

УДК 341.1/8:349.6

ПЕРСПЕКТИВИ СТВОРЕННЯ ОСОБЛИВО ВРАЗЛИВИХ РАЙОНІВ У ВОДАХ ВІДКРИТОГО МОРЯ

Богдан МЕЛЬНИКОВИЧ,
аспірант кафедри міжнародного публічного права
Київського національного торговельно-економічного університету

АНОТАЦІЯ

У статті розглянуто порядок і приклади створення особливо вразливих морських районів. Проведений аналіз захисних заходів, що застосовуються в рамках особливо вразливих морських районів, і робиться висновок щодо перспектив застосування захисних заходів у водах відкритого моря.

Ключові слова: особливо вразливі морські райони, Міжнародна морська організація, екологічний захист, екосистемний підхід.

PROSPECT FOR DESIGNATION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS IN HIGH SEAS

Bohdan MELNYKOVYCH,
Postgraduate Student at the Department of International Public Law
of the Kyiv National University of Trade and Economics

SUMMARY

In the article, the order and examples of designation of particularly sensitive sea areas are examined. The author provides the analyses of associative protective measures, which can be established in particularly sensitive sea areas and gives conclusion concerning prospects for applying these protective measures in high seas.

Key words: particularly sensitive sea areas, International Maritime Organization, ecological protection, ecosystem approach.

Постановка проблеми. Роль Світового океану швидко зростає, адже морські ресурси є надважливими для всього людства і за умови сталого їх використання можуть бути невичерпними. Проте розвиток людства все більше стимується глобальними екологічними проблемами. Попри існування важливих принципів збереження морського екологічного середовища, їх ефективному застосуванню заважають, зокрема, прогалини у сфері регулювання механізмів захисту морського середовища у водах відкритого моря, де відбувається зіткнення свобод відкритого моря та необхідності пропорційного обмеження останніх з метою збереження морського середовища.

Одним із механізмів захисту морського середовища, який набув розповсюдження у різних частинах світу, є створення особливо вразливих морських районів (далі – ОВМР) під керівництвом Міжнародної морської організації (далі – ІМО). Правові акти, які визначають порядок створення ОВМР, передбачають можливість їх застосування у водах відкритого моря, проте практика застосування ОВМР в інших морських районах, де судна третіх держав мають широкі права – виключних економічних зонах і міжнародних протоках – виявила ряд недоліків у правовому регулюванні створення ОВМР, які перешкоджають їх потенційному ефективному функціонуванню у водах відкритого моря.

Актуальність теми дослідження. Спеціальна неофіційна робоча група відкритого складу з вивчення питань, що стосуються збереження та сталого використання морського біологічного різноманіття за межами дії національної юрисдикції, що діє в рамках мандату, наданого їй Резолюцією Генеральної асамблеї ООН 66/231, наполягає на необхідності створення спеціального міжнародного акта, котрий запроваджував би режим використання морських живих ресурсів у районах за межами національної юрисдикції і встановлював би механізм захисту морського біорізноманіття у цих районах. Основним механізмом, що

планується запровадити з цією метою, є морські охоронювані райони (далі – МОР) за межами національної юрисдикції, в т. ч. у водах відкритого моря. Суть МОР полягає у створенні спеціальних зон, у яких судноплавство або обмежується шляхом визначення певних вимог щодо суден чи їх вантажу або щодо дозволеної в МОР діяльності, або забороняється взагалі. Таким чином, майбутні МОР матимуть багато спільних рис із ОВМР. За таких обставин особливо актуальним є дослідження порядку та прикладів створення ОВМР, а також аналіз захисних заходів, що застосовуються в рамках ОВМР, і перспектив застосування захисних заходів у водах відкритого моря.

Метою дослідження є аналіз порядку створення й особливостей функціонування ОВМР та з'ясування, чи можуть механізми, що створюються в рамках ОВМР, бути застосовані у водах відкритого моря в рамках МОР.

Виклад основного матеріалу. ОВМР – це такі морські райони, що потребують спеціального захисту шляхом вжиття ІМО спеціальних заходів внаслідок важливості таких районів з екологічних або соціально-економічних або наукових підстав та можуть бути вразливі до шкоди з боку міжнародного судноплавства [1]. ОВМР створюються і функціонують таким чином, щоб не порушувати положення Конвенції ООН з морського права (далі – ЮНКЛОС), як це зазначено у її ст. 237 [2]. У зв'язку з цим створення ОВМР також може розглядатися як виконання зобов'язань за ч. 1 ст. 211 ЮНКЛОС, що вимагає від держав, які діють через компетентну міжнародну організацію, встановлювати правила і стандарти для запобігання забрудненню із суден і вживати заходів для мінімізації ризику аварій, що призводять до забруднення [3].

ОВМР створюються ІМО відповідно до Керівництва з визначення особливо вразливих морських районів (далі – Керівництво з ОВМР), затвердженого Резолюцією ІМО А.982(24) 2006 р.

ОВМР створюються, якщо певному морському району загрожують визначені Керівництвом з ОВМР екологічні небезпеки, пов'язані з судноплаванням, зокрема:

- 1) експлуатаційні скиди;
- 2) випадкове або навмисне забруднення;
- 3) фізичний збиток морським місцям життя або організмам [4].

Держави-члени, які бажають, щоб ІМО створила ОВМР, повинні подати Комітету із захисту морського середовища (далі – КЗМС) заяву на основі критеріїв, зазначених у розділі 4 Керівництва з ОВМР, надати інформацію, що стосується вразливості цього району до шкоди, що може бути завдана морському району внаслідок міжнародної судноплавної діяльності, як передбачається в розділі 5 Керівництва з ОВМР, і включити пропоновані відповідні захисні заходи, зазначені в розділі 6 Керівництва з ОВМР, для запобігання, зменшення або усунення виявленої уразливості. Заяви повинні надаватися відповідно до процедур, викладених в розділі 7 Керівництва з ОВМР.

У Розділі 4 Керівництва з ОВМР визначені екологічні критерії, необхідні для подачі в ІМО заяви з метою створення ОВМР. Основними з них є:

- 1) Унікальність або рідкісність. Це місця проживання рідкісних і таких, що перебувають під загрозою зникнення, видів або таких видів, які зустрічаються тільки в одному морському районі. Межі таких екосистем можуть простягатися за межі країн, набуваючи регіонального або міжнародного значення. Розплідники або деякі райони нагулу, розмноження або нересту також можуть вважатися рідкісними або унікальними. ОВМР в Протоці Боніфачо, розташований в водах між Францією й Італією, був визнаний ОВМР за його різноманітність – 977 видів фауни, включаючи десятки рідкісних і таких, що перебувають під загрозою зникнення, видів (морська черепаха-логгерхед, черепаха Германна, сокіл-сапсан, дельфін-пляшконіс, меч-риба і червоний тунець) [5].

- 2) Критичне місце проживання. Морський район, який може бути істотно важливим для виживання, життєдіяльності чи відновлення запасів риб або рідкісних чи таких, що перебувають під загрозою зникнення, морських видів або для підтримання великих морських екосистем. Наприклад, ОВМР банки Саба в Північно-східному районі Карибського моря Королівства Нідерландів визнаний ОВМР за свої унікальні корали (включаючи два нововиявлені, на час створення ОВМР, види), його критичне значення як місце проживання для двох видів зникаючих черепах, залежність його екосистеми від стану його коралів і репрезентативність його глибоководних рифів [6].

- 3) Залежність. Район, у якому екологічні процеси залежать від біотичних сукупних систем (наприклад, коралових рифів, заростей бурих водоростей, мангрових заростей, покритих водоростями мілін). Такі екосистеми часто відрізняються великою біорізноманітністю. Залежність Національного морського заповідника Папаханаумокуакеа від здорових і неушкоджених коралів робить її вразливою, а щодо біогеографічної значущості цей район є одним із останніх, що залишилися, прикладів неушкодженої екосистеми коралових рифів із поширенням великих хижаків, таких як акули [7].

- 4) Вразливість. Район, схильний до руйнівної дії природних сил або діяльності людей. Біотичні спільноти, пов'язані з прибережним середовищем існування, можуть мати знижену стійкість до змін екологічних умов або можуть існувати на межі допустимих меж такої стійкості (наприклад, за умов гранично допустимої температури, солоності, ступеня помутніння або глибини води). Додаткове навантаження може бути викликане впливом людини, наприклад, забрудненням і зміною солоності. Таким чи-

ном, район, що вже піддається навантаженню внаслідок природних і/або людських факторів, може бути необхідний особливий захист від посилення навантаження, в т. ч. навантаження, пов'язаного з міжнародною судноплавною діяльністю.

- 5) Біогеографічна важливість. Район, який або має рідкісні біогеографічної якості, або представлений біогеографічним «типом» або «типами», або відрізняється унікальними чи незвичайними біологічними, хімічними, фізичними або геологічними особливостями.

- 6) Соціальна або економічна залежність. Район, у якому якість навколишнього середовища і використання живих морських ресурсів мають особливе соціальне чи економічне значення, включаючи рибальство, відпочинок, туризм, а також ресурси для існування людей, які залежать від доступу до району. ОВМР Канарських островів створює механізм захисту морських районів, які життєво важливі для економіки Канарських островів – морські екосистеми Канарських островів є основою популярності островів як туристичного регіону, причому дохід від туризму становить 80% від місцевої економіки [8].

- 7) Дослідження. Район, який становить великий науковий інтерес. ОВМР Галапагоського архіпелагу є прикладом застосування наукових і освітніх критеріїв. Створення цього ОВМР дає вченим можливість досліджувати адаптацію і розселення видів і є одним із найважливіших місць для вивчення еволюції, біогеографії та поведінки тварин [9].

Застосування ОВМР на підставі зазначених критеріїв забезпечують збереження вразливих екосистем: вони спрямовані на захист видів, що перебувають під загрозою зникнення, а також на захист тих видів, від яких залежить існування інших (наприклад, важливих елементів харчового ланцюга). Такі критерії цілком відповідають принципу екосистемного підходу – у визначенні механізму захисту морського середовища враховуються всі елементи екосистеми у своєму взаємозв'язку [10]. Цей принцип є одним із основних принципів міжнародного екологічного права [11, с. 182], і на необхідність його застосування вказувалося у ряді міжнародних актів, як таких, що не мають обов'язкової сили, так і міжнародних договорів (у Принципах 1 та 2 Стокгольмської декларації з навколишнього середовища 1972 р. [12], ст. 8 Конвенції про біологічне різноманіття [13], ст. 5 Угоди про здійснення положень Конвенції ООН з морського права від 10 грудня 1982 р., які стосуються збереження транскордонних рибних запасів і запасів далеко мігруючих риб та управління ними 1995 р. [14] тощо). Визначення екосистем морських районів за межами національної юрисдикції як об'єкта захисту та захист залежних і асоційованих видів у таких районах у рамках ОВМР не суперечить міжнародному праву та, безперечно, знайде підтримку світового співтовариства.

Проте основним каменем спотикання у створенні ОВМР у водах відкритого моря є застосування захисних заходів, що приймаються ІМО в рамках ОВМР. Так, до морських районів можуть бути застосовані такі захисні заходи:

- 1) Морський район, що знаходиться в ОВМР, може бути визнаний особливим районом, відповідно до Додатків I, II, IV та V Міжнародної конвенції із запобігання забруднення з суден (далі – МАРПОЛ), або в якості району контролю за викидами, відповідно до Додатку VI МАРПОЛ.

- 2) Щодо морського району можуть бути застосовані заходи зі встановлення шляхів руху суден і систем суднових повідомлень поблизу ОВМР або у його межах згідно з Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі (далі – СОЛАС) та відповідно до Загальних положень щодо встановлення шляхів руху суден, затверджених Резолюцією ІМО А.572(14) [15] і Процедурою та критеріями

для суднових повідомлень, затвердженою Резолюцією MSC.433(98) [16] Комітету ІМО з безпеки на морі. Наприклад, ОВМР може бути визнаний районом, котрого слід уникати у здійсненні судноплавства, або ж у ньому можуть встановлюватися шляхи руху суден або системи суднових повідомлень.

3) До морського району можуть застосовуватися інші захисні заходи, що мають правове підґрунтя [4].

Процедура та критерії створення особливих районів, відповідно до Додатків I, II та V до МАРПОЛ, містяться у Керівництві 2013 р. з визначення особливих районів згідно з Конвенцією МАРПОЛ, встановленому Резолюцією ІМО А.1087(28) [17]. Процедура та критерії створення районів контролю викидів SOx містяться у доповненні 3 до Додатку VI до МАРПОЛ.

Проте, з огляду на відповідні положення МАРПОЛ, створення в рамках ОВМР особливих районів, у котрих встановлені загальнообов'язкові вимоги щодо судноплавства, є неможливим. Дійсно, у Додатках I, II, IV і V МАРПОЛ деякі морські райони визначені в якості особливих районів щодо видів забруднень, на які поширюється відповідний Додаток. Особливий район визначається як морський район, у якому з підтверджених технічних причин, пов'язаних із його океанографічними й екологічними умовами, а також специфікою судноплавства, необхідне прийняття особливих обов'язкових методів запобігання забруднення моря нафтою, шкідливими рідкими речовинами, стічними водами або сміттям, залежно від обставин. Відповідно до МАРПОЛ, ці особливі райони забезпечуються більш високим рівнем захисту, ніж інші райони моря. Крім того, Додатком VI передбачено створення зон контролю викидів, які є механізмом, подібним до особливих районів за своїм змістом. Керівництво 2013 р. зі створення особливих районів згідно з Конвенцією МАРПОЛ, затвердженою Резолюцією ІМО А.1087(28), містить рекомендації щодо підстав для створення особливих районів шляхом внесення змін до МАРПОЛ, проте це Керівництво не є правовою підставою для створення таких особливих районів. Порядок внесення змін до МАРПОЛ визначений її ст. 16 та передбачає, загалом, згоду не менш ніж двох третин держав-членів МАРПОЛ. З усіх зазначених Додатків МАРПОЛ, що містять положення про встановлення особливих районів, лише Додаток IV, що встановлює правила запобігання забруднення стічними водами із суден, дозволяє визначати особливі райони відповідно до рішення ІМО, але і таке рішення потребує затвердження державами-сторонами МАРПОЛ в порядку, визначеному ст. 16 МАРПОЛ (згодою не менш ніж двох третин держав-сторін). Створення нових особливих районів, відповідно до Додатків I, II, V та VI, неможливе на підставі акта ІМО про встановлення відповідних захисних заходів у рамках ОВМР, а вимагає внесення змін до МАРПОЛ. Нині створення особливих районів у розумінні МАРПОЛ жодного разу не відбувалося в якості захисного заходу ОВМР, а якщо і відбудеться у майбутньому, акт ІМО, яким буде створений такий район, не матиме обов'язкової сили для держав.

Що стосується іншого захисного заходу – застосування систем суднових повідомлень, – то порядок такого застосування визначений Правилем 11 Розділу V СОЛАС. Система суднових повідомлень є обов'язковою для використання всіма суднами або певними категоріями суден, або суднами, що перевозять певні вантажі, якщо вона прийнята і введена в дію відповідно до порядку та критеріїв ІМО. ІМО визнається єдиним міжнародним органом, уповноваженим на розробку керівництва, критеріїв і правил щодо систем суднових повідомлень на міжнародному рівні. В ОВМР західноєвропейських вод встановлено обов'язковість застосування систем суднових повідомлень для тан-

керів дедвейтом більше 600 тонн, що перевозять вантаж із важкої сирої нафти або важкого рідкого палива, бітум, смоли чи їх емульсії. Судна, що здійснюють рейси у визначених районах (районах передачі повідомлень) ОВМР західноєвропейських вод, повинні направляти повідомлення:

1) під час входу в район передачі повідомлень; або
2) безпосередньо після відходу з порту, від терміналу або з якрної стоянки в межах району передачі повідомлень; або

3) коли вони відхиляються від маршруту до їх попередньо оголошеного порту/терміналу/якрної стоянки створення; або

4) коли відхилення від запланованого маршруту необхідне внаслідок погодних умов або несправності обладнання чи зміни режиму плавання; і

5) під час остаточного виходу з району передачі повідомлень [18].

Відповідно до Резолюції МЕРС.134(53) щодо створення Канарських островів у якості ОВМР, у визначених районах передачі повідомлень встановлена вимога щодо обов'язкових суднових повідомлень – як і у випадку ОВМР західноєвропейських вод, для танкерів дедвейтом понад 600 тонн [8].

У водах ОВМР Галапагоського архіпелагу судна зобов'язані за допомогою системи суднових повідомлень надавати інформацію щодо дванадцяти параметрів, включаючи місце розташування судна, його швидкість, планований маршрут, тип вантажу (включаючи небезпечні матеріали), кількість і тип палива, що залишилося. Звіти повинні бути подані на вході до ОВМР, на виході з нього й у разі відхилення від передбачуваного маршруту в ОВМР [9]. ОВМР Національного морського заповідника Папаханаумокуакеа включає вимоги щодо системи суднових повідомлень, які застосовуються тільки до суден загальної валової місткості 300 або більше тонн [19].

Таким чином, реалізуючи свої повноваження, передбачені Правилем 11 Розділу V СОЛАС, ІМО може встановлювати обов'язкові вимоги щодо застосування суднами системи суднових повідомлень у межах ОВМР.

Встановлення схем розподілу руху суден визначається відповідно до Правилу 10 Розділу V СОЛАС. Згідно з цим положенням, системам встановлення шляхів руху суден може бути надано рекомендаційний або обов'язковий характер для всіх суден, певних категорій суден або суден, що перевозять певні вантажі, якщо ці системи прийняті і введені в дію відповідно до порядку та критеріїв ІМО [18]. Таким чином, ІМО є уповноваженою організацією для встановлення схем розподілу руху, в т. ч. у межах ОВМР, а сам захисний захід широко застосовується в ОВМР. Так, у ОВМР Торресової протоки встановлений двосторонній шлях руху суден через протоку, цьому захисному заходу наданий обов'язковий статус [20]. У визначених районах ОВМР Канарських островів встановлені два судноплавні шляхи шириною три милі кожен, зона розділення руху між ними, район підвищеної обережності під час судноплавства та дві прибережні судноплавні зони. Цьому захисному заходу надано рекомендаційний характер, що не виключає прийняття такого обов'язкового для виконання захисного заходу у майбутньому [8].

Як визначено Резолюцією ІМО А.572(14) від 20 листопада 1985 р., особливим заходом, який застосовується для встановлення шляхів руху суден, є створення районів, яких слід уникати – захід зі встановлення шляхів у районі з визначеними межами, який є особливо небезпечним для судноплавства або в якому особливо важливо уникати аварій і якого слід уникати всім суднам або певним типам суден [15]. Резолюцією окремо зазначено, що такі райони не повинні вважатися забороненими для плавання. Для кожного

конкретного району повинні бути встановлені типи суден, які повинні уникати цих районів. Цей захисний захід застосовується, в т. ч., з метою запобігання нанесення шкоди морському екологічному середовищу внаслідок аварій суден [15]. Проте, як свідчить практика, створення районів, яких слід уникати, застосовується лише в якості рекомендованого заходу. Це пов'язано з тим, що заборона судноплавства в певному морському районі вважається порушенням прав держав прапора у морських районах, де здійснення судноплавства дозволені згідно з положеннями ЮНКЛОС і, таким чином, ІМО не має повноважень щодо встановлення обов'язкових районів, яких слід уникати. Так, у вирішенні питання про створення ОБМР у Балтійському морі ІМО дійшла висновку про недоцільність запровадження обов'язкових районів, яких слід уникати, оскільки пропонуваної для цієї мети морський район знаходиться у межах виключної економічної зони Швеції. Підкомітет ІМО з безпеки судноплавства зазначив, що створення ОБМР не може бути підставою для надання районам, яких слід уникати, статусу обов'язкових для виконання [21, с. 514]. Комітет із захисту морського середовища погодився з таким висновком, тож, відповідно до Резолюції МЕРС.136(53), в ОБМР Балтійського моря діє рекомендаційне положення щодо районів, яких слід уникати [22]. Також рекомендаційний характер положень про райони, яких слід уникати, мають відповідні норми Резолюції МЕРС.226(64) щодо створення банки Саба в якості ОБМР [6], Резолюції МЕРС.135(53) щодо створення Галапагоського архіпелагу в якості ОБМР [9] тощо.

Аналіз практики застосування ОБМР свідчить, що в них ІМО застосовує й інші захисні заходи, що мають під собою правове підґрунтя, зокрема:

а) створення системи обов'язкового лоцманського проведення;

б) встановлення вимог щодо конструкції суден;

в) встановлення зон заборони стоянки на якорі.

Лоцманське проведення може бути обов'язковим або необов'язковим та є вимогою підтримання суднами зв'язку з уповноваженим органом прибережної держави та виконання інструкцій щодо дотримання встановлених навігаційних маршрутів. Нині прийняття положень щодо обов'язкового лоцманського проведення з метою захисту морського середовища не застосовується, оскільки заборона здійснення судноплавства у виключній економічній зоні, водах відкритого моря чи протоках, що використовуються для здійснення міжнародного судноплавства на тій підставі, що судно не використовує обов'язкове лоцманське проведення, є порушенням положень ЮНКЛОС [23, с. 344]. Так, ІМО відмовилася встановити обов'язкове лоцманське проведення у Торресовій протоці для суден довжиною більше 70 м і більше або нафтових танкерів-хімовозів, газозовів незалежно від їх розміру, що повинно було здійснюватися під керівництвом уповноваженого органу Австралії зі встановленням замість цього рекомендованого режиму лоцманського проведення [20], адже встановлення обов'язкового лоцманського проведення означало б обмеження права транзитного проходу у протоці для суден, що не використовують таке проведення. В інших морських районах, де також застосовується, хоч і не в рамках захисних заходів ОБМР, рекомендований режим лоцманського проведення: в Чорноморських протоках, Мармуровому морі [24], Великому Бар'єрному Рифі [25], Балтійських протоках [26], Північному морі, Ла-Манші та Скагерраці [27].

Встановлення обов'язкових вимог щодо конструкції суден в ОБМР також є досить спірним захисним заходом у контексті його застосування в ОБМР. Один із провідних дослідників у сфері міжнародного морського права, Джуліан Робертс, стверджує, що встановлення таких вимог су-

перечить принципу свободи судноплавства [21, с. 510]. Під час розгляду пропозиції про створення ОБМР західноєвропейських вод було запропоновано заборонити прохід до ОБМР танкерам з одинарним корпусом через міжнародні протоки, на що спеціально створена технічна група дала висновок про відсутність належної правової підстави для запровадження такого захисного заходу [28].

Заборона стоянки на якорі передбачає визначення спеціальних зон, у яких стоянка на якорі є небезпечною або може спричинити неприйнятну шкоду морському середовищу [29]. Цей захисний захід застосовується в якості заходу зі збереження в ОБМР банки Саба, що знаходиться у виключній економічній зоні Нідерландів у Карибському морі та має необов'язковий характер [30].

Отже, досвід застосування захисних заходів у рамках ОБМР свідчить, що, хоч такі захисні заходи і спрямовані на захист морського середовища, їх застосування накладає певні обмеження на свободу судноплавства, закріплену ст. 87 ЮНКЛОС. Тому, якщо у ІМО відсутні повноваження застосовувати захисні заходи відповідно до міжнародного договору (наприклад, МАРПОЛ чи СОЛАС), положення про застосування захисних заходів не матимуть обов'язкової сили для держав. Очевидно, що все вищенаведене застосовне і для вод відкритого моря.

Щодо можливості застосування захисних заходів у водах відкритого моря у доктрині міжнародного права немає однозначної позиції. Відповідно до п. 3.1 Керівництва з ОБМР, заява про створення ОБМР і прийняття відповідних захисних заходів можуть бути представлені тільки державою-членом ІМО. Якщо дві або кілька держав мають спільний інтерес у конкретному районі, вони повинні сформулювати узгоджену пропозицію про створення ОБМР [4]. У цьому положенні відсутнє розкриття поняття «загальний інтерес». Крім того, залишається деяка неясність у формулюванні цього положення Керівництва з ОБМР – мається на увазі можливість держав, що мають спільний інтерес у певному морському районі, виробити спільну узгоджену пропозицію про створення ОБМР або ж під словом «повинні» мається на увазі обов'язок всіх держав, що мають спільний інтерес у конкретному районі, брати участь у виробленні спільної позиції з питання створення ОБМР, і така співпраця всіх держав, що мають спільний інтерес, є умовою створення ОБМР. Останній підхід до інтерпретації цього положення передбачає можливість будь-якої держави, що має певний інтерес у морському районі, застосувати вето проти будь-якої пропозиції про створення ОБМР. Тому неясно, як ІМО буде розуміти «узгоджену пропозицію» в разі пропозиції про створення ОБМР у морських районах за межами національної юрисдикції, зокрема у відкритому морі. Оскільки всі держави можуть реалізовувати свободу відкритого моря, як це передбачено ст. 87 ЮНКЛОС, можна припустити, що для створення ОБМР у таких районах необхідна згода всіх держав, оскільки води відкритого моря є об'єктом «загального інтересу» всіх держав.

У 2004 р. Комітет ІМО із захисту навколишнього середовища розглянув питання про створення вод Балтійського моря в якості ОБМР за пропозицією Данії, Естонії, Фінляндії, Німеччини, Латвії, Литви, Польщі та Швеції. У відповідь на це у своїй заяві з питання створення ОБМР в Балтійському морі Росія просила КЗМС не встановлювати ОБМР на території всього Балтійського моря. Російська Федерація стверджувала, що відсутність консенсусу всіх балтійських держав із питання створення ОБМР спричинить порушення п. 3.1 Керівництва з ОБМР, який встановлює принцип консенсуальної згоди держав, що мають «спільний інтерес у конкретному районі» з питання створення ОБМР [31]. За таких умов решта балтійських держав запропонували створити ОБМР у тих морських

районах, які виходять за рамки юрисдикції Росії, тобто в ОВМР не повинні бути увійти райони Балтійського моря, що входять до територіального моря та виключної економічної зони РФ в Балтійському морі [32], що і набуло остаточного закріплення у Резолюції МЕРС.136(53) [22]. ІМО прийняла пропозицію створити ОВМР у тих морських районах, які виходять за рамки юрисдикції Росії, що дає підстави стверджувати, що, оскільки жодна держава не має юрисдикції над водами відкритого моря, то й забороняти створення ОВМР у морських районах за межами національної юрисдикції вона не може. Це є аргументом на користь того, що створення ОВМР в морських районах за межами національної юрисдикції не вимагає згоди всіх держав.

Висновки. Таким чином, створення ОВМР є можливим з погляду права. Проте досвід їх застосування у виключних морських економічних зонах прибережних держав та у міжнародних протоках свідчить про те, що поки не буде прийняте відповідне положення міжнародного договору, у разі суперечності правового режиму в ОВМР у відкритому морі свободам відкритого моря, положення, що визначають такий правовий режим, можуть бути прийнятими в якості необов'язкових для держав. Такий стан речей викликає сумніви в ефективності ОВМР для захисту морського середовища відкритого моря.

Проте аналіз сучасного регулювання екологічного захисту морського середовища свідчить про можливість обґрунтованого та пропорційного обмеження свободи судноплавства у вразливих морських районах, тоді як держави відмовилися встановити вимоги для конструкції суден у Балтійському морі, правило 43 Додатку I МАРПОЛ визнає, що в особливому районі Антарктики забороняється перевезення нафти з визначеною цим правилом густиною, а також бітуму, гудрону та їх емульсій [33]. Фактично цим положенням суднам, що здійснюють перевезення зазначених вантажів, забороняється заходити у морські райони Антарктики, в т. ч. й у води відкритого моря Антарктики.

Проте практика застосування ОВМР дозволила отримати необхідний досвід, що може бути використаний у розробці міжнародного договору, який визначатиме порядок створення та діяльності МОР за межами національної юрисдикції. У майбутньому міжнародному акті повинно бути вирішене питання необхідності обґрунтованого та пропорційного обмеження свободи судноплавства в тих районах, де судноплавство може становити загрозу морському середовищу.

Список використаної літератури:

1. Particularly Sensitive Sea Areas. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Pages/Default.aspx>.
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_057/page.
3. Report of the Legal Committee on the Work of its Eighty-Seventh Session. URL: <http://www.sjofartsverket.se/upload/4157/87-17.pdf>.
4. Resolution A.982 (24). Adopted on 1 December 2005 (Agenda item 11). Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Areas. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PSSAs/Documents/A24-Res.982.pdf>.
5. Designation of the Strait of Bonifacio as a Particularly Sensitive Sea Area. MEPC 62/24/Add.1. URL: [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MarineEnvironmentProtectionCommittee\(MEPC\)/Documents/MEPC.204\(62\).pdf](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MarineEnvironmentProtectionCommittee(MEPC)/Documents/MEPC.204(62).pdf).
6. Designation of the Saba bank as a particularly sensitive sea area. MEPC 64/23/Add.1. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/MEPC%20%20Marine%20Environment%20Protection/226%2864%29.pdf>.

7. Designation of the Papahānaumokuākea Marine National Monument as a Particularly Sensitive Sea Area. MEPC 57/21. URL: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22481&filename=171\(57\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22481&filename=171(57).pdf).

8. Designation of the Canary Islands as a particularly sensitive sea area. MEPC 53/24/Add.2. URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MarineEnvironmentProtectionCommittee%28MEPC%29/Documents/MEPC.134%2853%29.pdf>.

9. Designation of the Galapagos Archipelago as a Particularly Sensitive Sea Area. MEPC 53/24/Add.1. URL: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=15737&filename=135\(53\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=15737&filename=135(53).pdf).

10. Экосистемный подход. UNEP/CBD/COP/7/21. URL: <https://www.cbd.int/doc/decisions/cop-07-dec-11-ru.pdf>.

11. Бекашев Д.К. Международно-правовой принцип экосистемного подхода в управлении рыболовством. Актуальные проблемы российского права. 2016. № 8. С. 182–189.

12. Report of the United Nations Conference on the Human Environment. URL: <http://www.un-documents.net/aconf48-14r1.pdf>.

13. Конвенція про біологічне різноманіття. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_030.

14. Угода про виконання положень Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10 грудня 1982 р., які стосуються збереження транскордонних рибних запасів та запасів далеко мігруючих риб і управління ними. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_560.

15. Resolution A.572 (14). General provisions on ships' routing. URL: https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_1369_14/1/.

16. Resolution MSC.433(98). Guidelines and criteria for ship reporting systems. URL: http://rise.odessa.ua/texts/MS433_98e.php3.

17. Resolution A.1087(28). Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL 73/78. URL: [http://www.vinamarine.gov.vn/DownLoad_news/A%2028Res.1087%20%20Adopted%20on%204%20December%202013%20\(Agenda%20item%2012\)%20\(Secretariat\)%20E-V.pdf](http://www.vinamarine.gov.vn/DownLoad_news/A%2028Res.1087%20%20Adopted%20on%204%20December%202013%20(Agenda%20item%2012)%20(Secretariat)%20E-V.pdf).

18. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. СОЛАС 74. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901765675>.

19. Adoption of a new ship reporting system "The Papahānaumokuākea Marine National Monument" Particularly Sensitive Sea Area (PSSA). MSC83/28/Add.3. URL: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=20465&filename=248\(83\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=20465&filename=248(83).pdf).

20. MEPC 53/24/Add.2. Приложение 21. Назначение Торпесова пролива в качестве расширения особо уязвимого морского района Большого барьерного рифа. URL: <https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=34981>.

21. Roberts J., Chircop A., Prior S. Area-based Management on the High Seas: Possible Application of the IMO's Particularly Sensitive Sea Area Concept. The International Journal of Marine and Coastal Law. 2010. № 25. С. 483–522.

22. Designation of the Baltic Sea area as a particularly sensitive sea area. MEPC.136(53). URL: <http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/MarineEnvironmentProtectionCommittee%28MEPC%29/Documents/MEPC.136%2853%29.pdf>.

23. Beckman R. PSSAs and Transit Passage – Australia's Pilotage System in the Torres Strait Challenges the IMO and UNCLOS. Ocean Development & International Law. 2007. № 38. С. 325–327.

24. Resolution A.827(19). Ships' Routing. URL: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22630&filename=A827\(19\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22630&filename=A827(19).pdf).

25. Resolution A.710(17). Use of pilotage services in the Torres Strait and the Great North East Channel. URL: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22524&filename=A710\(17\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22524&filename=A710(17).pdf).

26. MSC 76/23/Add.1. Приложение 12. Резолюция MSC.138(76) Рекомендация по плаванию через проходы к Балтийскому морю. URL: <https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=20415>.

27. Resolution A.486(XII). Recommendation on the use of adequately qualified deep-sea pilots in the North Sea, English Channel and Skagerrak. URL: http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22296&filename=A486.pdf.

28. МЕРС 49/22. Доклад Комитета по защите морской среды о его сорок девятой сессии. URL: <https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=23142>.

29. Kachel M. Particularly Sensitive Sea Areas: The IMO's Role in Protecting Vulnerable Marine Areas. Berlin: Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2008. 376 с.

30. МЕРС 64/23/Add.1. Доклад Комитета по защите морской среды о его шестьдесят четвертой сессии. Приложение 15. Резолюция МЕРС.226(64) Назначение банки Саба в качестве особо уязвимого морского района. URL: <https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=78822>.

31. IMO. МЕРС 51/22. Report of the Marine Environment Protection Committee on its fifty-first session. 2004. URL: <https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=25331>.

32. IMO. МЕРС 53/24/Add.2. Report of the Marine Environment Protection Committee on Its Fifty-Third Session. 2005. URL: <https://docs.imo.org/Shared/Download.aspx?did=33153>.

33. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901764502/>.

ІНФОРМАЦІЯ ПРО АВТОРА

Мельникович Богдан Андрійович – аспірант кафедри міжнародного публічного права Київського національного торговельно-економічного Університету

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Melnykovych Bohdan Andriiovych – Postgraduate Student at the Department of International Public Law of the Kyiv National University of Trade and Economics

melnykovych92@gmail.com

