

родного судноплавства та міжнародного співробітництва. Посилення контролю суден з боку держави порту стимулює держави прапора серйозно займатися якісним станом торгового флоту.

Ключові слова: право контролю держави порту за дотриманням виконання деяких міжнародних угод, Паризький меморандум 1982 р., субстандартне судноплавство.

Summary

Dudar A. P. Right port State Control of Compliance With the Execution of Certain International Agreements (Port State Control). — Article.

The international marine law includes great number of the international agreements on navigation safety issues. Many of these agreements give the right of detention of the foreign ships which do not observe the international standards to the state of the port. The most authoritative one is the Parisian memorandum, 1982. Thanks to the Parisian memorandum the international recognition of procedures of the control by the state over a merchant marine fleet from the side of the port has increased. Toughening of the control over the ships from the side of the state of the port stimulates the flag states, under which the ship sails, to be engaged closely in a qualitative condition of a merchant marine fleet.

Keywords: port state control, Paris Memorandum of Understanding in 1982, Substandard shipping.

УДК 347.796

Д. С. Звягінцева

АНАЛІЗ ЗАХОДІВ ТА ФОРМ ВИДАЛЕННЯ ЗАТОНУЛОГО СУДНА У КОНТЕКСТІ НАЙРОБІЙСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ ВІД 18 ТРАВНЯ 2007 Р.

Прийняття Міжнародною морською організацією Найробіської конвенції про видалення затонулих суден 18 травня 2007 р., призначенням якої є встановлення міжнародних правил та процедур для ефективного та швидкого видалення затонулих суден та сплати компенсації за пов'язані із цим витрати, є прогресивним кроком щодо вирішення питань безпеки судноплавства та захисту морського середовища від забруднення, які постають кожен раз після виникнення морських аварій. Під час конференції, на якій розглядався проект даної Конвенції, генеральний секретар Міжнародної морської організації Е. Е. Мітропулос вказав на такі проблеми, які призвели до необхідності створення міжнародного інструменту та були відтворені у преамбулі Конвенції:

1) затонулі судна, в залежності від місця їх розташування, можуть створювати небезпеку для судноплавства іншим суднам та їх екіпажам;

2) в залежності від характеру вантажу, який знаходиться на борту затонулого судна, воно може створювати потенційну загрозу нанесення шкоди морському середовищу та побережжю;

3) у наш час, коли вартість товару та послуг зростають, витрати на позначення та видалення суден, на борту яких знаходиться небезпечний вантаж, також надзвичайно збільшуються [4].

Але ефективна реалізація будь-якої конвенції здебільшого залежить від чіткості формулювань, однаковості розуміння положень державами — учасницями конвенції, уникнення двозначності у тексті положень конвенції. Тому,

перш ніж підписувати конвенцію, слід ретельно проаналізувати її текст на предмет виявлення неоднозначних положень.

Метою статті є здійснення правового аналізу заходів щодо видалення затонулого судна, встановлених Найробізькою конвенцією про видалення затонувлих суден від 18 травня 2007 р.

Оскільки Конвенція була прийнята лише три роки тому, наукових публікацій на предмет її аналізу майже немає.

Перш ніж перейти до правового аналізу заходів та форм видалення судна, слід визначити територію, у межах якої, у разі виникнення морської аварії, застосовуються положення Найробізької конвенції. Згідно з ч. 1 ст. 1 дія Конвенції розповсюджується на виключну економічну зону держави-учасниці, або якщо держава-учасниця не встановила такої зони, — район, який знаходиться за межами територіального моря цієї держави, є прилеглим до неї та простягається не більше ніж на 200 морських миль від вихідних ліній, від яких відмірюється ширина її територіального моря. Ця територія є стратегічно важливою для держави, у зв'язку з чим будь-який інцидент в межах району дії Конвенції, що може призвести до морської аварії, може завдати великих збитків причетній державі. Тому і заходи у контексті видалення затонувлих суден повинні обиратися ретельно з метою запобігання нанесенню шкоди морському середовищу. Частина 2 ст. 3 Конвенції надає можливість державі-учасниці поширити застосування Конвенції на затонуле судно, яке знаходиться в межах її території, у тому числі в територіальному морі, за умови повідомлення генеральному секретарю під час висловлення своєї згоди на обов'язковість для неї цієї Конвенції чи будь-коли після цього. З огляду на район дії Конвенції, не всі заходи можуть визнаватися допустимими до застосування, а інколи навіть прямо забороненими як міжнародно-правовими угодами, так і національним законодавством держав. Частина 3 ст. 2 Конвенції застерігає, що заходи не повинні виходити за межі заходів, обґрунтовано необхідних для видалення затонулого судна, яке становить небезпеку, і повинні бути припинені, як тільки затонуле судно буде видалено.

Усі заходи стосовно видалення затонулого судна можна класифікувати за суб'єктом, уповноваженим на їх застосування, тобто на заходи, які вживає:

- 1) причетна держава;
- 2) зареєстрований власник;
- 3) держава — учасниця Конвенції;

Частиною 1 ст. 2 Конвенції причетна держава уповноважується на вживання заходів стосовно видалення затонулого судна, яке становить небезпеку в районі дії Конвенції. Частина 2 ст. 2 Конвенції застерігає, що вжиті заходи повинні бути домірними небезпеці, з чого можна зробити висновок, що держава повинна ретельно вирішувати питання щодо застосування того чи іншого заходу. Слід звернути увагу на ч. 3 ст. 2, якою передбачається виключна юрисдикція держави з обмеження суверенітету інших держав, оскільки закріплюється положення, що у разі необхідності можуть бути порушені права і інтереси цих держав. Але обмеження суверенітету іншої країни є серйозним кроком на

міжнародній арені, у зв'язку з чим необхідний вичерпний перелік випадків необхідності його застосування.

У разі отримання повідомлення про затонуле судно причетна держава насамперед використовує всі практично можливі засоби для попередження мореплавців та заінтересованих держав про характер та місцезнаходження судна. Далі причетна держава визначає наявність або відсутність небезпеки, яку становить затонуле судно, з урахуванням факторів, перелічених у ст. 6 Конвенції. Якщо з'являться підстави вважати, що затонуле судно становить небезпеку, вона забезпечує вжиття всіх практично можливих заходів для встановлення точного місцезнаходження затонулого судна. Висновок про вказану черговість дій можна зробити, аналізуючи положення ст. 7 Конвенції. Цікавим є використання законодавцем у ч. 1 ст. 7 Конвенції словосполучення «характер затонулого судна» у контексті попередження причетною державою мореплавців та заінтересованих держав про даний факт. В оригінальному тексті Конвенції, викладеному на англійській мові, використовується словосполучення «nature of the wreck», якому відповідає переклад «тип затонулого судна» або «клас затонулого судна». Які відомості повинна повідомити причетна держава у контексті «характеру затонулого судна» незрозуміло.

Якщо причетна держава визначить, що затонуле судно становить небезпеку, ця держава забезпечує вжиття всіх обґрунтованих заходів для позначення цього затонулого судна та оприлюднює цю інформацію шляхом використання всіх відповідних засобів, у тому числі навігаційних видань. З метою полегшення видалення судна ст. 9 Конвенції передбачає, що причетна держава негайно повідомляє державі реєстрації судна та зареєстрованому власнику про затонуле судно, що становить небезпеку, і розпочинає проведення консультацій з державою реєстрації судна та іншими державами, яких зачепило затонуле судно, стосовно заходів, яких необхідно вжити щодо затонулого судна. Пункт «а» ч. 6 ст. 9 уповноважує причетну державу встановлювати обґрунтований строк, протягом якого зареєстрований власник повинен видалити затонуле судно, враховуючи характер небезпеки відповідно до ст. 6, про що інформує зареєстрованого власника затонулого судна.

Частина 5 ст. 9 надає можливість причетній державі втручатись у процес видалення після початку видалення затонулого судна зареєстрованим власником настільки, наскільки це необхідно для забезпечення ефективного здійснення видалення з урахуванням міркувань безпеки й захисту морського середовища.

Частина 4 ст. 9 встановлює, що причетна держава може встановити умови видалення затонулого судна рятувальником або іншою особою, з яким зареєстрований власник уклав контракт, але лише настільки, наскільки це необхідно для забезпечення здійснення видалення з урахуванням міркувань безпеки й захисту морського середовища.

Конвенцією передбачається право причетної держави негайно втрутитись у разі, якщо небезпека стане особливо серйозною, про що повинен бути проінформований у письмовій формі зареєстрований власник. Конвенцією у ч. 5 ст. 1 надається лише визначення небезпеки, у той час як питання визначення

«особливо серйозної небезпеки» буде вирішуватися окремо у кожному випадку у зв'язку з тим, що чіткого визначення «особливо серйозної небезпеки» не надається.

Причетна держава має право сама видалити затонуле судно у випадку:

- 1) якщо зареєстрований власник не видалить затонуле судно протягом встановленого строку (ч. 7 ст. 9);
- 2) якщо із зареєстрованим власником неможливо встановити контакт (ч. 7 ст. 9);
- 3) за обставин, коли необхідно вживати негайних заходів і причетна держава відповідно поінформувала державу реєстрації судна та зареєстрованого власника (ч. 8 ст. 9).

З переліку заходів стосовно видалення затонулого судна, які реалізуються зареєстрованим власником, слід, по-перше, вказати на саме видалення затонулого судна. Частина 7 ст. 1 визначає видалення як будь-яку форму недопущення, зменшення чи усунення небезпеки, яку створює затонуле судно. Тобто вказаний термін лише вказує на результат, який повинен бути досягнутий унаслідок проведення певних заходів, а саме недопущення, зменшення чи усунення небезпеки, тобто запобігання та ліквідацію наслідків морської аварії. З огляду на надане Конвенцією визначення «видалення затонулого судна» виникає питання: чи можна розцінювати дії причетної держави з позначення затонулого судна або оприлюднення інформації про затонуле судно як видалення? Адже вказані дії причетної держави спрямовані на усунення, зменшення чи недопущення небезпеки, яку створює затонуле судно. Якщо так, то обов'язок видалення затонулого судна покладається не тільки на зареєстрованого власника, а і на причетну державу.

Аналізуючи термін «видалення» виникає ще одне питання: які форми недопущення, зменшення чи усунення небезпеки можна визначити в рамках видалення затонулих суден?

По-перше, звичайно, це вилучення затонулого судна з морського середовища.

Але цікавим є питання чи можна визначити у контексті видалення затонулих суден захоронення судна як одну з форм недопущення, зменшення чи усунення небезпеки? Щоб відповісти на це запитання слід насамперед звернутися до дефініції «небезпека». Частина 5 ст. 1 вказаної Конвенції визначає небезпеку, серед іншого, як будь-яке становище чи загрозу, які, як можна обґрунтовано вважати, спричинять серйозні шкідливі наслідки для морського середовища. Слід вказати на упушення щодо відсутності визначення серйозних наслідків, адже це доволі неоднозначний та суб'єктивний термін. Також цікавим є питання, якщо наслідки будуть несерйозними, але усе одно шкідливими чи буде даний випадок розцінюватися, як небезпека? Слід відмітити, що захоронення завжди буде мати шкідливі наслідки для морського середовища, оскільки це перш за все його забруднення, про що свідчать положення ст. 210 Конвенції ООН з морського права 1982 р. Згідно з п. 4 ч. 1 ст. 1 Конвенції ООН з морського права 1982 р. забруднення морського середовища — це привнесення людиною, прямо чи побічно, речовин або енергії в морське середовище,

включаючи естуарії, що призводить чи може призвести до таких згубних наслідків, як завдання шкоди 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 і погіршення умов відпочинку.

Вважаю, що використання словосполучення «згубні наслідки» та їх перелік у визначенні забруднення морського середовища слід розцінювати, як серйозні. У зв'язку з тим, що захоронення розцінюється як забруднення, то апіорі вважається, що воно може призвести до серйозних шкідливих наслідків. До того ж, з огляду району дії Конвенції та визначення захоронення як однієї з форм забруднення морського середовища, навряд-чи причетна держава дозволить захоронення на даній території. Так, ст. 18 Закону України «Про виключну (морську) економічну зону України» забороняє захоронення відходів або інших матеріалів і предметів у цій зоні. Хоча слід відмітити, що ч. 5 ст. 210 Конвенції ООН з морського права 1982 р. допускає захоронення у виключній економічній зоні, але тільки у разі наявності певним чином вираженої попередньої ухвали прибережної держави, яка має право дозволяти, регулювати та контролювати таке захоронення після належного розгляду цього питання з іншими державами, на яких захоронення може негативно вплинути в силу їх географічного положення. Тож можна припустити, що видалення буде допускати таку форму недопущення, зменшення чи усунення небезпеки, як захоронення, у разі, якщо шкода від захоронення буде значно менша, ніж від іншої можливої форми видалення. Тобто мова буде йти не про недопущення чи усунення небезпеки, а про її зменшення.

Іншою формою видалення, як зменшення небезпеки або її усунення у районі дії Конвенції, може бути зміна дислокації затонулого судна у відкрите море з подальшим його захороненням або, якщо це можливо, вилученням з морського середовища. Річ у тім, що вилучення з морського середовища є доволі тривалою процедурою і може створювати перешкоди для судноплавства та торговельного мореплавства. Тому, можливо, буде більш доцільним змінити місце розташування судна для вирішення його подальшої долі.

Згідно з ч. 3 ст. 9, якщо визначено, що затонуле судно становить небезпеку, зареєстрований власник або інша заінтересована сторона надають компетентному органу причетної держави доказ страхування або іншого фінансового забезпечення.

Частина 4 ст. 9 дозволяє зареєстрованому власнику укласти контракт з будь-яким рятувальником або іншою особою для видалення затонулого судна, яке, як було визначено, становить небезпеку.

Слід відмітити, що досить нечітко визначено, які судна підлягають видаленню: усі затонулі у районі дії Конвенції чи лише ті затонулі судна, які становлять небезпеку, оскільки текст деяких статей, а саме ч. 2 ст. 9 та ч. 4 ст. 9 Конвенції, вказує на видалення саме затонувих суден, які становлять небезпеку. Хоча сама назва Конвенції та текст інших статей (наприклад, ч. 1 ст. 2, ч. 3 ст. 2) визначає у якості об'єкта видалення затонулі судна без будь-

яких додаткових характеристик. Нечіткість об'єкта видалення, виявлена у процесі дослідження, може призвести до колізій та судових тяжб. Так, зареєстрований власник може відмовитися видалити затонуле судно, коли наявність небезпеки від затонулого судна не встановлено.

Держави — учасниці Конвенції згідно з ч. 5 ст. 2 прагнуть до співробітництва, коли наслідки морської аварії, результатом якої є затонуле судно, поширюються на державу іншу, ніж причетна держава.

Частина 1 ст. 5 встановлює, що держава — учасниця Конвенції вимагає від капітана та оператора судна, яке плаває під її прапором, негайно повідомляти причетній державі про випадки, коли це судно було втягнуто в морську аварію, результатом якої є затонуле судно. Частина 2 ст. 5 визначає, що дані повідомлення повинні містити назву й місцезнаходження основного комерційного підприємства зареєстрованого власника та всю відповідну інформацію, необхідну для того, щоб зачеплена держава визначила, чи становить затонуле судно небезпеку, зокрема: 1) точне місцезнаходження затонулого судна; 2) тип, розміри та конструкцію затонулого судна; 3) характер пошкодження затонулого судна та його стан; 4) характер та кількість вантажу, особливо будь-яких небезпечних та шкідливих речовин; 5) кількість і типи нафтопродуктів на борту, у тому числі бункерне паливо та мастило.

Частина 2 ст. 5 Конвенції, крім інформації, яку має містити повідомлення про затонуле судно, вказує на мету надання цієї інформації, а саме «щоб зачеплена держава визначила, чи становить затонуле судно небезпеку», хоча визначення «зачеплена держава» Конвенцією не надається. Яка держава має на увазі: в районі дії якої мала місце аварія або держави, які можуть постраждати від морської аварії? Керуючись ст. 6 можна дійти висновку, що має на увазі причетна держава, оскільки саме вона визначає наявність або відсутність небезпеки від затонулого судна. Якщо ж звернутися до ч. 2 ст. 5 оригінального тексту Конвенції, то виявляється, що в даному тексті використовується словосполучення «Affected State», у контексті причетної, а не зачепленої держави, оскільки у ст. 1 у якості визначення причетної держави в оригінальному тексті Конвенції використовується термін «Affected State».

Згідно з ч. 9 ст. 9 держави-учасниці вживають відповідних заходів відповідно до їхнього національного законодавства для забезпечення виконання їхніми зареєстрованими власниками положень Конвенції щодо видалення затонулого судна та страхування.

Частина 10 ст. 9 Конвенції уповноважує держав-учасниць у разі потреби надавати згоду на вчинення дій щодо встановлення умов видалення затонулого судна, втручання у видалення, встановлення строку видалення, видалення судна причетною державою.

Слід розрізняти заходи стосовно видалення затонулого судна та форми власне самого видалення затонулого судна.

Заходи щодо видалення судна можна класифікувати за суб'єктом їх застосування, а саме заходи, які застосовує причетна держава, зареєстрований власник та держава — учасниця Конвенції.

Формами видалення судна є: вилучення судна з морського середовища; захоронення; змінення дислокації затонулого судна з його можливим подальшим вилученням з морського середовища.

Найробіська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден 2007 р. є документом, положення якої потребують конкретизації з метою усунення оціночних, а тому суб'єктивних положень. З метою досягнення автентичності тексту офіційний переклад тексту Конвенції на українську мову підлягає перегляду та доробці.

Література

1. Конвенция ООН по морскому праву. — Нью-Йорк : Изд-во ООН, 1982. — 204 с.
2. Найробіська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден від 18 травня 2007 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу : zakon.rada.gov.ua/
3. Про виключну (морську) економічну зону : Закон України від 16 трав. 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 21. — Ст. 152.
4. Иванова С. Ответственность судовладельца и ее ограничение при удалении затонувших морских судов [Электронный ресурс] // Право и жизнь — 2007. — № 115. — Режим доступа : www.law-n-life.ru/arch/n115.aspx.

Анотація

Звягинцева Д. С. Аналіз заходів та форм видалення затонулого судна у контексті Найробіської конвенції від 18 травня 2007 р. — Стаття.

У статті представлений детальний правовий аналіз положень Найробіської міжнародної конвенції про видалення затонулих суден 2007 р. Акцентується увага на заходах щодо видалення затонулого судна та аналізу терміна «видалення судна» у контексті визначення форм зменшення, усунення чи недопущення небезпеки, яку створює затонуле судно. Надано рекомендації щодо конкретизації певних термінів та положень Конвенції. Виявлено недоліки офіційного перекладу оригінального тексту Конвенції на українську мову.

Ключові слова: конвенція, Найробі, затонуле судно, видалення судна.

Аннотация

Звягинцева Д. С. Анализ мер и форм удаления затонувшего судна в контексте Найробийской конвенции от 18 мая 2007 г. — Статья.

В статье представлен детальный правовой анализ положений Найробийской международной конвенции об удалении затонувших судов 2007 г. Акцентируется внимание на мерах по удалению затонувшего судна и анализе термина «удаление судна» в контексте определения форм уменьшения, устранения или недопущения опасности, которую представляет затонувшее судно. Предоставлены рекомендации в отношении конкретизации определенных терминов и положений Конвенции. В процессе исследования выявлены упущения официального перевода оригинального текста Конвенции на украинский язык.

Ключевые слова: конвенция, Найроби, затонувшее судно, удаление судна.

Summary

Zvyagintseva D. S. The Analysis of the Measures and Forms of the Removal of Wrecks in the Context of Nairobi International Convention, 18 May 2007. — Article.

In the article the detailed legal analysis of clauses of Nairobi international convention on the removal of wrecks, 2007 is presented. Attention is accented on measures on the removal of wreck and analysis of term «removal of wreck» in the context of determination of forms of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. Recommendations in regard to the specification of certain terms and conditions of Convention are given. In the process of research the omissions of official Ukrainian translation of the original text of Convention are exposed.

Keywords: convention, Nairobi, wreck, removal of wreck.