

Гірничим відводом вважають геометричний блок надр, що знаходиться в стадії промислового освоєння і обмежений просторовими координатами [13, п.1]. Ділянка надр у формі гірничого відводу надається в користування при видачі ліцензії на право добування корисних копалин [14, п.3.4].

Таким чином, використовуючи досвід ліцензування РФ, структурна побудова інституту ліцензування в екологічному праві України може бути змодельована наступним чином: а) ліцензія надає та засвідчує право користування надрами; б) після отримання ліцензії суб'єкт фактично і юридично може приступити до користування надрами. Гірничовідвідний акт та екологічна карта мають одержуватися зацікавленими суб'єктами до видачі ліцензії. Екологічна карта та акт про гірничий відвід повинні являти собою складову частину документів інституту еколого-правового ліцензування надр.

#### Список літератури:

1. Олійник О. Правовые основы лицензирования хозяйственной деятельности // Законность.1998. №10.
2. Бистров Г. Краснова И. Лицензирование пользования недрами // Закон.1994. №6.
3. Шевчук А.В. О лицензировании природоохранных видов деятельности // Вестник Московского Университета. Серия 6. Экономика. 1998. №3.
4. Відомості Верховної Ради України. 1994. №36. Ст.340.
5. Закон України «Про охорону праці» // Голос України.1996. 5 червня.
6. Інструкція «Про порядок погодження матеріалів з Мінекобезпеки України та його органами на місцях для отримання спеціальних дозволів (ліцензій) на користування надрами» // Екологія і закон. Екологічне законодавство України. Книга 2. К., 1998.
7. Мухопандинов Н.Б. Правовые проблемы пользования недрами. Алма-Ата, 1972.
8. Ерофеев Б.В. Экологическое право России. М., 1996; Бринчук М.М. Экологическое право (право окружающей среды) М., 1998.
9. Порядок надання спеціальних дозволів (ліцензій) на користування надрами // Збірник постанов Урлду України. 1995. №10. Ст.702.
10. Круглов В.В. Правовое регулирование лицензирования пользования недрами // Известие вузов. Горный журнал. 1993. №6. Спецвыпуск №2.
11. Краснов О.И. Горное право США // Государство и право. 1994. №12.
12. Сборник законодательства РФ. 1995. №10. Ст.823.
13. Инструкция «О предоставлении горных отводов для разработки газовых и нефтяных месторождений» // БНА Федеральных органов исполнительной власти РФ 1996. №98.
14. Положение о порядке лицензирования пользования недрами // Ведомости Съезда народных депутатов РФ и Верховного Совета РФ. 1992. №33. Ст.1917.

*Надійшла до редколегії 21.12.99*

*О.О. Китаєва, асистент каф. земельного та екологічного права ЗДУ*

### ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДВЕРНЕННЯ ЗАБРУДНЕННЯ МОРСЬКИХ ВОД УКРАЇНИ З СУДЕН

Першочерговими проблемами охорони та відтворення навколишнього природного середовища Азовського та Чорного морів є зниження рівня забруднення вод морів, у тому числі і з суден, зменшення антропо-

генного впливу на морські системи, забезпечення збалансованості процесів використання і відтворення морських природних ресурсів, відвернення загрози непоправної втрати біологічного різноманіття та біологічних ресурсів морів.

Огляд еколого-правової літератури з досліджуваної теми, а також аналіз юридичної практики з цього питання свідчать про необхідність визначити нормативно-правові засади розвитку аквакультури. Це обумовлено також змістом обсягів промислового і, зокрема, транспортного навантаження на територіальні та внутрішні морські води Чорноморсько-Азовського басейну в умовах ринкових перетворень суспільства і прокладання нових транспортних «коридорів».

Правове регулювання відвернення забруднення територіальних та внутрішніх морських вод України з суден є одним з правових засобів охорони навколишнього природного середовища. Його складовими елементами є: а) об'єкти природи, в даному випадку це – територіальні та внутрішні морські води України; б) закріплюючі, забороняючі, обмежуючі, дозвільні заходи щодо охорони морських вод від забруднення з суден; в) контроль за їх додержанням та застосуванням; г) форми відповідальності та відшкодування шкоди, заподіяної порушенням екологічного законодавства користувачами та власниками суден.

У науковому вивченні цієї проблеми значущим є визначення поняття «судно».

Згідно зі ст.2 Конвенції МАРПОЛ 73/78 «судно» – це судно, що експлуатується в морському середовищі будь-якого типу і містить судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, плавучі засоби, а також стаціонарні або плавучі платформи» [1, с.5].

В ст.15 КТМ України поняття «судно» обмежується поняттям торговельного судна. Торговельне судно в цьому Кодексі означає «самохідну або несамохідну плавучу споруду, яка використовується:

1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного або іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт або піднімання майна, що затонуло в морі;

2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна та карантинна служби, захист моря від забруднення тощо);

3) для наукових, навчальних та культурних цілей;

4) для спорту;

5) для інших цілей» [2, ст.349].

Можна зазначити, що вищенаведене визначення судна виходить з відзначення суттєвої характеристики судна – «плавуча споруда» та його можливого призначення.

У Порядку ведення Державного суднового реєстру (ДСР) України та в п.18 Суднової книги (СК) України використано класифікацію суден, яка передбачена Міжнародним кодексом по управлінню безпечною експлуатацією суден, а саме: пасажирське судно; пасажирське високошвидкісне судно; вантажне високошвидкісне судно; навалочне судно; нафтовий танкер; танкер-хімовоз; пересувна морська бурова споруда; газозов; інше вантажне судно [3].

Для визнання споруди судном важливо, щоб об'єкт був наслідком людської праці та призначався для діяльності в сфері торговельного мореплавства. При цьому не має значення «цей об'єкт є самохідним або несамохідним, перебуває на ньому екіпаж чи ні, пересувається він в даний момент або знаходиться в стані спокою» [4, с.32].

Поняття «судно» можна розглядати в двох аспектах – правовому та технічному. В морському праві судно аналізується і як продукт суднобудівної техніки, і як установа, яка має права та обов'язки. Остання позиція обумовлена тим, що, незважаючи на те, що носіями прав та обов'язків в кінцевому рахунку завжди виступають люди, безпосередніми суб'єктами правовідносин можуть бути підприємства, об'єднання та організації, які засновані людьми. Морське судно як установа може бути визнано винним або невинним і до нього застосовуються адміністративні санкції – штрафи, позбавлення права плавання тощо. Однак морське судно не має прав юридичної особи, бо госпрозрахунок морського судна має характер цехового та майнова відокремленість морського судна від іншого майна судовласника не має юридичного закріплення; цивільну, адміністративну або кримінальну відповідальність за зобов'язаннями морського судна несе користувач або власник судна. Згідно зі ст.20 КТМ України поняття «судновласник» та «власник судна» не тотожні, кожне з них несе власне смислове навантаження. Судновласник – це «юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах», а власником судна «є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності» [2].

Згідно з КТМ України «судновласник» – це той, хто на законних підставах експлуатує судно для отримання прибутку відповідно з його господарським призначенням, тобто володіє, користується ним. А «власник судна» – це власник судна, який не тільки володіє, користується ним, але й розпоряджається. Остання обставина ще не знайшла достатнього висвітлення у вітчизняній правовій науці і проблема правового статусу судна є актуальною і значущою для сучасної практики судноплавства. У 80-х рр. ретельний аналіз правового статусу судна був здійснений Л.М.Єгоровим. Він вважає, що правовий статус судна визначається принципом міжнародного права, а саме принципом закону прапору (*lex banderae*), принципом закону держави, в якій зареєстровано судно; принципом закону, який діє в місці перебування судна (*lex rei sitae*) або принципом закону суду (*lex fori*) [5, с.42].

Поняття «судно» в науковій літературі тлумачиться в широкому розумінні (тоді воно включає як торговельні судна, так і військові кораблі і судна) та у вузькому розумінні (винятком є військові кораблі та судна, катери, шлюпки та інші плавучі засоби, що належать будь-якому судну).

Загальне поняття військового корабля міститься в ст.8 Женевської Конвенції про відкрите море, де зазначається, що під військовим кораблем розуміється судно, яке належить до військово-морських сил будь-якої держави та має знаки, які відокремлюють військові кораблі за їх національність, перебуває під командуванням офіцера, який знаходиться на державній службі, ім'я якого занесено до списку офіцерів військово-морського флоту, і має екіпаж, який підлеглий регулярній військовій дисципліні [6]. Будь-який військовий корабель розглядається як специфічний орган держави та діє за повноваженням своєї влади, одночасно є представником збройних сил [7, с.4–5]. Основа правового положення військового корабля визначається його імунітетом, який означає свободу від юрисдикції іноземної влади та свободу від примусу та будь-яких насильницьких дій в будь-якій формі (запобігання, арешт, обшук, конфіскація, реквізиція тощо) [8, с.117]. Порядок заходу військових кораблів в територіальні та внутрішні води регулюється внутрішнім законодавством країни і ґрунтується або на дозвільному, або повідомляючому принципах.

Важливим є також визначення поняття «територіальні та внутрішні морські води України».

В зміст поняття «води» входять всі стани природної речовини води – рідкий, твердий, газоподібний. Юридичне визначення «води» містить лише сукупність водних об'єктів, використання яких можна врегулювати, тому до «вод» не відносяться запаси води в атмосфері, волога ґрунту тощо. У ст.1 Водного кодексу України поняття води трактується як «всі води (поверхневі, підземні, морські)», що входять до складу природних ланок кругообігу води» [9]. В цій же статті даються визначення: води лляльної (підсланевої), тобто води з домішками (переважно нафтопродуктів), що зібрана в колодязях – ллялах машинних відділень судна; води стічної – це вода, що утворилася в процесі господарсько-побутової і виробничої діяльності (з нашого випадку діяльності судна).

До внутрішніх морських вод входять, згідно з міжнародним правом, (ст.5 Женевської конвенції про територіальне море та прилеглу зону і ст.8 Конвенції ООН по морському праву 1982 р.), води, які розташовані в бік берега від похідної лінії територіального моря. Внутрішні морські води є складовою частиною території кожної держави, яка має морське узбережжя. До них відносяться: а) акваторії морських портів; б) моря, які повністю оточені сушею однієї держави, а також моря, все узбережжя яких і обидва береги об'єднані з іншим морем (або океаном) і належать до однієї держави; в) морські бухти, лимани та затоки, береги яких належать до однієї держави і ширина входу в які не перевищує 24 морські милі.

Таким чином, внутрішніми морськими водами України є акваторії морських портів, а саме портів Іллічівська, Одеси, Ялти, Феодосії, Миколаєва, Білгород-Дністровська, Скадовська, Євпаторії, Севастополя, Ізмаїлу, Керчі, Бердянська, Маріуполя та Феодосійська затока.

Внутрішні морські води є частиною території прибережної держави. На них, як і на будь-яку іншу частину території держави, повністю розповсюджується її суверенітет. Лише прибережна держава має право визначати межі внутрішніх вод та їх правовий статус.

Якщо до внутрішніх морських вод колишнього Радянського Союзу в регіоні, що нами аналізується, відносилися Феодосійська затока в Чорному морі, Азовське море та акваторії всіх морських портів, то до внутрішніх морських вод України відносяться тільки акваторії вищенаведених морських портів та Феодосійська затока. Судноплавання у внутрішніх морських водах України регулюється виключно законами і правилами України. Як правило, будь-які іноземні судна можуть заходити у внутрішні води з дозволу останньої. Винятком є випадки примусового заходу суден внаслідок потерпання лиха. Прибережна держава має право оголошувати будь-який свій порт відкритим або закритим для заходу іноземних суден. В Україні в інтересах підтримання та розвитку міжнародних економічних відносин всі порти мають статус відкритих для вільного заходу іноземних невійськових суден незалежно від прапора, окрім Севастополя.

Останнім часом в зв'язку з реальною небезпекою забруднення морського середовища певними типами суден (наприклад, з ядерними двигунами), інтенсивністю морського судноплавства прибережні держави почали приймати правила або встановлювати певні умови, без виконання яких іноземне судно може бути не допущене у відкритий морський порт. Активність України в плані більш жорсткого встановлення екологічних вимог до суден, які заходять в її порти, на наш погляд, є недостатньою. Хоча така правомочність України походить з п.3. ст.211 Конвенції ООН по морському праву, який передбачає право держав встановлювати особливі вимоги для відвернення, скорочення та збереження під контролем забруднення морського середовища як умови для заходу іноземних суден до їх портів або внутрішніх вод та для зупинення біля їх прибережних терміналів [10].

Територіальні води (територіальне море) – це морський пояс, що межує з сухопутною територією або внутрішніми морськими водами, шириною до 12 морських миль, який є частиною території прибережної держави і перебуває під її суверенітетом, що повинен здійснюватися з додержанням норм Конвенції ООН по морському праву та інших норм міжнародного права [10, с.417].

Найбільшу гостроту питання про територіальне море почало набирати в останні 50 років, коли внаслідок науково-технічних досліджень в галузі морського суднобудування і транспорту відкрилися великі можливості для широкого використання морських просторів. Послугами морського торговель-

ного судноплавства користуються майже всі держави, морським транспортом перевозяться понад 80% всіх товарів, які перебувають у світовому торговельному обігу [11, с.26].

Проблема інституту територіального моря завжди полягала у вирішенні державами трьох основних питань:

- 1) яка повинна бути межа територіального моря;
- 2) яким чином повинен здійснюватися суверенітет прибережної держави над цим морем з урахуванням прав та інтересів всіх інших держав;
- 3) як повинен здійснюватися мирний прохід через територіальне море прибережної держави суден всіх інших країн [11, с.27].

Згідно з п.4. ст.211 Конвенції ООН по морському праву прибережна держава приймає закони та правила, за допомогою яких вона регулює у межах свого територіального моря питання відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення з вітчизняних та іноземних суден, включаючи судна, які здійснюють право мирного проходу [11].

Україна має територіальні води в Чорному морі, а правовий статус Азовського моря поки що не визначений. Правовий статус Чорного моря характеризується трьома основними рисами:

- 1) морський басейн, на який, незважаючи на його відносну відокремленість від інших морських просторів, розповсюджується дія всіх універсальних принципів і норм міжнародного морського права;
- 2) «замкнуте або напівзамкнуте море» за Конвенцією ООН по морському праву 1982 р. – правова категорія морського простору, в рамках якого право окремо визначає обов'язок прибережних держав співробітничати у вирішенні загальних проблем цього морського регіону, і в плані відвернення забруднення морського середовища з суден;
- 3) море з спеціальним проточним режимом [12, с.44].

Постає необхідність подальшого аналізу нових проблем правового регулювання відвернення забруднення територіальних та внутрішніх морських вод України з суден у зв'язку з трансформацією українського суспільства, передусім таких як:

- специфіка правового регулювання відвернення забруднення морських вод з суден в Азовському басейні;
- уточнення змісту понять, що використовуються у вітчизняному законодавстві (зокрема, «власник судна» і «судновласник» в КТМ);
- охорона морських вод України в ринкових умовах та соціальна ефективність існуючих інституцій по охороні довкілля і зокрема, морського середовища;
- шляхи удосконалення законодавства України по відверненню забруднення територіальних та внутрішніх морських вод України з суден.

#### Список літератури:

1. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 года и Протокол 1978 г. М., 1980. 2. Кодекс торговельного мореплавства України //

Відомості Верховної Ради України. 1995. №47. Ст.349. 3. Порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України. Затвердж. Пост. Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 р. №1069. 4. Советское морское право: Учебник для вузов морского транспорта /В.Ф.Мешера и др. М., 1985. 5. Егоров Л.М. Правовое значение квалификации плавучего объекта как морского судна // Труды ЦНИИ морского флота. Морское право. Л., 1980. Вып.252. 6. Ведомости Верховного Совета СССР. 1962. №46. 7. Горшков С.Г. Морская мощь государства. М., 1976. 8. Серегин В.П. Понятие и правовое положение военного корабля // Советское государство и международное морское право. М., 1977. 9. Водний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. 1995. №24. Ст.189. 10. Конвенция ООН по морскому праву // Международное право. М., 1982. 11. Мировой океан и международное право прибрежных пространств. М., 1987. 12. Высоцкий А.Ф., Цемко В.П. Черноморско-Азовский бассейн (правовые вопросы использования пространств и ресурсов). К., 1991.

*Надійшла до редколегії 27.12.2000*