

АВЕРОЧКИНА Т. В.

Национальный университет «Одесская юридическая академия»,
доцент кафедры морского и таможенного права, кандидат юридических наук,
старший научный сотрудник

ПРОБЛЕМНЫЕ АСПЕКТЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПРАВОМЕРНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА КОНТИНЕНТАЛЬНОМ ШЕЛЬФЕ УКРАИНЫ

Недавнее решение Комиссии ООН по границам континентального шельфа о признании анклава Охотского моря площадью 52 тыс. кв км частью российского континентального шельфа впервые, за период достаточно продолжительного «затишья» в сфере публикаций, посвященных практике реализации норм Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., актуализировало интерес к проблемам действия этого многостороннего договора. Украина, подписав и ратифицировав UNCLOS'82, признала ее частью национального законодательства. При этом нормы UNCLOS'82 о континентальном шельфе, к сожалению, не нашли необходимого «продолжения» во внутреннем законодательстве, и сегодня правовое обеспечение осуществления юрисдикции Украины в этом пространстве нуждается в значительном усовершенствовании.

В соответствии со ст. 77 UNCLOS'82, Украина осуществляет над континентальным шельфом суверенные права в целях его разведки и разработки его природных ресурсов. Эти права являются исключительными в том смысле, что, если государство не производит разведку континентального шельфа или не разрабатывает его природные ресурсы, никто не может делать этого без его определенно выраженного согласия на это. Права прибрежного государства на континентальный шельф не зависят от эффективной или фиктивной оккупации им шельфа или от прямого об этом заявления. Природные ресурсы включают минеральные и другие неживые ресурсы морского дна и его недр, а также живые организмы, относящиеся к «сидячим видам».

Внутреннее украинское законодательство относительно регулирования правомерной деятельности на континентальном шельфе представлено несколькими нормативными актами советского периода и периода после 1991 года. Их рассмотрение и сравнительный анализ позволил выявить основные проблемы современного законодательного обеспечения правомерной деятельности в этом морском пространстве:

1. Отсутствие национального профильного закона, призванного прямо урегулировать вопросы, связанные с правовым статусом и режимом деятельности на континентальном шельфе Украины. При этом на основании правопреемства возникает проблемы использования законодательства бывшего СССР по этому вопросу. Сегодня вопрос правового режима континентального шельфа затрагивается некоторыми

нормативными актами внутреннего украинского законодательства: Кодексом Украины о недрах 1994 г., Законом Украины «Об исключительной (морской) экономической зоне Украины» 1995 г. и др., которые не только существенно дополняют законодательство бывшего Союза ССР, но и во многом ему противоречат. Тут необходимо отметить, что, во-первых, в соответствии с постановлением Верховной Рады Украины от 12 сентября 1991 года «О порядке временного действия на территории Украины отдельных актов законодательства Союза ССР», такие акты действуют только по вопросам, не урегулированным законодательством Украины, при условии, если они не противоречат Конституции и законам Украины. Во-вторых, 10 декабря 1982 по UNCLOS'82, в которой трактовка континентального шельфа основана на применении комбинированного критерия — сочетания глубины с расстоянием от берега. Начиная с этого времени, подход Украины к определению континентального шельфа отличался от подхода, принятого и признанного в мировом сообществе (Баймуратов М. А. Актуальные проблемы правовой регламентации континентального шельфа Украины. Торговое мореплавание. 2000. № 1. С. 39–40).

2. Кроме того, сегодня в украинском законодательстве отсутствует дефинитивная характеристика континентального шельфа. Более того, фактически урегулировав множество вопросов правового режима континентального шельфа, Закон Украины «Об исключительной (морской) экономической зоне Украины» вообще отказывается от употребления термина «континентальный шельф», заменив его на термин «морское дно в пределах юрисдикции государства».

Таким образом, очевидна проблема принятия национального законодательного акта, который бы однообразно и достаточно полно трактовал и регулировал правовой режим континентального шельфа Украины в соответствии с ее международными обязательствами.

3. Необходимо отметить, что изменения, происходившие в определении понятия континентального шельфа на уровне международных соглашений, не вызывали изменений во внутригосударственном регулировании правового режима континентального шельфа Украины, имеющего определенные особенности. Во-первых, следует отметить, что для Украины Женевская конвенция о континентальном шельфе 1958 г. вступила в силу, как и для СССР, с 10 июня 1964 г. В результате была воспринята дефинитивная характеристика континентального шельфа, в основу которой был положен критерий глубины. Указ Президиума Верховного Совета СССР от 6 февраля 1968 «О континентальном шельфе Союза ССР» воспринял само определение континентального шельфа.

Долгое время в Украине осуществляется процесс законодательной работы в отношении разработки нормативно-правовых актов в рассматриваемом направлении. Результатом этой работы является

формирование национальной законодательной базы о правовом режиме континентального шельфа. Так, были приняты Закон Украины от 14.09.1999 г. «О соглашениях о разделе продукции» и от 6.10.1999 г. Горный Закон Украины, прямо регулирующие актуальные вопросы исследований и освоения континентального шельфа и его недр, причем, в тексте указанных законов уже прямо используется термин «континентальный шельф» без его дефинитивного определения.

Исходя из изложенного, представляется, что законодательный акт профильного характера следовало бы разработать с учетом норм UNCLOS'82, современной нормативно-правовой базы, зарубежной законодательной практики в указанном направлении, а также с учетом факта нахождения Украины на побережье замкнутых (полузамкнутых) морей.

СЕРГЕЙЧИК В. А.

Национальный университет «Одесская юридическая академия»,
доцент кафедры морского и таможенного права,
кандидат юридических наук

**НОВЫЕ ПРАВИЛА ПРИЛОЖЕНИЯ VI МЕЖДУНАРОДНОЙ
КОНВЕНЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ
С СУДОВ (МАРПОЛ)**

Согласно исследованиям, судоходство является причиной 2,7 % мировых парниковых газов, что составляет до 400 млн тонн CO₂ в год. Для сравнения, авиационная отрасль, которая находится под значительным давлением по снижению выбросов, отвечает за 650 млн тонн выбросов CO₂ в год. Новое исследование показывает, что в действительности выбросы парниковых газов судоходной отраслью могут быть в три раза выше, чем считалось ранее. Если выводы ученых верны, ежегодные выбросы мировым торговым флотом уже достигли 1,12 млрд. тонн CO₂, или около 4,5 % всех мировых выбросов парниковых газов. Независимо от того, правильны ли расчеты в данном исследовании или нет, во многих отчетах подчеркивается необходимость начать сокращение вредных выбросов в судоходной отрасли во избежание опасных перемен в климате, которые сопровождаются повышением средней температуры окружающей среды. Ожидается, что на судовладельцев увеличится общественное давление по переходу на лучшие сорта топлива, а на участниках Киотского договора — учет судоходства в схеме торговли квотами на выбросы. Ранние попытки отрасли определить уровень выброса углекислого газа были основаны на количестве топлива, снабженного