

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 мореплаванью. – 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.

Метою цієї доповіді є загальна характеристика міжнародно-правових актів, які регулюють охорону та захист морського середовища.

У результаті розвитку міжнародного співробітництва була розроблена і прийнята низка універсальних міжнародних конвенцій, що передбачають певні заходи щодо запобігання забрудненню морського середовища нафтою та іншими шкідливими речовинами. Важливим кроком у цьому напрямі було прийняття у 1973 р. Міжнародної конвенції із запобігання забрудненню з суден (далі – Конвенція МАРПОЛ). Положення конвенції поширюються на судна будь-якого типу, крім військових кораблів і суден, що перебувають на урядовій некомерційній службі. Перевагою цього документа є закріплені в ньому єдині міжнародні стандарти щодо запобігання забрудненню морського середовища. Позитивним моментом конвенції є внесення до неї положень про «особливі райони» з більш жорстким режимом здійснення викидів, ніж в інших акваторіях. До таких районів віднесені: Середземне, Чорне, Балтійське, Червоне моря, «район заток» (Перська і Оманська затоки) і район Великого бар'єрного рифа. Контроль за дотриманням положень конвенції, а також переслідування за її порушення покладені переважно на державу прапора судна [1].

Значну загрозу морському середовищу становлять аварії суден, особливо танкерів, навантажених нафтою. В 1967 р. відбулася одна з найбільших таких аварій (інцидент з танкером «Торрі Кеньон»), тоді у море вилилося 100 тис. т нафти. У зв'язку з цим у Брюсселі в 1969 р. була прийнята Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадку аварій, що призводять до забруднення нафтою, яка надає прибережній державі право вживати заходи до іноземних суден у відкритому морі у випадку морських аварій, що загрожують реальною небезпекою забруднення узбережжя нафтою або іншим інтересам такої держави. Вжиті заходи повинні бути співрозмірні заподіяному або потенційному збитку, не повинні виходити за розумні межі й без необхідності порушувати права та інтереси інших держав і осіб [2]. В 1973 р. вона була доповнена протоколом, що містить положення про забруднення моря іншими шкідливими речовинами, крім нафти. Також була підписана Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою, яка застосовується до власників суден і плавучих засобів, що перевозять нафту наливом як вантаж, і встановлює

відповідальність за збиток від забруднення, що стало результатом витоку або зливу нафти із судна внаслідок інциденту. Конвенція ґрунтується на принципі об'єктивної відповідальності, у ній вводиться обов'язкове страхування або інше фінансове забезпечення [3]. В 1984 р. був прийнятий протокол, яким розширена просторова сфера дії цієї конвенції й підвищена межа розміру відповідальності.

Конвенція ООН з морського права 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. Також в ній містяться зобов'язання держав двох видів: загальні та спеціальні. Останні стосуються певних видів діяльності держав або джерел забруднення чи конкретних регіонів. Найбільша кількість норм, що містять спеціальні зобов'язання держав, стосуються запобігання забрудненню із суден. Новелою в розвитку міжнародного морського права стало закріплення в конвенції 1982 р. принципу «юрисдикції держави порту». Відповідно до ст. 218 будь-яка держава, до порту якої добровільно ввійшло судно, має право провести розслідування, коли це виправдано доказами, та ініціювати розгляд справи щодо будь-якого скидання з цього судна на порушення міжнародних норм і стандартів. Це певний виняток із принципу виключної юрисдикції держави прапора судна. З метою підвищення ефективності функціонування правового механізму захисту морського середовища в конвенції 1982 р. встановлена система заходів і процедур мирного вирішення міжнародних спорів, пов'язаних із забрудненням або стосовно тлумачення й застосування конвенційних положень. Якщо сторони не зможуть врегулювати спір за допомогою переговорів, спір на вимогу будь-якої сторони може передаватися на розгляд відповідно до обов'язкової процедури Міжнародному трибуналу з морського права, Міжнародному Суду ООН, арбітражу або спеціальному арбітражу [4].

Отже, незважаючи на низку позитивних досягнень зі створення правових механізмів для глобального й регіонального співробітництва у сфері захисту і збереження морського середовища, вони містять чимало положень, які не можуть прямо застосовуватися унаслідок свого загального характеру, часткової невизначеності або суперечливості. Це свідчить про необхідність подальшого розвитку й удосконалення міжнародно-правових інструментів щодо забезпечення екологічної безпеки Світового океану.

Список використаної літератури

1. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден від 02.11.1973 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896_009. – Назва з екрана.
2. Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою від 29.11.1969 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_049. – Назва з екрана.
3. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою від 29.11.1969 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_806. – Назва з екрана.
4. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982 [Електронний ресурс]. – Режим доступу http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_057. – Назва з екрана.