**Ярова Анастасія Олександрівна, аспірант відділу міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права імені В. М. Корецького НАН України: &laquo;Міжнародно-правові аспекти відповідальнос&shy;ті за забруднення морського середовища в результаті аварійного випадку&raquo; (12.00.11 - міжнародне право). Спецрада Д 26.236.03 в Інституті держави і права іме&shy;ні В. М. Корецького**

ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ім. В.М. КОРЕЦЬКОГО

НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова праця

на правах рукопису

**ЯРОВА АНАСТАСІЯ ОЛЕКСАНДРІВНА**

УДК 341.255.5;(347.796)

**ДИСЕРТАЦІЯ**

**МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В РЕЗУЛЬТАТІ**

**АВАРІЙНОГО ВИПАДКУ**

12.00.11 - міжнародне право

(293 - міжнародне право)

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**А.О. Ярова**

Науковий керівник: **Переверзєва Ольга Сергіївна,**

 кандидат юридичних наук

**Київ - 2017**

**ЗМІСТ**

**СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ …………………………...…...……….2**

**ВСТУП………………………………………..…….……………………...….......6**

**РОЗДІЛ 1. ПРАВОВА ПРИРОДА АВАРІЙНОГО ВИПАДКУ В МІЖ-НАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ..…………………………..……........16**

**1.1 Правова характеристика аварійного випад-ку..…….………………..16**

**1.2 Класифікація джерел забруднення морського середовища у результаті аварійного випадку в міжнародному морському праві……………….33**

**1.3 Регламентація аварійного випадку в міжнародному морському праві…………………………………………………………..…….………....……...45**

**Висновки до розділу……………………………….…………….……….......61**

**РОЗДІЛ 2.ОСОБЛИВОСТІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДА-ЛЬНОСТІ ДЕРЖАВ ЗА ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДО-ВИЩА В РЕЗУЛЬТАТІ АВАРІЙНОГО ВИПД-КУ………….………….....64**

**2.1 Поняття, види, принципи міжнародно-правової відповідальності держав за забруднення морського середовища…………...…….………....64**

**2.2 Відповідальність держави за забруднення морського середовища, що носить характер підвищеної небезпеки………………....…………………...78**

**2.3 Характеристика контролю держави за дотриманням міжнародно-правових зобов'язань у сфері запобігання і ліквідації забруднення морського середовища………………..………..………………………………...…90**

**2.4 Підвищення ефективності міжнародно-правової відповідальності держави за забруднення морського середовища…….……….………….103**

**Висновки до Розділу 2………………...………………………..………..……112**

**РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ ЩОДО ЗА-БРУДНЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА В РЕЗУЛЬТАТІ АВА-РІЙНОГО ВИПАДКУ (В СУДОВОМУ І ДОСУДОВОМУ ПОРЯДКАХ) ....…………………………………………………………………………….….114**

**3.1 Мирне врегулювання міждержавних спорів щодо забруднення морського середовища в результаті аварійного випад-ку……………...…114**

**3.2. Практика розгляду приватноправових спорів щодо забруднення навколишнього морського середовища в результаті аварійного випад-ку………………………………………………………………………………136**

**Висновки до розділу 3………..………….……………………………….….154**

**ВИСНОВКИ…………….……………………………………………………...156**

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ..…..……………………...….…...161**

**ДОДАТКИ….…………………………………...…………………………..….182**

**ВИСНОВКИ**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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