що виконується Генеральним директоратом Європейської комісії, який займається мобільністю (GD MOVE), передбачає створення мережі «національних» (морських) ЄВ в Євросоюзі. Насправді, деякі країни, в тому числі й Україна, можуть зосередитися на побудові ЄВ на всьому транспортному секторі, використовуючи ДПП. Використання досвіду і програмного забезпечення ІСПС в Одесі може стати відмінною основою для побудови морського або транспортного ЄВ на основі однієї з моделей ДПП [1].

Список використаних джерел

1. Хамилтон Дж., Апостолов М., Таршис П., Титаренко С. Принципи застосування приватного партнерства у процесі створення «єдиного вікна» та системи портового співтовариства в Україні / Транспорт № 1 (847) від 15.01.2015.

СЕРГІЙЧИК В. О.

Національний університет «Одеська юридична академія»,
доцент кафедри морського та митного права,
кандидат юридичних наук, доцент

ОСНОВНІ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АКТИ У СФЕРІ ОХОРОНИ ТА ЗАХИСТУ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Важливою міжнародною угодою є **конвенція ООН 1982 р.** з морського права («Хартія морів»), в обговоренні якої брало участь 156 країн, 20 міжурядових і понад 60 неурядових міжнародних організацій. За цією конвенцією держави, які підписали угоду, мають зберігати морське середовище та захищати його від забруднення. Це стосується всіх джерел забруднень незалежно від того, де вони розташовані — на суші або морі. З метою запобігання забруднення морського середовища з джерел, що розташовані на суші, держави зобов'язувалися розвивати своє національне господарство з урахуванням міжнародних стандартів і правил. Аналогічні вимоги поширюються і на морські судна, які плавають під прапорами цих країн.

Для захисту економічних інтересів прибережних держав конвенцією 1982 р. передбачено встановлення в Світовому океані 200-мильних економічних зон. Цим державам надано право на розвідку, розробку та збереження природних ресурсів, які належать до живої та неживої природи, зокрема тих, що знаходяться на дні, в надрах і водах океану, а також право на управління цими ресурсами. Положення конвенції регулюють експлуатацію окремих видів живих ресурсів у економічній зоні.

У «Хартії морів» визначено також вимоги щодо охорони морського середовища під час освоєння ресурсів морського дна поза зонами національної юрисдикції.

Велике значення для людства мала діяльність Конференції з роззброєння (організована в 1961 р., до якої спочатку входило 18 країн, а сьогодні вже п'ять ядерних і 35 неядерних країн). Вона сприяла розробці й укладанню низки важливих угод в галузі обмеження гонки озброєнь і роззброєння, у підготовці Договорів про заборону ядерних випробувань, про нерозповсюдження ядерної зброї, ліквідацію бактеріологічної зброї.

З 1978 р. діє Конвенція щодо заборони військового негативного впливу на довкілля (сьогодні конвенцію підписали 67 країн).

Конвенція 1982 р. виходить із необхідності гармонійного поєднання міжнародно-правових норм захисту морського середовища і норм національного законодавства держав, які б враховували міжнародні стандарти в цій сфері.

Відповідно до норм звичаєвого права і ст. 198 Конвенції з морського права 1982 р. (UNCLOS-82) при виникненні неминучої загрози забруднення морського середовища або у разі шкоди морському середовищу, заподіяної внаслідок надзвичайного забруднення, держава повинна негайно повідомити інші країни, права яких можуть бути порушені цим забрудненням, і компетентні міжнародні організації. Подібне правило повторюється і в багатьох регіональних договорах із захисту морського середовища від забруднення, а в більшості випадків вказуються органи, які слід повідомити за відповідних обставин, або особи, зобов'язані забезпечити передачу відповідної інформації.

Як універсальні, так і регіональні міжнародні договори вимагають, щоб при виникненні надзвичайних ситуацій на морі держави взаємодіяли та здійснювали усі можливі заходи для усунення реальної небезпеки та мінімізації шкоди морському середовищу. Водночас зобов'язання держав, що випливають з міжнародних документів, не завжди зрозумілі за змістом; відсутність гнучких стандартів не завжди дозволяє державам своєчасно і оперативно реагувати на можливі інциденти на морі і запобігати забрудненню морського середовища, що не може не викликати серйозні занепокоєння та стурбованість.

Цілком очевидно, що держави, крім їх зобов'язання співпрацювати, можуть також мати зобов'язання діяти в надзвичайних ситуаціях аварійного морського забруднення самостійно, коли інцидент виникає в межах їх юрисдикції та компетенції. Невиконання цієї вимоги є порушенням зобов'язання держави виконати міжнародну норму, що стосується управління джерелом забруднення. Такий висновок дозволяє зробити ст. 195 Конвенції 1982 р, що вимагає від держав гарантії щодо того, щоб забруднення внаслідок інцидентів і дій під їх юрисдикцією або контролем не поширювалося за межі суверенних прав цих держав.

Крім того, ст. 194 названої Конвенції передбачає особливі заходи щодо запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з будь-якого джерела. Для цієї мети сторони повинні використовувати найдієвіші засоби, що є наявними в їх розпорядженні. Ці заходи стосуються забруднення морського середовища будь-якими полютантами з будь-яких джерел: суден та інших плавучих засобів; розташованих на суші промислових підприємств; полів та ферм тощо.

Основний комплекс проблем пов'язаний, в першу чергу, з особливостями міжнародно-правового режиму морських просторів. Географічно єдине морське середовище у відповідності з нормами і принципами міжнародного права юридично розділене на внутрішні морські води, територіальне море, виключну економічну зону (ВЕЗ), континентальний шельф, відкрите море та Район (ділянка морського дна, не відноситься до шельфу ні однієї з держав). Дія норм національного законодавства прибережних держав поширюється на внутрішні морські води та територіальне море.

Юрисдикція щодо ВЕЗ і континентального шельфу обмежена за ресурсними і функціональними ознаками. Відкрите море та район частково контролюються міжнародними або регіональними організаціями на конвенційної основі. Відсутність спеціальних норм міжнародного права, присвячених комплексним заходам територіальної охорони морського середовища, не дає прибережним державам створювати у ВЕЗ і на шельфі комплексні охоронювані території, з таким режимом, який відповідає режиму охорони державних природних заповідників.

Міжнародний кодекс управління безпечною експлуатацією суден і попередження забруднень

(МКУБ — ISM Code)

Міжнародний кодекс управління безпечною експлуатацією суден і попередження забруднень — МКУБ (The International Safety Management Code — ISM Code) був ухвалений Асамблеєю ІМО у листопаді 1993 р. (рез. А., 24 травня 1994 р. введений у СОЛАС в якості IX розділу — «Управління безпечною експлуатацією суден» (набрала чинності 1 липня 1998 р.).

Мета Кодексу — забезпечення безпеки на морі, попередження травматизму і загибелі працюючих на суднах людей, запобігання ушкодженню навколишнього середовища та майну. З 1 липня 2002 р. ці вимоги набрали чинності для всіх суден і морських пересувних бурових установок (ПБУ). Починаючи з цієї дати, всі компанії, які керують суднами, повинні мати Документ про відповідність (Document of Compliance — DOC), і Свідоцтво про управління безпекою (Safety Management Certificate — SMC).

Кодекс викладений в загальних поняттях, з метою широкого застосування, і складається із 16 розділів. Він встановлює завдання безпечного управління:

– забезпечення безпечної практики експлуатації суден і безпеки навколишнього середовища;

– забезпечення захисту супроти всіх передбачуваних ризиків;

– постійне покращення навиків безпечного управління персоналом, враховуючи підготовку до надзвичайних ситуацій.

Найважливіший аспект МКУБ — вимоги до судновласників встановлювати власні цілі безпечного управління шляхом розробки, втілення і підтримки власної системи безпечного управління (СУБ — SMS).

Кожна компанія повинна розробити, задіяти і підтримувати систему управління безпекою (СУБ), котра включає наступні функціональні вимоги:

1) політику в області безпеки і захисту навколишнього середовища;

2) інструкції і процедури для забезпечення безпечної експлуатації суден і захисту навколишнього середовища згідно відповідного міжнародного права і законодавства держави прапора;

3) встановлений об'єм повноважень і лінії зв'язку між персоналом на березі і на судні, також внутрішнього зв'язку;

4) порядок передачі повідомлень про аварії та випадки недотримання положень даного Кодексу;

5) порядок підготовки до аварійних ситуацій і дій з їх ліквідації;

6) порядок проведення внутрішніх перевірок та огляду управління.

Виходячи з цих, основних положень кожна компанія створює свою СУБ — стосовно до вже існуючої організаційної структури та особливостей експлуатації суден. Загалом це структурована і документована система, яка дозволяє персоналу компанії використовувати політику в області безпеки та захисту природного середовища і реалізувати на практиці управління суднами основні керівні документи: положення про безпеку (Safety Manual), настановлення з управління якістю (Policy Quality Manual), політику в області алкоголю і наркотиків (Drug and Alcohol Policy) тощо.

СУБ судна має організовану належним чином сукупність людей (членів екіпажу), обладнання, технічні пристрої, ресурси, процеси на борту, функціонування яких регламентується комплексом нормативних документів з метою забезпечення безпечного управління судном, підтримки всіх його частин у справному стані, збережного перевезення вантажів, захисту навколишнього середовища, охорони здоров'я і життя суднового персоналу. Ефективність діяльності СУБ у відповідності до призначення, забезпечується додержанням на судні основних встановлених вимог.

МАРПОЛ

У 1973 р. ММО заснувала Міжнародну Конвенцію по запобіганню забруднення з суден 1973 р. (МАРПОЛ). На теперішній час МАРПОЛ сформований з шести додатків, що ставлять на меті вирішення основних екологічних проблем, які впливають на судноплавство, з метою

підвищення безпеки на морі та захисту морського середовища. У додатках вказуються експлуатаційні обмеження, які є обов'язком дотримання окремих держав-членів.

Положення конвенції поширюються на судна будь-якого типу, окрім військових. У ній передбачено єдині міжнародні стандарти з попередження забруднення морського середовища з суден, введено поняття «особливих» районів, в яких запроваджено ще більш суворий режим по відношенню забруднення, ніж для Світового океану в цілому. У зв'язку з дуже жорсткими вимогами конвенції державам — учасникам не вдалося її ратифікувати впродовж п'яти років. Для того, щоб Додаток І набрав чинності, учасники конференції в Лондоні (лютий 1978 р.) ухвалили Протокол 1978 р. до конвенції, який вніс деякі доповнення до Додатку І. Конференція ухвалила ратифікувати Протокол І, щоб змінена ним частина конвенції, яка стосується попередження забруднення морського середовища нафтою, почала діяти. Протокол 1978 р. (1978 MARPOL Protocol) набрав чинності 2 жовтня 1983 р. Згідно цього Протоколу сторони, які його ухвалили, зобов'язуються виконувати вміщені в ньому положення і також положення Конвенції МАРПОЛ — 73 з урахуванням змін і доповнень згідно Протоколу 1978 р.

Таким чином, незважаючи на те, що конвенція в цілому не була ратифікована, вона набрала сили за Додатком І, зміненого і доповненого Протоколом 1978 р. На теперішній час Міжнародна конвенція з попередження забруднення моря з суден вміщує шість вище названих додатків, які набрали чинності: Додаток І –2 жовтня 1983 р.; Додаток ІІ — 6 квітня 1987 р.; Додаток ІІІ — 1 липня 1992 р.; Додаток IV — 27 вересня 2003 р. (Нова редакція з 1 серпня 2005 р.); Додаток V — 31 грудня 1988 р.; Додаток VI — 19 травня 2005 р.

NIKISHA D. O.

Maritime and custom law department

SHIPPING LAW IN UKRAINE

Shipping law is mainly the part of national legal system. Historically it has formed much earlier than public one and today it can be viewed as the unified legal branch because its subject is based on various private law relations in the field of seafaring that is complicated by a foreign element.

However, for a long time, despite the international character of seafaring, the norms of domestic legislations were applied worlwidely to the sea transportations. This resulted into conflict of qualifications of the legal concepts contained therein.