

Таким чином, деякі норми Конвенції Монтре у чинній редакції суперечать основним засадам транзитного проходу через міжнародні протоки, а отже вимагають уточнення та прийняття нових норм у відповідності з сучасними принципами міжнародного морського права.

Список використаної літератури

1. Джунусова Д. Н. Международное морское право [Электронный ресурс] / Д. Н. Джунусова. – Режим доступа: <http://jurisprudence.club/mejdu-narodnoe-pravo-uchebnik/printsipyi-mejdnarodnogo-morskogo-55271.html>. – Название с экрана.
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_057?nreg=995_057&find=1&text=&x=9&y=2. – Назва з екрана.
3. Конвенція про режим проток [Електронний ресурс]: Протокол від 20.07.1936. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_228. – Назва з екрана.
4. Аксенов П. Черноморские проливы: работает ли конвенция Монтрё? [Электронный ресурс] / П. Аксенов // Російська служба BBC. – 2015. – Режим доступа: http://www.bbc.com/russian/international/2015/12/151210_turkish_straits_law. – Название с экрана.

О. Р. Чебану

студ. IV курсу

спеціальність «Правознавство»

Науковий керівник: к. ю. н., доц. Є. Д. Стрельцова

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ НЕБЕЗПЕЧНОГО ВАНТАЖУ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

За останні десятиріччя значно зросли світові обсяги транспортування небезпечних вантажів морем. Це пов'язане, у першу чергу, з економічними перевагами перевезення саме морським транспортом та можливістю здійснення таких перевезень на великі відстані. Проте, з іншого боку, перевезення небезпечних вантажів пов'язане з великими ризиками, так як безтурботне поводження або халатне відношення до правил перевезення такого вантажу може призвести до гибелі людей або до забруднення навколишнього середовища нашої планети. З огляду на це, багато держав розробили національні правила та приєдналися до міжнародних правил транспортування небезпечних вантажів морем.

Метою дослідження в даній статті є з'ясування системи нормативно-правових актів у світі, що регулюють перевезення небезпечних вантажів морським транспортом, та тенденції її дотримання.

За законодавчим визначенням, перевезення небезпечних вантажів – діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, приймання вантажу, здійснення вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення [1, ст.1].

Важливим є й визначення вантажів як небезпечних. До них відносяться: речовини та предмети, які при перевезенні, навантаженні та зберіганні можуть бути причиною вибуху, пожежі або пошкодження транспортних засобів, складів, пристроїв, будинків і споруд, а також причиною загибелі, каліцтва, отруєння, опіків, опромінення або захворювання людей та тварин.

Статтю 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» встановлено 9 класів небезпечних вантажів: клас 1 – вибухові матеріали; клас 2 – гази стиснені, зріджені та розчинені під тиском; клас 3 – легкозаймисті рідини; клас 4 – легкозаймисті тверді речовини; клас 5 – речовини, що окислюються та органічні пероксиди; клас 6 – отруйні речовини та інфекційні речовини; клас 7 – радіоактивні матеріали; клас 8 – їдкі і (або) корозійні речовини; клас 9 – інші небезпечні речовини з відносно низьким ступенем небезпеки [1, ст.1].

Враховуючи специфічність цих вантажів та те, що вони носять потенційну небезпеку, до перевезень небезпечних речовин пред'являються підвищені вимоги. Особливі підвищені вимоги визначаються у специфічності договорів, у пред'явленні до самого транспорту та до підготовленості і освіченості персоналу.

Судна змішаного плавання або морські судна, що мають право плавання під прапором України і використовуються для перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами України, повинні відповідати вимогам стосовно конструкції та обладнання судна, визначеним у правилі 19 (для суден, що побудовані після 01.07.2002 р.) або у правилі 54 (для суден, що побудовані до 01.07.2002 р.) глави II² Конвенції СОЛАС-74, і мати відповідне Свідоцтво. Судна повинні бути в морехідному стані, а вантажні приміщення підготовлені до прийому небезпечного вантажу. Готовність вантажних приміщень для перевезення конкретного виду небезпечного вантажу забезпечує адміністрація судна і перевіряє представник річкового порту (терміналу) або незалежний сюрвейєр за дорученням заінтересованої сторони. Персонал, який виконує перевезення небезпечних вантажів, повинен пройти спеціальне на-

вчання у сфері перевезення небезпечних вантажів залежно від їх функцій та обов'язків. [2, с.49].

Головним юридичним документом, який регламентує перевезення небезпечних вантажів морем, є IMDG – CODE (International maritime dangerous goods – code). Згідно з основними конвенціями мореплавання (СОЛАС і МАРПОЛ) перевезення небезпечних вантажів морем можливе тільки у відповідності до Кодексу IMDG. У цілому програми забезпечення безпеки перевезень небезпечних вантажів базуються на положеннях Міжнародних кодексів керування безпекою, а також охорони суден і портових засобів від загрози тероризму [3, с. 10].

Розглядаючи питання перевезення небезпечних вантажів, особливу увагу потрібно звертати на Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000 р. Цей Закон визначає правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом [1].

Перевезення небезпечних вантажів пов'язано з великими ризиками як для людей, так і для навколишнього середовища, що може принести державі збитки у величезні суми. Тому на державному рівні прийнято рішення про примусове страхування відповідальності при перевезенні небезпечних вантажів, яке регламентується Постановою КМУ від 1.06. 2002 р. №733 «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів». Правовою основою цього виду страхування є ряд національних і міжнародних правових актів: Закони України «Про страхування», «Про перевезення небезпечних вантажів», Конвенції ООН «Про міжнародне перевезення небезпечних вантажів по дорогах» 1957 р., «Про цивільну відповідальність за збитки, заподіяні при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом» 1989 р. та ін. Обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків проводиться з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб під час перевезення небезпечних вантажів [4].

Отже, можемо зробити висновок, що в світі і в Україні, зокрема, існує достатньо розгалужена законодавча система регулювання перевезення небезпечних вантажів морським транспортом.

Що стосуються державного регулювання та контролю у сфері транспортування небезпечних вантажів, створюються умови для попередження негативних наслідків, до яких може призвести недотримання встановлених законодавством норм та нехтування правилами поведінки при транспортуванні небезпечних вантажів. Належне виконання договору перевізником обумовлене дотриманням ним низки обов'язків і необхідних умов для нормального початку та завершення процесу перевезення небезпечного вантажу, призводить до злагодженої роботи, до відсутності жертв і загрози життю і здоров'ю людей та навколишньому середовищу.

Список використаної літератури

1. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/main/1644-14>. – Назва з екрана.
2. Кирпичиков А. И. Коммерческо-правовые условия перевозки опасных грузов [Текст] / А. И. Кирпичиков // Морское право и коммерческая практика. – 1981. – Вып. 4 (83). – С. 48–52.
3. Иванов Г. Г. Правовое регулирование перевозок опасных грузов [Текст] / Г. Г. Иванов // Материалы по морскому праву и международному мореплаванню. – 1978. – Вып. 16. – С. 3–13.
4. Порядок і правила проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів: Затв. постановою КМУ від 01.06.2002 №733 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://pravo.lvovnevsky.org/bazaua09/postanov/sbor05/text05858.htm>. – Назва з екрана.

М. В. Швець

студ. IV курсу

спеціальність «Правознавство»

Науковий керівник: к. ю. н, доц. О. О. Нігрєєва

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОХОРОНИ ТА ЗАХИСТУ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Більша частина поверхні Землі вкрита водами Світового океану. На сучасному етапі людина активно впливає на екологічний стан морського середовища. Інтенсифікація судноплавства, використання морів і океанів для захоронення промислових відходів і інших видів життєдіяльності людини, забруднення морського середовища річковими стоками призвели до постання гострих проблем, пов'язаних із забрудненням Світового океану, які мають яскраво виражений характер. Тому ефективність заходів із захисту екосистеми морів і океанів є дуже актуальною проблемою сьогодення.