
ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ И ВОЗМЕЩЕНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКОГО УЩЕРБА ВНУТРЕННИХ МОРЕЙ

А.В. Яковлев

Кафедра земельного и экологического права
Российский университет дружбы народов
ул. Миклухо-Маклая, 6, Москва, Россия, 117198

В статье рассмотрены проблемы загрязнения мирового океана и внутренних морей.
Ключевые слова: мировой океан, Черное море, конвенция, ООН, морское право, морская транспортировка нефти, нефтепродукты, спутниковый экологический мониторинг.

Проблема защиты морской среды — это комплексная проблема и по многочисленным источникам загрязнения, и по вредным последствиям, а также по мерам, которые необходимо принимать для предотвращения и ликвидации опасных последствий.

Для понимания сути проблемы необходимо определиться с самим понятием «загрязнение» морских вод. В 1969 г. общими усилиями таких организаций, как ООН, ИМКО, ФАО, ЮНЕСКО, ВМО, ВОЗ, МАГАТЭ, было выработано единообразное понятие загрязнения, которое нашло свое отражение в Конвенции по морскому праву 1982 г.

Согласно ст. 1 Конвенции, «загрязнение означает 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» [2].

Загрязнение морской среды и создаваемая им угроза нарушения экологического равновесия наблюдается в настоящее время во многих районах Мирового океана. Но особенно высокая степень загрязнения существует в замкнутых или полузамкнутых морях, окруженных со всех сторон территорией многих государств и имеющих узкий выход в океан, таких, как Черное, Балтийское и Средиземное море.

Согласно ст. 192 Конвенции по морскому праву 1982 г. государства также обязаны защищать и сохранять морскую среду. При этом они сотрудничают на всемирной или региональной основе непосредственно или через компетентные международные организации в формулировании международных норм, стандартов и процедур [2].

Принято выделять три основные формы международного сотрудничества: во-первых, договоры и конвенции, заключенные между государствами; во-вторых, соглашения о сотрудничестве заинтересованных международных организаций и, в-третьих, специальные международные программы, принятые государствами в рамках соответствующих международных организаций. Уместным было бы добавить такую форму сотрудничества, как создание системы мониторинга и оценки воздействия загрязнителей на морские экосистемы.

Фундаментальным документом, содержащим основные принципы, касающиеся всех видов загрязнения моря, является уже упомянутая выше Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. Данный документ представляет собой в определенной мере обобщение и кодификацию уже существующих методов регулирования в области защиты среды Мирового океана, а также схему для дальнейшей работы в этой области.

Одним из достоинств Конвенции также можно назвать то, что, согласно данному документу, для борьбы с загрязнением морской среды и в целях предотвращения такого загрязнения государства должны принимать во внимание «согласованные в международном порядке нормы и стандарты». Это представляется логичным, так как Мировой океан — это объект глобального характера, следовательно, государства не вправе устанавливать, например, слишком «мягкие» нормы в отношении загрязнения вод, ведь это может повлечь трансграничное загрязнение.

Исторически первой является Международная конвенция по предотвращению загрязнения моря нефтью, 1954 (ОЙЛПОЛ/OILPOL) (Заключена в г. Лондоне 12.05.1954) с поправками, принятыми в 1962, 1969 и 1971 гг. Данная Конвенция считается действующей, но в полной мере не применяется, так как в значительной степени была инкорпорирована в Приложение I «Правила предотвращения загрязнения нефтью» к Конвенции МАРПОЛ.

Существенный вклад в создание правовой основы международного сотрудничества по борьбе с загрязнением морской среды, причиненным судоходством, внесла Конвенция МАРПОЛ 73/78. Она запретила слив в море нефти и нефтеводяной смеси, а также других ядовитых веществ, сточных вод во всей акватории Мирового океана, за исключением случаев аварийного характера. Также она устанавливает единые международные стандарты по предотвращению загрязнения, Черному морю, наряду с некоторыми другими регионами, придается особый статус. Для этого района установлен особый жесткий режим, где сброс опасных веществ категорически запрещен. Кроме того, суда, находясь в особом регионе, сохраняют на борту все нефтяные остатки и осадки, грязный балласт и промывочную воду, а затем сдают их только в приемные устройства.

Но данные правила, как уже говорилось, не распространяются на случаи аварий судов, так как в этом случае необходимы особые формы вмешательства. Эти формы предусмотрены такими документами, как Международная конвенция относительно вмешательства в открытом море в случаях аварий, приводящих к загрязнению нефтью (принята в 1969 г.) и Протокол о вмешательстве в

открытом море в случаях загрязнения веществами иными, чем нефть (принят в 1973 г. в дополнение к Конвенции).

Согласно Конвенции стороны могут принимать в открытом море такие меры, которые кажутся необходимыми для предотвращения, уменьшения или устранения серьезной и реально угрожающей их побережью или интересам опасности загрязнения или угрозы загрязнения вследствие аварии. При этом прибрежное государство имеет право на применение принудительных мер по ликвидации аварий, а в случае реальной угрозы загрязнения побережья — даже потопить судно.

Один из важных элементов понятия загрязнения — это ущерб, выраженный в денежной форме, он подлежит возмещению, что, несомненно, обуславливает необходимость в международно-правовом регулировании данного вопроса. Возмещение ущерба регулируется Международной конвенцией о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1969 г., а также Конвенцией о создании международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью [3].

Шельфовая добыча и морская транспортировка нефти и нефтепродуктов всегда влекли за собой риски аварийных разливов. Аварии при нефтедобыче — нечастое явление, наибольшее влияние на загрязнение морских акваторий оказывают судовые перевозки, сброс балластных и льяльных вод, а также утечки при погрузочно-разгрузочных работах.

Одной из наиболее перспективных систем мониторинга на данный момент является космический мониторинг, который в ведущих странах мира в последние годы достиг эксплуатационной готовности. Еще в 2007 г. Европейское агентство по безопасности морского судоходства (EMSA) ввело в эксплуатацию информационный сервис CleanSeaNet, в котором используются спутники Envisat-1 (Европейское космическое агентство) и Radarsat-1 (Канада с США).

Программа спутникового радиолокационного мониторинга была реализована в России в период с 15 по 27 декабря 2008 г. и направлена на оценку судовой и ледовой обстановок, а также обнаружение загрязнений нефтью и нефтепродуктами в пределах акваторий пяти российских морей (Баренцева, Охотского, Японского, Каспийского и Черного).

В течение двухнедельного спутникового мониторинга на приемные станции ИТЦ «СканЭКС» в Москве и Магадане поступили, а затем были обработаны и проанализированы 37 снимков со спутников Radarsat-1 и Envisat-1. Выявлены пятна различных размеров и происхождения, в том числе были уточнены потенциальные районы с высокой вероятностью обнаружения загрязнений акваторий. Одним из таких районов являются трассы в районах интенсивного судоходства и подходные пути к порту Новороссийск (Черное море).

Дальнейшее развитие всепогодного спутникового мониторинга экологической и судовой обстановки позволит повысить экологическую безопасность разработки шельфовых месторождений и транспортировки нефтепродуктов. При этом наличие национальных центров и сооружений для наблюдения и из-

мерения существующего уровня загрязнения, оценки и анализа его фактических и потенциальных последствий ни в коем случае не уменьшает необходимости мониторинга на глобальном и региональном уровнях через совместные действия государств и соответствующих международных организаций.

Напротив, взаимодействие и координация между национальными и международными системами мониторинга являются необходимым условием эффективности и тех, и других.

Говоря о текущем экологическом состоянии Черного моря, необходимо сказать, что в данный момент эксперты отмечают экологическую деградацию вод Черного моря, доходящую до критического состояния. Примечательно, что из-за естественных факторов разнообразие фауны Черного моря в 3 раза ниже, чем в Средиземном. Эти и другие особенности делают Черное море крайне чувствительным к нарушению его экосистемы. Заращение, загрязнение, безответственное рыболовство привели к резкому снижению количества биологических ресурсов, разнообразия видов и ландшафтов, а также эстетических и рекреационных функций Черного моря, в результате чего экосистема находится на грани коллапса. «Являясь замкнутым бассейном, Черное море аккумулирует в себе все загрязнители, приносимые водами Дуная, Днестра, Южного Буга, Днестра и других рек Украины, России, Грузии, Турции, Болгарии и Румынии. Речной сток составляет более 50% всего объема водного поступления в море, а сам водосборный бассейн почти в 5 раз превышает по площади само море» [1].

В заключение необходимо отметить, что не только взаимодействие всех форм сотрудничества на всевозможных уровнях может помочь решить экологические проблемы Черного моря и Мирового океана. Необходимы также правовые средства, применяемые на национальном уровне, как пример — федеральный закон о защите морей РФ от загрязнения. Ведь именно недостаточность национального регулирования часто является препятствием по имплементации и применению международных документов. Поэтому нельзя недооценивать данный уровень решения экологических проблем.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Губанов Е. Черное море взывает о помощи // Крымские известия. — 2005. — № 213 (3443). — 15 ноября.
- [2] Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml.
- [3] Михрин Л.М. Предотвращение загрязнения морской среды с судов и морских сооружений. — М., 2005.
- [4] Сокиркин В.А., Шитарев В.С. Международное морское право. Часть 6. Международное морское экологическое право. — М., 2009.

**LEGAL REGULATION OF PREVENTION
AND COMPENSATION FOR ENVIRONMENTAL DAMAGE
INLAND SEAS**

A.V. Yakovlev

The Department of Land and Ecology Law
Peoples' Friendship University of Russia
6, Miklukho-Maklaya st., Moscow, Russia, 117198

The article discusses the problem of pollution of the world ocean and internal sea.

Key words: world of the ocean, Black Sea, United Nations Convention on the law of the sea, Maritime transportation of oil, oil products, satellite ecological monitoring.

REFERENCES

- [1] *Gubanov E.* Chernoe more vzyvaet o pomoschi // Krymskie izvestiya. — 2005. — № 213 (3443). — 15 noyabrya.
- [2] Konventsiya Organizatsii Ob'edinennykh Natsiy po morskomu pravu (Montego-Bey, 10 dekabrya 1982 g.). URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/lawsea.shtml.
- [3] *Mikhrin L.M.* Predotvraschenie zagryazneniya morskoy sredy s sudov i morskikh sooruzheniy. — M., 2005.
- [4] *Sokirkin V.A., Shitarev V.S.* Mezhdunarodnoe morskoe pravo. Chast' 6. Mezhdunarodnoe morskoe ekologicheskoe pravo. — M., 2009.