

Гарсія Е.Ф.

Одеський державний університет внутрішніх справ

АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОГО ТА УКРАЇНСЬКОГО ЗАКОНОДАВСТВА ЩОДО ЗАХИСТУ СВІТОВОГО ОКЕАНУ ВІД ЗАБРУДНЕННЯ НАФТОЮ, НАФТОПРОДУКТАМИ ТА НЕБЕЗПЕЧНИМИ ХІМІЧНИМИ РЕЧОВИНАМИ

У статті зосереджується увага на тому, що в результаті діяльності морського транспорту Світовий океан піддається значному забрудненню, найнебезпечнішим є забруднення нафтою, нафтопродуктами та небезпечними хімічними речовинами. Розглянуті актуальні аварійні ситуації на морі в порівнянні з найбільшими морськими катастрофами. Акцентовано на тому, що аварія танкера відбувається не тільки через вплив природних факторів, але і з суб'єктивних причин. Наведена статистика джерел надходження нафти в океан. Детально розглянута основна міжнародно-правова Конвенція, що регламентує дії морських суден у частині попередження забруднення моря шкідливими речовинами, МАРПОЛ - 73/78. Внесена пропозиція заборонити будь-які скиди в море та зберігати на борту судна всі нафтові залишки та опади, брудний баласт, технічну воду тощо, а потім здавати їх тільки у приймальні пристрої. Наведено список інших міжнародних угод, які стосуються попередження забруднення моря шкідливими речовинами, та список регіональних міжнародних угод, які стосуються запобігання забрудненню окремих морських басейнів. Внесена пропозиція, що варто вести роботу тільки в частині доповнення основної Конвенції, а не створювати інші. Акцентовано на тому, що незважаючи на існування такої великої кількості угод, є низка особливостей, які необхідно враховувати: по-перше, «універсальні угоди» стосуються лише забруднення морів із суден та внаслідок захоронення відходів, по-друге, основний комплекс проблем пов'язаний з особливостями міжнародно-правового режиму морських просторів. Наведені стандарти країн Європейського Союзу з питань охорони навколишнього природного середовища. Розглянуті норми українського законодавства стосовно запобігання забрудненню морського середовища. Внесена пропозиція посилити адміністративну відповідальність за забруднення – збільшити штрафні санкції. Акцентовано на тому, що функції управління у галузі використання й охорони вод та відтворення водних ресурсів розподілені між різними центральними органами виконавчої влади. Досліджена проблема транскордонних вод.

Ключові слова: забруднення морського середовища, нафта, нафтопродукти, хімікати, техногенне навантаження, танкер, аварія, інтегроване управління водними ресурсами, децентралізація, транскордонні води, адміністративна відповідальність за забруднення водного середовища.

Постановка проблеми. Дослідження виконується згідно зі Стратегією розвитку наукових досліджень Національної Академії Правових Наук України на 2016–2020 роки (в рамках адаптації та гармонізації вітчизняного законодавства до законодавчих стандартів ЄС; розглядаються актуальні проблеми використання, відтворення та охорони природних ресурсів і комплексів (вод, природних ресурсів виключної (морської) економічної зони і континентального шельфу України); аналізуються проблеми функціонування органів виконавчої влади та адміністративно-правових

відносин на сучасному етапі). Нині охорона морського середовища від забруднення регламентується конвенціями, міжнародно-правовими договорами, внутрішнім законодавством країн. Однак варто зазначити, що якщо охорона просторів за межами національних юрисдикцій повністю врегульована нормами міжнародного права, то на регіональному рівні ці вимоги можуть бути набагато нижчими, що так чи інакше сприяє подальшому забрудненню всієї морської екосистеми.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наукові дослідження у сфері охорони морського

середовища від забруднення повною мірою не проводилися. Серед вітчизняних дослідників варто зазначити таких: Т.В. Аверочкін, А.Й. Іванський, Т.Р. Короткий, С.О. Кузнецов, О.В. Логінов, О.І. Петренко, В. Сергійчик, І.Є. Чумаченко, О.В. Шестопапов та ін. За основу аналізу взято міжнародне та українське законодавства у сфері охорони морського середовища від забруднення та наукові дослідження.

Постановка завдання. Мета дослідження полягає в тому, щоб проаналізувати міжнародне та українське законодавства у сфері охорони морського середовища від забруднення, з'ясувати недоліки та шляхи їх усунення, перейняти позитивний зарубіжний досвід. Актуальність дослідження зумовлена тим, що вдосконалення законодавства щодо охорони водного середовища в нашій країні є неодмінною умовою євроінтеграції для покращення життя населення.

Виклад основного матеріалу дослідження. В Україні особлива увага приділяється проблемі забруднення морського середовища, яке відбувається як наслідок аварійної ситуації, так і у разі усвідомлених скидів із суден. Значна кількість небезпечних речовин (нафтопродукти, мінеральні добрива, хімікати тощо) переправляються саме водним шляхом. Для України як морської держави це актуальна проблема, для вирішення якої необхідно об'єднати зусилля міжнародної спільноти в напрямі розробки ефективного правового забезпечення охорони морського середовища. З огляду на той факт, що міжнародне співтовариство нині стурбоване питаннями екології, доцільно ознайомитись з основними міжнародними та українськими нормами стосовно забезпечення охорони морського середовища від забруднення.

Значна частка забруднення надходить у море через аварію з танкерами. Тому пропонуємо розглянути сучасні аварії з метою оцінити небезпеку та можливі наслідки для навколишнього середовища. У Східно-Китайському морі 6 січня 2018 р. іранський нафтовий танкер Sanchi потрапив в аварію. Танкер зіткнувся із суховантажем CF Crystal із Гонконгу на відстані приблизно 300 км від китайського узбережжя. Після зіткнення на танкері почалася пожежа, вміст вантажних танків вилився в море [1]. Танкер Sanchi перевозив на борту 136 т газового конденсату, який є надлегким різновидом нафти-сирцю. Крім того, на борту Sanchi знаходився резервуар із токсичним паливом для його власних двигунів. «Звичайний сирець розпадається під дією природних мікробіологічних процесів, а конденсат, навпаки, вби-

ває мікробів, які сприяють розпаду», – пояснює С. Боксалл із Національного центру океанографії при Університеті Саутгемптона [2]. 1 млн барелів на судні Sanchi – це близько 35 млн галонів. Навіть якщо станеться розлив всієї нафти з судна, це буде менше, ніж під час розливів у результаті основних корабельних катастроф. Однак це більше ніж утричі порівняно з розливом нафти з судна Exxon Valdez, який вважається однією з найгірших екологічних катастроф у світі [3]. Тридцять років тому, 24 березня 1989 р. нафтовий танкер Exxon Valdez врізався у риф за 73 км від Аляски. Корабель було навантажено понад 50 млн галонів нафти. Унаслідок зіткнення 11 з них потрапили в море, через що загинули тисячі тварин. Наслідки цієї катастрофи, як й низки інших, що були після неї, не ліквідовані донині. Так, Р. Стейнер, що був морським радником Університету Аляски на момент трагедії, в коментарі National Geographic зазначив, що повністю очистити океан від нафти неможливо і наслідки від подібних катастроф можуть тривати протягом десятиліть [4]. З часу Exxon Valdez у світі відбулося понад 9500 розливів танкерів. Через 20 років розлив нафти Deepwater Horizon у Мексиканській затоці скинув в океан в 19 разів більше нафти, ніж це зробив Exxon Valdez [5].

О. Кніжніков, керівник програми з екологічної політики World Wildlife Fund Росії, говорить, що аварія танкера Sanchi стала найбільшою після аварії 2010 р. на платформі Deepwater Horizon, хоча за кількістю загиблих (32 людини) вона перевершила трагедію в Мексиканській затоці, проте за екологічними наслідками ця аварія менш масштабна: обсяг нафтопродуктів, що потрапили в море та палали, приблизно в 4–5 разів менше, ніж при аварії на платформі. На думку О. Кніжнікова, аварія танкера з конденсатом показала, що у світі немає ефективних технологій ліквідації її наслідків. У Південно-Китайському морі були задіяні служби берегової охорони трьох країн – Китаю, Південної Кореї та Японії. Однак швидко стягнуті до місця аварії сили та засоби не змогли вжити ефективних заходів реагування [6].

21 січня 2019 р. сталася аварія в районі Керченської протоки. За наявною інформацією, два газових танкери (LPG tankers), «MAESTRO» (рік будівництва – 1990) та «VENICE» (попередня назва CANDY, рік будівництва – 1992) під прапорами Танзанії, зайнялися. Нині відомо, що аварія сталася під час перевантаження між суднами на морі методом «ship to ship transfers» в районі Керченської протоки. За даними міжнародних

моніторингових систем, газовий танкер VENICE (CANDY) вийшов із російського порту «Темрюк» 20 січня, однак на момент аварії на судні не працювала система AIS (Automatic Identification System). Те саме спостерігалось і на танкері «MAESTRO» – остання інформація про судно зафіксована AIS 9 січня 2019 р. Такі дії іноземних компаній, причетних до морських перевезень, спрямовані на уникнення відповідальності з боку українського та міжнародного законодавства, а також намагання не потрапити до списку компаній-порушників, до яких можуть застосовуватись міжнародно-правові санкції. Зауважимо, що система AIS надає змогу не тільки вчасно реагувати на аварії суден та надавати допомогу потерпілим, але й відстежувати порушення руху суден і незаконного перетину кордонів [7].

Аварія танкера відбувається не тільки через вплив природних факторів, що неминуче і створює якийсь постійний «аварійний фон», але і з суб'єктивних причин. По-перше, океанські і морські дороги перенасичені транспортними засобами, ефективно керувати цими вантажопотоками людині стає вже не під силу. По-друге, умови жорстокої конкуренції за фрахт і, відповідно, гонитва за дешевизною експлуатації суден диктують зменшення чисельності екіпажів шляхом автоматизації судів. По-третє, з тих самих причин спрощується технологія будівництва суден, що для нафтоналивних кораблів вкрай небезпечно. За спрощеною технологією будуються дедалі більш вантажопідйомні, довжиною понад 300 м танкери, здатні за один рейс перевозити 100 000 т нафти і більше. Позбавлені подвійних бортів та інших зміцнюючих конструкцій, вони без баласту і вантажу часто просто не витримують тиску води і тріскаються біля причалів або ламаються при штормі. Так сталося, наприклад, із 326-метровим танкером «Енеджи Консентрейшен» в 1980 р.: через величезну тріщину в борту в море витекло більше 10 т нафти. За розрахунками голови комісії з розслідування обставин нафтового забруднення на Алясці Г. Паркера, приблизно на кожні 11 600 рейсів, тобто кожні 13 років, відбувається одна катастрофа з надходженням у море великих кількостей нафти [8, с. 35–36]. Незважаючи на ці фактори Китай має намір побудувати найбільший у світі танкер для транспортування зрідженого природного газу (ЗПГ) [9].

Розглянемо статистику джерел надходження нафти до Світового океану, надану World Petroleum Council (WPC). WPC є єдиною організацією, що представляє світове нафтогазове співтовариство

та має акредитацію як неурядова організація (НУО) від Організації Об'єднаних Націй (ООН). З суші в океан надходить близько 37% нафти – це відходить з міських стоків і скиди з наземних промислових підприємств. Ці матеріали досягають моря через зливи стоки, стічні води, струмки і ріки. 33% припадає на експлуатацію суден, відмінних від тих, які використовуються в нафтовій промисловості. Зазвичай це вантажні судна, які внаслідок зіткнення розливають мазут або зливають відпрацьоване масло з баластних танків під час рейсу. 2% відбувається при розливах на етапі розвідки і видобутку з бурових установок і платформ, та 12% припадає на аварії з нафтовими танкерами. Ще 7% – це нафта, яка природним чином просочується з тріщин у морському дні. Останні 9% нафти океан поглинає з атмосфери [10].

Міжнародна спільнота напружувала значну кількість нормативно-правових актів, положення яких стосовно суден є обов'язковими для виконання під час перебування суден у відкритому морі. Ці положення стосуються України як держави, яка надає суднам право плавати під її прапором і потребують підтримання реального зв'язку та здійснення юрисдикції в технічних, адміністративних та соціальних питаннях стосовно судна та членів його екіпажу [11, с. 5].

Основним міжнародно-правовим документом, що регламентує дії морських суден у частині попередження забруднення моря шкідливими речовинами, є Міжнародна Конвенція із запобігання забруднення з суден 1973 р., яка більш відома за абревіатурою MARPOL – 73/78. Пропонуємо звернути увагу на те, що Конвенція MARPOL – 73/78 містить вимоги щодо допустимого експлуатаційного скидання нафти, нафтопродуктів та нафтовмісних вод із танкерів за межами особливих районів. Нагадуємо також, що голова Державної екологічної інспекції України А. Заїка ще в 2016 р. звертав увагу на те, що в Україні скасовано більшість вимог до баластних вод. «Це призвело до порушення Україною низки міжнародних конвенцій. На сьогоднішній день судовласники цим користуються. І ми маємо дуже багато випадків, коли зливають стічні води, промивають баласт, роблять все, що завгодно. А Екологічна інспекція, на жаль, на це не має жодного впливу» [12].

Скидання дозволено при одночасному дотриманні наступних умов:

- танкер перебуває в русі на відстані не більше 50 миль від берега;
- миттева інтенсивність скидання не більше 60 л на 1 морську милю;

– кількість скинутої нафти не перевищує 1/15000 загальної кількості цього виду вантажу, з якого залишається залишок, а з нових танкерів – 1/30000 загальної кількості вантажу.

У Конвенції МАРПОЛ – 73/78 зазначено, які саме моря вважаються особливими районами: для скидання нафти та сміття – Середземне, Балтійське, Чорне, Червоне моря та Перська затока, для шкідливих рідких речовин – Балтійське та Чорне моря. У цих районах встановлені додаткові, більш жорсткі обмеження скидів. Згідно з п. 2 Правила 10 Додатка 1, в особливих районах заборонено скидання в море нафти або суміші з нафти з будь-якого нафтового танкера та будь-якого судна валовою місткістю 400 рег.т. і більше, що не є нафтовим танкером. Ці судна, перебуваючи в особливому районі, зберігають на борту всі нафтові залишки та опади, брудний баласт та технічну воду, а потім здають їх тільки у приймальні пристрої [13, с. 59–62]. Проаналізувавши цю інформацію, можна зробити висновок, що зроблені спроби запобігання забрудненню не виключають його повністю та навіть не сприяють збереженню теперішнього його рівня, вони дають лише додатковий час, перш ніж точка неповернення буде пройдена і усунути наслідки забруднення буде неможливо. З огляду на це, пропонуємо заборонити будь-які скиди в море та зберігати на борту судна всі нафтові залишки та опади, брудний баласт, технічну воду тощо, а потім здавати їх тільки в приймальні пристрої. Це питання доцільно винести на розгляд Міжнародної Морської Організації (International Maritime Organization – ІМО), яка є спеціалізованим органом ООН зі встановлення стандартів безпеки на морі, а також охорони навколишнього середовища під час здійснення міжнародних морських перевезень. Основна роль Міжнародної Морської Організації полягає у створенні і підтримці нормативної бази для судноплавної галузі, справедливої та ефективної, загальноприйнятої та універсальної.

Існує низка інших міжнародних угод, які стосуються попередження забруднення моря шкідливими речовинами: Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами від 1972 р.; Конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою від 1969 р., доповнена Протоколом про втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення моря речовинами іншими, ніж нафта від 1973 р.; Конвенція ООН із морського права 1982 р. (UNCLOS-82); Конвенція про створення

Міжнародного фонду для компенсації шкоди від забруднення нафтою (доповнення до Конвенції про цивільну відповідальність за збитки від забруднення нафтою 1969 р.). Також низка регіональних міжнародних угод стосується запобігання забрудненню окремих морських басейнів: Конвенція з захисту морського середовища району Балтійського моря, прийнята в Хельсінкі в 1974 р.; Конвенція із захисту Середземного моря від забруднення, прийнята в Барселоні у 1976 р.; Кувейтська регіональна конвенція про співробітництво в галузі захисту морського середовища від забруднення, прийнята у 1978 р. Беручи до уваги той факт, що основним міжнародно-правовим актом, який регламентує дії морських суден у частині попередження забруднення моря шкідливими речовинами, є МАРПОЛ – 73/78, на наш погляд, створювати інші міжнародні угоди, які стосуються попередження забруднення моря шкідливими речовинами, недоцільно. Якщо основна Конвенція не зачіпає деяких регіональних особливостей або виключає окремі види забруднення, слід її доповнити.

Незважаючи на існування великої кількості міжнародних угод, є низка особливостей, які необхідно враховувати. А.Й. Іванський та М. Сухопара звертають увагу на те, що «універсальні угоди» стосуються лише забруднення морів із суден та внаслідок захоронення відходів. «Універсальні угоди» не зачіпають одне з головних джерел забруднення морського середовища – забруднення із суші, а також забруднення, яке є результатом робіт на континентальному шельфі, з атмосфери і т.д. Регіональні договори, хоча вони головним чином регламентують забруднення моря із суден і в результаті захоронення відходів, містять окремі норми про запобігання його забрудненню з інших джерел. Проте через свій характер регіональні договори поширюються лише на окремі морські регіони, які становлять незначну частину Світового океану [14, с. 126]. На наш погляд, забруднення з суші та роботи на континентальному шельфі (наприклад, робота нафтових бурових платформ) дійсно становлять істотну небезпеку, яскравий приклад – аварія 2010 р. на платформі Deepwater Horizon, але забруднення з атмосфери та, наприклад, із тріщин у морському дні не є першопричиною проблеми, незважаючи на шкоду, при цьому вони заслуговують на окрему увагу.

Варто погодитись із думкою В. Сергійчик, що основний комплекс проблем пов'язаний з особливостями міжнародно-правового режиму морських просторів. Географічно єдине морське

середовище за нормами і принципами міжнародного права юридично поділене на внутрішні морські води, територіальне море, виключну економічну зону (ВЕЗ), континентальний шельф, відкрите море та район (ділянка морського дна, яка не належить до шельфу жодної держави). Дія норм національного законодавства прибережних держав поширюється на внутрішні морські води та територіальне море. Юрисдикція щодо ВЕЗ та континентального шельфу обмежена за ресурсними і функціональними ознаками. Відкрите море та район частково контролюються міжнародними або регіональними організаціями на конвенційній основі. Відсутність спеціальних норм міжнародного права, присвячених комплексним заходам територіальної охорони морського середовища, не дає прибережним державам створювати у ВЕЗ та на шельфі комплексні охоронювані території з таким режимом, який відповідає режиму охорони державних природних заповідників [15, с. 79].

У зв'язку з євроінтеграцією України доцільно розглянути стандарти країн Європейського Союзу з питань охорони навколишнього природного середовища. Країни-члени ЄС мають два осередки формування екологічного права: перший – це інституції Союзу, правові акти яких формують внутрішні регулювання окремих держав та процеси прийняття рішень; другий – національні осередки формування права. Наприклад, між Україною та ЄС основу співробітництва з питань охорони навколишнього природного середовища становить «Угода про партнерство і співробітництво між Україною і Європейськими Співтовариствами та їх державами членами» [16, с. 74]. З метою досягнення найбільшого ефекту від реалізації положень МАРПОЛ – 73/78 на території Євросоюзу додатково в 2005 р. була прийнята Директива 2005/35/ЄС «Про забруднення від суден і про введення санкцій, включаючи кримінальні санкції, за правопорушення, пов'язані з забрудненнями».

Після розгляду міжнародних угод про запобігання забрудненню морського середовища зосередимось на нормах українського законодавства. Основним нормативно-правовим актом, що регламентує охорону екологічного стану, є Закон України «Про охорону навколишнього природного середовища», який визначає заходи щодо забезпечення екологічної безпеки. Також є спеціальні нормативно-правові акти, зокрема Водний кодекс України, Правила охорони внутрішнього моря і територіальних вод від забруднення та засмічення, Закон України «Про морські порти Укра-

їни», який регулює безпеку мореплавства в морських портах.

Пропоную розглянути регіональну міжнародну угоду про запобігання забрудненню на прикладі Конвенції «Про захист Чорного моря від забруднення» 1992 р. (Україна, Туреччина, Російська Федерація, Румунія, Грузія, Болгарія). Конвенція має закласти правову основу для розгортання співпраці між договірними сторонами з метою охорони та збереження морського середовища, проведення наукових досліджень, вироблення положень для боротьби із причинами забруднення, уніфікації національного законодавства держав-учасниць. У Конвенції є положення про загальні обов'язки держав-учасниць щодо боротьби із забрудненням морського середовища з різних джерел. Основна ідея полягає в тому, що стосовно кожного з джерел забруднення можна створювати нові правила в додаткових протоколах, які становитимуть основу Конвенції. Договірними сторонами було схвалено три основні протоколи [17]. На наш погляд, головна проблема цієї Конвенції в тому, що вона передбачає тільки загальні зобов'язання держав-учасниць щодо боротьби з забрудненням морського середовища. Конвенція не встановлює відповідальність за забруднення морського середовища, а надає тільки перелік можливих джерел їх походження.

О.В. Логінов та О.В. Тодорова зазначають, що законодавство України має багато правових механізмів, які можна було б застосувати для захисту ресурсів Азово-Чорноморського басейну. Але, з іншого боку, для вітчизняного екологічного законодавства характерні певна застарілість та неузгодженість законодавчих актів між собою. Немає профільного закону щодо захисту екології та природних ресурсів Азово-Чорноморського басейну. Вони звертають увагу на те, що відповідна проблема є комплексною, та вбачають її вирішення у вдосконаленні актів екологічного, морського, водного та транспортного права, законодавства про місцеве самоврядування тощо [18, с. 215].

Незважаючи на велику кількість законів, які забезпечують охорону водного середовища, зустрічаються і суперечливі рішення. «Морська доктрина України до 2035 року» [19] в частині «Екологічних аспектів розвитку приморських регіонів» містить положення про проектування нових підводних звалищ (дампінг ґрунтів), тобто замість того, щоб заборонити скиди в море ми сприяємо їх розвитку, завдаємо шкоди водним екосистемам.

Морське середовище продовжує піддаватися забрудненню, однією з причин того є недостатня ефективність міжнародних та українських санкцій, які не передбачають достатній рівень відповідальності за вчинення таких порушень. На міжнародному рівні такі питання неможливо вирішити без участі світового співтовариства, прийняття такого рішення може зайняти тривалий час, якщо взагалі буде прийнято. На нашу думку, першочергово, що може зробити нині Україна, – це посилити адміністративну відповідальність (наприклад, у ст. 59 та 59¹ КУпАП та ст. 26 ЗУ «Про виключну (морську) економічну зону України»). Слід зазначити, що за таких умов грошовий вираз штрафу не може бути фіксованим, необхідно враховувати рівень забруднення, а також витрати на ліквідацію негативних наслідків. Посилення відповідальності буде служити превентивним методом та сприятиме зменшенню рівня таких порушень.

Функції управління в галузі використання й охорони вод та відтворення водних ресурсів розподілені між різними центральними органами виконавчої влади, а саме: Міністерством екології та природних ресурсів України; Державним агентством водних ресурсів України; Державною службою геології та надр України; Державною екологічною інспекцією України та іншими органами відповідно до законодавства, що призводить до їх дублювання, неоднозначного тлумачення положень законодавства та неефективного використання бюджетних коштів. Децентралізація може вирішити цю проблему і зберегти значну частку державного бюджету. У результаті децентралізації передбачається суттєве підвищення ролі органів місцевого самоврядування та органів державної влади у процесі організації та координації діяльності з охорони морського середовища. Система державного управління в галузі охорони вод потребує невідкладного реформування в напрямі переходу до інтегрованого управління водними ресурсами [20]. Інтегроване управління водними ресурсами – це процес, що сприяє скоординованому розвитку та управлінню водними, земельними і пов'язаними ресурсами з метою максимізації економічних досягнень і соціального благополуччя на основі справедливості і без компромісів щодо стійкості життєво-важливих екосистем [21, с. 200]. Впровадження інтегрованого підходу під час провадження децентралізації буде сприяти удосконаленню процесів управління в морських регіонах та є важливим фактором їх динамічного розвитку.

У частині збереження від забруднення водних ресурсів для України регіональними особливостями є проблема транскордонних вод. Для України важливе значення мають транскордонні річки Дніпро і Дунай, тому що від їх чистоти значною мірою залежить стан Чорного моря. Вирішувати транскордонні проблеми у сфері водокористування неможливо зусиллями однієї окремої держави без спільних зусиль держав-сусідів, спрямованих на впровадження стратегічних програм, дій та механізмів їхньої реалізації. Одним із найважливіших механізмів управління і контролю успішності реалізації таких дій може бути моніторинг транскордонних вод. Суб'єктами державного моніторингу вод є Мінприроди, Держводагентство, Держгеонадра, Державна служба з надзвичайних ситуацій, а також Державне агентство з управління зоною відчуження (у зоні відчуження та зоні безумовного (обов'язкового) відселення території, що зазнала радіоактивного забруднення внаслідок Чорнобильської катастрофи) [22]. Варто погодитись із думкою І.Є. Чумаченко, що треба систематично відстежувати реальний стан водних ресурсів, який би дав змогу надавати оцінку якості транскордонних вод. Тому для досягнення належних результатів потрібні реформи в системі транскордонного співробітництва щодо використання, охорони та відтворення водних ресурсів [23, с. 29].

Висновки. З огляду на географічне положення України, зокрема довжину морського узбережжя та площу водного простору, наша країна має статус морської держави. Завдяки цьому вона відіграє важливу роль у глобальній та регіональній системі міжнародних відносин. Це можна простежити на прикладі безпосередньої участі України в захисті Чорного моря. Наявність розгалуженої транспортної системи та перспектива зростання попиту зовнішньої торгівлі на морські та річкові перевезення сприяє відродженню торговельного мореплавства та залученню іноземних інвестицій, але варто враховувати негативні наслідки для довкілля. З огляду на вигідне розташування приморських регіонів як туристичних зон, заходи щодо забезпечення охорони морського середовища також сприятимуть розвитку України як туристичної держави. Удосконалення охорони морського середовища має базуватися на поєднанні економічних переваг від туризму з культурними, оздоровчими та рекреаційними можливостями для покращення життя населення. Україна має у своєму розпорядженні можливості щодо вживання більш ефективних

заходів попередження забруднення, але негативна економічна ситуація в країні зумовлює різке зниження витрат у цій сфері, а то й зовсім позбавляє її уваги.

Задля зниження темпів забруднення Світового океану варто вести роботу в бік повної заборони викидів із суден. Також варто впорядкувати міжнародне законодавство у сфері охорони морського середовища від забруднень, а саме переглянути

доцільність наявності більшості окремих конвенцій. Крім того, варто звернути увагу на необхідність посилити адміністративну відповідальність за забруднення – доцільно збільшити штрафні санкції.

Отже, необхідним для успішного розвитку приморських регіонів України є дотримання заходів щодо забезпечення охорони моря від забруднення.

Список літератури:

1. У берегов Китаю стоткнулись танкер и сухогруз: 32 моряка пропали. 24 канал: веб-сайт. URL: https://24tv.ua/ru/u_beregov_kitaja_stolknulis_tanker_i_suhogruz_32_morjaka_propali_n910551 (дата звернення: 07.05.2019).
2. Горящий танкер вблизи Шанхая угрожает взорваться. BBC NEWS. РУССКАЯ СЛУЖБА: веб-сайт. URL: <https://www.bbc.com/russian/other-news-42610256> (дата звернення: 07.05.2019).
3. Горевший у берегов Китаю иранский танкер затонул. BBC NEWS. УКРАЇНА: веб-сайт. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-russian-42680710> (дата звернення: 07.05.2019).
4. Вилив нафти 30-річної давності продовжує знищувати світовий океан. Розповідаємо, як на життя планети вплинула катастрофа Exxon Valdez. ТСН: веб-сайт. URL: <https://tsn.ua/svit/viliv-nafti-30-richnoyidavnosti-prodovzhuye-znischuvati-svitoviy-ocean-rozpovidayemo-yak-na-zhittya-planeti-vplivula-katastrofa-exxon-valdez-1317855.html> (дата звернення: 07.05.2019).
5. 12 of the most devastating man-made ocean disasters in history, from Exxon Valdez to Deepwater Horizon. BUSINESS INSIDER: веб-сайт. URL: <https://www.businessinsider.com/exxon-valdez-spill-other-disasters-contaminated-ocean-2019-3> (дата звернення: 07.05.2019).
6. На грани катастрофы. Чему учит Россию гибель танкера в Восточно-Китайском море. Forbes: веб-сайт. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/356285-na-grani-katastrofy-chemu-uchit-rossiyu-gibel-tankera-v-vostochno-kitayskom-more> (дата звернення: 07.05.2019).
7. Судна, що загорілися в районі Керченської протоки задіяні до незаконних поставок газу до Сирії. facebook: Міністерство з питань тимчасово окупованих територій та ВПО України: веб-сайт. URL: <https://www.facebook.com/MinistryforTOTandIDPs/posts/1997239790389977>
8. Охорона навколишнього середовища від забруднення нафтопродуктами : навч. посібник / О.В. Шестопалов та ін. Харків, 2015. 116 с.
9. Китай построит самый большой в мире СПГ-танкер. ВЕСТИ Экономика: веб-сайт. URL: <https://www.vestifinance.ru/articles/117266> (дата звернення: 07.05.2019).
10. World Petroleum Council. URL: <https://www.world-petroleum.org/technology/199-oceans-a-oil-spills-courtesy-of-air> (дата звернення: 09.07.2019).
11. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Морське право : підручник. Одеса : Фенікс, 2011. 382 с.
12. Разливы нефти в акваториях Черного и Азовского морей: что делать. ЛІГА. Новості: веб-сайт. URL: https://news.liga.net/economics/pr/razlivy_nefti_v_akvatoriyakh_chernogo_i_azovskogo_morey_chno_delat (дата звернення: 07.05.2019).
13. Короткий Т.Р. Международно-правовая охрана морской среды от загрязнения с судов : монография. Одесса : Латстар, 2002. 200 с.
14. Іванський А.Й., Сухопара М. Міжнародно-правове регулювання захисту світового океану від забруднення. Сучасні питання економіки і права. 2014. № 1. С. 124–129.
15. Сергійчик В. Заходи щодо запобігання забрудненню морського середовища, передбачені міжнародним та національним законодавством України. Національний юридический журнал: теорія и практика. 2015. № 3, ч. 2. С. 77–81.
16. Івасечко О. Співпраця України та європейського союзу в галузі охорони довкілля. Українська національна ідея: реалії та перспективи розвитку. 2012. № 24. С. 73–78.
17. Конвенція про захист Чорного моря від забруднення 1992 року: Постанова ВР від 4 лют. 1994 р. № 3939-XII. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_065 (дата звернення: 21.02.2019).
18. Логінов О.В., Тодорова О.В. Адміністративна відповідальність за забруднення морського середовища: проблемні аспекти. Lex Portus. 2018. № 3, ч. 11. С. 208–218.
19. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року : Постанова КМУ від 7 жов. 2009 р. № 1307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF> (дата звернення: 23.02.2019).

20. Про Основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2020 року : Закон України від 21 груд. 2010 р. № 2818-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2818-17> (дата звернення: 21.02.2019).

21. Сазонець І.Л., Покуль О.В. Басейнове управління як ефективний державний метод забезпечення раціонального використання водних ресурсів підприємствами України. *Вісник соціально-економічних досліджень*. 2015. Вип. (58). С. 158–205.

22. Про затвердження Порядку здійснення державного моніторингу вод : Постанова КМУ від 19 вер. 2018 р. № 758. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/758-2018-%D0%BF> (дата звернення: 11.02.2019).

23. Чумаченко І.Є. Транскордонне співробітництво під час здійснення державного контролю у сфері використання та охорони вод. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер. Юриспруденція*. 2014. № 10-2, т. 2. С. 28–30.

Garcia E.F. ANALYSIS OF INTERNATIONAL AND UKRAINIAN LEGISLATION ON THE PROTECTION OF THE OCEANS FROM OIL, PETROLEUM PRODUCTS AND HAZARDOUS CHEMICALS

The article focuses on the fact that as a result of marine transport, the oceans are subject to significant pollution among which the most dangerous are pollution of oil, petroleum products and hazardous chemicals. Considered actual emergency situations at sea in comparison with major marine casualties. The attention is focused on the fact that the tanker accident occurs not only due to the influence of natural factors, but also for subjective reasons. The statistics of sources of oil in the ocean are given. The main international legal convention regulating the actions of sea vessels in the part of prevention of pollution of the sea by harmful substances is considered in detail, MARPOL – 73/78. It is proposed to prohibit any discharges into the sea and to store all oil residues and precipitation, dirty ballast, technical water, etc., and then only take them to the receiving devices. The list of other international agreements concerning the prevention of pollution of the sea by harmful substances and a list of a number of regional international agreements dealing with the prevention of pollution of certain sea basins is given. The suggestion that should work only in terms of supplementing the core Convention is put forward, and not to create others. Focused attention to the fact that, despite the existence of such a large number of agreements, there are a number of features that need to be taken into account: firstly, «universal agreements» concern only the pollution of seas from ships and the disposal of waste, and secondly, the main complex of problems concerned with the peculiarities of the international legal regime of sea spaces. The standards of the European Union countries on environmental protection are given. The norms of the Ukrainian legislation concerning prevention of pollution of the marine environment are analyzed. The proposal to strengthen the administrative responsibility for pollution – to increase penalties. The attention is focused on the fact that the functions of management in the field of use and protection of water and reproduction of water resources are distributed among various central executive authorities. The problem of transboundary waters is explored.

Key words: *pollution of the marine environment, oil, petroleum products, chemicals, man-caused load, tanker, accident, integrated water resources management, decentralization, transboundary waters, administrative liability for pollution of the water environment.*