждый существующий танкер, перевозящий сырую нефть

дедвейтом 40 тыс. т и выше, обеспечивается танками изолированного балласта.

Любое нарушение положений настоящей Конвенции, независимо от места его совершения, запрещается, и санкции за такое нарушение устанавливаются законодательством государства-участника. Правительство, в ведении которого находится установление правил для эксплуатации судов, плавающих под его флагом, должно выдавать свидетельство на годность судна к эксплуатации и устанавливать специальные правила инспектирования судов. Свидетельство, выданное по уполномочию Стороны Конвенции должны приниматься другими государствами и имеют такую же силу, что и собственные.

Судно, которое обязано иметь Свидетельство, во время пребывания в портах или удаленных от берега терминалах, находящихся под юрисдикцией какого-либо государства, может быть подвергнуто подлежит инспектированию, ограничивающемуся проверкой наличия указанного выше Свидетельства, если не будет очевидных оснований полагать, что состояние судна или его оборудования в значительной мере не соответствует указанным в Свидетельстве данным. В этом случае или в случае, если судно не имеет действительного Свидетельства, осуществляющая инспектирование Сторона принимает меры, обеспечивающие невыход в море такого судна до тех пор, пока оно не сможет выйти в море, не представляя чрезмерной угрозы для морской среды.

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью выдается на срок, установленный правительством, который не превышает пяти лет с даты его выдачи. Свидетельство теряет силу, если на судне без разрешения правительства произведены существенные изменения в конструкции, оборудовании, системах, устройствах, приспособлениях или материалах. Свидетельство, выданное судну, также

теряет силу при передаче судна под флаг другого государства. Новое Свидетельство выдается только, когда правительство, выдающее новое Свидетельство, полностью удовлетворено тем, что судно полностью соответствует конвенционным требованиям.

Протокол I к Конвенции содержит положения, касающиеся сообщения об инцидентах, связанных со сбросом вредных веществ. В соответствии со Статьей 1, упомянутого Протокола, капитан судна (или иное лицо, отвечающее за судно), вовлеченного в один из инцидентов, связанных с загрязнением морской среды, сообщает (по радио или с помощью наиболее быстрого и доступного в момент инцидента средства) сведения о таком инциденте без задержки и в возможно более полном объеме, когда инцидент влечет:

- а) сброс иной, чем разрешенный Конвенцией;
- б) сброс, разрешенный Конвенцией в связи с тем, что:
 - он произведен с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни на море; или
 - он произошел в результате повреждения судна либо его оборудования;
- в) сброс вредного вещества с целью борьбы с особым случаем загрязнения или в целях проведения правомерных научных исследований по борьбе с загрязнением или по контролю над ним.

Упомянутое выше сообщение должно содержать как общую, так и частную информацию, а именно: данные, позволяющие идентифицировать судно; дату и время инцидента; координаты судна в момент инцидента; состояние ветра и моря в момент инцидента; данные о состоянии судна.

В соответствии с Конвенцией государства-участники должны сотрудничать в обнаружении нарушений и обеспечении выполнения ее положений, используя все подходящие и практически доступные средства обнаружения и постоянного наблюдения за окружающей средой, а также соответствующие способы передачи сообщений и сбора доказательств.

Судно, к которому применяется настоящая Конвенция, в любом порту или удаленном от берега терминале может быть подвергнуто инспектированию должностными лицами, назначенными или уполномоченными государством, чтобы проверить, не произвело ли такое судно сброса вредных веществ в нарушение конвенционных положений. Если в результате инспектирования будет обнаружено нарушение положения Конвенции, то правительству Государства, по уполномочию которого эксплуатируется, судно направляется сообщение для принятия соответствующих мер.

Любой спор между двумя или несколькими государствами-участниками Конвенции относительно толкования или применения ее положений урегулируется путем переговоров или, если это невозможно, и стороны не договорятся об ином, передается по просьбе любой из них на рассмотрение арбитража, как это предусмотрено в Протоколе II. Указанный Протокол определяет Арбитражную процедуру при разрешении спорных вопросов. Всякий спор, который может возникнуть между Сторонами относительно толкования или выполнения решения, может быть передан любой из Сторон на рассмотрение Суда, вынесшего это решение, или, если это невозможно, на рассмотрение другого Суда, создаваемого для этой цели в том же порядке, что и первоначальный Суд (Статья X).

Третейский суд создается по просьбе одной из Сторон Конвенции, адресованной другой, при этом в иске должно содержаться изложение существа дела с приложением подтверждающих документов.

Суд выносит решение в течение пяти месяцев с даты своего создания, если он не решит, в случае необходимости, продлить этот период на срок, не превышающий трех месяцев. К решению Суда прилагается изложение его мотивов. Стороны должны исполнить это решение без промедления.

Третейский суд состоит из трех членов: двух арбитров, назначаемых соответственно каждой из спорящих Сторон, и третьего арбитра, который назначается по соглашению между двумя первыми арбитрами и действует в качестве Председателя Суда (Статья III).

Суд устанавливает свои собственные правила процедуры и может рассматривать встречные требования, непосредственно связанные с предметом спора, и принимать по ним решения.

Решение Суда, как в отношении его правил процедуры и места заседания, так и по любому вопросу, переданному на его рассмотрение, принимаются большинством голосов его членов; отсутствие или воздержание от голосования одного из членов Суда, за назначение которых Стороны были ответственны, не может препятствовать вынесению Судом решения. В случае разделения голосов поровну голос Председателя является решающим.

Любая Сторона Конвенции, чьи интересы правового характера, могут быть затронуты решением по делу, может после письменного уведомления Сторон, первоначально прибегнувших к арбитражной процедуре, присоединиться к участию в ней с согласия Суда.

Каждая Сторона несет обязательства по вознаграждению своего арбитра, связанные с Судом расходы и расходы по подготовке своего дела. Расходы по вознаграждению Председателя Суда и все общие расходы, связанные с разбирательством дела, распределяются поровну между Сторонами. Суд ведет учет всех своих расходов и представляет по ним окончательный счет.

Международная Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству

Конвенция была подписана в Лондоне 30 ноября 1990 г. и устанавливала обязательное наличие на судах планов чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (Статья 3), определяла порядок

сообщений о загрязнении нефтью (Статья 4), действия по получении сообщения о загрязнении нефтью (Статья 5) и требования к национальным и региональным системам обеспечения готовности и реагирования (Статья 6). Приложение к Конвенции содержит порядок возмещение расходов, связанных с оказанием помощи. В частности, каждый участник Конвенции должен требовать, чтобы суда, имеющие право плавания под ее флагом, имели на борту судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью. Судно, на борту которого должен находиться план чрезвычайных мер во время нахождения в порту или морском терминале, находящемся под юрисдикцией одного из государств-участников соглашения, подлежит инспектированию портовыми должностными лицами.

Каждый участник Конвенции должен требовать от капитанов или других лиц, ответственных за суда, плавающие под ее флагом, и лиц, ответственных за морские установки, находящиеся под ее юрисдикцией, безотлагательно сообщать о любом событии, связанном с их судном или морской установкой, повлекшем сброс или возможный сброс нефти.

По получении сообщения о загрязнении нефтью государство-участник оценивает событие для того, чтобы определить, является ли оно инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью; оценивает характер, масштабы и возможные последствия инцидента, вызывающего загрязнение нефтью, после чего незамедлительно информирует все государства, интересы которых затронуты или могут быть затронуты таким инцидентом, вызывающим загрязнение нефтью.

Согласно Конвенции, каждое государство-участник учреждает национальную систему срочной и эффективной борьбы с инцидентами, вызывающими загрязнение нефтью. Эта система, как минимум, включает назначение:

- 1) компетентного национального органа или органов, ответственных за обеспечение готовности и реагирование на случай загрязнения нефтью;

2) национального оперативного пункта или пунктов связи, которые отвечают за получение и передачу сообщений о загрязнении нефтью;

3) органа, который имеет право от имени государства обращаться за помощью или принимать решения об оказании помощи, о которой поступила просьба.

Как было отмечено выше, приложение к Конвенции содержит положения о возмещении расходов, связанных с оказанием помощи. В частности, если соглашение о финансовых мероприятиях по борьбе с инцидентами, вызывающими загрязнение нефтью, не заключено до такого инцидента на двусторонней или многосторонней основе, государства-участники несут расходы, связанные со своими соответствующими действиями по борьбе с загрязнением следующим образом:

– если действия были предприняты одной стороной по экстренной просьбе другой стороны, запрашивающая сторона возмещает оказывающей помощь стороне расходы, связанные с ее действиями; запрашивающая Страна может аннулировать свою просьбу в любое время, но в этом случае она несет расходы, которые уже понесла или приняла на себя оказывающая помощь сторона;

– если действия были предприняты стороной по своей собственной инициативе, эта сторона несет расходы, связанные со своими действиями.

Трансграничная перевозка опасных грузов

Перевозка опасных грузов морем находится в центре международного внимания на протяжении 40 с лишним лет, за которые было принято множество политических решений и правовых норм. Здесь уместно упомянуть Декларацию Конференции ООН по проблемам окружающей человека среды (Стокгольм, 1972 г.), Всемирную хартию природы, принятую в 1982 г. в качестве правил поведения в отношении охраны окружающей человека среды и сохранения природных ресурсов, Каирские руководящие положения и принципы в отношении экологически

оправданного использования опасных отходов, принятые Советом управляющих Программы ООН по окружающей среде (ЮНЕП), рекомендации Комитета экспертов ООН по перевозке опасных грузов (сформулированные в 1957 г. и обновляемые каждые два года), соответствующие рекомендации, декларации, документы и правила, принятые в рамках системы ООН, а также исследования, проводимые в другими международными и региональными организациями.

Учитывая риск нанесения ущерба здоровью человека и окружающей среде опасными и другими отходами и их трансграничной перевозкой, сознавая растущую угрозу здоровью человека и окружающей среде в результате роста производства и трансграничной перевозки опасных и других отходов и их сложного характера, 23 марта 1990 г. в Базеле была подписана Конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением.

В соответствии с положениями п. 1 Статьи 2 Конвенции, «отходы» представляют собой вещества или предметы, которые удаляются, предназначены для удаления или подлежат удалению в соответствии с положениями национального законодательства.

Правовому регулированию подлежит оборот отходов, признанных опасными для трансграничной перевозки. Они сведены в Приложении I и среди них: группа медицинских отходов (полученных в результате врачебного ухода за пациентами в больницах, поликлиниках и клиниках, отходы производства и переработки фармацевтической продукции, ненужные фармацевтические товары, лекарства и препараты), отходы производства, получения и применения органических растворителей, ненужные минеральные масла, не пригодные для первоначально запланированного применения, отходы производства, получения и применения чернил, красителей, пигментов, красок, лаков, олифы, синтетических смол, латекса, пластификаторов, клеев/связывающих

материалов, неорганические цианиды, кислотные растворы или кислоты в твердом виде, асбест (порошок или волокна), органические соединения фосфора, фенолы; эфиры и др. В приложении II сведены отходы, требующие особого рассмотрения (собираемые из жилищ и остатки в результате сжигания бытовых отходов). Кроме того, опасными будут признаваться и отходы, хотя и не вошедшие в любую категорию, указанную в приложении I, но которые определены или считаются опасными в соответствии с внутренним законодательством государства экспорта, импорта или транзита.

«Трансграничная перевозка» означает любое перемещение опасных или других отходов из района, находящегося под национальной юрисдикцией одного государства, в район или через район, находящийся под национальной юрисдикцией другого государства, либо в район или через район, не находящийся под национальной юрисдикцией какого-либо государства, при условии, что такая перевозка затрагивает по крайней мере два государства.

«Удаление» означает любую операцию, на которую ссылается приложение IV к Конвенции, в частности:

– операции, которые не ведут к возможной рекуперации, рециркуляции, утилизации, прямому повторному или альтернативному использованию;

– захоронение в земле или сброс на землю (например, на свалку и т.д.);

– впрыскивание на большую глубину (например, впрыскивание отходов соответствующей консистенции в скважины, соляные купола или естественные резервуары и т.д.);

– сброс в поверхностные водоемы (например, сброс жидких или илистых отходов в котлованы, пруды или отстойные бассейны и т.д.);

– сброс в водоемы, в моря/океаны, в том числе захоронение на морском дне;

– сжигание на суше и в море.

Документ о перевозке должен содержать следующую информацию: экспортер отходов и их производитель(-и); место производства отходов; лицо, отвечающее за удаление отходов, и фактическое расположение места удаления; перевозчик(-и) отходов или его (их) агент(-ы); дата начала трансграничной перевозки и дат(-ы) и подпись на квитанции каждого лица, отвечающего за отходы, вид перевозки (автомобильная, железнодорожная, по внутренним водным путям, морская, воздушная), в том числе в страны экспорта, транзита и импорта, а также в пункты ввоза и вывоза, если последние были определены, общее описание отходов, вид упаковки и количество грузовых мест и некоторую иную информацию согласно приложения V к Конвенции.

Любая трансграничная перевозка опасных отходов должна покрываться страхованием, залогом или иной гарантией по требованию государства импорта или государства транзита. Когда трансграничная перевозка опасных или других отходов, на которую заинтересованные государства дали согласие в соответствии с положениями настоящей Конвенции, не может быть завершена согласно условиям контракта, государство экспорта обеспечивает, чтобы эти отходы были возвращены экспортером в государство экспорта, если иные возможности удаления отходов экологически обоснованным образом не могут быть найдены в течение 90 дней с того момента, как государство импорта уведомило государство экспорта и секретариат, или в течение такого иного периода времени, о котором договорятся заинтересованные государства. С этой целью государство экспорта и любая сторона, являющаяся государством транзита, не возражают, не создают помех или не препятствуют возвращению этих отходов в государство экспорта (Статья 8).

Любая трансграничная перевозка опасных отходов без уведомления и согласия всех заинтересованных государств, которая осуществляется путем фальсификации документов, введения в заблуждение или обмана, или которая ведет к преднамеренному удалению (например, сбросу) опасных или других отходов в нарушение принципов и норм международного права, считается незаконным оборотом. В этом случае государство экспорта обеспечивает, чтобы эти отходы:

а) были возвращены назад экспортером или производителем либо, при необходимости, самим государством экспорта на свою территорию;

б) были удалены иным способом в течение 30 дней после того, как государство экспорта было информировано о незаконном обороте, либо в течение такого иного периода времени, о котором могут договориться заинтересованные государства.

Сторона, которая приняла «меры вмешательства», не имеет права отклонять предложение о примирении или арбитраже на том лишь основании, что еще не исчерпаны все средства защиты в его собственном суде в соответствии с внутригосударственным правом.

Протокол I к Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (Брюссель, 29 ноября 1969 г.) вводит в действие положения, касающиеся сообщений об инцидентах, связанных с действительным или вероятным сбросом вредоносных веществ.

Обязанностью капитана (или иного лица, отвечающего за судно), вовлеченного в «экологический инцидент», является незамедлительное сообщение о возможно полных данных такого инцидента (Статья 1 Приложения.).

Упомянутое сообщение передается наиболее быстрым и доступным в момент инцидента способом, в первую очередь по радио, тогда, когда инцидент влечет:

а) сброс иной, чем разрешенный Конвенцией 1969 (1973) г.;

б) сброс, происшедший в связи с тем, что он:

– произведен с целью обеспечения безопасности судна или спасения человеческой жизни в море;

– произошел в результате повреждения судна либо его оборудования.

в) сброс вредоносного вещества с целью борьбы с загрязнением в особых случаях загрязнения или в целях проведения правомерных научных исследований по борьбе с загрязнением или по контролю за ним.

Содержание Сообщения должно разделять информацию на общую, т.е. обязательную для всех сообщений (данные, позволяющие идентифицировать судно, время и место инцидента, координаты судна в момент инцидента, состояние моря и ветра в момент инцидента, данные о состоянии судна) и частную (точное наименование или описание вредоносных веществ, вовлеченных в инцидент, их точное или приблизительное количество, концентрацию и возможное состояние, описание упаковки и знаков маркировки и, если возможно, имя грузоотправителя, грузополучателя или изготовителя).

В каждом сообщении ясно указывается, является ли вредоносное вещество, которое было или, вероятно, могло быть сброшено, нефтью, жидким, твердым или газообразным вредоносным веществом и перевозилось ли оно наливом, насыпью или в упаковке, в грузовых контейнерах, переносных емкостях или в автодорожных или железнодорожных цистернах.

Протокол II к Международной конвенции относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью 1969 г. определяет арбитражные процедуры в случае возникновения спора, при условии, что спорящие Стороны не примут иного решения.

Третейский суд создается по просьбе одной из сторон, адресованной к другой, с изложением существа дела и с приложением подтверждающих документов и оповещением Генерального секретаря ИМО (Статья II). Решения Суда, как в отношении его правил процедуры и места заседания, так и по любому вопросу, переданному на его рассмотрение, принимаются большинством голосов его членов, а в случае разделения голосов поровну голос Председателя является решающим.

Суд выносит решение в течение пяти месяцев, считая с даты своего создания, если он не решит, в случае необходимости продлевает этот период на срок, не превышающий трех месяцев. Решение суда должно быть мотивировано. Оно является окончательным и обжалованию не подлежит. Оно направляется Генеральному секретарю ИМО и должно исполняться без промедления.

После вступления в силу КПП-82 пространственные пределы «вмешательства», кроме открытого моря, включают и пространства ИЭЗ. Статья 221(1) КМП-82 закрепляет право прибрежного государства «...принимать и обеспечивать выполнение мер за пределами территориального моря, соразмерных фактическому или грозящему ущербу, в целях защиты своего побережья или связанных с ним интересов, от загрязнения или угрозы загрязнения в результате морской аварии или действий, связанных с такой аварией, которые приведут к серьезным и вредным последствиям». Условия, наличие которых необходимо для принятия таких мер, включают предварительные консультации с любым заинтересованным государством через ИМО и направление этой организации сообщения, представляющего научные и технические доказательства необходимости введения специальных обязательных мер. ИМО в течение 12 месяцев после получения такого сообщения определяет, существуют ли в районе условия, требующие введения специальных обязательных мер или нет. Прибрежное государство следуя решению ИМО

может принять законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов, осуществляя международные нормы и стандарты или практику мореплавания, признанные этой организацией (МИО) применимыми к особым районам (Статья 211 (6)(а)) и публикует границы любого определенного, четко обозначенного района ИЭЗ, в котором введены специальные обязательные меры (КМП-82, Статья 211.6 (a, b)).

Статья 211(6)(с) КМП-82 предусматривает право прибрежного государства вводить в отношении определенного, четко обозначенного района исключительной экономической зоны дополнительные законы и правила для предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения с судов. Такие дополнительные законы и правила могут затрагивать сброс или практику мореплавания, но не должны требовать от иностранных судов соблюдения стандартов проектирования, конструкции, комплектования экипажа или оборудования, иных чем общепринятые международные нормы и стандарты. Если прибрежное государство вводит такие законы и правила, оно обязано уведомить об этом ИМО. Законы и правила становятся применимыми через 15 месяцев после уведомления при условии, что эта организация дала на это свое согласие в течение 12 месяцев после уведомления.

Особые районы

Положения относительно предотвращения, сокращения и сохранения под контролем морской среды в особых районах содержатся в Приложениях I, II и V к Конвенции MARPOL. Руководство для определения особых районов согласно MARPOL содержится в резолюции ИМО А.720(17), принятой в 1991 г.

В соответствии с положениями упомянутого Руководства, под «особыми районами» понимаются районы, которые в силу особенностей экологических, социально-экономических или научных характеристик

являются особо уязвимыми от морской деятельности и в силу этого требуют особой защиты ИМО. «Особый район», в котором установлены дополнительные, с точки зрения повышенных мер экологической безопасности, «буферные зоны», определяется как «особо чувствительный район».

«Особые районы» могут включать акватории территориального моря государства, воды исключительной экономической зоны и пространства открытого моря. Поскольку Статья 211(6) КМП-82 не дает специальных указаний на природу веществ, которыми может быть вызвано загрязнение морской среды, то запрет, устанавливаемый в «особом районе», может охватывать любые вещества и материалы.

К мерам защиты Руководство относит специальные правила плавания по морским трассам и объявление портов и отдельных акваторий закрытыми для судов.

***Государства, граничащие с международными проливами, и
государства-архипелаги***

КМП-82 предусматривает право государств, граничащих с проливами, принимать законы и правила, относящиеся к транзитному проходу через проливы, по вопросам предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения путем введения в действие «применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе». Такие законы и правила не должны допускать дискриминации по форме или по существу между иностранными судами, а их применение не должно сводиться к лишению, нарушению или ущемлению права транзитного прохода (КМП-82, статья 42).

Суда при транзитном проходе через проливы, используемые для международного судоходства, должны соблюдать общепринятые международные правила, процедуры, направленные на предотвращение,

сокращение и сохранение под контролем загрязнения с судов. Указанные «правила и процедуры» содержатся в приложениях к MARPOL и в других применимых документах ИМО.

В соответствии со Статьей 54 Конвенции ООН 1982 г., положения относительно прав и обязанностей государства флага по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения путем введения в действие применимых международных правил, относящихся к сбросу нефти, нефтесодержащих отходов и других ядовитых веществ в проливе, аналогично применяются и к архипелажному проходу по морским коридорам.

§ 4. Ответственность и компенсация за ущерб в связи с перевозкой морем опасных веществ

Как правило, экономические последствия ущерба, причиненного при морской перевозке опасных и вредных веществ, столь значительны, что требуют не только сотрудничества государств, но и распределения средств между судовладельцами, владельцами соответствующих грузов и судоходной отраслью.

Ввиду необходимости обеспечения предоставления достаточной, своевременной и эффективной компенсации лицам, потерпевшим ущерб, причиненный инцидентами, связанными с перевозкой морем вредных веществ, желая принять единообразные международные правила и процедуры для решения вопросов ответственности и компенсации в связи с таким ущербом, 3 мая 1996 г. в Лондоне была принята Международная Конвенция об ответственности и компенсации за ущерб в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ.

Каждое государство-участник обеспечивает, чтобы любое обязательство, вытекающее из настоящей Конвенции, выполнялось и принимает соответствующие меры согласно своему законодательству,

включая применение санкций, которые могут считаться необходимыми, для эффективного исполнения любого такого обязательства.

Конвенционным районом признается территория государства-участника конвенции и воды исключительной экономической зоны (а в случае, если государство таковые не установил, то район прилегающий к территориальному морю и находящийся за пределами территориального моря этого государства), простирающиеся не более чем на 200 морских миль, отсчитываемых от исходных линий, от которых отмеряется ширина его территориального моря.

К «опасным и вредным веществам» Конвенция относит любые вещества, материалы и изделия, перевозимые на борту судна в качестве груза, как указано ниже:

- нефть, перевозимую наливом, в контексте определений дополнения I приложению I к Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к ней, с поправками;

- вредные жидкие вещества, перевозимые наливом, указанные в дополнении II к приложению II к MARPOL, а также вещества и смеси, временно отнесенные к категориям загрязнителей А, В, С или D в соответствии с правилом 3 (4) приложения II к MARPOL;

- опасные жидкие вещества, перевозимые наливом, перечисленные в главе 17 Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, 1983 г. (с поправками), а также опасные продукты, в отношении которых администрация и администрации портов, вовлеченные в такую перевозку, предписали предварительные подходящие условия перевозки в соответствии с п. 1.1.3 Кодекса;

- опасные и вредные вещества, материалы и изделия в упаковке, охватываемые Международным кодексом морской перевозки опасных

грузов с поправками; сжиженные газы, перечисленные в главе 19 упомянутого выше Кодекса, а также продукты, в отношении которых и администрации портов, вовлеченные в такую перевозку, предписали предварительные подходящие условия перевозки в соответствии с пунктом 1.1.6 Кодекса;

- жидкие вещества, перевозимые наливом, с температурой вспышки, не превышающей 60°C (измеренной при испытании в закрытом тигле);

- перевозимые навалом твердые вещества, обладающие опасными химическими свойствами, охватываемые дополнением В к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов, в той мере, в какой эти вещества подпадают также под действие положений Международного кодекса морской перевозки опасных грузов, когда они перевозятся в упаковке (Статья 1(a)).

Под «ущербом» Конвенция понимает смерть любого лица или нанесение телесных повреждений на или вне судна, перевозящего опасные и вредные вещества, в результате воздействия этих веществ; убытки или ущерб, причиненные имуществу вне судна, перевозящего опасные и вредные вещества, в результате воздействия этих веществ; убытки или ущерб в результате загрязнения окружающей среды, вызванного опасными и вредными веществами, при условии что компенсация за нанесение ущерба окружающей среде, за исключением упущенной выгоды вследствие такого нанесения ущерба, ограничивается расходами на осуществление разумных восстановительных мер, которые были фактически приняты или должны быть приняты; и расходы по предупредительным мерам и последующие убытки или ущерб, причиненные предупредительными мерами (Статья 1(6)).

В случаях, когда невозможно разумно отделить ущерб, причиненный опасными и вредными веществами, от ущерба, причиненного другими факторами, весь такой ущерб считается причиненным опасными и

вредными веществами, если и в той мере, в какой ущерб, причиненный другими факторами, не является ущербом того вида, который указан выше. Конвенция применяется к требованиям, за исключением тех, которые возникают на основе какого-либо договора перевозки грузов и пассажиров, относительно ущерба, причиненного в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ. Конвенция не применяется:

а) к ущербу от загрязнения, как он определен в Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г.;

б) к ущербу, причиненному радиоактивным веществом класса 7, как он определен в Международном кодексе морской перевозки опасных грузов с поправками или в дополнении «В» к Кодексу безопасной практики перевозки навалочных грузов;

в) к военным кораблям, военно-вспомогательным судам и другим судам, принадлежащим государству или эксплуатируемым им и используемым в данное время только для правительственной некоммерческой службы.

Собственник судна с момента инцидента несет ответственность за ущерб, причиненный любыми опасными и вредными веществами в связи с их перевозкой морем на борту судна, а если инцидент состоит из ряда происшествий, собственник судна несет ответственность с момента первого из таких происшествий.

Собственник судна не несет ответственности, если докажет, что:

а) ущерб явился результатом военных действий, гражданской войны, восстания или стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого; или

б) ущерб был всецело вызван действием или упущением третьих лиц, совершенным с намерением причинить ущерб; или

в) ущерб был всецело вызван небрежностью или иным неправомерным действием правительства или других властей, отвечающих за содержание в порядке огней или других навигационных средств.

Если ущерб вызван тем обстоятельством, что отправителем не была предоставлена информация об опасном и вредном характере погруженных веществ и это привело к тому, что собственник не получил страхования и ни собственник, ни его служащие или агенты не знали и не должны были при разумных обстоятельствах знать об опасном и вредном характере погруженных веществ, собственник судна также освобождается от ответственности (Статья 7).

Если собственник судна докажет, что ущерб явился всецело или частично результатом действия или упущения лица, потерпевшего ущерб, совершенного с намерением причинить ущерб, либо возник по небрежности этого лица, он может быть полностью или частично освобожден от ответственности перед таким лицом.

Конвенция не затрагивает какого-либо существующего права регресса собственника судна к любому третьему лицу и с учетом этого никакое требование о компенсации ущерба на основании Конвенции не может быть предъявлено:

- а) к служащим или агентам собственника судна или членам экипажа;
- б) лоцману или любому другому лицу, которое, не являясь членом экипажа, обслуживает судно;
- в) любому фрахтователю (как бы он ни именовался, включая фрахтователя по бербоут-чартеру), управляющему или оператору судна;
- г) любому лицу, осуществляющему спасательные операции с согласия собственника судна или по указанию компетентного государственного органа;
- д) любому лицу, принимающему предупредительные меры; и

е) служащим или агентам лиц, упомянутых в подпунктах «в», «г» и «д», если ущерб не явился результатом их собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

Если ущерб явился результатом инцидента с участием двух или более судов, каждое из которых перевозит опасные и вредные вещества, то каждый собственник судна (если он не освобождается от ответственности по выше приведенным основаниям) несет ответственность за ущерб. Собственники судов несут солидарную ответственность за весь такой ущерб, который невозможно разумно разделить между ними (Статья 8).

Собственник судна имеет право ограничить свою ответственность в отношении одного инцидента общей суммой, исчисляемой следующим образом:

а) 10 миллионов расчетных единиц – для судна вместимостью не более 2000 единиц; и

б) для судна вместимостью, превышающей указанную выше, к сумме, указанной в подпункте «а», добавляется следующая сумма:

– на каждую единицу вместимости от 2001 до 50 000 единиц – 1500 расчетных единиц;

– на каждую единицу вместимости свыше 50 000 единиц – 360 расчетных единиц, однако при условии, что эта общая сумма ни в коем случае не превышает 100 миллионов расчетных единиц.

Собственник судна не имеет права ограничить свою ответственность по настоящей Конвенции, если доказано, что ущерб явился результатом его собственного действия или упущения, совершенного с намерением причинить такой ущерб либо по самонадеянности и с пониманием вероятности возникновения такого ущерба.

Если собственник судна после инцидента создал Фонд ООВ и имеет право ограничить свою ответственность, то:

а) никакое лицо, требующее компенсации ущерба, возникшего вследствие этого инцидента, не имеет права на удовлетворение такого требования за счет какого-либо другого имущества собственника судна; и

б) суд или другой компетентный орган любого государства-участника может дать распоряжение об освобождении любого судна или иного принадлежащего собственнику судна имущества, на которое был наложен арест в связи с требованием о компенсации ущерба, возникшего вследствие этого инцидента, и может возвращать любой залог или иное обеспечение, предоставленное с целью избежания такого ареста (Статья 10).

Собственник судна, зарегистрированного в государстве-участнике и фактически перевозящего опасные и вредные вещества, должен для покрытия своей ответственности за ущерб осуществить страхование или предоставить иное финансовое обеспечение, например гарантию банка или аналогичного финансового учреждения, на сумму, устанавливаемую путем применения пределов ответственности, предусмотренных в Конвенции.

Свидетельство об обязательном страховании, удостоверяющее наличие страхования или иного финансового обеспечения, выдается каждому судну после того, как соответствующий орган государства-участника установит, что все конвенционные требования выполнены. В отношении судна, зарегистрированного в государстве-участнике, такое свидетельство об обязательном страховании выдается или удостоверяется соответствующим органом государства регистрации судна; в отношении судна, не зарегистрированного в государстве-участнике, оно может выдаваться или удостоверяться соответствующим органом любого государства-участника. Это свидетельство об обязательном страховании

должно по форме соответствовать образцу, приведенному в Приложении I к Конвенции.

Свидетельство об обязательном страховании составляется на официальном языке или языках государства, в котором оно выдается. Если этот язык не является ни английским, ни французским, ни испанским, текст должен содержать перевод на один из этих языков.

Свидетельство об обязательном страховании хранится на борту судна, а его копия сдается на хранение органу, ведущему судовой реестр, или, если судно не зарегистрировано в государстве-участнике, – органу государства, в котором выдается или удостоверяется свидетельство.

Свидетельства об обязательном страховании, выдаваемые или удостоверяемые в пределах компетенции государства, должны признаваться другими государствами и рассматриваться как имеющие такую же силу, что и свидетельства об обязательном страховании, выдаваемые или удостоверяемые ими, даже если они выданы или удостоверены в отношении судна, не зарегистрированного в государстве – участнике Конвенции.

Компенсация. В соответствии с главой III Конвенции создается Международный фонд по опасным и вредным веществам (Фонд ОВВ), целью которого является обеспечение компенсации ущерба в связи с перевозкой морем опасных и вредных веществ в той мере, в какой защита, предоставляемая за счет страхования, является недостаточной либо не предусматривается, а также осуществлять связанные с этим задачи, а именно:

- а) рассматривать требования, предъявленные к Фонду ОВВ;
- б) составлять, в форме бюджета на каждый календарный год;
- в) предоставлять по просьбе государства-участника свои услуги, которые могут быть необходимы для оказания содействия этому государству в быстром привлечении такого персонала, а также получении

таких материалов и услуг, какие необходимы для того, чтобы это государство могло принимать меры для предотвращения уменьшения ущерба, возникшего вследствие инцидента, в отношении которого от Фонда ОВВ может потребоваться выплата компенсации на основании настоящей Конвенции; и

г) предоставлять на условиях, изложенных во внутреннем регламенте, кредиты на осуществление предупредительных мер против ущерба, возникшего вследствие конкретного инцидента, в отношении которого от Фонда ОВВ может потребоваться выплата компенсации (Статья 15).

Фонд ОВВ распределяется между истцами пропорционально суммам их доказанных требований. Если до распределения фонда собственник судна, или любое лицо, предоставившее собственнику судна страхование или иное финансовое обеспечение, выплатили компенсацию за ущерб, то такое лицо приобретает в пределах уплаченной им суммы в порядке суброгации те права, которые на основании Конвенции принадлежали бы лицу, получившему компенсацию. Если собственник судна установит, что он может быть впоследствии принужден уплатить полностью или частично такую сумму компенсации, в отношении которой такое лицо могло бы воспользоваться правом суброгации (если бы компенсация была выплачена до распределения фонда), то суд или другой компетентный орган государства, в котором фонд создан, может распорядиться, чтобы достаточная сумма была временно зарезервирована для того, чтобы дать такому лицу возможность удовлетворить впоследствии его требования к фонду.

В целях выполнения своей функции, Фонд ОВВ выплачивает компенсацию любому лицу, понесшему ущерб, если такое лицо не могло получить полную и достаточную компенсацию ущерба, если собственник судна, ответственный за ущерб, в финансовом отношении не способен

выполнить полностью обязательства по Конвенции, а любое финансовое обеспечение, которое может быть предоставлено, не покрывает этого ущерба, недостаточно для удовлетворения требований о его компенсации или ущерб превышает предел ответственности собственника судна.

Фонд ОВВ освобождается от обязанности, предусмотренной предыдущими пунктами, если:

а) он докажет, что ущерб явился результатом военных действий, враждебных действий, гражданской войны или восстания либо был причинен опасными и вредными веществами вследствие утери или сброса с военного корабля или иного судна, принадлежащего государству или эксплуатируемого им и используемого во время инцидента только для правительственной некоммерческой службы; или

б) истец не может доказать, что имеется разумная вероятность того, что ущерб явился следствием инцидента, к которому были причастны одно или несколько судов.

Если Фонд ОВВ докажет, что ущерб явился всецело или частично результатом действия или упущения лица, потерпевшего ущерб, совершенного с намерением причинить ущерб, либо возник по небрежности этого лица, Фонд ОВВ может быть полностью или частично освобожден от своей обязанности выплатить компенсацию такому лицу.

Общая сумма компенсации, выплачиваемой Фондом ОВВ в отношении какого-либо одного инцидента, в том числе за ущерб, причиненный в результате стихийного явления, исключительного по своему характеру, неизбежного и непреодолимого, не должна превышать 250 миллионов расчетных единиц. В том случае, когда сумма доказанных требований, предъявленных к Фонду ОВВ, превышает 250 миллионов расчетных единиц, то имеющаяся сумма распределяется таким образом, чтобы соотношение между любым доказанным требованием и суммой

компенсации, фактически получаемой истцом, было одинаковым для всех истцов.

Фонд ОВВ, его активы, доходы, включая взносы, и другое имущество, необходимое для выполнения его функций, освобождаются от всех прямых налогов во всех государствах – участниках Конвенции (Статья 35).

Конвенция 1996 г. допускает предъявление исков как собственнику судна, так и к Фонду ОВВ или Фондом ОВВ. Иски о компенсации могут быть предъявлены к собственнику судна (или другому лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности собственника судна) в судах государств в территориальном море или исключительной экономической зоне которых произошел инцидент. В случае если инцидент, причинивший ущерб, произошел за пределами территориального моря любого государства либо были приняты предупредительные меры для предотвращения или уменьшения такого ущерба, иски о компенсации могут быть предъявлены к собственнику судна (или другому лицу, предоставившему финансовое обеспечение ответственности) только в судах:

а) государства-участника, в котором судно зарегистрировано, или в случае незарегистрированного судна – государства-участника, под флагом которого судно имеет право плавать; или

б) государства-участника, в котором находится обычное местожительство или основное коммерческое предприятие собственника судна; или

в) государства-участника, в котором создан компенсационный фонд.

Любой иск к Фонду ОВВ о компенсации ущерба может быть предъявлен только в суде, обладающем юрисдикцией в отношении исков к собственнику судна, который ответственен за ущерб, причиненный

соответствующим инцидентом, или в суде государства-участника, который был бы компетентен, если бы ответственность нес собственник судна.

В случае если судно, перевозящее опасные или вредные вещества, которые причинили ущерб, не было опознано, положения по предъявлению исков к собственнику судна применяются *mutatis mutandis* к искам к Фонду ОВВ.

Всякое решение суда, обладающего юрисдикцией в отношении рассмотрения исков, которое может быть исполнено в государстве суда, где оно уже не подлежит пересмотру в обычном порядке, признается в любом государстве-участнике, за исключением случаев, когда:

- а) решение было вынесено в результате обмана; или
- б) ответчик не был извещен в разумный срок и ему не была предоставлена возможность защищать свое дело в суде.

Исковая давность. Права на компенсацию на основании страхования (иного финансового обеспечения) погашаются из средств Фонда ОВВ, если иск не будет предъявлен в течение трех лет со дня, когда лицо, понесшее ущерб, узнало или при разумных обстоятельствах должно было узнать о причинении ущерба и о том, кто являлся собственником судна.

Ни в коем случае иск не может быть предъявлен по истечении десяти лет со дня, когда произошел инцидент, вызвавший ущерб.

§ 5. Региональное обеспечение защиты морской среды от загрязнения

Целью региональной защиты морской среды от загрязнения является принятие специально адаптированных к конкретному географическому району правовых норм.

Экологическое состояние географически ограниченных морских районов в связи со сбросами загрязнителей с наземных источников, разливов нефти в местах ее добычи на континентальном шельфе, а также

статистика инцидентов с судами и летательными аппаратами, позволяют утверждать, что в большей степени загрязненными являются прибрежные экосистемы. Наиболее угрожающее положение складывается для Северного моря, Средиземного моря, Черного и Балтийского морей. Загрязнение донных отложений и морских животных тяжелыми металлами и ПХВ распространено в прибрежных зонах всех континентов.

В силу различных обстоятельств, в том числе сложности и длительности принятия конвенционных обязательств, а с другой стороны – необходимости оперативного решения вопросов организации международного сотрудничества в защите морской среды от загрязнения государства заключали, так называемые, «рамочные конвенции» с целью определения общих принципов охраны окружающей среды, применительно к конкретному региону (*см. Приложение 1*).

В области региональной охраны окружающей среды первой рамочной конвенцией была Барселонская конвенция 1976 г. по защите Средиземного моря от загрязнения. После Барселонской конвенции под эгидой Программы ООН по охране окружающей среды (UNEP) было принято семь других региональных морских соглашений, включая Картахенскую конвенцию 1983 г. по защите и развитию среды морей Карибского региона (Картахенская конвенция) и Нумеаскую конвенцию по защите природных ресурсов и окружающей среды Южного Тихоокеанского региона (Конвенция SPREP).

На конец 2002 г. порядка 17 морских регионов охвачены специальными конвенционными нормами применительно к предотвращению загрязнения и минимизации его последствий. С момента принятия первого Плана действий (Средиземное море, 1975 г.) до последнего (Северо-восточная часть Тихого океана, 2002 г.) региональные моря значительно расширили свою географию, покрывая теперь морские пространства прибрежные более чем 140 странам. Ниже приводится анализ

некоторых международных соглашений, регламентирующих содержание и порядок осуществления региональных природоохранных мер.

Приполярные пространства

КМП-82, как, впрочем, и иные международные многосторонние договоры, не содержат норм, регламентирующих предотвращение загрязнения приполярных пространств. Раздел 8 КМП-82 озаглавлен «Покрытые льдом районы» и указывает лишь на право прибрежных государств «...принимать и обеспечивать соблюдение недискриминационных законов и правил по предотвращению, сокращению и сохранению под контролем загрязнения морской среды с судов в покрытых льдами районах в пределах исключительной экономической зоны, где особо суровые климатические условия и наличие льдов, покрывающих такие районы в течение большей части года, создают препятствия либо повышенную опасность для судоходства, а загрязнение морской среды могло бы нанести тяжелый вред экологическому равновесию или необратимо нарушить его. В таких законах и правилах должным образом принимаются во внимание судоходство и защита и сохранение морской среды на основе имеющихся наиболее достоверных научных данных» (КМП-82, Статья 234).

Вопросы предотвращения загрязнения арктических районов находятся в центре внимания Программы защиты морской среды Арктики (англ. – The programme for the Protection of the Arctic Marine Environment (PAME), которая была учреждена в 1993 г. в качестве одной из пяти основных программ Арктического Совета и основными приоритетами которой являются предотвращение и сокращение загрязнения, а также контроль за состоянием морской среды. Основой для принятия данной программы послужила Декларация о защите окружающей среды Арктики от 14 июня 1991 г., в развитие которой была принята Декларация о сотрудничестве в Баренцевом (Евроарктическом регионе) от 11 января

1993 г., Программы действий Совета Баренцева (Евроарктического региона) в области охраны окружающей среды от 15 июня 1994 г. и Декларация о создании Арктического совета от 19 сентября 1996 г.

Исследования проблем экологии Арктики проводятся в рамках многочисленных международных программ, среди которых программа «Научная ледовая экспедиция», изучающая с 1993 г. долговременные изменения в экосистеме Северного Ледовитого океана, способные воздействовать на глобальное изменение климата. В рамках этой программы в марте 1998 г. был выпущен Океанографический атлас для летнего периода Северного Ледовитого океана, позволяющий достаточно достоверно оценивать отдельные аспекты арктической экологии.

В развитие положений Договора об Антарктике 1959 г. и принятых к нему приложений в 1988 г., в Веллингтоне (Новая Зеландия) была принята Конвенция о регулировании деятельности по освоению минеральных ресурсов Антарктики (англ. – Convention on the Regulation of Antarctic Mineral Resource Activities (CRAMRA) с целью принятия принципов и правил по оценке возможного воздействия на окружающую среду деятельности по освоению минеральных ресурсов Антарктики.

Конвенция определяет порядок осуществления освоения минеральных ресурсов; накладывает запрет на любую деятельность, способную нанести ущерб экосистемам Антарктики при освоении территорий, имеющих статус охраняемых (в соответствии с Договором по Антарктике) или вызвать глобальное или региональное изменение климата. Конвенция предполагает создание Комиссии по минеральным ресурсам, Научных консультативных комитетов, Контрольных комитетов и Секретариата по выполнению Конвенции, а также разработку правил по планированию изысканий и развитию освоения минеральных ресурсов конвенционного района.

Северо-Восточная Атлантика

Проблеме предотвращения загрязнения акваторий Северо-восточной Атлантики было посвящено несколько многосторонних договоров. В частности, Конвенция о предотвращении загрязнения моря с судов и летательных аппаратов (англ. – Convention for the prevention of marine pollution by dumping from ships and aircraft), подписанная в Осло 15 февраля 1972 г., действующая с двумя протоколами, принятыми 2 марта 1983 г. и 5 декабря 1989 г., а также Конвенция о предотвращении загрязнения моря с береговых источников (англ. – Convention for the prevention of marine pollution from land-based sources), подписанная в Париже 4 июня 1974 г., с протоколом, подписанным 26 марта 1986 г.

Конвенция о защите морской среды Северо-Восточной Атлантики (англ. – The Convention for the Protection of the Marine Environment of the North-East Atlantic) была открыта для подписания в сентябре 1992 г. 22-23 июля 1998 г. стороны приняли Дополнение V (защита и сохранение экосистем и биологического разнообразия в морской среде) и Приложение 3 (Критерии по идентификации человеческой деятельности в контексте положений Дополнения V). Ранее принятые дополнения регулировали вопросы предотвращения загрязнения из источников, расположенных на суше и вне ее пределов, путем захоронения, а также положения об определении качества морской среды. Приложения содержали технические критерии, применимые в контексте положений отдельных статей OSPAR 1992.

Конвенционным районом признаются пространства, включающие внутренние воды, территориальное море, пространства за его пределами, на которые распространяется юрисдикция прибрежного государства, открытое море и морское дно в следующих пределах: севернее от 36° с.ш. и между 42° з.д. и 51° в.д.

В качестве общего обязательства, государства – участники Конвенции договорились предпринимать все возможные меры,

направленные на предотвращение загрязнения морской среды, охраны здоровья человека и сохранения экосистем, для чего индивидуально или совместно утвердить программы и меры по проведению согласованной политики в области защиты окружающей среды. Меры, принятые сторонами в конвенционном районе, должны быть распространены и на пространства за его пределами.

К конвенции были приняты приложения, которые содержат перечень конкретных мер, которые следует осуществлять с целью недопущения или минимизации загрязнения из источников:

- размещенных на суше (приложение I);
- привнесенных в морскую среду путем захоронения (приложение II);
- находящихся в море (приложение III).

Участники соглашения договорились сотрудничать в установлении процедур, принятии мер и стандартов, принимаемых для предотвращения загрязнения морской среды, и с этой целью все предпринимаемые в будущем усилия будут основаны на научных исследованиях, проводимых в рамках согласованных программ.

Северное море

Соглашение «О сотрудничестве в отношении загрязнения Северного моря нефтью и иными опасными веществами (англ. – Agreement for cooperation in dealing with pollution of the North sea by oil and other harmful substances) было подписано в Бонне 13 сентября 1983 г. правительством ряда стран исходя из вполне реальной опасности для морской среды от загрязнения нефтью и иными опасными веществами и с целью объединения усилий в обеспечении экологической безопасности в случаях инцидентов.

Конвенционным районом признаются пространства Северного моря южнее 61° с.ш., включая воды пролива Скагеррак и Английского канала.

Стороны договорились установить в конвенционном районе правила, включающие технические и оперативные меры противодействию загрязнению (Статья 4).

Участники Соглашения договорились предпринимать совместные усилия по минимизации загрязнения морской среды Северного моря и информировать друг друга о:

а) национальной организации борьбы с загрязнением морской среды;
б) компетентных органах, ответственных за получение и распространение информации о загрязнении морской среды и принятие мер по осуществлению сотрудничества в этой области;

в) национальных средствах по борьбе с загрязнением морской среды, которые также могли бы быть использованы в совместных усилиях по предотвращению загрязнения;

г) новых способах и средствах борьбы с загрязнением;

д) всех инцидентах, связанных с загрязнением среды.

Стороны соглашения обязали капитанов судов, несущих флаг государства-участника, и командиров летательных аппаратов, зарегистрированных в их национальных регистрах, незамедлительно информировать:

– обо всех инцидентах, приведших или могущих привести к загрязнению окружающей среды;

– наличию природы и размеров наблюдаемого пятна загрязнения.

В интересах оперативного решения вопросов идентификации и организации борьбы с загрязнением конвенционный район поделен на зоны ответственности, в которых каждое прибрежное государства отвечает за первичные усилия по борьбе с загрязнением. В случае необходимости упомянутое государство может запрашивать помощь других участников соглашения, которые должны незамедлительно организовывать

применение необходимых сил и средств, соизмеримых существующей угрозе (Статья 7).

Средиземноморский регион

Защита Средиземного моря от загрязнения регламентируется Конвенцией о предотвращении загрязнения Средиземного моря, подписанной в Барселоне в 1976 г., а также Протоколом о защите Средиземного моря от загрязнения из наземных источников и в результате осуществляемой на суше деятельности (1980, 1983 с поправками согласно Протоколу 1996), Протоколом об особо охраняемых зонах Средиземного моря (1982) и Протоколом об охране биоразнообразия в Средиземном море (1996).

Стороны Конвенции 1976 г., сознавая экономическое, общественное, санитарное и культурное значения морской окружающей среды района Средиземного моря и свою ответственность за сохранение этого общего наследия для блага нынешнего и будущих поколений, учитывая угрозу, которую загрязнение представляет для морской среды, ее экологического равновесия, ресурсов и законного использования, взяли на себя обязательства индивидуально или совместно предпринимать все надлежащие меры для предотвращения и прекращения загрязнения и противодействия загрязнению района Средиземного моря, а также для защиты и развития морской среды в этом районе (Статья 4).

Конвенционным районом являются пространства Средиземного моря, включая его заливы и моря, ограниченные на западе меридианом, проходящим через маяк мыса Спартель при входе в Гибралтарский пролив, и на востоке южной границей пролива Дарданеллы между маяком Мехметчик и светящим знаком Кумкале (Статья 1). В том, что касается загрязнения сбросами с судов и летательных аппаратов, стороны договорились предпринимать все надлежащие меры для предотвращения и прекращения загрязнения конвенционного района, в том числе и за счет

принятия национальных правил, относящихся к контролю над этим видом загрязнения. Такие же обязательства приняты в отношении противодействия загрязнению моря в результате исследований и разработок континентального шельфа, морского дна и его недр, а также загрязнению, причиной которого является сброс из рек, с береговых сооружений, из водоотводов или из каких-либо иных расположенных на суше источников в пределах их территорий (Статьи 5–8). Правила, применяемые в отношении загрязнения с судов и летательных аппаратов, сведены в Протокол к Конвенции.

Сброс в район Средиземного моря отходов или других материалов, перечисленных в Приложении I к настоящему Протоколу, запрещается. Сброс в конвенционном районе отходов или других материалов (перечисляются в Приложении II к Протоколу) требует в каждом случае предварительного специального разрешения компетентных национальных властей, которые выдаются только после тщательного рассмотрения всех требуемых факторов.

Каждая из сторон взяла на себя обязательство давать указания своим морским инспекционным судам и самолетам и прочим соответствующим службам сообщать своим властям о любых происшествиях или условиях в конвенционном районе, которые дают основание полагать, что имел место или будет иметь место сброс в нарушение положений Конвенции.

В случае возникновения спора между государствами-участниками данного соглашения относительно интерпретации или его применения они должны стремиться к урегулированию таких споров посредством переговоров или иных мирных способов по их собственному выбору. Если посредством переговоров урегулировать спор не представляется возможным, то такие споры по общему соглашению должны быть переданы на арбитраж.

Третейский суд создается по просьбе одной из сторон. Просьба об арбитраже должна содержать изложение существа дела, включая, в частности, ссылки на Статьи Конвенции или протоколов, толкование или применение которых является предметом спора. Суд состоит из трех членов: двух арбитров, назначаемых соответственно каждой из спорящих сторон, и третьего арбитра, который назначается по соглашению между двумя первыми арбитрами и действует в качестве председателя суда. Если председатель третейского суда не будет назначен по истечении двух месяцев со дня назначения второго арбитра, то генеральный секретарь ООН по просьбе любой из сторон назначает его в течение дополнительного двухмесячного периода. Каждый третейский суд, созданный в соответствии с требованиями настоящего приложения, устанавливает свои собственные процедуры. Решения третейского суда, как в отношении правил процедуры, так и по существу дела, принимаются большинством голосов его членов и они должны быть мотивированы.

Признавая, что серьезное загрязнение моря нефтью и прочими вредными веществами в конвенционном районе представляет опасность для прибрежных государств и морских экологических систем был подписан

Суть обязательств, зафиксированных в Протоколе о сотрудничестве в предотвращении загрязнения средиземного моря нефтью и прочими вредными веществами при чрезвычайных обстоятельствах, сводится к тому, что стороны должны сотрудничать при принятии необходимых мер в случаях серьезной и непосредственной опасности морской среде, побережью или соответствующим интересам одному или нескольких государств из-за присутствия больших количеств нефти или прочих вредных веществ вследствие случайных причин или накопления незначительных сбросов, которые загрязняют или грозят загрязнить море в пределах конвенционного района (Статья 1 Протокола).

Защита от загрязнения Черного моря

Защита от загрязнения Черного моря осуществляется в соответствии с положениями Конвенции о защите Черного моря от загрязнения, подписанной в Бухаресте 21 апреля 1992 г.

Подписывая данное соглашение, стороны исходили из того, что черноморское побережье является крупным международным курортным районом, где причерноморские страны вложили большие средства в здравоохранение и развитие туризма, а также учитывали особые гидрологические и экологические условия Черного моря и повышенную чувствительность его флоры и фауны к изменениям температуры и состава морской воды.

Сфера применения Конвенции включает собственно Черное море (включая территориальное море и исключительную экономическую зону каждой Договаривающейся Стороны) с южным пределом, образуемым линией, соединяющей мысы Келагра и Дальян.

Под «загрязнением морской среды» конвенция понимает «привнесение человеком, прямо или косвенно, веществ или энергии в морскую среду, включая эстуарии, которое приводит или может привести к таким пагубным последствиям, как вред живым ресурсам и жизни в море, опасность для здоровья человека, создание помех для деятельности на море, в том числе для рыболовства, и других правомерных видов использования моря, снижение качества используемой морской воды и ухудшение условий отдыха (Статья II).

Государства – участники Конвенции взяли на себя обязательства индивидуально или совместно принимать все необходимые меры, совместимые с международным правом, в целях предотвращения и сокращения загрязнения морской среды Черного моря и борьбы с ним, а также в целях ее защиты и сохранения (Статья V).

Участники Конвенции также взяли на себя обязательства принять национальные нормы и правила, касающиеся ответственности за ущерб, причиненный физическими или юридическими лицами морской среде Черного моря в районах, над которыми она осуществляет в соответствии с международным правом свой суверенитет, суверенные права или юрисдикцию. Государства должны обеспечить, чтобы в их правовых системах была предусмотрена возможность регресса в целях оперативного получения надлежащей компенсации или иного возмещения ущерба, причиненного загрязнением морской среды Черного моря физическими или юридическими лицами, находящимися под их юрисдикцией.

Меры, предпринимаемые в рамках конвенционных обязательств, касаются загрязнения из любых источников (суда, летательные аппараты, искусственные сооружения, включая и те, которые расположены на суше) (Статья VI). В соответствии с положениями Статьи II, «вредное вещество» означает любое опасное, ядовитое или иное вещество, которое, оказавшись в морской среде, ввиду своей токсичности и (или) стойкости и (или) способности к аккумуляции в живых организмах, вызывает загрязнение или отрицательно влияет на биологические процессы. Вещества и материалы, отнесенные Конвенцией к «вредным», сведены в Приложении.

Кроме того, к Конвенции были приняты протоколы (являющиеся ее неотъемлемой частью), регулирующие порядок сотрудничества сторон по вопросам предотвращения загрязнения с суши, в чрезвычайных ситуациях и в случае загрязнения, вызываемого захоронением и деятельностью на континентальном шельфе.

Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения из источников, находящихся на суше, нацелен на недопущение загрязнения в результате сбросов из таких наземных источников как реки, каналы, береговые сооружения, другие искусственные сооружения, водовыпуски или стоки либо из иных, в том числе и через атмосферу.

Районом применения Протокола является Черное море (как оно определено в самой Конвенции) и воды, расположенные в сторону берега от исходных линий, от которых измеряется ширина территориального моря, а в отношении пресноводных водотоков этот район простирается до границы пресных вод.

В соответствии с Протоколом стороны обязуются:

– предотвращать и устранять загрязнение морской среды Черного моря из наземных источников веществами и материалами, перечисленными в Приложении I к Протоколу;

– сокращать и, по возможности, устранять загрязнение морской среды Черного моря из наземных источников веществами и материалами, перечисленными в Приложении II к Протоколу;

– стремиться к сотрудничеству в отношении минимизации загрязнения из водотоков, впадающих в Черное море;

– осуществлять в возможно сжатые сроки мероприятия по мониторингу для оценки уровней загрязнения, его источников и экологических последствий вдоль своего побережья, а в верховьях рек проводить дополнительные исследования с целью изучения взаимодействия пресных и соленых вод;

– сотрудничать в разработке совместных руководящих принципов, стандартов или критериев в отношении специальных характеристик морских стоков и в научном определении специальных требований к сточным водам, для которых необходим отдельный режим, и требований, касающихся количеств сбрасываемых веществ, перечисленных в Приложениях I и II, и их концентрации в сточных водах и методов их сброса.

Кроме того, стороны договорились принять во внимание следующее:

а) сброс вод из коммунальных канализационных систем должен осуществляться таким образом, чтобы сокращалось загрязнение морской среды Черного моря;

б) нагрузка загрязнений промышленными отходами должна сокращаться, с тем чтобы она соответствовала принятым концентрациям веществ и материалов, перечисленных в Приложениях I и II к Протоколу;

в) сбросы вод, употребляемых для охлаждения на атомных электростанциях или других промышленных предприятиях, использующих большое количество воды, должны производиться таким образом, чтобы избежать загрязнения морской среды Черного моря;

г) нагрузка загрязнений из сельскохозяйственных и лесных районов, влияющих на качество воды морской среды Черного моря, должна сокращаться, с тем чтобы она соответствовала принятым концентрациям веществ и материалов, перечисленных в Приложениях I и II к Протоколу.

Меры, которые надлежит применять при загрязнении, вызываемом захоронением, определены Протоколом о защите морской среды Черного моря от загрязнения, вызываемого захоронением. В рамках участия в этом документе, основной обязанностью государств является недопущение, в районах, находящихся под их юрисдикцией, осуществления захоронения физическими или юридическими лицами нечерноморских государств. Кроме того, Протокол запрещает захоронение отходов или иных материалов, содержащих вещества, перечисленные в Приложении I, а для захоронения отходов или иных материалов, содержащих ядовитые вещества, перечисленные в Приложении II, в каждом случае требуется предварительное специальное разрешение компетентных национальных органов.

С целью предотвращения загрязнения, могущего возникнуть в результате деятельности на континентальном шельфе, государства должны принять национальные законы и правила, а также определить меры для

предотвращения, сокращения и борьбы с загрязнением морской среды Черного моря, вызываемым или связанным с указанной деятельностью. Кроме того, причерноморские государства должны принимать меры в целях предотвращения и сокращения загрязнения морской среды Черного моря из атмосферы или через нее, применимые к воздушному пространству над их территорией и к судам, плавающим под их флагом, или к судам или летательным аппаратам, зарегистрированным на их территории. Любые из предпринимаемых мер не должны наносить вред жизни в море и живым ресурсам, в частности, путем изменения среды их обитания и создания помех для рыболовства и других правомерных видов использования Черного моря.

Протокол о сотрудничестве в борьбе с загрязнением морской среды Черного моря нефтью и другими вредными веществами в чрезвычайных ситуациях» обязывает государства принимать необходимые меры и сотрудничать в случаях возникновения серьезной и непосредственной опасности для морской среды Черного моря или вызванной присутствием больших количеств нефти или других вредных веществ в результате аварий или накопления небольших сбросов, которые загрязняют или угрожают загрязнением моря.

Каждая Сторона принимает самостоятельные необходимые меры по выявлению нарушений, а также по обеспечению в пределах своей юрисдикции выполнения положений Протокола, в том числе и в отношении судов, несущих их флаг.

Государство, которому становится известно о случаях, когда морская среда Черного моря находится под непосредственной угрозой ущерба или понесла значительный ущерб в результате загрязнения, незамедлительно уведомляет других участников соглашения, которые, по ее мнению, могут быть затронуты подобным ущербом. С этой целью каждое государство дает капитанам судов, несущих ее флаг (пилотам летательных аппаратов,

зарегистрированных на ее территории) указания, обязывающие их незамедлительно сообщить:

а) о наличии, характеристиках и масштабах обнаруженных в море разливов нефти или других вредных веществ, которые могут представлять угрозу для морской среды или побережья;

б) всех чрезвычайных ситуациях, вызывающих или способных вызвать загрязнение нефтью или другими вредными веществами.

Для успешной реализации договорных обязательств участники Конвенции согласились сотрудничать в проведении научных исследований, направленных на защиту и сохранение морской среды Черного моря и осуществлять совместные программы научных исследований и обмениваются соответствующими научными данными и информацией, в том числе необходимой для установления соответствующих научных критериев для формулирования и разработки правил, стандартов, а также рекомендуемой практики и процедур для предотвращения и сокращения загрязнения морской среды конвенционного района.

Для обеспечения контроля за выполнением указанных выше положений и принятия оперативных решений участники Конвенции создали Комиссию по защите морской среды Черного моря от загрязнения, где у каждого государства есть одним представитель, который может иметь заместителей, советников и экспертов. Председательствовать в комиссии на ротационной основе должен представитель каждого государства по очереди (Статья XVII).

Комиссия выносит рекомендации относительно мер, необходимых для достижения целей Конвенции; рассматривает вопросы, связанные с осуществлением ее положений и выносит рекомендации относительно поправок; разрабатывает критерии, касающиеся предупреждения и сокращения загрязнения морской среды Черного моря и борьбы с ним и

ликвидации последствий загрязнения, а также рекомендации в отношении мер в этом направлении. Кроме того, Комиссия должна содействовать принятию дополнительных мер, необходимых для защиты морской среды Черного моря, и с этой целью получает, обрабатывает и распространяет соответствующую научную, техническую и статистическую информацию (Статья XVIII). Решения и рекомендации Комиссии выносятся причерноморскими государствами единогласно.

В случае возникновения между государствами – участниками конвенции споров относительно толкования или ее применения, они стремятся к урегулированию такого спора путем переговоров или с помощью любых других мирных средств по их выбору.

Юго-восточная часть Тихого океана

Соглашение о региональном сотрудничестве по борьбе с загрязнением юго-восточной части Тихого океана гидрокарбонатами и другими вредными веществами в случаях опасности (англ. – Agreement on regional co-operation in combating pollution of the South-East pacific by hydrocarbons or other harmful Substances in cases of emergency) было подписано в Лиме 12 ноября 1981 г.

Стороны соглашения договорились сотрудничать в борьбе с загрязнением моря вредными веществами путем принятия согласованных и совместных мер (Статья I).

Конвенционным районом признаны пространства юго-восточной части Тихого океана в 200-мильных пределах прибрежных морских районов, примыкающих к побережью государств – участников Соглашения, на которые распространяется их юрисдикция, а также пространства открытого моря до тех границ, в которых существует опасность загрязнения (Статья II).

Стороны взяли на себя обязательства по принятию планов и программ, направленных на борьбу с возможным загрязнением морской

среды, и обеспечению средствами, включающими суда, летательные аппараты и обученный персонал, необходимые для борьбы с загрязнением (Статья IV).

В соответствии с Соглашением Стороны будут:

- совместно или индивидуально осуществлять мониторинг состояния морской среды (Статья V);

- в случае затопления в море контейнеров, небольших емкостей, автомобильных или железнодорожных цистерн, содержащих опасные вещества, осуществлять мероприятия по их подъему с целью снижения опасного воздействия на морскую среду (Статья VI).

С целью более эффективного применения положений соглашения Стороны договорились обмениваться информацией в том, что касается:

- национальных организаций и компетентных органов, ответственных за предотвращение и минимизацию отрицательных последствий от загрязнения морской среды;

- компетентных национальных органов, ответственных за получение и распространение предостерегающей информации;

- исследовательских программ, направленных на выявление новых методов и технологий, нацеленных на предотвращение загрязнения морской среды (Статья VII).

Стороны согласились с необходимостью обязать капитанов судов, плавающих под их флагами, а также командиров летательных аппаратов, зарегистрированных в их странах, фиксировать все случаи наблюдаемых инцидентов, связанных с загрязнением, предоставляя национальным органам соответствующую информацию (Статья IX).

Примерное содержание такого доклада приведено в Приложении к Соглашению и указывает на необходимость указания:

- на идентификацию источника загрязнения;

- координаты места инцидента;

- состояние моря и ветра;
- количество и тип поллютанта, описание контейнера или укупорки;
- любую иную информацию, могущую оказаться полезной.

В случае возникновения опасности загрязнения морской среды Стороны должны предпринять следующие меры:

- определить степень опасности и источник загрязнения, включая направление и скорость движения пятна загрязнения;
- организовать применение соответствующих средств;
- осуществлять постоянный мониторинг, вплоть до ликвидации загрязнения (Статья X).

С целью административного обеспечения применения положений соглашения стороны Соглашения учредили Постоянную комиссию южной части Тихого океана, как ее исполнительный секретариат.

С целью пересмотра текста Соглашения, внесения поправок или дополнений, а также и в иных целях, каждые два года проводятся сессии.

Балтийский регион

Сознавая важнейшую экономическую, социальную и культурную ценность морской среды района Балтийского моря и его живых ресурсов для народов прибрежных государств; учитывая исключительные гидрографические и экологические особенности района Балтийского моря и чувствительность его живых ресурсов к изменениям окружающей среды; значительную заселенность его водосборного бассейна, а также высокую степень урбанизации и индустриализации 22 марта 1974 г. в Хельсинки Данией, ГДР, Польшей, СССР, Финляндией, ФРГ и Швецией была подписана Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря (далее – Конвенция 1974), которая вступила в силу 3 мая 1980 г.

В преамбуле Конвенции 1974 говорится, что «...защита и улучшение состояния морской среды региона Балтийского моря являются задачами, которые не могут быть эффективно решены усилиями отдельных стран,

что существует неотложная необходимость в тесном сотрудничестве в масштабе всего региона и в принятии соответствующих мер международного характера, направленных на решение этих задач...». Конвенция 1974 долгие годы определяла основные принципы и обязательства прибалтийских государств в принятии законодательных, административных или других соответствующих мер в целях предотвращения и ликвидации загрязнений, поступающих в Балтийское море как от точечных источников со стороны суши, так и со стороны моря и из атмосферы. Руководящим органом Конвенции 1974 явилась Комиссия по охране морской природной среды Балтийского моря – Хельсинкская Комиссия (более известная как Хелком).

В 1980, 1981, 1983, 1987, 1989, 1990 гг. в текст Конвенции 1974 вносились поправки, а 9 апреля 1992 г. на Дипломатической Конференции в Хельсинки была подписана Конвенция 1992 г. с участием ЕС и вновь образованных (после прекращения существования СССР) прибалтийских стран и Украины. Конвенция вступила в силу 17 января 2000 г.

Согласно Статье 36 указанной выше Конвенции, после ее вступления в силу Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря 1974 г. с поправками к ней прекращает свое действие. Несмотря на это, поправки к приложениям Конвенции 1974 продолжают применяться в пределах, совместимых с положениями Конвенции 1992 г.

Хельсинкская конвенция 1992 г. (далее – Конвенция 1992) содержит 38 статей и 7 приложений, определяющих: район действия Конвенции; основные принципы и обязательства Сторон; принципы и обязательства, касающиеся загрязнения от наземных источников; оценку воздействия загрязнений; предотвращение загрязнений с судов; предотвращение захоронений; разработку морского дна; сотрудничество в борьбе с загрязнением моря; сохранение природы и биоразнообразия; передачу и обмен информацией; информирование общественности;

административную и организационную структуры; обязанности Комиссии, ответственность за ущерб; урегулирование споров.

Конвенционным районом считается вход и район Балтийского моря, ограниченный параллелью 57°44'8" северной широты, проходящей через пункт Скаген (англ. – Skaw) в Скагерраке (англ. – Skagerrak) (Статья 1). В отличие от Конвенции 1974, Конвенция 1992 включает в конвенционный район и внутренние воды государств-участников, а ее положения распространяются на толщу воды и морское дно, а также живые ресурсы и другие формы жизни в море.

Конвенция 1992 г. не применяется к любым военным кораблям, военно-вспомогательным судам, военным самолетам или иным судам и самолетам, принадлежащим государству или эксплуатируемым или используемым в данное время исключительно для правительственной некоммерческой службы. Вместе с тем, каждая сторона обеспечивает посредством принятия соответствующих мер, не приносящих ущерба эксплуатации или эксплуатационным возможностям таких судов и самолетов, чтобы они действовали таким образом, который совместим с Конвенцией (Статья 4).

Конвенция 1992, оставляя основные определения, сделанные в 1974 г., в основном, без изменений (например, такие понятия, как «загрязнение», «захоронение», «судно», «нефть», «вредное» и «опасное вещество»), вносит существенные коррективы в другие (например, «загрязнение с суши» меняется на «загрязнение из наземных источников», в которое включены все виды точечных или рассредоточенных источников, сбрасываемых в море водным или воздушным путем, либо непосредственно с побережья, а также загрязнение в результате любого преднамеренного удаления с суши на морское дно посредством тоннеля трубопровода или другим путем; «инцидент» меняется на «инцидент загрязнения» с более расширительным его толкованием) и добавляет

новые понятия (например, «инсинерация», под которой понимается преднамеренное сжигание отходов или других материалов в море с целью их уничтожения термическим методом).

Существенно дополняются «основные принципы и обязательства», в соответствии с которыми государства - участники Конвенции 1992 индивидуально или совместно принимают все надлежащие законодательные, административные или другие соответствующие меры для предотвращения и ликвидации загрязнения в целях содействия обеспечению экологического возрождения района Балтийского моря и сохраняемого экологического баланса.

В целях предотвращения и ликвидации загрязнения района Балтийского моря страны – участники Конвенции 1992:

- применяют принцип предупредительных действий и принцип «загрязнитель платит»;

- содействуют использованию наилучшей природоохранной практики и наилучшей имеющейся технологии;

- обеспечивают проведение измерений и расчетов сбросов в воду и выбросов в атмосферу из точечных источников и поступление в воду и атмосферу из рассредоточенных источников научно обоснованными методами в целях оценки состояния морской среды Балтийского моря;

- делают все возможное для обеспечения того, чтобы осуществление Конвенции не привело к трансграничному загрязнению районов, расположенных за пределами конвенционного района.

Конвенция регламентирует организацию усилий, предпринимаемых государствами-участниками по предотвращению загрязнения:

- из наземных источников;

- с судов;

- в процессе разработки ресурсов морского дна.

Предотвращение загрязнения, поступающего из наземных источников, осуществляется посредством использования наилучшей природоохранной практики на всех источниках загрязнения и наилучшей имеющейся технологии на точечных источниках. С этой целью каждое государство принимает соответствующие меры в водосборном бассейне Балтийского моря без ущерба для своего суверенитета (Статья 6).

Процедуры и меры, которые должны применяться с этой целью, изложены в приложении III, в которой, в частности, указано:

1) муниципальные сточные воды должны очищаться биологическим или другими равноценными, эффективными методами в отношении снижения уровня важных параметров;

2) использование водных ресурсов на предприятиях должно быть направлено на замкнутые или на полужамкнутые системы водообеспечения во избежание образования сточных вод, где это возможно;

3) сточные воды должны очищаться отдельно до смешивания с разбавляющими водами;

4) сточные воды, содержащие опасные вещества или другие соответствующие вещества, не должны очищаться вместе с другими сточными водами, если при этом не достигается снижения количества загрязняющих веществ, равное количеству при отдельной очистке каждого отдельно взятого потока сточных вод; повышение качества сточных вод не должно вести к значительному увеличению количества вредного осадка (ила);

5) предельные значения для сбросов в воду и выбросов в воздух, содержащих вредные вещества, должны быть указаны в спецразрешениях;

6) промпредприятия и другие точечные источники, подключенные к муниципальным очистным сооружениям, должны использовать наилучшую имеющуюся технологию для удаления опасных веществ, которые не могут быть обезврежены на муниципальных очистных

сооружениях или которые могут нарушить процессы на таких сооружениях;

7) загрязнение, поступающее с рыбоводческих предприятий, должно быть предотвращено и прекращено путем применения наилучшей природоохранной практики и наилучшей имеющейся технологии;

8) поступление загрязнения из рассредоточенных источников, включая сельскохозяйственные, должно быть прекращено путем применения наилучшей природоохранной практики.

Сброс сточных вод с судов в море запрещен, за исключением, когда:

а) судно сбрасывает измельченные и дезинфицированные сточные воды, используя одобренную национальной администрацией систему, на расстоянии более 4 морских миль от ближайшего берега или сточные воды, не измельченные или дезинфицированные, на расстоянии более 13 морских миль от ближайшего берега, причем в любом случае сточные воды, которые хранились в накопительном танке, должны сбрасываться постепенно, когда судно находится в пути и следует со скоростью не менее 4 узлов; или

б) судно имеет на борту действующую очистную установку, одобренную национальной администрацией, и результаты испытаний установки указаны в документе, находящемся на борту судна, и загрязненные стоки не содержат видимых плавающих твердых частиц, а также не вызывают изменение цвета окружающей воды.

Положения Конвенции не применяются к сбросу сточных вод с судна в целях обеспечения безопасности судна или находящихся на борту людей или спасения жизни на море или сбросу сточных вод в результате повреждения судна или его оборудования, если до и после были предприняты все разумные меры предосторожности с целью предотвращения или сведения к минимуму такого сброса.

В конвенционном районе в вопросах предотвращения загрязнения с судов стороны:

а) сотрудничают в вопросах содействия разработке международных правил, основанных, помимо прочего, на принципах и обязательствах Конвенции 1992, включая использование наилучшей имеющейся технологии и наилучшей природоохранной практики и в эффективном и гармонизированном выполнении правил, принятых ИМО (Правило 1 Приложения IV);

б) содействуют друг другу в расследовании нарушений действующего законодательства в части мер предотвращения загрязнения, которые действительно или предположительно имели место в конвенционном районе, включая инспектирование соответствующими компетентными органами записей в журналах нефтяных операций, журналах регистрации грузовых операций, судовых вахтенных журналах, машинных вахтенных журналах, а также отбора проб нефти для целей аналитической идентификации (Правило 2 Приложения IV).

Государства – участники конвенции применяют единые требования в отношении обеспечения сооружениями для приема судовых отходов с учетом, в частности, особых потребностей пассажирских судов, эксплуатируемых в конвенционном районе и применяют «специальные меры» к прогулочным судам по уменьшению вредного воздействия на морскую среду, которые, в частности, должны предусматривать предупреждение загрязнения воздуха, борьбу с шумами, гидродинамическими последствиями, а также обеспечение соответствующими установками для приема отходов с прогулочных судов.

Сжигание отходов в конвенционном районе за пределами территориального моря государств-участников Конвенции запрещено. Для захоронения вынуженного грунта требуется предварительное специальное разрешение соответствующего национального органа. Государства –

участники конвенции взяли на себя обязательство обеспечить выполнение приведенных выше положений судами и самолетами:

- а) зарегистрированными на ее территории или несущими ее флаг;
- б) принимающими на борт в пределах ее территории или территориального моря вещества, подлежащего захоронению; или
- в) предположительно занимающимися захоронением в пределах ее внутренних вод и территориального моря.

Приведенные выше положения не применяются, если человеческая жизнь или судно или самолет в море находятся под угрозой полного уничтожения или гибели или в любом случае, когда создается опасность для человеческой жизни, если захоронение представляется единственным способом предотвращения угрозы и если, по всей вероятности, ущерб, причиненный таким захоронением, будет больше того, который был бы нанесен, если бы захоронение не производилось. Такое захоронение должно осуществляться таким образом, что свести к минимуму возможность ущерба человеческой жизни и жизни в море. В этом случае о произведенном захоронении даются сообщения и принимаются меры, предусмотренные Приложением VII, а в случае, когда имеется подозрение, что захоронение осуществлено в нарушение конвенционных положений, производится расследование (Статья 11).

Государства – участники Конвенции 1992 содействуют друг другу в расследовании нарушений действующего законодательства в части мер предотвращения загрязнения, которые действительно или предположительно имели место в конвенционном районе. Это может включать (но не ограничивается) инспектирование соответствующими компетентными органами записей в журналах нефтяных операций, журналах регистрации грузовых операций, судовых вахтенных журналах, машинных вахтенных журналах, а также отбора проб нефти для целей аналитической идентификации.

Когда инцидент загрязнения произошел на территории одной из сторон и может вызвать загрязнение морской среды конвенционного района за пределами его территории, то государства, чьи интересы затронуты или могут быть затронуты, безотлагательно об этом уведомляются. Кроме того, индивидуально или совместно принимаются все соответствующие меры по сохранению природных мест обитания биологического разнообразия, а также защите экологических процессов.

С целью организационного обеспечения совместных усилий, предпринимаемых для предотвращения загрязнения конвенционного района, создана Комиссия по защите морской среды Балтийского моря (далее – Комиссия), которой продолжает являться Комиссия по защите морской среды Балтийского моря, учрежденная согласно Конвенции по защите морской среды Балтийского моря 1974 г.

Сессии Комиссии проводятся по крайней мере один раз в год и созываются Председателем, пост которого предоставляется каждой стороне поочередно и который выполняет свои функции в течение двух лет. Решения Комиссии принимаются единогласно (если решения самой Комиссии не предусматривают иного).

В обязанности Комиссии входит:

а) осуществлять постоянное наблюдение за выполнением Конвенции;

б) разрабатывать рекомендации о мерах, относящихся к целям Конвенции;

в) рассматривать содержание Конвенции и давать рекомендации о внесении необходимых поправок в ее текст, включая изменения в перечнях веществ и материалов, а также о принятии новых Положений;

г) устанавливать критерии борьбы с загрязнением, показатели сокращения загрязнения и задачи, касающиеся мер;

д) содействовать принятию дополнительных мер по защите морской среды района Балтийского моря в тесном сотрудничестве с соответствующими правительственными органами и с этой целью:

– получать из доступных источников, обрабатывать, обобщать и распространять соответствующую научную, техническую и статистическую информацию;

– содействовать проведению научно-технических исследований;

– пользоваться услугами компетентных региональных и других международных организаций для проведения совместных научно-технических исследований.

В случае возникновения в отношении толкования или применения Конвенции 1992 стороны должны стремиться к его решению путем переговоров. Если они все же не могут прийти к согласию, они должны обратиться за услугами или совместно просить о посредничестве третье государство – участника соглашения или компетентную международную организацию или компетентное лицо. Если и в этом случае согласие не достигнуто, то такие споры с общего согласия выносятся на рассмотрение специально учрежденного арбитражного суда, постоянно действующего арбитражного суда или Международного суда.

Красное море и Аренский залив

Защита от загрязнения данных пространств регулируется Региональной конвенцией по защите среды Красного моря и Аренского залива 1982 г. (англ. – Regional convention for the conservation of the Red sea and Gulf of Aden environment) и Протоколом 1982 г. Обосновывая необходимость подписания Конвенции, стороны исходили из гидрографических и экологических особенностей указанного района.

Конвенция распространяется на защиту живых и неживых морских ресурсов от загрязнения нефтепродуктами и другими опасными или

отравляющими веществами, образующимися в результате деятельности человека на суше и море.

По смыслу пункта 4 Статьи 1 положения Конвенции распространяются на все суда и летательные аппараты вне зависимости от их статуса (за исключением военных и находящихся на службе государства) и состояния (надводные и подводные), а также платформы и суда на воздушной подушке.

Конвенционным районом признаются морские пространства Красного моря, залива Акаба (англ. – Gulf of Aqaba), Суэцкого залива (англ. – Gulf of Suez), Суэцкого канала (вплоть до входа в Средиземное море) и Аденского залива (англ. – Gulf of Aden), ограниченного линиями, соединяющими точки Рас Дхарбат Али (англ. – Ras Dharbat Ali) (широта 16°39' N, долгота 53°03,5' E) с точкой: широта 16°00' N, долгота 53°25' E) и линию, соединяющую точку: широта 12°40'N, долгота 55°00' E) и далее в направлении ENE до острова Сокотра (англ. – Socotra Island) до Рас Хафун (англ. – Ras Hafun) – широта 10°26' N, долгота 51°25' E (Статья 2).

Государства – участники данного соглашения договорились индивидуально или совместно предпринимать необходимые меры для предотвращения загрязнения морской среды в конвенционном районе. С этой целью должны приниматься национальные правила (законы), процедуры и стандарты сохранения указанных морских экосистем.

Конвенция регулирует защиту конвенционного района от загрязнения:

- с судов и летательных аппаратов (Статьи IV, V);
- с наземных источников (Статья VI);
- вызванного вследствие разведки и эксплуатации ресурсов морского дна и континентального шельфа (Статья VII);
- вызванного иными причинами, связанными с человеческой деятельностью (Статья VIII).

В соответствии с положениями Статьи 9, стороны соглашения согласились объединить усилия и предпринять все необходимые меры по борьбе с загрязнением акваторий конвенционного района, включая обеспечение адекватным угрозой оборудованием и квалифицированным персоналом. Каждая Сторона взяла на себя обязательство незамедлительно информировать других участников Соглашения обо всех случаях загрязнения моря или иных чрезвычайных ситуациях.

С целью обеспечения повседневной деятельности по защите конвенционного района создана Региональная организация по сохранению и защите морской среды Красного моря и Аденского залива (далее – Организация) со штаб-квартирой в городе Джейдах (англ. – Jeddah), расположенном в Саудовской Аравии. Органами этой организации являются Совет, состоящий из представителей Сторон соглашения; Генерального секретаря и Комитета по разрешению споров.

Совет является органом, в компетенции которого находится:

- 1) принятие внутренних правил функционирования;
- 2) создание и утверждение плана действий по применению положений Конвенции и его постоянное обновление;
- 3) принятие рекомендаций по внесению поправок и дополнений как в саму Конвенцию, так и в любой ее протокол или дополнение;
- 4) оценка отчетов государств-участников или международных организаций по состоянию природной среды конвенционного района;
- 5) создание подотчетных органов и экспертных групп, необходимых для осуществления плана действий;
- 6) принятие мер по разрешению споров, возникающих между сторонами в связи с применением и исполнением Конвенции;
- 7) назначение Генерального секретаря Организации;
- 8) утверждение финансовых правил и бюджета организации;
- 9) выполнение иных функций в соответствии с целями Конвенции.

Действуя напрямую через созданную Организацию или иные компетентные международные организации, стороны соглашения договорились объединить свои усилия в областях научных исследований, экологического мониторинга и любых мер, направленных на борьбу с загрязнением конвенционного района. Кроме того, государства-участники согласились координировать национальные морские метеорологические программы и сотрудничать с Организацией Арабских государств в области образования, науки и культуры – ALECSO (англ. – The Arab League Educational Cultural and Scientific Organization) в вопросах обмена технической помощью, информации и документов.

В соответствии с Региональным протоколом по сотрудничеству в борьбе с загрязнением нефтью и другими опасными веществами в чрезвычайных ситуациях 1982 г. (далее – Протокол») участники Конвенции дополнили ее положения применительно к чрезвычайным ситуациям, складывающимся в конвенционном районе.

В соответствии со Статьей 1 Протокола, под «морской чрезвычайной ситуацией» следует понимать любой несчастный случай, инцидент или происшествие, приведший к загрязнению или составивший угрозу загрязнения морской среды нефтью или иными вредными веществами в результате столкновения, посадки на мель или других коллизий с судами, включая танкеры, выбросы из скважин и сбросов от иной производственной деятельности.

Согласно Протоколу, Стороны должны сотрудничать при принятии необходимых и эффективных мер по защите от загрязнения береговой линии и связанных с этим интересов. Под «связанными интересами» понимается:

- а) морская, береговая, портовая и иная деятельность, включая рыболовство;
- б) исторические исследования и туризм;

в) обеспечение здоровья населения прибрежной черты и сохранение морских живых ресурсов и представителей дикой природы;

г) промышленная деятельность, связанная с забором воды, включая дистилляцию и циркуляцию.

В соответствии с Протоколом, стороны Конвенции учредили Центр оказания взаимопомощи в чрезвычайных ситуациях (англ. – Marine Emergency Mutual Aid Centre), целями которого является:

– усиление возможности Сторон по борьбе с загрязнениями морской среды конвенционного района;

– оказание помощи Стороне, запросившей о таковой, для развития национальных средств по борьбе с загрязнением морской среды;

– подготовка периодических докладов Совету о всех чрезвычайных ситуациях на море;

– координация и поддержка информационного обмена, технологического сотрудничества и подготовки персонала.

Среди обязательств государств – участников Протокола:

– сотрудничество в области обмена информацией относительно новых методов и технологий по борьбе с чрезвычайными ситуациями (Статья 6);

– введение в действие национальных правил, обязывающих судовладельцев, лоцманов, пилотов летательных аппаратов, лиц, ответственных за деятельность на морских платформах, и других установках,

– лиц, осуществляющих деятельность на море, докладывать об обнаружении любой чрезвычайной ситуации национальным властям или непосредственно в Центр оказания взаимопомощи в чрезвычайных ситуациях (Статья 7);

– принятие незамедлительных мер по борьбе с загрязнением и информированию участников Протокола о предпринятых мерах (Статья 10).

§ 6. Международные соглашения РФ по обеспечению экологической безопасности

Если допустить, что все соглашения, заключенные Советским Союзом с другими государствами на двусторонней основе, являются действующими для России, то по предметному содержанию их можно подразделить на следующие группы.

Во-первых, общие соглашения о сотрудничестве в области охраны окружающей среды; во-вторых, соглашение об охране отдельных видов живой природы; в-третьих, соглашения об охране пограничных экосистем (например, о сотрудничестве по охране вод бассейна); в-четвертых, соглашения об использовании Мирового океана; в-пятых, соглашения о сотрудничестве в области использования атомной энергии; в-шестых, соглашения о военных аспектах сотрудничества в Мировом океане (например, уже упоминавшиеся соглашения о предотвращении инцидентов на море или по предотвращению опасной военной деятельности, положения которых содержат запрет загрязнения морских экосистем); в-седьмых, соглашения о сотрудничестве в области совместных научных исследований в различных сферах и по обеспечению рационального использования живых ресурсов моря; в-восьмых, соглашения между государствами в области разоружения и ограничения вооружений, которые имеют непосредственное отношение не только к проблемам предотвращения войны, но и охраны окружающей среды.

В течение последнего десятилетия прошлого и в начале нынешнего столетия Российская Федерация предпринимала довольно активные

политико-дипломатические усилия по заключению соглашений на двусторонней основе, имеющих непосредственное значение для предмета рассмотрения настоящей главы. География подписанных соглашений охватывает как прибрежные воды, так и акватории Мирового океана.

В качестве примера можно сослаться на российско-французское соглашение в области охраны окружающей среды. Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды было подписано 15 февраля 1996 г. Его цель – углубление отношений в области охраны окружающей среды и для развития тесного и долгосрочного сотрудничества между обеими странами.

Как следует из текста Соглашения, сотрудничество должно осуществляться для предотвращения загрязнения водных ресурсов и, в частности, использование технологий снабжения питьевой водой, очистки сточных вод и организации рационального использования водных источников; переработке и устраниения отходов управление охраняемыми природными территориями (Статья 2).

Соглашение о сотрудничестве в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций было заключено сторонами 18 октября 1999 г. исходя из взаимозависимости экологических систем обеих стран, требующей проведения согласованной политики по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Целями Соглашения являются:

- оказание взаимной помощи при ликвидации чрезвычайных ситуаций;
- организация и осуществление мониторинга опасных техногенных и экологических процессов;
- прогнозирование чрезвычайных ситуаций и оценку их последствий;

- организация подготовки населения к действиям в чрезвычайных ситуациях, в частности по оказанию первой медицинской помощи;
- оценка риска для населения и окружающей среды, связанного с крупными техногенными катастрофами или стихийными бедствиями;
- обмен информацией о механизмах подготовки и проведения гуманитарных операций в третьих странах с целью организации возможного сотрудничества;
- совместную разработку и осуществление научно-исследовательских проектов, обмен научно-технической литературой, видео и фотоматериалами и результатами исследовательских работ;
- планирование и проведение мероприятий по предупреждению чрезвычайных ситуаций;
- любая другая деятельность в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций, согласованную компетентными органами обеих Сторон (Статья 3).

09 октября 1998 г. в Лиссабоне было подписано российско-португальское межправительственное соглашение о сотрудничестве в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Признавая, что сотрудничество в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций будет содействовать благосостоянию и безопасности обоих государств, стороны согласились с тем, что сотрудничество в рамках Соглашения предусматривает организацию и осуществление мониторинга опасных техногенных и экологических процессов, прогнозирование чрезвычайных ситуаций и оценку их последствий; оценку риска для окружающей среды и населения в связи с возможными загрязнениями в результате промышленных аварий, катастроф и стихийных бедствий, совместное планирование, разработку и осуществление научно-исследовательских проектов, оказание взаимной помощи при оснащении

техникой, имуществом и снаряжением; планирование и проведение мероприятий по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций, оказание взаимной помощи при чрезвычайных ситуациях и любую другую деятельность в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (Статья 2).

Российско-Болгарское межправительственное соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды было подписано 28 августа 1998 г. Стороны договорились развивать сотрудничество в области охраны окружающей среды на основе равноправия и взаимной выгоды, руководствуясь принципами безопасного устойчивого развития. Сотрудничество в рамках указанного Соглашения должно осуществляться по следующим основным направлениям: нормативно-правовое и методологическое обеспечение природоохранной деятельности; промышленная экология и ресурсосбережение; экологический мониторинг и оценка влияния загрязнения окружающей среды на состояние здоровья населения; методы определения, измерения и прогнозирования состояния отдельных компонентов окружающей среды и экосистем в целом; экологическая экспертиза проектов хозяйственного развития и предложения по решению различных ситуаций и проблем в области охраны окружающей среды; контроль за трансграничным перемещением токсичных отходов; уменьшение негативного воздействия глобальных изменений природной среды и климата на экономику и человека; сохранение биологического разнообразия Черного моря сокращение трансграничных потоков загрязняющих окружающую природную среду веществ; разработка совместных мер по обеспечению безопасности при эксплуатации атомных электростанций и др. (Статья 2)

Сотрудничество в рамках данного соглашения осуществляется в форме осуществления совместных программ, проектов и мероприятий по указанным выше направлениям, обмена научно-технической и

юридической документацией, методиками и другой информацией; совместной деятельности по реализации международных договоров, обмена специалистами и т.д. (Статья 3)

Правительства России и Норвегии связаны обязательствами в области охраны окружающей среды по четырем соглашениям: «О сотрудничестве в области охраны окружающей среды» от 3 сентября 1992 г., «Об оперативном оповещении о ядерной аварии и об обмене информацией о ядерных установках» от 10 января 1993 г., «О сотрудничестве в военной области по вопросам охраны окружающей среды» от 15 декабря 1995 г. и «О сотрудничестве в области охраны окружающей среды в связи с утилизацией российских атомных подводных лодок, выведенных из состава военно-морского флота в северном регионе, и повышения ядерной и радиационной безопасности» от 26 мая 1998 г.

Указанные выше соглашения заключены исходя из того, что стороны ответственны за то, чтобы деятельность в рамках его юрисдикции или под его контролем не наносила вреда окружающей среде других государств или территорий, находящихся вне национальной юрисдикции. В соответствии с последним из упомянутых соглашений, Норвегия взяла обязательство оказывать России безвозмездную техническую помощь в виде поставки оборудования, передачи технологий, предоставления финансовых средств и услуг в целях содействия скорейшей, безопасной для окружающей среды, экономически обоснованной утилизации российских атомных подводных лодок, выведенных из состава Военно-Морского Флота в северном регионе, включая обращение с образующимися при этом отработавшим ядерным топливом и радиоактивными отходами, и повышения ядерной и радиационной безопасности атомных электростанций и других ядерных объектов (Статья 1).

Правительство РФ и Правительство Республики Македонии 27 января 1998 г. подписали соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды, учитывая важность решения вопросов охраны окружающей среды и рационального использования природных ресурсов, в связи с их глобальным характером и желая содействовать установлению долгосрочного сотрудничества в этой области стороны согласились осуществлять сотрудничество по следующим направлениям: нормативно-правовое регулирование деятельности по охране окружающей среды; внедрение экологических стандартов в хозяйственной деятельности; осуществление государственного экологического контроля; охрана поверхностных и подземных вод; охрана и устойчивое использование биологического разнообразия и др. (Статья 2).

Правительства России и Эстонии применительно к предмету настоящей главы имеют взаимные обязательства по двум соглашениям. 11 января 1996 г. было подписано соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды, в соответствии с которым сотрудничество должно быть направлено на улучшение состояния окружающей среды и повышение экологической безопасности в обеих странах, Балтийском море, особенно в Финском заливе, и на трансграничных водных объектах, а также на предотвращение загрязнения окружающей среды путем сокращения трансграничных потоков загрязняющих окружающую среду веществ; повышения эффективности охраны водоемов и атмосферы, а также системы сбора и обработки отходов; развития охраны растительного и животного мира и среды их обитания; содействия обмену экологической информацией, применению технологий, создающих наименьшую нагрузку на окружающую среду (Статья 2).

20 августа 1997 г. Россия и Эстония заключили соглашение о сотрудничестве в области охраны и рационального использования трансграничных вод (в соответствии с Конвенцией по охране и

использованию трансграничных водотоков и международных озер от 17 марта 1992 г.). Соглашение нацелено на организацию сотрудничества двух стран в области охраны и рационального использования трансграничных вод и их экосистем бассейна реки Нарва, включая Псковско-Чудское озеро (Статья 2).

Правительства России и Бразилии согласились о проведении ряда двусторонних действий по сотрудничеству в области охраны окружающей среды и 11 октября 1994 г. подписали меморандум «О намерениях по вопросу развития сотрудничества в области охраны окружающей среды». Сотрудничество должно осуществляться посредством выявления сфер, которые могли бы представлять взаимный интерес для взаимодействия Сторон в области охраны окружающей среды.

С правительством Китая Россия подписала соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды 27 мая 1994 г. Стороны соглашения учитывали естественные географические условия обоих государств, их законы, обычаи и правила, и имели целью стремиться к использованию в течение продолжительного времени разработку природных ресурсов на основе обеспечения благоприятных условий для охраны окружающей среды. Развивая сотрудничество, в том числе по комплексному использованию водных ресурсов, стороны осуществляют его в форме обмена информацией, технологии, производственных процессов, политики, а также законодательства, правил и других вопросов, имеющих отношение к охране окружающей среды (Статья 3).

С правительством Италии российское правительство 16 июля 1993 г. заключило соглашение в области защиты населения, по вопросам прогнозирования и предупреждения чрезвычайных ситуаций и взаимной помощи в случае стихийных бедствий или аварий, в соответствии с которым договаривающиеся стороны приняли на себя обязательства предоставлять всю возможную помощь в случае, если на территории одной

из сторон произойдет крупное стихийное бедствие либо авария с большим ущербом или опасностью для жизни и здоровья людей, материальных ценностей и окружающей среды (Статья 3).

Правительства России и Канады 8 мая 1993 г. заключили соглашение о сотрудничестве по вопросам окружающей среды и договорились поддерживать и укреплять двустороннее сотрудничество в области окружающей среды на основе равноправия и взаимной выгоды. Сотрудничество в рамках указанного соглашения включает: охрану морских и пресных вод и их биологических ресурсов; предотвращение загрязнения подземных и поверхностных вод; охрану экосистем, управление удалением отходов и кругооборотом токсичны химических веществ; методы мониторинга и оценки состояния окружающей среды; законодательство, нормативы и политика в области охраны окружающей среды и др. (Статья 2).

Правительство Союза ССР и Японии 18 апреля 1991 г. заключили соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды. Стороны взяли на себя обязательства осуществлять сотрудничество в целях выявления, изучения и предотвращения вредных воздействий на окружающую среду в следующих областях:

- а) охраны воздушного бассейна от загрязнения,
 - б) охраны вод от загрязнения,
 - в) переработки вредных отходов,
 - г) улучшения окружающей среды в городах,
 - д) охраны экологических систем и биологического разнообразия,
 - е) предотвращения глобального потепления,
 - ж) изучения влияния антропогенных и естественных воздействий на климат Земли,
- з) охраны озонового слоя,

и) изучения медицинских, биологических и генетических последствий загрязнения окружающей среды,

к) другие области сотрудничества, имеющие отношение к охране и улучшению окружающей среды, могут согласовываться в дальнейшем (Статья 2).

Правительства США и СССР 23 мая 1972 г. подписали соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды, желая способствовать установлению более тесного и долгосрочного сотрудничества между заинтересованными организациями обеих стран в указанной области и с целью решения «основных аспектов проблемы окружающей среды в областях:

- предотвращения загрязнения воздуха;
- охраны воды от загрязнения;
- охрана морской среды от загрязнения;
- биологические и генетические последствия загрязнения окружающей среды;
- арктических и субарктических экологических систем и др. (Статья 2).

Большинство из приведенных выше соглашений структурированы примерно одинаково: участники формулируют основные экологические требования, определяют оценочные нормативы по воздействию на природную среду, устанавливают организацию действий при чрезвычайных экологических ситуациях и порядок изъятия отдельных пространств из природопользования. Соглашения, принимаемые в последние годы также характеризуются более жесткой организацией совместного экологического контроля.

Статья 235 КМП-82 призывает государства к сотрудничеству с целью обеспечить быстрое и адекватное возмещение всего ущерба, причиненного загрязнением морской среды. Государства должны

объединить свои усилия для дальнейшего развития международного права, касающегося ответственности, для оценки и возмещения ущерба или урегулирования связанных с этим споров, а также, когда уместно, в разработке критериев и процедур выплаты надлежащего возмещения, таких, как обязательное страхование или компенсационные фонды.

Ответственность государств за загрязнение морских пространств должна быть пропорциональна желанию Человечества жить в здоровой и благополучной окружающей среде.

Заключение.

Список нормативных актов и литературы

1. Всемирная хартия природы (1982 г.).
2. Стокгольмская декларация ООН об окружающей человека среде (1972 г.).
3. Декларация о защите окружающей среды Арктики (1991 г.).
4. Декларация о сотрудничестве в Баренцевом (Евроарктическом регионе) (1993 г.).
5. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (2004 г.).
6. Международный кодекс постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (1983 г.)
7. Базельская конвенция о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалением (1989 г.)
8. Барселонская конвенция по защите Средиземного моря от загрязнения (1976 г.)
9. Конвенцию по защите и развитию среды морей Карибского региона (Картахенская конвенция, 1983 г.).
10. Конвенция ООН по морскому праву 10 декабря 1982 г. (Монтего-Бей).
11. Конвенция по предотвращению загрязнения моря сбросами отходов и других материалов (Москва-Лондон-Мехико, 29 декабря 1972 г.).
12. Конвенция о запрещении военного и любого иного враждебного использования средств воздействия на природную среду (Женева, 1976 г.).
13. Конвенция об оценке воздействия на окружающую среду в трансграничном контексте (Эспо (Финляндия), 1991 г.).
14. Конвенция о защите Черного моря от загрязнения (Бухарест, 1992 г.).
15. Конвенция о запрещении или ограничении применения конкретных видов обычного оружия (1980 г.).
16. Конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (1969 г.)

17. Конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (1969 г.).
18. Конвенция по обеспечению готовности на случай загрязнения нефтью, борьбе с ним и сотрудничеству (OPRC) (1990 г.).
19. Конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) (Лондон, 1973 г.).
20. Конвенция о предотвращении загрязнения моря с судов и летательных (Осло, 1972 г.).
21. Конвенция о предотвращении загрязнения моря с береговых источников (Париж 1974 г., с протоколом 1986 г.).
22. Конвенция о защите морской среды Северо-Восточной Атлантики (1992 г.).
23. Конвенция по защите морской среды района Балтийского моря (1974 г.).
24. Конвенция по защите среды Красного моря и Аренского залива (1982 г.).
25. Нумеаская конвенция по защите природных ресурсов и окружающей среды Южного Тихоокеанского региона (Конвенция SPREP, 1986 г.).
26. Протокол о вмешательстве в открытом море в случаях загрязнения веществами, иными, чем нефть (1973 г.).
27. Протокол о защите Средиземного моря от загрязнения из наземных источников и в результате осуществляемой на суше деятельности (1980 г., 1983 с поправками согласно Протоколу 1996 г.).
28. Протокол об особо охраняемых зонах Средиземного моря (1982 г.).
29. Протокол об охране биоразнообразия в Средиземном море (1996 г.).
30. Международный договор о запрещении на дне морей и океанов и в его недрах ядерного оружия и других видов оружия массового уничтожения от (1971 г.).

31. Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой (1963 г.).
32. Соглашение о региональном сотрудничестве по борьбе с загрязнением юго-восточной части Тихого океана гидрокарбонатами и другими вредными веществами в случаях опасности (Лима, 1981 г.).
33. Соглашение «О сотрудничестве в отношении загрязнения Северного моря нефтью и иными опасными веществами (Бонн, 1983 г.).
34. Советско-американское соглашение о предотвращении инцидентов в открытом море и в воздушном пространстве над ним от 25 мая 1972 г. и протокол к нему (1973 г.).
35. Российско-французское Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды (1996 г.).
36. Российско-португальское межправительственное соглашение о сотрудничестве в области гражданской защиты, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (Лиссабон, 1998 г.).
37. Российско-Болгарское межправительственное соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды (1998 г.).
38. Российско-норвежское соглашение «О сотрудничестве в области охраны окружающей среды» (1992 г.).
39. Российско-норвежское соглашение «Об оперативном оповещении о ядерной аварии и об обмене информацией о ядерных установках» (1993 г.)
40. Российско-норвежское соглашение «О сотрудничестве в военной области по вопросам охраны окружающей среды» (1995 г.)
41. Российско-норвежское соглашение «О сотрудничестве в области охраны окружающей среды в связи с утилизацией российских атомных подводных лодок, выведенных из состава военно-морского флота в северном регионе, и повышения ядерной и радиационной безопасности» от (1998 г.)

- 42.Соглашение о сотрудничестве в области охраны и рационального использования трансграничных вод (1997 г. Россия и Эстония).
- 43.Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды (1994 г. Китай - Россия).
- 44.Соглашение в области защиты населения, по вопросам прогнозирования и предупреждения чрезвычайных ситуаций и взаимной помощи в случае стихийных бедствий или аварий (1993 г., Россия- Италия).
- 45.Соглашение о сотрудничестве по вопросам окружающей среды (Россия- Канада, 1993 г).
- 46.Соглашение о сотрудничестве в области охраны окружающей среды (СССР и Японии, 1991 г.).
- 47.Меморандум «О намерениях по вопросу развития сотрудничества в области охраны окружающей среды» (России и Бразилии, 1994 г.).

Региональное экологическое сотрудничество

Региональные моря [секретариаты]	Правовая база: СОЮС, протоколы к региональным конвенциям	Состояние региональных (национальных) программ действий	Принятие (сроки) разработки региональных программ действий
1	2	3	4
Средиземноморье [ЮНЕП/МЕДУ]	Барселонская конвенция: Протокол о защите Средиземного моря от загрязнения из наземных источников и в результате осуществляемой на суше деятельности (1980, 1983, поправки согласно Протоколу 1996 г.)	Стратегический план действий для Средиземноморья осуществляется в ходе III этапа (1996-2005) МЕДПОЛ. Национальная программа разрабатывается Египтом (см. также Красное море и Аденский залив)	Принята в 1997 г.
Карибский район [ЮНЕП/РСК-КАР]	Картахенская конвенция: Протокол о загрязнении морской среды из наземных источников и в результате осуществляемой на суше деятельности (принят в 1999 г.)	Подлежит разработке	
Юго-восточная часть Тихого океана [ПКЮТО]	Лимская конвенция: Протокол об охране юго-восточной части Тихого океана от загрязнения из наземных источников (1983, 1986)	Второй проект региональной программы обсуждался на девятом межправительственном совещании в Кито в феврале 2000 г.	
Восточноазиатские моря [ЮНЕП/РСК-ВАМ]		Региональная программа разработана	Принята в 2000 г.
Красное море и Аденский залив [ПЕРСГА]	Джиддская конвенция: проект протокола о наземных источниках загрязнения и осуществляемой на суше деятельности	Имеется второй проект региональной программы (2001 г.). Национальные программы разрабатываются Египтом и Йеменом	

	разрабатывается		
Южная часть Тихого океана [СПРЕП]	Отдельный протокол о наземных источниках загрязнения и осуществляемой на суше деятельности в рамках конвенции Нумеа отсутствует	Региональная программа разработана	Принята в 1999 г.
Черное море [Черноморская программа по окружающей среде]	Бухарестская конвенция: Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения из наземных источников (1992, 1994) Протокол о защите морской среды Черного моря от загрязнения сбросами (1992, 1994)	Региональная программа разрабатывается	
Южноазиатские моря [САКЕП]		Региональная программа разрабатывается. Национальные программы разрабатываются Бангладеш, Индией, Мальдивскими островами, Непалом, Пакистаном и Шри-Ланкой	
Персидский залив, Оманский залив, Аравийское море вдоль юго-восточного побережья Омана [РОПМЕ]	Кувейтская конвенция: Протокол об охране морской среды от загрязнения из наземных источников (1990, 1993)	Региональная программа осуществляется	
Западная и Центральная Африка [ЮНЕП/РСК-ЗАЦАФ]	Отдельный протокол о наземных источниках загрязнения и осуществляемой на суше деятельности в рамках Абиджанской конвенции	Региональная программа действий в качестве инструмента планирования обсуждалась на пятом совещании Конференции Сторон (Аккра, март 2000 г.). Предложена национальная программа для	

		Нигерии	
Восточная Африка [ЮНЕП/РСК-ВАФ]	Отдельный протокол о наземных источниках загрязнения и осуществляемой на суше деятельности в рамках Найробийской конвенции отсутствует	Региональная программа обсуждалась на втором совещании Договаривающихся сторон (Маврикий, ноябрь 1999 г.). Национальная программа разрабатывается Танзанией	Ведется работа над протоколом об осуществляемой на суше деятельности для этого района
Северо-западная часть Тихого океана [ЮНЕП]		Региональная программа мониторинга (НОВПАП/3 – II этап)	Принята в 1999 г.
Северо-восточная часть Тихого океана [ЮНЕП]	Проект конвенции об охране и устойчивом освоении морской и прибрежной среды северо-восточной части Тихого океана	Региональная программа не разработана, однако в поддержку осуществления конвенции составлен план действий по охране и устойчивому освоению морской и прибрежной среды региональных морей северо-восточной части Тихого океана	Принятие проекта конвенции и плана действий ожидается в 2001 г.
Верхняя часть юго-западной Атлантики		Региональная программа действий разработана. Национальная программа разрабатывается Бразилией.	
Верхняя часть юго-западной Атлантики		Региональная программа действий разработана. Национальная программа разрабатывается Бразилией.	
Балтийский регион [ХЕЛКОМ]	Хельсинкская конвенция о защите морской среды района Балтийского моря (1974) и (1992; 1999)	Региональная программа не разработана. Вопросы, связанные с осуществляемой на суше деятельностью, рассматриваются в	

		контексте отдельных программ в рамках Хельсинкской конвенции	
Северо-восточная Атлантика [ОСПАР]	Конвенция о защите морской среды северо-восточной Атлантики (Конвенция ОСПАР)	Региональная программа не разработана. По вопросам, связанным с осуществляемой на суше деятельностью, имеются решения и план работы в рамках Конвенции ОСПАР. Национальная программа разработана Исландией	
Арктика [ПАМЕ]		Региональная программа действий по защите морской среды Арктики от загрязнения в результате осуществляемой на суше деятельности. Национальная программа разработана Канадой. Программа разрабатывается Российской Федерацией (для Арктического региона)	Принята в 1998 г. Принята в 2000 г.