

МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 628.19(26.02)(045)

DOI <https://doi.org/10.32838/TNU-2707-0581/2022.1/19>**Іванова А.В.**

Національний університет «Одеська морська академія»

Савич О.С.

Національний університет «Одеська морська академія»

ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗАБРУДНЕННЯ ЯК УМОВА ЗДІЙСНЕННЯ СВОБОДИ ВІДКРИТОГО МОРЯ

У статті розглянуто основні правила, встановлені міжнародними стандартами щодо попередження забруднення та збереження навколишнього середовища як головної умови використання свободи відкритого моря. Обмеження, які пов'язані з охороною навколишнього середовища під час здійснення свободи відкритого моря, встановлюються різними конвенціями та угодами, які формують загальні та спеціальні природоохоронні норми.

Відкрите море можуть використовувати всі держави з врахуванням тих тенденцій, які характерні для сучасного механізму міжнародно-правового регулювання. Вихідним положенням щодо визначення головної умови використання свободи відкритого моря є дотримання принципу сумлінного виконання міжнародних зобов'язань. Відзначено, що реалізація свободи відкритого моря розуміється не просто як бажаність, а як необхідність досягнення угоди щодо її регулювання. Якщо можливості здійснення судноплавства, рибальства, польотів, проведення морських наукових досліджень тощо визначаються як свободи, то захист та збереження морського середовища є обов'язком держав.

З врахуванням існуючих видів морегосподарської діяльності та експлуатації суден, а також джерел, що спричиняють забруднення, визначено категорії забруднення Світового океану, такі як: забруднення, спричинене здійсненням морегосподарської діяльності на морському дні; забруднення, спричинене введенням у морське середовище немісцевих видів або генетично змінених організмів; забруднення, спричинене викидами в море сміття, харчових, побутових і експлуатаційних відходів; забруднення, спричинене в результаті надзвичайних обставин (аварій); забруднення, спричинене похованням у морському середовищі.

Визначено, що реально існуючий поділ морських просторів автоматично перетворює проблему забруднення морського середовища на міжнародну. Відмінності у географічних характеристиках багатьох районів Світового океану, які мають враховуватися під час користування свободою відкритого моря, посилюють складність здійснення охорони морського середовища. Неоднаковий ступінь уразливості тих чи інших районів зміцнив ідею встановлення «особливих районів».

Зроблено наголос на тому, що для захисту і збереження морського середовища найбільш ефективним є не тільки встановлення правил охорони, виконання яких забезпечується або повинно забезпечуватися державою прапора у відкритому морі, а й створення адекватного механізму управління свободами судноплавства, які містять нормативно-правові, організаційно-фінансові і технічні елементи. Підкреслюється, що для міжнародного співтовариства нагальною потребою при встановленні міжнародних зобов'язань щодо захисту та збереження морського середовища, а також врахування умов необхідності забезпечення свободи відкритого моря є неминучий пошук компромісів.

Ключові слова: свобода відкритого моря, особливий район, захист морського середовища, попередження забруднення.

Постановка проблеми. Світовий океан є вагомим компонентом біосфери, що забезпечує в глобальному масштабі якість планетарного природного середовища. Цим визначається необхідність охорони морського середовища від забруднення під час експлуатації суден як найбільш актуальної проблеми сучасності. Забезпечення здійснення свободи відкритого моря для держав вимагає встановлення умов здійснення окремих свобод, серед яких особливе місце посідає вимога щодо захисту та збереження морського середовища. У просторі з міжнародним режимом, яким є відкрите море, держави повинні координувати свою діяльність щодо використання свободи відкритого моря шляхом дотримання загальних правил щодо попередження забруднення та збереження навколишнього середовища, а також виконувати спеціальні норми, що встановлюють зрозумілий та жорсткий режим щодо захисту та збереження морського середовища відкритого моря та живих природних ресурсів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Основні обмеження свободи зумовлені врахуванням законних інтересів всіх держав у користуванні свободою відкритого моря з забезпеченням попередження забруднення та збереження морського середовища. Ця проблема неодноразово ставала предметом наукових досліджень українських і зарубіжних вчених, серед яких варто відзначити праці А.В. Анцелевича, В.Є. Леонова, А.П. Бень, А. Нельсон-Смітта, П.Г. Химича, В.Г. Шестюка та інших науковців.

У роботах В.Є. Леонова та П.Г. Химича викладено теоретичні основи способу утилізації теплоти відпрацьованих газів теплових енергетичних установок, а також проведено дослідження щодо динаміки використання суднового палива та запропоновано альтернативні види палива для суднових енергетичних установок (ССУ) і забезпечення екологічної безпеки судноплавства із застосуванням запропонованого способу утилізації теплоти відпрацьованих газів суднових енергетичних установок [1, с. 188].

Праці А.П. Бень присвячені методології наукових досліджень щодо проєктування нових суден і їх безпечної експлуатації для попередження забруднення морського середовища з суден. У працях В.Г. Шестюка науково обґрунтовані як види забруднення моря з суден і їх згубний вплив на живі організми, так і нормативні вимоги щодо умов безпечної експлуатації суден для попередження забруднення моря, а також важливість зменшення викидів CO₂, сірки і тяжких металів у морській індустрії [2, с. 21].

Ця проблема розглядалася і у працях зарубіжних дослідників. Їх праці переважно присвячені правовій охороні морського середовища і атмосфери від забруднення. Серед них можна відмітити праці А.В. Анцелевича, в яких досліджено принципові питання використання технічних засобів та механізмів щодо попередження забруднення моря, їх експлуатації та підготовки до проведення контролю наглядовими органами, запропоновано практичні рекомендації щодо виконання міжнародних стандартів щодо попередження забруднення морського середовища і атмосфери під час експлуатації суден [3, с. 176]. Дослідження А. Нельсон-Смітта присвячені розгляду питання правової охорони морського середовища, а також методів боротьби з нафтовим забрудненням у контексті визначення та застосування заходів щодо запобігання забрудненню морського середовища, передбачених в міжнародно-правових нормативних документах [4, с. 340].

Але розвиток міжнародного права у сфері захисту та збереження морського середовища, а також постійне зростання потреб у вдосконаленні всеохопного режиму охорони морського середовища у межах відкритого моря та визначення оптимальних форм міжнародної взаємодії у цій сфері вимагають подальшого вивчення.

Метою статті є систематизація міжнародно-правових актів, у яких сформовані обов'язки держав щодо захисту та збереження морського середовища як невід'ємного компонента свободи відкритого моря.

Наукові дослідження щодо реалізації встановлених завдань у попередженні забруднення та збереження морського середовища для виконання умов свободи відкритого моря виконуються за трьома основними напрямками:

- виконання міжнародних стандартів як юридична гарантія можливості користування відкритим морем і його ресурсами всіма державами;
- створення теоретичних основ щодо попередження забруднення морського середовища і атмосфери та практичного впровадження ефективних способів експлуатації суден;
- використання прогностичних алгоритмів і прийомів планування безпечного перевезення вантажу та траєкторій руху судна з подальшим проведенням його за встановленим маршрутом.

Ефективне здійснення свободи відкритого моря є цілим комплексом складних правових, політичних та економічних питань. У сучасних умовах технічного прогресу та розвитку морської галузі постає потреба в постійному пошуку

взаємоприйняттого компромісу між різними інтересами держав. Ціна такого компромісу щодо збереження морського середовища має бути гранично обґрунтованою і розумною.

Виходячи з широкої мети, яка забезпечує охорону навколишнього середовища під час здійснення свободи відкритого моря, стаття 87 Конвенції ООН з морського права 1982 р. конкретизує принцип свободи відкритого моря. Так, по-перше, найповніше розкривається зміст принципу відкритого моря у вигляді встановлення окремих свобод; по-друге, свобода відкритого моря не розуміється як взагалі відсутність будь-яких обмежень, оскільки така свобода здійснюється відповідно до умов, визначених у зазначеній Конвенції; по-третє, встановлення юрисдикції держави прапора означає для неї можливість діяти, не підкорюючись чужій волі [5, ст. 87].

Але поняття «свобода» є відносним. Так, свобода відкритого моря, попри виділення особливих категорій держав (прибережні держави, держави, що не мають виходу до моря, держави, що розвиваються, держави, що знаходяться в географічно несприятливому положенні), слугує певною юридичною гарантією можливості користування відкритим морем і його ресурсами будь-якою державою, закладаючи основу універсального режиму охорони морського середовища і атмосфери.

Вихідним моментом щодо визначення головної умови використання свободи відкритого моря є дотримання принципу сумлінного виконання міжнародних зобов'язань. Отже, встановлений у Конвенції ООН з морського права 1982 р., принцип «резервування відкритого моря для мирних цілей» [5, ст. 88] є основоположним елементом системи відносин щодо захисту і збереження морського середовища.

Обмеження, які пов'язані з охороною навколишнього середовища і атмосфери під час здійснення свободи відкритого моря, встановлюються різними конвенціями та угодами, які формують загальні та спеціальні природоохоронні норми.

Одним з перших міжнародних договорів, який розглядає питання екології моря, стала Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню моря нафтою 1954 р., яка набрала чинності у 1958 році. Зростання ролі морських перевезень в забрудненні Світового океану вимагало серйозної зміни, посилення й розширення положень зазначеної Конвенції 1954 р. Так, у 1973 році була прийнята під егідою Міжнародної морської організації (ІМО) Міжнародна конвенція з запобігання забрудненню з суден (The International Convention for

the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL), але через різні причини вона була введена в дію у 1978 році з прийняттям Протоколу 1978 р., який доповнив зазначену Конвенцію. Також у 1997 році до Конвенції MARPOL 73/78 був прийнятий ще один Протокол, який додав нові інструкції щодо попередження забруднення атмосфери з суден до Додатку VI зазначеної Конвенції.

Крім положень Конвенції MARPOL 73/78, розроблених на універсальному рівні, у сфері міжнародно-правового регулювання захисту морського середовища від забруднень діють також такі документи:

- Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р., яка містить низку розділів, що стосуються охорони природного середовища від забруднень, здійснення контролю держави порту відносно суден, що виконують міжнародні рейси (гл. VI, VII, VIII, IX);

- Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забруднення 1994 р., мета якого полягає в забезпеченні міжнародного стандарту щодо управління безпечною експлуатацією суден та попередження забруднення. Так, чим менше буде аварій і інцидентів з суднами, тим меншою буде ймовірність потрапляння різних шкідливих речовин у море;

- Конвенція ООН з морського права 1982 р., яка зобов'язує держави, що до неї приєдналися, вживати всіх заходів для запобігання забрудненню морського середовища з будь-якого джерела (як з берега, так і з транспортних засобів);

- Міжнародна конвенція про підготовку, дипломування моряків і несення вахти 1978/95, яка містить вимоги до професійної підготовки фахівців у морській галузі, в тому числі й щодо застосування природоохоронних заходів як під час знаходження судна в морі, так і під час стоянки судна на якорі в порту;

- Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р., яка містить вимоги до конструкції і проектування суден, які також є вагомими факторами запобігання забрудненню моря під час експлуатації суден;

- Міжнародні правила попередження зіткнення суден в морі 1972 р., які спрямовані на запобігання аваріям суден в результаті зіткнень і, отже, на зниження ризику забруднення моря;

- Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну від забруднення нафтою, 1969 р. з подальшими доповненнями та змінами, яка застосовується виключно до шкоди від забруднення, заподіяної на території

договірної держави (включаючи її територіальне море і виключну економічну зону), і до попереджувальних заходів, вжитих для відвернення або зменшення такої шкоди;

– Конвенція про створення Міжнародного фонду компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 р. з поправками від 2000 р., завданням якої є створення і функціонування фонду, що забезпечує виплату компенсації збитку від забруднення моря в тій мірі, в якій захист, що надається Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р., є недостатнім.

На охорону морського середовища від забруднень спрямовані положення і міжнародних кодексів, таких як:

– Резолюція MSC. 4 (48) – Міжнародний кодекс щодо будівництва і обладнання суден, на яких перевозяться небезпечні хімічні вантажі наливом, прийнятий Комітетом по безпеці на морі [6], що передбачає встановлення міжнародного стандарту щодо будувannya типів суден для безпечного морського перевезення наливом рідких небезпечних хімічних вантажів, перерахованих в розділі 17 Кодексу, шляхом розпорядження нормами проєктування і конструкції суден незалежно від тоннажу та обладнання, яке вони повинні мати, щоб з урахуванням властивостей перевезених продуктів скоротити до мінімуму небезпеку для судна, його екіпажу і навколишнього середовища;

– Резолюція MSC. 370 (93) – Міжнародний кодекс будувannya і обладнання суден, на яких перевозяться зріджені гази наливом, прийнятий Комітетом по безпеці на морі [7]. Основною концепцією зазначеного Кодексу є відповідність типів суден небезпечним властивостям продуктів, що є предметом Кодексу. Важкі випадки зіткнень або посадки на мілину можуть привести до пошкодження вантажного танка і некерованого виходу вантажу (продукту). Такий вихід може призвести до випаровування і розсіювання продукту, а в деяких випадках викликати руйнування корпусу судна. Вимоги Кодексу, засновані на сучасних знаннях і досягненнях техніки, спрямовані на зведення вищезазначеної небезпеки до мінімуму, наскільки це можливо практично.

Таким чином, можна стверджувати, що однією зі складних проблем, від якої безпосередньо залежить якість збереження морського середовища і атмосфери, залишається проблема забруднення. Проблеми охорони Світового океану «набули глобального значення для всіх держав внаслідок того, що системою течій через поверхневий стік

та взаємозв'язок з атмосферою шкідливі речовини поширюються на величезні площі і значні відстані від конкретного джерела забруднення» [8, с. 171]. Саме тому «міжнародне співробітництво у цій галузі має виключне значення для всього світового співробітництва» [8, с. 171].

Відповідно до принципу 7 Стокгольмської Декларації держави повинні «робити всі можливі кроки для запобігання забрудненню морів речовинами, які становлять загрозу здоров'ю людей, завдають шкоди живим ресурсам та морському середовищу, можуть завдати шкоди або завадити законному використанню морів» [9]. Забруднення не тільки може знищувати окремі елементи екосистеми, але й мати серйозні негативні соціально-економічні наслідки.

Так, основною метою в Преамбулі Конвенції MARPOL 73/78 визначено досягнення повного припинення умисного забруднення морського середовища нафтою та іншими шкідливими речовинами і доведення до мінімуму їх випадкових скидів. У п. 2 ст. 2 зазначеної Конвенції надається достатньо широке визначення того, що належить до шкідливих речовин: «<...> будь-яка речовина, яка у разі потрапляння в море здатна створити небезпеку для здоров'я людей, завдати шкоди живим ресурсам, морській фауні і флорі, порушити природну привабливість моря як місця відпочинку або перешкодити іншим видам правомірного використання моря» [10, ст. 2].

З урахуванням наявних видів морегосподарської діяльності та експлуатації суден, а також джерел, що спричиняють забруднення, можна визначити такі категорії забруднення, як:

– забруднення, спричинене здійсненням морегосподарської діяльності на морському дні (зокрема, розвідування й розробка природних ресурсів морського дна та його надр, наприклад, нафти, газу та інших корисних копалин у відкритому морі). Зазначене забруднення пов'язане з дотриманням правил забезпечення безпеки цього виду робіт на морі, регламентацією проєктування, конструкції, обладнання, експлуатації штучних установок та пристроїв, а також вчасним здійсненням заходів щодо уникнення аварій і ліквідації надзвичайних ситуацій. Так, у ч. 13 розд. III Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів визначено таке: «Здійснення днопоглиблювальних і дноочисних робіт у морських акваторіях призводить до деградації донних біоценозів і забруднення морського середовища завислими та токсичними речовинами» [11, ч. 13, розд. III];

– забруднення, спричинене введенням у морське середовище немісцевих видів або генетично змінених організмів. Держава прапора судна або держави, що здійснюють наукову діяльність у морських просторах, повинні вживати всіх необхідних заходів щодо попередження забруднення в результаті навмисного або випадкового введення під їх юрисдикцією або контролем організмів, що є чужими чи новими для будь-якої частини морського середовища. Згідно зі ст. 196 Конвенції ООН з морського права 1982 р. «держави вживають усіх заходів, необхідних для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища в результаті такого використання технології під їх юрисдикцією або контролем або такого навмисного або випадкового введення видів організмів, чужих або нових для будь-якої конкретної частини морського середовища, які можуть викликати в ній значні і шкідливі зміни» [5, ст. 196];

– забруднення, спричинене викидами в море сміття, харчових, побутових і експлуатаційних відходів. Сміття, що скидається в море, у зв'язку зі своєю різноманітністю має негативний вплив на навколишнє морське середовище. Скид сміття з суден у відкритому морі і «особливих районах» регламентується правилами Додатку V Конвенції MARPOL 1973/78 р., а у внутрішніх і територіальних водах національними правилами і законодавством прибережної держави [12]. У Балтійському морі скидання сміття встановлене Конвенцією щодо Комісії захисту морського середовища Балтійського моря;

– забруднення, спричинене шкідливими викидами з суден в атмосферу. Крім морської води, самохідне судно споживає також атмосферне повітря для забезпечення горіння палива в суднових енергетичних установках. У такому разі відбувається теплове забруднення атмосфери, що зумовлене викидами відпрацьованих і димових газів з суднових двигунів і котлів, а також забруднення у вигляді неспалених часточок палива і продуктів його горіння, що тягнуть за собою різноманітні шкідливі з'єднання – окиси сірки, азоту, вуглецю, тяжких металів. Зазначені викиди розсіюються в атмосфері, осідають на поверхні води і розчиняються в ній. Додаток VI Конвенції MARPOL 1973/78, в якому викладені «Правила попередження забруднення атмосфери з суден» і «Технічний Кодекс по контролю викидів окислів азоту з суднових двигунів», спрямований на всебічне попередження забруднення з суден атмосферного повітря [13, Annex VI];

– забруднення, спричинене в результаті надзвичайних обставин, зокрема й аварій. У таких випадках забруднення викликають катастрофічні наслідки для тваринного і рослинного світу, морського середовища, а також завдають значних економічних збитків країнам, біля берегів яких відбулася аварія;

– забруднення, спричинене похованням у морському середовищі. Згідно з п. 1 ст. 210 Конвенції ООН з морського права 1982 р. держави приймають закони і правила для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища в результаті схоронення, а у п. 3 зазначеної статті Конвенції встановлено обов'язок мати дозвіл на поховання від компетентних органів відповідних держав. Забороняється здійснювати поховання в межах територіального моря, виключної економічної зони або на континентальному шельфі без чітко висловленого попереднього схвалення прибережної держави, яка має право дозволяти, регулювати і контролювати таке схоронення після належного розгляду цього питання з іншими державами, на яких таке схоронення може негативно позначитися через їх географічне розташування [5, ст. 210].

У сучасному світі інтенсивність здійснення судноплавства постійно зростає, що підвищує обсяги та ризики можливого забруднення. Отже, реально існуючий поділ морських просторів автоматично перетворює проблему забруднення морського середовища на міжнародну. При цьому проблема забруднення саме відкритого моря в плані відповідальності, відновлення і відшкодування збитків є найскладнішою. Потерпілим у випадку заподіяння шкоди як стану, так і ресурсам відкритого моря у певному сенсі є все міжнародне товариство.

Реалізація свободи відкритого моря розуміється не просто як бажаність, а як необхідність досягнення угоди щодо регулювання. Якщо можливості здійснення судноплавства, рибальства, проведення морських наукових досліджень тощо визначаються як окремі свободи, то захист та збереження морського середовища є обов'язком держав.

Для міжнародного співтовариства нагальною потребою при встановленні міжнародних зобов'язань щодо захисту та збереження морського середовища, а також врахування умов необхідності забезпечення свободи відкритого моря є неминучий пошук компромісів. Так, держави відповідно до своїх можливостей індивідуально або залежно від обставин спільно вживають

усіх спільних, встановлених Конвенцією ООН з морського права 1982 р., «заходів, необхідних для запобігання, скорочення та збереження під контролем будь-якого забруднення морського середовища і атмосфери з будь-якого джерела, використовуючи для цієї мети найкращі практично застосовні засоби, які є у їхньому розпорядженні, і прагнуть узгоджувати свою політику у цьому напрямі» [5, ст. 194].

Відмінності у географічних характеристиках багатьох районів Світового океану, які мають враховуватися під час користування свободою відкритого моря, посилюють складність здійснення охорони морського середовища. Різний ступінь уразливості тих чи інших районів Світового океану зміцнив ідею встановлення «особливих районів». Експлуатація суден та наукова діяльність, що здійснюється в таких особливих районах, зазвичай вимагає визначення та виконання вищих стандартів щодо попередження забруднення та охорони морського середовища.

Генеральна Асамблея ООН закликала держави розробляти національні, регіональні та міжнародні програми щодо припинення скорочення біологічного розмаїття морського середовища, особливо в уразливих екосистемах. Отже, «особливі райони» належать саме до таких екосистем.

Варто зазначити, що саме поняття «особливий район», крім Конвенції ООН з морського права 1982 р., також вживається і в додатках до Конвенції MARPOL 73/78, але там воно розуміється по-іншому. Так, відповідно до Конвенції ООН з морського права 1982 р. особливий район – це частина або певна ділянка в рамках виключної економічної зони однієї держави, на території якої ця держава здійснює додаткові захисні заходи. Зазначена Конвенція обмежує коло питань, щодо яких можуть застосовуватися такі додаткові правила. До них належать правила, що регулюють можливість скидання сміття або шкідливих речовин, а також визнана практика мореплавства.

У положеннях Конвенції MARPOL 73/78 (додаток I, правило 10 (1); додаток II, правило 1 (7); додаток V, правило 5) зазначається, що особливий район – це район моря, де з визнаних причин, що стосуються його океанографічних і екологічних умов і специфіки судноплавства, необхідне прийняття особливих обов'язкових методів попередження забруднення морського середовища [14, Annex I]. У такому визначенні немає обмежень щодо простору моря, тобто до особливого району можуть входити морські простори з різним міжнародно-правовим режимом. Це можуть бути цілі

моря, а не тільки окремі ділянки виключної економічної зони. В особливих районах встановлюється спеціальний режим. Вимоги до суден, що в них знаходяться, передбачені відповідними положеннями Конвенції MARPOL 73/78, яка передбачає заходи зі скорочення і запобігання забрудненню морського середовища як нафтою і нафтопродуктами, так і іншими речовинами, шкідливими для морського середовища, мешканців моря і атмосфери, які перевозяться на судах або утворюються в процесі їх експлуатації.

Спеціальні норми щодо запобігання забрудненню морського середовища встановлені під час експлуатації суден у районі дії Договору про Антарктику 1959 року. Антарктику розглядають як один із ключових районів, маючи на увазі його визначальний вплив на планетарний клімат, глобальні геофізичні та біологічні процеси. Необхідне посилення охорони навколишнього середовища як для Антарктики, так і для залежних від неї та пов'язаних з нею екосистем. Морське середовище – одна з таких екосистем. Додаток IV до Протоколу про охорону навколишнього середовища до Договору про Антарктику від 4 жовтня 1991 року регламентує питання, які пов'язані зі скиданням у море нафти, шкідливих рідких речовин, сміття, стічних вод з суден, що забезпечують діяльність держав у Антарктиці [15].

Відповідно до Конвенції про охорону біологічного різноманіття 1992 року біологічне розмаїття істотно скорочується внаслідок деяких видів людської діяльності, які здійснюються з врахуванням реалізації свободи відкритого моря. Положення про збереження та охорону біологічного різноманіття за умови дотримання прав усіх держав застосовуються «у тому, що стосується компонентів біологічного різноманіття у межах національної юрисдикції кожної Договірної Сторони; і у тому, що стосується процесів і діяльності незалежно від місця прояву їх наслідків, що здійснюються під юрисдикцією або контролем як у межах національної юрисдикції, так і за межами національної юрисдикції» [16].

Здійснення окремих свобод відкритого моря пов'язане з встановленням та реалізацією не тільки безпосередніх заходів щодо захисту та збереження морського середовища, а й заходів, які опосередковано сприяють досягненню зазначеної мети, являючи собою умови, які також визначають правомірність реалізації свободи відкритого моря. Так, у п. 3 ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 р. встановлюється можливість для «держав прапора вживати необхідних заходів

для забезпечення безпеки в морі, зокрема у тому, що стосується конструкції, обладнання та придатності до плавання суден» [5, ст. 94]. У цьому сенсі п. 2 ст. 217 закріплює право держав «вживати заходів з метою заборони плавання суднами доти, доки вони не зможуть вийти в море, у тому числі і з дотриманням правил проєктування і конструкції обладнання суден» [5, ст. 217].

Конвенція MARPOL 73/78 встановлює зобов'язання взаємного визнання державами-учасниками Міжнародного свідоцтва запобігання забрудненню (будь-якою шкідливою речовиною, нафтою, стічними водами, сміттям, забрудненням атмосфери), що видається суднам. Крім того, Конвенція MARPOL 73/78 містить положення про здійснення інспекцій суден на предмет наявності Міжнародного свідоцтва запобігання забрудненню на борту судна і затримання суден у разі їх явної невідповідності зазначеному Свідоцтву або за відсутності такого Свідоцтва.

Так, згідно з п. 2 ст. 5 Конвенції MARPOL 73/78 судно, яке «зобов'язане мати дійсне Міжнародне свідоцтво запобігання забрудненню під час перебування в портах або віддалених від берега терміналах, що знаходяться під юрисдикцією якої-небудь держави – учасника Конвенції, підлягає інспектуванню, яке здійснюється посадовими особами, належним чином уповноваженими цією державою» [5, ст. 5]. Отже, будь-яке інспектування обмежується лише перевіркою наявності на судні дійсного Міжнародного свідоцтва запобігання забрудненню, якщо в цієї держави-учасника Конвенції не буде очевидних підстав вважати, що стан судна або його устаткування значною мірою не відповідає зазначеним у Свідоцтві даним. «У цьому випадку або у випадку, якщо судно не має дійсного Міжнародного свідоцтва запобігання забрудненню, держава-учасник Конвенції, яка здійснює інспектування, вживає заходів, що забезпечують невихід в море такого судна до тієї пори, поки воно не зможе вийти в море, не становлячи надмірної загрози для морського середовища. Однак така держава-учасник Конвенції може дозволити судну залишити порт або віддалений від берега термінал для прямування на найближчу підходящу судноремонтну верф» [10].

Отже, для захисту і збереження морського середовища найбільш ефективним є не тільки

встановлення правил охорони, виконання яких забезпечується або повинно забезпечуватися державою прапора у відкритому морі, а і створення адекватного механізму експлуатації суден з врахуванням окремих свобод відкритого моря, які містять нормативно-правові, організаційно-фінансові і технічні елементи. Але під час реалізації принципу свободи відкритого моря потенційно завжди існує ризик виникнення інцидентів, пов'язаних, у тому числі, із заподіянням шкоди морському середовищу.

Так, у 1969 році було прийнято Міжнародну конвенцію щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою. Конвенція підтвердила переконаність держав у тому, що за певних обставин для захисту інтересів може виникнути необхідність вжиття заходів виключного характеру у відкритому морі. Такі заходи не мають порушувати принцип свободи відкритого моря. Серйозні забруднення відкритого моря нафтою несуть безпосередню загрозу стану довкілля. Належно прийняті необхідні заходи з погляду міжнародного права мають бути кваліфіковані як умови здійснення свободи відкритого моря. У 1973 році держави підписали Протокол про втручання у відкритому морі у випадках забруднення іншими речовинами, ніж нафта.

Висновки. Попри існування великої кількості міжнародних договорів, що регулюють питання захисту та збереження морського середовища, міждержавна юридична система охорони відкритого моря потребує постійного підвищення ефективності. Добросовісне виконання міжнародно-правових зобов'язань щодо захисту та збереження морського середовища є неодмінною умовою здійснення свободи відкритого моря і виступає розумним та справедливим обмежувачем такої свободи на користь усіх держав, особливо з урахуванням прав прибережних держав та розумінням потреб країн, що розвиваються. Зрештою, захист і збереження морського середовища при здійсненні принципу свободи відкритого моря забезпечується і в інтересах нинішнього та майбутніх поколінь, слугує стимулом для організації ефективної міжнародної співпраці, роблячи внесок у захист навколишнього середовища і атмосфери в цілому відповідно до тих завдань, які стоять перед міжнародним співтовариством.

Список літератури:

1. Обеспечение экологической безопасности судоходства : монография / В.Е. Леонов, О.В. Соляков, П.Г. Химич, В.Ф. Ходаковский ; под. ред. В.Е. Леонова. Херсон : ХГМА, 2014. 188 с.
2. Леонов В.Є., Шерстюк В.Г., Бень А.П. Патент України на корисну модель № 32822 «Спосіб утилізації теплоти відпрацьованих газів судових енергетичних установок». 26.09.2008. Бюл. № 14. 21 с.

3. Анцелевич А.В., Тарасов В.Я. Судовые средства по предотвращению загрязнения моря и их эксплуатация. Мурманск : Кн. Изд-во, 2014. 176 с.
4. Nelson-Smith A. Oil pollution and marine ecology. London : Elek, 1972. 340 p.
5. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_009.
6. Resolution msc. 4(48) Adopted on 17 June 1983. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSR.4\(48\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSR.4(48).pdf).
7. Resolution msc. 370(93) Adopted on 22 May 2014. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSR.370\(93\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MSCResolutions/MSR.370(93).pdf).
8. Іванова А.В. Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню з суден 1973/78 як основа міжнародного забезпечення захисту морського середовища. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського. Серія «Юридичні науки»*. Том 31 (70). Частина 1. 2020. № 2. С. 170–176.
9. Декларация Конференции ООН по проблемам окружающей человека среды 1972 г. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_454#Text.
10. Міжнародна конвенція по запобігання забрудненню з суден 1973 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_009.
11. Про затвердження Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів : Закон України від 22 березня 2001 р. № 2333-III. URL: <https://zakon.help/law/2333-III/edition22.03.2001/page3>.
12. Resolution MEPC. 219 (63) Adopted on 2 March 2012 guidelines for the implementation of MARPOL Annex V. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPC-Documents/MEPC.219\(63\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MEPC-Documents/MEPC.219(63).pdf).
13. MARPOL Annex VI-Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships. URL: http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/Annex_VI/index.htm.
14. MARPOL Annex I- Regulations for the Prevention of Pollution by Oil. URL: http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/Annex_I/.
15. Договір про Антарктику 1959 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_224.
16. Конвенція про охорону біологічного різноманіття 1992 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_030#Text.

Ivanova A.V., Savych O.S. PREVENTION OF POLLUTION AS A CONDITION FOR EXERCISE OF FREEDOMS ON THE HIGH SEA

The article considers the basic rules established by international standards for the prevention of pollution and preservation of the environment, as the main condition for the use of freedoms on the high seas. Restrictions related to the protection of the environment during the exercise of the freedoms of the high seas are established by various conventions and agreements that formulate general and special environmental standards.

The high seas can be used by all states, taking into account the trends that are characteristic of the modern mechanism of international legal regulation. The starting point for determining the main condition for the exercise of the freedoms of the high seas is the observance of the principle of conscientious fulfillment of international obligations. It is noted that the realization of the freedoms of the high seas implies not just the desirability, but the need to reach an agreement on their regulation. If the possibilities of navigation, fishing, marine research and others are defined as freedoms, the protection and preservation of the marine environment are established as the responsibility of states.

It is determined that the real division of maritime spaces automatically turns the problem of marine pollution into an international one. Emphasis is placed on the fact that for the protection and preservation of the marine environment is most effective not only the establishment of protection rules, the implementation of which is or should be ensured by the flag state on the high seas, but the creation of an adequate mechanism for managing freedom of navigation, and technical elements. The exercise of the freedoms of the high seas is associated with the establishment and implementation of measures that indirectly contribute to the achievement of this goal, which are the conditions that determine the legitimacy of the exercise of the freedoms of the high seas. Namely, the possibility for the flag State to take the necessary measures to ensure safety at sea, in particular as regards the construction, equipment and seaworthiness of ships. The right of States to take measures to prohibit the navigation of ships until they are able to go to sea, including in compliance with the rules of design, construction and equipment of ships.

Key words: freedom of the high seas, special area, protection of the marine environment, pollution prevention.