

ЮРИСДИКЦІЯ ДЕРЖАВИ ПОРТУ В СИСТЕМІ ЗАСОБІВ ЩОДО ЗАХИСТУ І ЗБЕРЕЖЕННЯ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

JURISDICTION OF THE PORT STATE IN THE SYSTEM OF MEANS FOR PROTECTION AND PRESERVATION OF THE MARINE ENVIRONMENT

Іванова А.В., к.ю.н., доцент,
доцент кафедри морського права

Національний університет «Одеська морська академія»

Костира О.В., к.ю.н.,
доцент кафедри морського права

Національний університет «Одеська морська академія»

Здійснення державного портового контролю є важливою складовою безпеки на морі, що забезпечує розвиток стабільної взаємодії у сфері морського судноплавства.

У статті розглянуто актуальні питання щодо об'єму повноважень та юрисдикції держави порту в системі засобів щодо забезпечення безпеки на морі та захисту і збереження морського середовища, як головної умови виконання міжнародних стандартів щодо проведення контролю за іноземними суднами в портах, як це закріплено в положеннях багатьох міжнародних конвенцій.

Окремої уваги приділено питанню відповідальності держави прапора за здійснення ефективного контролю суден які знаходяться в експлуатації. Зроблено порівняння вимог щодо розмежування та визначення обсягу здійснення контролю державою прапора та державою порту у вирішенні питань щодо захисту та збереження морського середовища від забруднення з суден. Водночас проаналізовано положення Конвенції ООН з морського права 1982 року та Міжнародної конвенції по запобіганню забруднень з суден 1973/78 року які встановлюють право держави порту встановлювати умови, за яких, іноземні судна допускаються у внутрішні води цієї держави або до портових споруд за межами внутрішніх вод.

Особливим аспектом дослідження розглянуто питання підвищення ефективності повноважень держави порту щодо захисту та збереження морського середовища, вдосконаленню норм міжнародного морського права в цій сфері і конкретизації повноважень держав. Окрему увагу приділено питанню визначення повноважень держави порту щодо захисту та збереження морського середовища відповідно діючим нормам міжнародного морського права та їх розвитку в Конвенції ООН з морського права 1982 року. Виявлено, що контроль не завжди може здійснюватися в повній мірі, на це впливають відносини між державами та інші міжнародні бар'єри, недосконалість міжнародно-правових норм тощо.

Особливим аспектом розглянуто питання підвищення ефективності дій з боку держави порту, закріплених в меморандумах про взаєморозуміння, щодо контролю державою порту, як необхідної умови для більш сучасної і узгодженої системи контролю з боку держави порту та зміцнення співробітництва і обміну інформацією.

Доведено, що питання охорони моря від забруднення з суден, є найбільш складною, причому не стільки тому, що судна являються одним із значних джерел забруднення, а скільки через складність здійснення юрисдикції щодо суден, що допускають забруднення морських просторів за межами юрисдикції прибережних держав.

Ключові слова: державний портовий контроль, «субстандартне» судно, безпека на морі, охорона морського середовища, попередження забруднення моря з суден.

Implementation of state port control is an important component of maritime security, which ensures the development of stable cooperation in the sphere of maritime navigation.

The article considers the actual questions concerning the volume of powers and jurisdiction of the port state in the system of means to ensure security on the sea and protection and preservation of the marine environment, as the main condition of implementation of international standards for the control of foreign vessels in ports, as stipulated in the provisions of many international conventions.

Special attention is paid to the responsibility of the state of the flag for effective control of vessels in operation. Comparison of requirements for the delimitation and determination of the scope of control by the state flag and the state port in the solution of issues concerning protection and preservation of the marine environment from pollution from ships. At the same time, the provisions of the UN Convention on Maritime Law of 1982 and the International Convention on the Prevention of pollution from vessels of 1973/78, which establish the right of the State of the port to establish conditions under which foreign vessels are allowed to be admitted to inland waters of that State or to port facilities outside the inland waters, are analyzed.

A special aspect of the study was considered the issue of increasing the effectiveness of the port state's powers to protect and preserve the marine environment, improving the norms of international maritime law in this sphere and concretization of powers of states. Special attention is paid to the issue of defining the powers of the port state to protect and preserve the marine environment in accordance with the existing international maritime law and their development in the UN Convention on Maritime Law of 1982. It is revealed that control may not always be fully exercised, this is influenced by relations between states and other international barriers, imperfect international law, etc.

A special aspect is considered the issue of increasing the effectiveness of actions on the part of the state of the port, fixed in the memoranda of understanding, on the control by the state of the port, as a necessary condition for a more modern and coordinated system of control on the part of the state of the port and strengthening of cooperation and information exchange.

It is proved that the issue of protection of the sea from pollution from vessels is the most difficult, not so much because vessels are one of the significant sources of pollution, but because of the difficulty of carrying out jurisdiction over vessels that allow pollution of maritime spaces outside the jurisdiction of coastal states.

Key words: Port state control, «substandard» vessel, maritime safety, protection of the marine environment, prevention of sea pollution from ships.

Постановка проблеми Світовий океан є вагомим компонентом біосфери, що забезпечує в глобальному масштабі якість планетарного природного середовища. Проблеми охорони Світового океану набули глобального значення для всіх держав внаслідок того, що системою течій, через поверхневий стік та взаємозв'язок

з атмосферою шкідливі речовини розповсюджуються на величезні площі і значні відстані від конкретного джерела забруднення. Цим визначається необхідність охорони морського середовища від забруднення при експлуатації суден, як найбільш актуальною проблемою сучасності.

Сучасні морські судна являють собою складні плавучі споруди з потужними енергетичними установками і системами, які в процесі роботи призводять до утворення різноманітних видів відходів. Нарівні з завданнями по технічному вдосконаленню суден та їх устаткування стоять завдання оптимального використання наявних нормативних та технічних засобів, що дозволяє на їх основі вдосконалювати досвід забезпечення попередження від забруднення морського середовища і атмосфери. В сучасних умовах, при експлуатації суден, нагальною потребою постає завдання щодо здійснення пошуку шляхів модернізації засобів управління судном, спрямованих на реалізацію нових принципів, щодо забезпечення охорони морського середовища від забруднень з суден.

Саме тому, міжнародне співробітництво у цій галузі має виключне значення для всього світового співробітництва. Так, у п. 4 ст. 1 Конвенції ООН з морського права 1982 року надано визначення поняття забруднення морського середовища «...привнесення людиною, прямо чи посередньо, речовин біоенергії в морське середовище, включаючи естуарії, яке призводить або може призвести до таких згубних наслідків, як шкода живим ресурсам і життю в морі, небезпека для здоров'я людини, створення перешкод для діяльності на морі, в тому числі для рибальства та інших правомірних видів використання моря, зниження якості використовуваної морської води та погіршення умов відпочинку» [1]. В результаті узагальнення досліджень, що проводилися різними країнами, під керівництвом ІМО прийнято, що до основних видів забруднюючих речовин, що потрапляють в морське середовище при експлуатації суден, слід відносити: нафту і нафтопродукти; шкідливі, які не є нафтою рідкі речовини, що перевозяться на суднах наливом; шкідливі речовини, що перевозяться на суднах в упаковці, вантажних контейнерах, танках, в авто-або залізничних цистернах; стічні води; сміття; викиди сірки в атмосферне повітря.

Все це підтверджує, що здійснення державного портового контролю є важливою складовою безпеки на морі, що забезпечує розвиток стабільної взаємодії у сфері торговельного мореплавства. Проблема юрисдикції держави порту вже набула певної практичної актуальності.

Останнім часом міжнародне співтовариство дійшло висновків про те, що недостатньо встановити міжнародно-правові стандарти в сфері безпеки на морі та охорони навколишнього середовища, необхідно докласти великих зусиль щодо їх реалізації в повсякденній практиці торговельного мореплавства. Таким чином, у теперішній час, під час експлуатації суден, велика увага приділяється ефективному забезпеченню виконання вже чинних конвенцій.

Отже, центральне місце у цьому процесі займає контроль з боку держави порту. У такому аспекті контроль – поняття досить широке і містить різні види керуючого впливу. У сучасному світі, для всіх прибережних держав, державний контроль держави порту набуває все більшого значення, в тому числі і на регіональному рівні, шляхом здійснення своїх повноважень капітаном морського порту. Здійснення державного портового контролю, обов'язковість якого передбачено міжнародним правом та національним законодавством всіх прибережних держав, повністю спрямовано на визначення та виключення з експлуатації тих суден, що не відповідають вимогам та стандартам безпеки мореплавства, захисту навколишнього середовища від забруднення, а також вимогам до членів екіпажу судна.

Аналіз останніх досліджень і публікацій В даний час, окремі аспекти висвітлення питання юрисдикції держави порту в системі засобів щодо захисту і збереження морського середовища спостерігаються у працях українських і зарубіжних вчених, серед яких варто відзначити праці таких дослідників, як : О. В. Костири, Т. В. Аверочкина, Т. М. Плачкова, Г. П. Фердман, Генріх Рінгбом та інших.

При цьому, поза увагою більшості авторів залишалася ідея комплексного дослідження реалізації міжнародних норм та стандартів посилення контролю державою порту за суднами які експлуатуються. Саме це обумовило обрання тематики і мети цього дослідження.

В науковому дослідженні О. В. Костири, яке присвячено правовій регламентації діяльності контролю держави порту розглядаються вимоги Міжнародної морської організації щодо правового регулювання діяльності контролю держави порту, який є ефективним механізмом забезпечення безпеки мореплавства й захисту навколишнього середовища від забруднення моря із суден. Авторка робить наголос, що «необхідність посилення контролю над суднами з боку держави порту зумовлюється такими обставинами, як старіння світового флоту, скорочення екіпажів, ускладнення технічного обладнання й технології перевезень. Та дійшла до висновків, що необхідною умовою безпеки судноплавства повинен стати досить повний і суворий контроль у портах за застосуванням на суднах положень міжнародних конвенцій. Мета такого контролю – виявлення суден, які не відповідають чинним міжнародним стандартам. Правовою базою для такого контролю є міжнародні конвенції ІМО та МОП» [2, С. 57].

Плачкова Т. М. визначає, що «...адміністративно – правовий механізм посідає одне з провідних місць у системі організаційно-правового забезпечення безпеки мореплавства, адже, зокрема, від чітко спланованої системи органів управління, контролю та нагляду, координації їх повноважень та здійснення функцій на місцях залежить побудова дієвої системи та забезпечення стану збереження (захисності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі; відсутність неприпустимого ризику, пов'язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків» [3, С. 81-82].

Фердман Г. П. зазначає, що «...водний транспорт самостійно забезпечує свою безпеку, для чого є відповідні сили, засоби та керівні документи які забезпечують контроль та нагляд його технічного стану» [4. С. 240].

Ця проблематика розглядалася і у працях зарубіжних дослідників, їх праці переважно присвячені нормативно-правовому регулюванню забезпечення здійснення державного портового контролю з боку держави в порту якої знаходиться судно. Серед них можна відмітити праці Генріха Рінгбома, який зауважує, що «напрями співробітництва держав у сфері забезпечення портового контролю надзвичайно різноманітні та охоплюють всі етапи життя суден та функціонування морських портів. Основними завданнями такої співпраці є впровадження відповідних комплексів технічних та правових норм, що являють собою міжнародні конвенції, кодекси та інші нормативно-правові акти, що забезпечують досить високий рівень безпеки мореплавства» [5. С. 19].

Виклад основного матеріалу

1. Обсяг юрисдикції держави прапора та держави порту щодо захисту та збереження морського середовища від забруднення з суден: визначення та розмежування

У всі часи, найважливішими, для розвитку транспортної інфраструктури були транспортні вузли – морські порти, значимість яких забезпечується залежністю добробуту та стабільності держави в цілому. Здійснюючи портовий контроль, а також забезпечення запобігання аварійності суден або хоча б прагнення зменшити її рівень, держави активно співпрацюють у сфері забезпечення безпеки мореплавства. При цьому співробітництво здійснюється державами як безпосередньо через свої компетентні органи і національні організації та служби (наприклад співробітництво аварійно-рятувальних служб), так і в рамках численних міжнародних організацій, таких як: Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (МАКО) та ін.

Розмежуванню та визначенню обсягу юрисдикції держави прапора, держави порту та прибережної держави, з питання захисту та збереження морського середовища від забруднення з суден, приділяється значна увага в таких конвенціях, як: Конвенція ООН з морського права 1982 р. (United Nations Convention on the Law of the Sea – UNCLOS 82); Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973/78 р. (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships – MARPOL 73/78); Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS 74) та інші норми міжнародного права.

Кодекс по здійсненню документів ІМО, прийнятий ІМО Резолюцією А.1070 (28)), містить положення, відповідно яким, держава прапора несе відповідальність за встановлення належної та ефективної системи нагляду та контролю, що дозволяє здійснювати контроль над суднами, які мають право плавати під її прапором, і за забезпечення того, щоб ці судна відповідали міжнародним нормам і правилам, що стосуються безпеки мореплавства та охорони людського життя на морі, а також захисту морського середовища [6].

Так, кожна держава прапора по відношенню до суден, що плавають під її прапором, вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі, зокрема в тому, що стосується: конструкції, обладнання та придатності суден до плавання; комплектування судна кваліфікованим екіпажем, умов праці та навчання членів екіпажу суден з урахуванням відповідних міжнародних актів; користування сигналами руху суден, підтримки зв'язку і попередження зіткнення.

До таких заходів належать заходи, необхідні для забезпечення того, щоб:

- кожне судно перед реєстрацією, а в подальшому через відповідні проміжки часу, було проінспектовано кваліфікованим судновим інспектором і мало на борту такі карти, морехідні видання і навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для безпечного плавання судна;

- кожне судно очолювалося капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема, в сфері судноводіння, навігації та зв'язку, а екіпаж за своєю кваліфікацією і кількістю відповідав типу, розмірам, механізмам і устаткуванню судна;

- капітан, офіцери і, в необхідній мірі, екіпаж були повністю ознайомлені з відповідними міжнародними правилами що стосуються питань охорони людського життя на морі, попередження зіткнення, запобігання забруднення морського середовища і підтримки зв'язку по радіо і були зобов'язані дотримуватися таких правил.

Держава, яка має явні підстави вважати, що належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна не здійснюються, може повідомити про такі факти державу прапора. Після отримання такого повідомлення держава прапора зобов'язана розслідувати це питання і, коли це доречно, прийняти будь-які заходи, необхідні для виправлення становища.

При цьому, особливого значення набуває спеціальна регламентація юрисдикції прибережної держави щодо іноземних суден, які перебувають в портах цієї держави або віддалених від берега терміналах, тобто «юрисдикція держави порту». Держава порту здійснює державний портовий контроль за суднами у порту та суднами, що виходять у море, проводить перевірки, щоб перевірити наявність суднових документів, для виявлення того, чи вони відповідають основним характеристикам зазначених документів та відповідають відповідним вимогам безпеки мореплавства та захисту морського середовища від забруднення з суден.

Огляд судна має бути обмежений перевіркою наявності на ньому всіх діючих сертифікатів та іншої відповідної документації для отримання уяви про загальний стан

судна, суднового обладнання та екіпажу судна, за винятком випадків, коли в інспектора державного портового контролю є явні причини вважати, що стан судна чи його обладнання суттєво не відповідає тим даним, які вказані у судових свідоцтвах.

Виконання положень про «контроль» за іноземними суднами в портах, як це закріплено в положеннях конвенції ІМО, являє собою одну з ланок в ланцюжку необхідних дій для будь-якого уряду, який прийняв рішення приєднатися до таких конвенцій («ратифікація», «схвалення», «прийняття» – це перша ланка, «застосування» – друга та, «контроль» – третя). Необхідною умовою безпеки судноплавства стає досить строгий і досконалий контроль в портах за застосуванням на суднах положень міжнародних конвенцій. Мета такого контролю – виявлення суден, які не відповідають чинним міжнародним стандартам («субстандартне» судно), і прийняття необхідних заходів (затримання судна в порту, припинення вантажних операцій, відстрочка відходу) для виправлення недоліків.

Отже, Конвенція SOLAS 74 визначає процедури контролю суден державою порту. Так, «кожне судно, що знаходиться в порту іншого Договірного уряду, підлягає контролю посадовими особами, належним чином уповноваженими цим урядом, тією мірою, якою цей контроль має на меті перевірити, що Свідоцтво про безпеку пасажирського судна, Свідоцтво про безпеку вантажного судна за конструкцією, Свідоцтво про безпеку вантажного судна з обладнання та постачання, Свідоцтво про безпеку вантажного судна з радіо обладнання, є дійсними» (п.а, правило 19, глава I Конвенції SOLAS 74) [7].

Але, якщо є явні підстави вважати, що «є суттєва невідповідність між станом судна або його обладнанням та постачанням та даними будь-якого з свідоцтв, або якщо термін дії свідоцтва закінчився або вона втратила чинність, посадова особа, яка здійснює контроль, вживає заходів, які забезпечують, щоб судно не вийшло в плавання доти, доки воно не зможе вийти в море або покинути порт для переходу до відповідного судноремонтного заводу без небезпеки для судна або людей на борту». У разі коли цей контроль «дає підстави для втручання будь-якого роду, посадова особа, яка здійснює контроль, негайно письмово повідомляє консула або, за його відсутності, найближчого дипломатичного представника держави, під прапором якої судно має право плавати, про всі обставини, внаслідок яких втручання вважалося необхідним. З іншого боку, сповіщаються призначені інспектори чи визнані організації, відповідальні за видачу будь-якого з вищезазначеного свідоцтва». Факти щодо такого втручання повідомляються ІМО (п. d, правило 19, глава I Конвенції SOLAS 74) [7].

Також, слід зазначити, що зацікавлена влада держави порту надає всю інформацію, що відноситься до справи, про судно владі наступного порту заходу. При здійсненні контролю, відповідно до цього правила, докладаються всі можливі зусилля, щоб уникнути невинуватого затримки відходу судна. Якщо судно, внаслідок цього, невинуватого затримано або відкладено його відхід, воно має право на компенсацію будь-яких понесених втрат або збитків (правило 19, глава I Конвенції SOLAS 74) [7].

Проте, слід зазначити, що прибережна держава може відмовити іноземному судну заходити в порти або у підході до віддалених від берега терміналів, що знаходяться під її юрисдикцією. Саме така вимога міститься в п. 3 ст. 5 Конвенції MARPOL 73/78 а саме, «...прибережна держава може відмовити іноземному судну у заході в порти або у підході до віддалених від берега терміналів, що знаходяться під його юрисдикцією» [8]. І хоча зазначена стаття Конвенції не містить вказівки на підстави, за якими держава може відмовити судну у заході, проте аналіз інших положень зазначеної Конвенції дозволяє зробити висновок про те, що такою підставою є невідповідність судна вимогам правил Конвенції MARPOL 73/78.

2. Конвенція ООН з морського права 1982 року щодо юрисдикції держави порту в системі засобів щодо захисту і збереження морського середовища

Правовий режим морських портів як складової частини внутрішніх морських вод прибережної держави визначається його законодавством, проте з урахуванням норм міжнародного права. Кожна держава має право самостійно приймати рішення про відкриття тих чи інших своїх портів для заходу іноземних суден. Водночас, сучасна практика свідчить про те, що на користь розвитку економіки та підтримки торговельних зв'язків з іншими країнами, прибережні держави тримають свої порти відкритими для міжнародного судноплавства.

При розгляді питання про захист морського середовища від забруднення з суден необхідно перш за все визначити обсяг повноважень прибережних держав щодо вжиття заходів, покликаних забезпечити належний рівень захисту морського середовища. Для цього слід звернутися до положень Конвенції UNCLOS 82, яка поділяє повноваження держав в сфері захисту морського середовища від забруднення з суден на такі, як: пов'язані з прийняттям законів і правил, спрямованих на захист морського середовища від забруднення з суден, і такі, що стосуються забезпечення виконання національних законів і правил, а також міжнародних норм і стандартів щодо запобігання забруднення морського середовища з суден. Об'єм цих повноважень держав диференціюється в залежності від того, по відношенню до якої морської зони встановлюються правила щодо захисту морського середовища від забруднень, а також в залежності від того, ким приймаються заходи щодо забезпечення виконання передбачених правил і норм.

Крім того, слід мати на увазі, що п. 1 ст. 211 Конвенції UNCLOS 82, вказується на те, що «держави, діючи через компетентну міжнародну організацію, встановлюють міжнародні норми і стандарти для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з суден і сприяють встановленню систем шляхів для зведення до мінімуму загрози аварій, які можуть викликати забруднення морського середовища, включаючи узбережжя» [1]. Крім цього, в п. 2 ст. 211 цієї Конвенції встановлюється обов'язок держав вживати по відношенню до суден, що працюють під їх прапором, національні закони і правила для запобігання, скорочення і контролю забруднення морського середовища з суден. Ці національні закони повинні бути як мінімум настільки ж ефективними, як і загальновизнані міжнародні норми і стандарти [1].

У межах своїх внутрішніх вод і вод портів, держави мають повний суверенітет і можуть встановлювати особливі вимоги, пов'язані зі скороченням, контролем і запобіганням забрудненню морського середовища, яким повинні задовольняти іноземні судна для можливості входу і знаходження в цих водах. Такі правила мають бути опубліковані і повідомлені компетентній міжнародній організації – ІМО. Відповідно до п. 3 ст. 211 Конвенції UNCLOS 82, дві і більше держави вправі узгодити заходи, що вживаються для захисту морського середовища в межах їх внутрішніх вод, і встановлювати їх в ідентичній формі [1]. Кожна держава – учасник подібних домовленостей може запитувати у судна яке знаходиться в її територіальному морі і має прапор іншої держави – учасниці домовленостей, інформацію про те, куди воно прямує, а також про дотримання встановлених вимог для заходу в порт. Таким чином, положення п. 3 ст. 211 зазначеної Конвенції, надало можливість для розвитку концепції контролю держави-порту щодо захисту морського середовища від забруднення [1].

У відношенні іноземних суден, що знаходяться в межах територіального моря і здійснюють право мирного проходу, прибережна держава може вживати заходів, спрямованих

на захист морського середовища від забруднення з суден. Відповідно до положень п. 3 ст. 21 та п. 4 ст. 211 Конвенції UNCLOS 82 «такі особливі правила і закони повинні бути опубліковані, не повинні обмежувати право мирного проходу і не повинні носити дискримінаційний характер» [1].

У виключній економічній зоні прибережна держава може приймати закони і правила, спрямовані на скорочення, контроль і запобігання забрудненню морського середовища з суден, але тільки в рамках міжнародних стандартів і норм, яким, відповідно до п. 5 ст. 211 зазначеної Конвенції, повинні відповідати всі діючі заходи. Однак, відповідно до п. 6 «а» ст. 211 Конвенції UNCLOS 82, «можуть бути особливі райони виключної економічної зони, в яких вимагається прийняття спеціальних обов'язкових заходів для попередження забруднення морського середовища з суден» [1]. Виокремлення таких районів обумовлено технічними причинами, пов'язаними з океанографічними і економічними умовами, а також з використанням цього району або захистом його ресурсів і особливим характером руху суден. В таких випадках держави можуть приймати додаткові закони і встановлювати правила, але тільки після консультацій з іншими зацікавленими державами, при умові підтвердження, з боку ІМО, необхідності особливого захисту зазначеного району.

Саме поняття «особливий район», крім Конвенції UNCLOS 82, також зустрічається і в додатках Конвенції MARPOL 73/78, але під ними маються на увазі різні поняття.

Відповідно до Конвенції UNCLOS 82 «особливий район» – це частина або певна ділянка в рамках виключної економічної зони однієї держави, на території якої ця держава приймає додаткові захисні заходи. У положеннях Конвенції MARPOL 73/78 (додаток I, правило 10 (1); додаток II, правило 1 (7); додаток V, правило (5)) зазначається, що «особливий район» – це район моря, де по визначеним причинам, що відносяться до його океанографічним і екологічним умовам і специфіці судноплавства, необхідно прийняття особливих обов'язкових методів попередження забруднення морського середовища. В даному визначенні немає обмежень щодо простору моря, тобто в «особливий район» можуть входити морські простори з різним міжнародно-правовим режимом, в тому числі це можуть бути цілі моря, а не тільки окремі ділянки виключної економічної зони [8].

В «особливих районах» встановлюються спеціальний режим і, вимоги до суден що в них знаходяться, передбачені відповідними положеннями Конвенції MARPOL 73/78, яка передбачає заходи зі скорочення і запобігання забруднення морського середовища як нафтою і нафтопродуктами, так і іншими речовинами, шкідливими для мешканців моря, які перевозяться на суднах або утворюються в процесі їх експлуатації. Також, в п. 2 ст. 2 Міжнародної Конвенції по запобіганню забруднення моря скидами відходів та іншими матеріалами 1972 року, надається достатньо широке визначення того, що відноситься до шкідливих речовин: «... будь-яка речовина, яка при попаданні в море здатна створити небезпеку для здоров'я людей, завдати шкоди живим ресурсам, морській фауні і флорі, порушити природну привабливість моря як місця відпочинку або перешкодити іншим видам правомірного використання моря».

Ст. 25 Конвенції UNCLOS 82 визнає, що прибережна держава може встановлювати умови, за яких іноземні судна допускаються у внутрішні води цієї держави або до портових споруд за межами внутрішніх вод. Саме серед цих умов, ст. 25 зазначеної Конвенції, встановлює також вимоги до суден щодо захисту та збереження морського середовища. Це становище підтверджується вимогами п. 3 ст. 211 Конвенції UNCLOS 82, та передбачає право держав встановлювати особливі вимоги для запобігання, скорочення та збереження від забруднення морського

середовища, як умову для заходу іноземних суден у їхні порти або внутрішні води для зупинки у їх прибережних терміналів [1].

У Конвенції MARPOL 73/78 передбачено можливість проведення інспекції іноземного судна під час перебування його в порту або біля віддаленого від берега терміналу, який знаходиться під юрисдикцією держави – учасниці Конвенції, на предмет наявності у нього дійсного міжнародного свідоцтва (Міжнародне свідоцтво запобігання забруднення нафтою, Міжнародне свідоцтво про запобігання забруднення під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом, Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню стічними водами, Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню повітряного середовища та Міжнародне свідоцтво про енергоефективність) вимоги до якого містяться у відповідних Додатках до Конвенції MARPOL 73/78.

Судно, «...зобов'язане мати Свідоцтво відповідно до положень правил, під час перебування в портах або біля віддалених від берега терміналів, що знаходяться під юрисдикцією будь-якої сторони, може бути піддане інспектуванню посадовими особами, належним чином уповноваженими цією стороною. Будь-яке таке інспектування обмежується лише перевіркою наявності на судні дійсного Свідоцтва, якщо немає явних підстав вважати, що стан судна або його обладнання значною мірою не відповідає зазначеним у Свідоцтві даним. У цьому випадку, а також якщо судно не має дійсного Свідоцтва, сторона, що здійснює інспектування, вживає заходів, що забезпечують, щоб судно не йшло доти, доки воно не зможе вийти в море, не представляючи надмірної загрози морському середовищу. Однак така сторона може дозволити судну покинути порт або віддалений від берега термінал для прямування на найближчу судноремонтну верфь» (ст. 5 Конвенції MARPOL 73/78) [9].

Також повинен бути Спеціальний перелік, Маніфест або Вантажний план. Згідно з відповідними положеннями Міжнародного кодексу з перевезення небезпечних вантажів, шкідливі речовини на судні та їх розташування; копія одного з цих документів повинна надаватися перед відходом судна особі чи організації, призначеному органом держави порту (правило 4, додаток III Конвенції MARPOL 73/78). Судно під час перебування в порту або біля віддаленого від берега терміналу іншої Сторони підлягає інспектуванню посадовими особами, належним чином уповноваженими цією Стороною, яке стосується виконання експлуатаційних вимог згідно з цим Додатком, якщо є явні підстави вважати, що капітан або екіпаж не знають найважливіших судових процедур (правило 13, глава 5, додаток IV Конвенції MARPOL 73/78).

Компетентна влада уряду Сторони Конвенції Конвенції MARPOL 73/78, також, може перевірити Журнал операцій зі сміттям або Судновий журнал на борту будь-якого судна, що знаходиться в її портах або прибережних терміналах, до якого застосовується це правило, і зняти копію з будь-якого запису в цих журналах, а також вимагати, щоб капітан судна запевнив, що ця копія є справжньою копією такого запису. Будь-яка така копія, засвідчена капітаном судна як справжня копія запису в Журналі операцій зі сміттям або Судновому журналі, допускається в будь-якому судовому процесі як доказ фактів, викладених у записі. Перевірка Журналу операцій зі сміттям або Суднового журналу та зняття завіреної копії компетентною владою відповідно до цього пункту здійснюються якнайшвидше, щоб не викликати надмірної затримки судна (п. 5, правило 10, додаток V Конвенції MARPOL 73/78).

Судно під час перебування в порту або біля віддаленого від берега терміналу, що знаходиться під юрисдикцією будь-якої іншої Сторони, підлягає інспектуванню посадовими особами, належним чином уповноваженими цією Стороною, що стосується виконання експлуатацій-

них вимог згідно з цим Додатком, якщо є явні підстави вважати, що або екіпаж не знають найважливіших судових процедур, що стосуються запобігання забруднення повітряного середовища з суден (п.п. 1-2, правило 10, додаток VI Конвенції MARPOL 73/78). За обставин, наведених у п. 1 цього правила, Сторона вживає заходів, які забезпечують, щоб судно не відійшло доти, доки стан справ не буде виправлено відповідно до вимог цього Додатка.

Пізніше, право інспектування іноземного судна державою порту, тобто здійснення адміністративної юрисдикції, закріплене в Конвенції MARPOL 73/78, набуло розвитку в Конвенції UNCLOS 82, насамперед у ст. 219 яка визначає заходи з попередження забруднення, що стосуються придатності суден до плавання. В свою чергу, ст. 226 зазначеної Конвенції, встановлює правило, згідно з яким держава порту здійснює фактичну інспекцію іноземного судна у вигляді перевірки сертифікатів, судових журналів або інших документів, які судно зобов'язане мати відповідно до загальноприйнятих міжнародних норм та стандартів або будь-яких аналогічних документів, що є на судні. Важливим є те, що ст. 226 Конвенції UNCLOS 82, уточнює підстави для здійснення фактичного інспектування судна, яке може бути зроблене після перевірки документів. Тобто Конвенція чітко визначає, що «... коли є явні підстави вважати, що стан судна чи його устаткування значною мірою відповідає цим документам, а також якщо зміст цих документів недостатньо для підтвердження або перевірки передбачуваного порушення; або, судно немає дійсних сертифікатів чи судових журналів» [1].

Якщо від час такого, фактичного, огляду буде виявлено, що стан судна «представляє надмірну загрозу морському середовищу» (п. 2 ст. 5 Конвенції MARPOL 73/78) [9] або «порушує застосовні міжнародні норми та стандарти, що стосуються придатності суден для плавання, і тим самим створює загрозу нанесення ушкодження морському середовищу» (ст. 219 Конвенції UNCLOS 82) [1], це судно може бути затримано до усунення зазначених порушень та невідповідностей. При цьому, з міркувань доцільності, судну може бути дозволено перехід до найближчої судноремонтної верфі.

Звідси, розглянувши питання визначення повноважень держави порту щодо захисту та збереження морського середовища, встановлені в Конвенції MARPOL 73/78, ми бачимо їх розвиток в Конвенції UNCLOS 82, а саме, кожна держава порту здійснює розслідування для притягнення до відповідальності винних, у разі скидання шкідливих речовин в порушення як діючих міжнародних норм і стандартів, так і законів та правил прибережної держави щодо запобігання забруднення, якщо таке порушення мало місце у її внутрішніх водах, територіальному морі або у виключно економічній зоні (ст. 2 та 9 Конвенції MARPOL 73/78, ст. 211 Конвенції UNCLOS 82).

Так, по-перше, фактичний огляд судна та його затримання, відповідно вимогам Конвенції MARPOL 73/78, держава порту вправі провадити щодо будь-якого іноземного судна, у тому числі й такого, держава прапора якого не є її учасником. Зазначена Конвенція вперше ввела таке правило, обґрунтувавши його формулою «щоб не створювати для таких суден сприятливіших умов» (п. 4 ст. 5). В свою чергу, Конвенція UNCLOS 82, не містить вказівки з цього питання, проте ст. 237 зазначеної Конвенції передбачає, що її положення не завдають шкоди зобов'язанням, прийнятим на себе державами за укладеними раніше спеціальними конвенціями та угодами щодо захисту та збереження морського середовища. Це правило та формулювання інших статей Конвенції (наприклад п.п. 1 та 2 ст. 218) дозволяють зробити висновок про те, що запроваджене Конвенцією MARPOL 73/78 встановлено і Конвенцією UNCLOS 82;

По-друге, слід вказати, що надзвичайно важливим є аспект, який визначає застосування права держави порту

щодо іноземних суден, тобто, власне «юрисдикція держави порту». Так, згідно п. 2. ст. 6 Конвенції MARPOL 73/78 державі порту надається право відносно інспектування будь-якого іноземного судна для перевірки, якщо таке судно скинуло шкідливі речовини порушуючи правила цієї Конвенції. Якщо порушення мало місце за межами юрисдикції держави, яка здійснює інспекцію, результати інспекції надсилаються державі прапора винного судна для вжиття до нього відповідних заходів. Проте, Конвенція UNCLOS 82 йде значно далі у розвитку обсягу прав держави порту. Стаття 218 цієї Конвенції передбачає, що держава порту «може розпочати розслідування і, коли це виправдано доказами, порушити розгляд щодо будь-якого скидання з судна за межами внутрішніх вод, територіального моря або винятково економічної зони цієї держави порушуючи міжнародні норми і стандарти які застосовуються». Таким чином Конвенція UNCLOS 82 надає державі порту право притягнути до відповідальності, згідно норм національного законодавства, іноземні судна які здійснили незаконне скидання шкідливих речовин за межами юрисдикції цієї держави.

По-третє, держава порту може інспектувати іноземне судно, якщо отримане від іншої держави прохання про розслідування разом з достатніми доказами того, що судно, яке зайшло в порт, здійснило в будь-якому місці скидання шкідливих речовин. Це передбачено п. 5 ст. 6 Конвенції MARPOL 73/78. Матеріали розслідування надсилаються державі, яка звернулася з проханням, та державі прапора. В свою чергу, Конвенція UNCLOS 82 уточнює цей аспект щодо юрисдикції держави порту. Держава порту повинна виконувати, наскільки це практично можливо, прохання будь-якої держави про розслідування порушення, що пов'язане зі скиданням, яке, як можна припустити, було скоєно у внутрішніх водах, територіальному морі або у винятково економічній зоні держави, що звертається з проханням, або якщо за цими межами, завдало або загрожує заподіяти збитки зазначеним просторам держави, що звертається з проханням. Матеріали розслідування, виробленого державою порту, передаються цій державі та державі прапора.

Таким чином, Конвенція UNCLOS 82 спеціально виділяє правило про те, що держава порту проводить розслідування, яке пов'язане з порушенням умов скидання, на прохання держави прапора незалежно від того, де таке порушення було скоєно. Конвенцією UNCLOS 82 передбачено значне розширення юрисдикції прибережної держави щодо суден, які знаходяться в портах або біля віддалених від берега терміналів, що дає підстави розглядати як самостійну компетентність держави порту.

3. Співпраця країн щодо здійснення державного портового контролю

Зростання морських перевезень та, насамперед, збільшення кількості морських суден, призначених для перевезень наливних вантажів, а також суден для перевезення небезпечних вантажів (ядерних матеріалів, зрідженого газу та інших небезпечних вантажів), різке підвищення інтенсивності міжнародного судноплавства в умовах науково-технічного прогресу на морському транспорті, запровадили дві взаємопов'язані міжнародні та, більш того, глобальні проблеми, такі як: проблему забезпечення безпеки мореплавства та проблему запобігання забруднення морського середовища у процесі експлуатації суден.

Як наслідок, уявлення державами необхідності міжнародно-правового забезпечення безпеки судноплавства та охорони морського середовища від забруднення спонукало до укладання низки міжнародних угод. Співпраця країн щодо здійснення державного портового контролю призводить до раціонального розподілу інспекційних ресурсів між країнами, та запобігає експлуатації «субстандартних» суден шляхом ефективного обміну даними про результати інспектування.

Регіональна організація державного портового контролю – Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту, була створена у 1982 році чотирнадцятьма європейськими країнами з метою координації зусиль з інспектування іноземних суден в портах Європи. В даний час Паризький меморандум налічує 27 членів і охоплює всі порти Європи і Канади. Успішна діяльність в цій галузі країн Паризького меморандуму отримала підтримку ІМО і була визнана такою, що заслуговує подальшого розвитку.

Успішність заходів, прийнятих проти «субстандартних» суден в рамках Паризького меморандуму, надихнула прийняття інших регіональних угод, що мають таку ж спрямованість. Подібно Паризькому меморандуму були створені об'єднання і в інших частинах світу. У нас час, у світі створено дев'ять регіональних міжнародних організацій, які здійснюють ретельний контроль іноземних суден у портах на предмет виконання вимог міжнародних конвенцій. А саме, це: 1. Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту 1982 року (Paris MoU on Port State Control) Available from <http://www.parismou.org>; 2. Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, зі змінами, внесеними 20 листопада 2008 року (Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region, as amended 20 November 2008). Available from: <http://www.tokyo-mou.org>; 3. Латиноамериканська угода про державний портовий контроль суден 1992 із змінами, внесеними у 2008 році (Latin American Agreement on Port State Control of Vessels (Viña del Mar, 1992), as amended 2008. Available from: <http://www.acuerdolatino.int.ar>; 4. Карибський меморандум про взаєморозуміння з державного портового контролю, 1996 року (Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control, 1996). Available from: <http://www.caribbeanmou.org>; 5. Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю в Середземноморському регіоні, зі змінами, внесеними 27 листопада 2006 року (Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region, as amended 27 November 2006). Available from: <http://www.medmou.org>; 6. Меморандум про взаєморозуміння в Індійському океані щодо державного портового контролю зі змінами, внесеними в жовтні 2003 року (Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control, as amended October 2003). Available from: <http://www.iomou.org>; 7. Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю для регіону Західної і Центральної Африки, 30 жовтня 1998 року (Memorandum of Understanding on Port State Control for the West & Central African Region, 30 October 1998). Available from: <http://www.abujamou.org>; 8. Чорноморський меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю зі змінами, внесеними 1 січня 2006 року (Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control, as amended 01 January 2006). Available from: <http://www.bsmou.org>; 9. Меморандум про взаєморозуміння Ер-Ріяда щодо контролю держави порту в регіоні Перської затоки, червень 2005 року (Riyadh Memorandum of Understanding on Port State Control in the Gulf Region, June 2005. Available from: <http://www.riyadh-mou.org>) [10, стр. 87-88].

У свою чергу, слід звернути увагу на відмінну рису Паризького меморандуму, яка стосується підстав огляду, владою порту іноземних суден.

Порівняно з міжнародними стандартами, що регулюють різні аспекти в сфері безпеки судноплавства та запобігання забруднення морського середовища в процесі експлуатації суден, Меморандум розширює підстави фактичного огляду іноземного судна. Діючі угоди в сфері здійснення контролю в порту, як правило, передбачають, що підставою для ретельного огляду іноземних суден

є відсутність на судні дійсних свідочств або інших документів. Разом з тим, відповідно до положень зазначеного Парижського меморандуму, ретельний огляд може мати місце не тільки у зазначеному випадку, але й за наявності «явної підстави вважати, що судно фактично не відповідає вимогам щодо безпеки мореплавства та запобігання забруднення морського середовища». Причому, під поняттям «як явна підстава», розглядається відповідне повідомлення або повідомлення іншої влади; донесення чи скарга як капітана, члена екіпажу, так і будь-якої іншої особи чи організації, і навіть інші ознаки серйозних невідповідностей (п. 3. 2). Отже, огляд суден під прапором тих держав, які є учасниками Меморандуму, на підставах, прямо не передбачених відповідними міжнародними угодами, вважається неправомірним [11].

Також, ще одна відмінна риса Парижського меморандуму пов'язана з вищезазначеним застереженням «по more favourable treatment». Дійсно, включення до Меморандуму цієї формули практично означає, що всі країни, щоб уникнути будь-яких ускладнень у портах держав – учасниць Меморандуму, повинні забезпечити відповідність суден, що плавають під їх прапором, вимогам усіх застосованих для цілей контролю міжнародних угод, згаданих у Меморандумі, у тому числі і тих, які є учасниками таких угод.

Разом з тим, необхідно відмітити, щодо питання правомірності цих положень Меморандуму, у міжнародно-правовій доктрині немає єдиної думки. Деякі дослідники, спираючись на принцип суверенітету держави в внутрішніх водах, вважають, що держава порту може пред'явити будь-які вимоги до суден під прапором будь-якої країни.

Проте, інші позиції теоретиків права, ґрунтуються на принципах традиційного міжнародного права, що отримало своє договірне закріплення у Віденській конвенції про право міжнародних договорів 1969 року, яка визначає, що договір не створює обов'язків для держав, які не беруть участь у договорі.

При вирішенні питання про правомірність пред'явлення прибережною державою відповідних вимог до суден, що плавають під прапором будь-якої держави, на наш погляд, має бути принцип співвідношення національного та міжнародного права.

Висновки. Зусилля міжнародного співтовариства щодо забезпечення безпеки судноплавства та попередження забруднення морського середовища з суден не досягнуть мети, якщо виконання умов міжнародних норм та стандартів, що регулюють відносини в сфері безпеки судноплавства, не контролюватиметься портовою владою. Звичайно, контроль суден у портах має допоміжний характер і не може замінити контроль держави прапора. Саме держава прапора має, відповідно до ст. 94 Конвенції UNCLOS 82, ефективно здійснювати в адміністративних, технічних і соціальних питаннях свою юрисдикцію і контроль над суднами які плавають під її прапором. Проте контроль з боку держави, до порту якої зайшло торговельне судно, має дуже важливе значення, зокрема, у тому, що виявляє технічні недоліки, які можуть бути допущені компетентним органом (класифікаційним товариством) держави прапора. Прибережна держава зацікавлена в тому, щоб біля її узбережжя не стався інцидент із тяжкими наслідками. Водночас здійснення державного портового контролю не повинно бути надто обтяжливим, адже невинувата затримка відходу судна може спричинити обов'язок відшкодування шкоди, спричиненої подібною затримкою.

Загалом слід зазначити, що державний портовий контроль є ефективним інструментом примусу до виконання суднами міжнародних вимог, норм, стандартів у сфері безпеки мореплавства та запобігання забруднення навколишнього середовища, а також – інструментом виявлення «субстандартних» суден. За визнанням ІМО та судноплавної індустрії, державний портовий контроль є на сьогодні одним із найдієвіших інструментів впливу на судновласників щодо виконання міжнародних стандартів у сфері безпеки судноплавства та захисту морського середовища від забруднення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція ООН з морського права 1982 року URL : <http://consultant.parus.ua/?doc=0005WDC64C> (дата звернення 10.10. 2022).
2. Костира О.В. Правова регламентація діяльності контролю держави порту (port state control). *Вісник НТУУ «КПІ» Політологія. Соціологія. Право.* Вип. 2(46) 2020, С. 57-62 DOI [https://doi.org/10.20535/2308-5053.2020.2\(46\).226713](https://doi.org/10.20535/2308-5053.2020.2(46).226713)
3. Плачкова Т.М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні : генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету.* Вип 4/16. С. 78-100 URL:http://jes.nuoua.od.ua/archive/4_2016/10.pdf (дата звернення 10.10 2022)
4. Фердман Г. П. Забезпечення безпеки на водному транспорті України : державно – управлінський аспект. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського.* Серія: Державне управління. С. 136-240 DOI <https://doi.org/10.32838/2663-6468/2020.2/39>
5. Henrik Ringbom. The Practice of Shared Responsibility in relation to Ship-Source Marine Pollution. *The Practice of Shared Responsibility in International Law.* 2016. 27 p. URL : <http://www.sharesproject.nl/wp-content/uploads/2016/05/97-Ringbom-Practice-vol.-2016.pdf> (дата звернення 10.10 2022)
6. Кодекс по здійсненню документів ІМО (прийнятий ІМО Резолюцією А.1070 (28)). URL: http://rise.odessa.ua/texts/A1070_28.php3 (дата звернення 10.10. 2022).
7. Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. URL : [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата звернення 10.10. 2022).
8. Додаток І міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973/78 URL : http://www.marpoltraining.com/MMSKOREAN/MARPOL/Annex_I/ (дата звернення 10.10. 2022).
9. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973/78 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text (дата звернення 10.10. 2022).
10. Іванова А.В., Костира О.В., Савич О.С. Правове регулювання судноплавства: навчальний посібник. Одеса: Гельветика, 2021. 334 с.
11. Парижський меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту 1982 року URL : <http://www.parismou.org> (дата звернення 10.10. 2022).