

УДК 347.79:343.1

ПОВНОВАЖЕННЯ ТА СТАТУС КАПІТАНА МОРСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО СУДНА В ПИТАННІ ОХОРОНИ НАВКОЛИШНЬОГО МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Юлія ЄФІМЕНКО,

аспірант кафедри міжнародного права
Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

АНОТАЦІЯ

Стаття присвячена дослідженню повноважень капітана морського торговельного судна у сфері охорони навколишнього морського середовища з погляду міжнародного права та його відповідальності за національним законодавством. Наводяться приклади судових спорів щодо вирішення питання про обсяг вини капітана під час порушення охорони навколишнього морського середовища. Аналізується чинне національне та міжнародне законодавство, що регулює виконання своїх обов'язків і захист прав капітана у відносинах збереження навколишнього морського середовища. Розкривається правовий механізм виконання Україною своїх міжнародних зобов'язань зі збереження та охорони морського середовища.

Ключові слова: навколишнє морське середовище, капітан, повноваження, морське торговельне судно, Конвенція, міжнародне право, Кодекс торговельного мореплавства України.

AUTHORITY AND LEGAL STATUS OF MASTER OF INTERNATIONAL MERCHANT VESSEL ON THE PROTECTION OF THE MARINE ENVIRONMENT

Yuliia YEFIMENKO,

Postgraduate Student at the Department of International Law
of Yaroslav Mudryi National Law University

SUMMARY

The article is devoted to the study of the powers of the captain of a merchant marine vessel in the field of environmental protection in terms of international law and its responsibility under national law. It analyzes current national and international legislation governing the performance of their duties and the protection of the captain's rights in environmental relations. The legal mechanism of Ukraine's fulfillment of its international obligations to preserve and protect the marine environment is revealed.

Key words: marine environment, Master, authority, sea merchant vessel, Convention, international law, Code of Merchant Shipping of Ukraine.

Постановка проблеми. З активізацією судноплавства зростає ризик забруднення навколишнього морського середовища, причому морський транспорт є одним із джерел хронічного забруднення морського середовища, зокрема – підвищеної загрози розливів нафтопродуктів, які можуть завдати непоправної шкоди навколишньому середовищу. Екологічна небезпека морського транспорту складається із двох складників – експлуатаційного й аварійного. Незважаючи на надзвичайну небезпеку для навколишнього середовища аварій на морі, забруднень, що виникають у процесі експлуатації суден, портів і судноремонтних підприємств, що утворюються й скидаються постійно, хоча й у відносно невеликих кількостях. Сталий розвиток у всьому світі, зокрема розвиток України як морської держави, багато в чому залежить від збереження екології, що, у свою чергу, пов'язане зі стабільним і безпечним функціонуванням об'єктів морської діяльності, зокрема морських суден.

Екологічна безпека експлуатації морського торговельного судна залежить передусім від судновласника, який зобов'язаний підтримувати судно у належному технічному стані, а також ефективній організації портового контролю, проте під час плавання екологічна безпека експлуатації судна залежить від рішень капітана судна, який відіграє важливу роль у системі забезпечення безпеки мореплавства загалом. Зокрема, капітан морського торговельного судна є одним із головних відповідальних осіб щодо управ-

ління судном, його підтримання у належному технічному й санітарному стані, дотримання всіх необхідних заходів щодо запобігання ситуацій, які загрожують життю та здоров'ю людей, збереженню майна, охороні навколишнього природного середовища.

Актуальність теми дослідження. Питання повноважень капітана морського торговельного судна у сфері охорони навколишнього морського середовища поки що не досить досліджені у науковій літературі, що зумовлює актуальність статті.

Стан дослідження. До проблематики правового статусу капітанів морських суден неодноразово зверталися вітчизняні на зарубіжні фахівці в галузі морського права: Т. Аверочкіна, Р. Вей, С. Горчаков, В. Гуцуляк, Л. Давиденко, А. Зливко, С. Кузнецов, М. Матюшкіна, І. Підпала, В. Серафимов, О. Толкаченко, О. Шемякін та інші науковці. У свою чергу, над питаннями, пов'язаними зі збереженням морських ресурсів та охороною морського середовища, працювали такі екологи-правознавці, як В. Андрейцев, Г. Балюк, М. Васильєва, А. Гетьман, О. Дубовик, А. Іванський, В. Корецький, С. Молодцова, В. Сапожніков, О. Толкаченко тощо.

Метою і завданням статті є дослідження повноважень капітана морського торговельного судна у сфері охорони навколишнього морського середовища з погляду міжнародного права та його відповідальності за національним законодавством.

Виклад основного матеріалу. Передусім зауважимо, що, згідно зі ст. 15 Кодексу торговельного мореплавства (далі – КТМ) України, торговельне судно – це самохідна чи несамохідна плавуча споруда, що використовується для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден і плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі; для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); для наукових, навчальних і культурних цілей; для спорту; для інших цілей [1; 2]. Морське торговельне судно допускається до плавання, якщо воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища. При цьому за дотримання вимог безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища відповідає капітан морського торговельного судна. Визначення «капітан» поширюється на всіх осіб, які здійснюють самостійне командування суднами [3, с. 117].

Більшість прав і обов'язків капітана судна нормативно врегульована як на національному, так і на міжнародному рівнях. Наприклад, положення, що визначають правовий статус капітана судна, містяться в таких міжнародних джерелах, як Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС 74), Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню із суден (МАРПОЛ 73/78), Міжнародна конвенція з підготовки й дипломування моряків і несення вахти (ПДНВ 1978/95) та Манільські поправки до цієї конвенції та додатку до неї 2010 року тощо. Наприклад, із більш ніж 800 резолюцій Асамблеї ММО, прийнятих за останні 40 років, близько 85 % прямо чи опосередковано покладають на капітанів додаткові права та обов'язки [3, с. 112; 4, с. 376; 5, с. 426–428]. При цьому багато міжнародних конвенцій визначають права та обов'язки капітана у сфері забезпечення охорони навколишнього морського середовища. Зокрема, на 11-й сесії Міжнародної морської організації (далі – ММО) прийняла резолюцію А.443(XI), у якій відображено, що безпека на морі та охорона морського середовища мають бути предметом першочергової турботи капітана [6]. Загалом сьогодні діє близько 20 конвенцій, угод та інших міжнародних документів, що регламентують загальні й конкретні питання запобігання забрудненню Світового океану (найбільш небезпечними видами забруднення є забруднення нафтою та нафтопродуктами, радіоактивними речовинами, відходами промислових і побутових стічних вод, а також виносими хімічних добрив (пестицидів)) [7, с. 124].

Зокрема, у 1954 році прийнято Міжнародну конвенцію із запобігання забрудненню моря нафтою – першу багатосторонню угоду, укладену з метою зменшення забруднення морського середовища, що фактично стала першим міжнародним договором у галузі охорони морського середовища. В 1962, 1969 та 1977 роках Асамблеї ММО прийняли зміни та доповнення до цієї Конвенції, з врахуванням яких передбачається: поширення дії Конвенції на танкери валовою місткістю 150 рег. тонн і більше та на інші судна валовою місткістю 500 рег. тонн і більше, за винятком суден, використовуваних як військово-допоміжних, що займаються китобійним промислом, що плавають на Великих озерах, в їхніх припливах та з'єднуючих їх водах; запровадження на судах журналів нафтових операцій; обов'язковість розгляду випадків забруднення моря та покарання винних; необхідність взаємного інформування держав про випадки забруднення моря;

облаштування портів і судноремонтних баз пристроями для прийому нафтових залишків від суден, забруднених нафтою баластних та інших вод; можливість зливу в море танкерами нафтоводяних сумішей за умови, якщо танкер перебуває в дорозі; миттєва інтенсивність зливу нафти не перевищує 60 літрів на милю шляху; загальна кількість нафти, що зливається в баластовому рейсі, не перевищує 1/15 000 повної вантажопідйомності танкера; злив здійснюється не ближче 50 миль від берега; право інших суден зливати в море нафтоводяні суміші, якщо: судно перебуває в дорозі; миттєва інтенсивність зливу нафти не перевищує 60 літрів на милю шляху; склад нафти у нафтоводяній суміші, що зливається, не перевищує 100 частин на 1 млн частин суміші; злив здійснюється якнайдалі від берега; заборона танкерам валовою місткістю 20 тис. рег. тонн і більше зливати залишки нафти та нафтоводяні суміші в будь-якій точці Світового океану [8].

Конвенція про відкрите море 1958 року також зобов'язує держави вживати заходів із запобігання забрудненню моря нафтою (ст. 24) і радіоактивними відходами (ст. 26), а Конвенція про континентальний шельф 1958 року містить положення про те, що прибережна держава зобов'язана вжити в зонах безпеки всі належні заходи охорони морських живих ресурсів від шкідливих впливів (ст. 5) [9].

Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року встановлюються обов'язки капітана щодо ведення або посвідчення записів у Журналі нафтових операцій і підкреслюється, що перевезення нафти на борті судна як вантажу або в паливних танках не є кваліфікуючою ознакою [8, с. 230–249].

Конвенція із запобігання забрудненню із суден 1973 року, змінена Протоколом 1978 року (МАРПОЛ 73/78), набула чинності 2 жовтня 1983 року. МАРПОЛ 73/78 складається із статей самої Конвенції, Протоколу, що містить положення, які стосуються повідомлень про інциденти, що спричинили викиди шкідливих речовин, Протоколу про арбітраж, а також із шести додатків, які містять таке: Правила запобігання забрудненню нафтою; Правила запобігання забрудненню шкідливими рідкими речовинами, що перевозяться наливом; Правила запобігання забрудненню шкідливими речовинами, що перевозяться морем в упакованні, вантажних контейнерах, знімних танках та автошляхових і залізничних цистернах; Правила запобігання забрудненню стічними водами із суден; Правила запобігання забрудненню сміттям із суден; Правила запобігання забрудненню атмосфери із суден. МАРПОЛ 73/78 поширюється на всі торговельні судна будь-якого типу і розміру. Відповідно до цієї Конвенції, у разі аварії дії екіпажа під керівництвом капітана судна повинні бути спрямовані на обмеження розливу нафтопродуктів. У разі пробоїни біля вантажного танка необхідно вжити заходів до найшвидшого перекачування нафти з аварійного танка у вільні або не повністю заповнені, до забивання пробоїн і перекриття трубопроводів, пов'язаних з аварійним танком [10].

Значний внесок у розвиток захисту та збереження морського середовища зробила Конвенція ООН з морського права 1982 року, що розглядає питання екологічної безпеки в контексті глобального регулювання всіх видів діяльності держав із дослідження та використання Світового океану, зокрема, Частина XII «Захист і збереження морського середовища» встановлює принципи співробітництва держав із запобігання, скорочення та контролю над забрудненням морського середовища. За визначенням цієї Конвенції, морське середовище розуміється як частина навколишнього середовища, обмежена компонентами Світового океану (зокрема, його водною товщею, дном і морськими надрами). Держави-члени Конвенції повинні вжити заходів для забезпечення того, аби судна, які плавають під їхнім

прапором, підкорялись вимогам щодо надання прибережним державам інформації, що стосується їхньої назви, порту, останнього та наступного портів заходу, а також іншої інформації, яка необхідна для того, аби з'ясувати, чи було допущено правопорушення (ст. 220, п. п. 3, 4) [11]. Відповідно, виконання цього обов'язку покладається на капітанів морських торгових суден.

Важливу роль у правовому регулюванні безпеки на морі сьогодні відіграє Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і попередження забруднення (Міжнародний кодекс з управління безпекою (далі – МКУБ), прийнятий ММО в 1993 році. Цілями обов'язкового виконання МКУБ є забезпечення: відповідності обов'язковим нормам і правилам, що стосуються управління безпекою суден і охороною навколишнього середовища; ефективного впровадження й контролю над їхнім дотриманням із боку держави прапора [12; 13].

Одним із важливих положень МКУБ є введення єдиних правил з оцінки ризиків, що виникають під час експлуатації світового флоту, та, зокрема, морського торговельного флоту, і які можуть бути дуже значимими для судновласників і страховиків. Прийняті 18 січня 2010 року зміни ще більше підсилили цей напрям. Зокрема, оновлений пункт 1.2.2.2 МКУБ містить положення щодо оцінки ризиків судноплавними компаніями, які полягають у такому: компанія повинна задокументувати політику з оцінки ризику; компанія повинна розподілити відповідальність і повноваження з оцінки ризиків серед персоналу; задіяний в оцінці ризику персонал повинен одержати відповідну підготовку й інструкції з методики оцінки ризиків; компанія повинна розробити процедуру (керівництво) та інструкції з обраного методу оцінки ризиків; компанія повинна забезпечити оформлення й зберігання звітних документів з оцінки ризиків. Оцінка ризику потрібна для того, щоб одержати достовірну й своєчасну інформацію про пріоритети безпеки, ефективність роботи системи керування ризиками й про потенційні небезпеки. Сьогодні обов'язок з оцінки ризиків торговельного мореплавства покладається на капітанів суден, які реалізують відповідні повноваження на підставі свого досвіду, кваліфікації та знань на основі Методу формалізованої оцінки ризиків (Formal Risk Assessment) [12–14]. Зауважимо, що, відповідно до положень КТМ України, капітан морського торговельного судна має право на вивантаження небезпечного вантажу, зокрема коли мова йде про екологічну небезпеку [1; 2].

Згідно з вимогами МКУБ, компанія судновласника повинна чітко визначити й оформити у вигляді документів відповідальність капітана щодо: реалізації політики компанії в галузі безпеки й захисту навколишнього середовища; спонукання екіпажу до дотримання цієї політики; видання відповідних наказів і інструкцій у ясній і простій формі; перевірки виконання пропонованих вимог; перегляду системи управління безпекою і передачі повідомлень про недоліки системи управління безпекою береговим службам управління. Крім того, згідно з МКУБ, компанія повинна наділити капітана судна відповідними повноваженнями, що дають йому змогу в певних випадках ухвалювати необхідні рішення, що стосуються, зокрема, захисту навколишнього середовища, надати йому так звану «верховну владу». Необхідно зауважити, що в окремих національних законодавствах, наприклад у законодавстві Великобританії, капітан вважається роботодавцем інших членів екіпажу. Згідно з цією схемою, рівень наданих повноважень капітана з управління судном до деякої міри може бути значно вищим, ніж мінімально необхідний за положеннями МКУБ [14].

Водночас Преамбула МКУБ містить посилання на Резолюцію А.443(XI), прийняту Асамблеєю ММО, якою вона запропонувала всім урядам вжити необхідних заходів для захисту капітана судна, що належним чином виконує свої обов'язки щодо захисту морського середовища [12].

Відповідно до ст. 58 КТМ України, на капітана судна покладається управління судном, зокрема судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому [1; 2].

Капітан судна внаслідок свого службового становища визнається представником судновласника і вантажовласника щодо дій, викликаних потребами судна, вантажу або плавання, а також позовів, що стосуються довіреного йому майна, якщо на місці немає інших представників судновласника або вантажовласника [1; 2]. Відповідно, положення ст. 101 Водного кодексу України, за яким власники засобів водного транспорту зобов'язані забезпечувати охорону вод від забруднення і засмічення внаслідок втрат мастил, пального, хімічних та інших забруднюючих речовин [15], поширюється й на капітанів.

Під час аварійних морських подій фз судном, а також у разі зіпсуття, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заподіяння травм людям та інших випадків, у результаті яких можуть бути пред'явлені претензії або позови до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікування [1; 2].

Питання повноважень капітана морського торговельного судна щодо захисту навколишнього морського середовища тісно пов'язане з питанням про відповідальність капітана за забруднення морського середовища. Наприклад, французьке законодавство дає змогу засудити особу, яка хоча й не вчинила безпосереднього скидання нафти, яке сприяло заподіяння збитку, шляхом дії або бездіяльності, проте допустила явне й навмисне порушення конкретних вимог безпеки. Це впливає з положень ст. L218-18 Екологічного кодексу Франції, яка говорить: «Покарання, передбачені в цьому розділі, застосовуються до власника або до оператора, або до їхнього законного представника, або до фактичного керівника юридичної особи, або до капітана, або будь-якої іншої особи, яка фактично здійснює законне управління або експлуатацію судна, якщо ця особа була причиною скидання в порушення ст. ст. з L. 218-11 по L. 218-17 і L. 218-19 або не вжила необхідних заходів, щоб уникнути цього». Показовим є приклад забруднення судном «Nova Hollandia», за яким 21 січня 2004 року був зафіксований нафтовий шлейф 18 км у довжину й 200 м завширшки. 15 липня 2004 року капітан «Nova Hollandia» був виправданий судом у кримінальних справах міста Брест на підставі норм Конвенції МАРПОЛ, що містять поняття аварійного скидання через технічну поломку. При цьому суд посилався на правило 11 (у попередній редакції) Додатка I Конвенції МАРПОЛ, відповідно до якого правила 9 і 10 (у попередній редакції) не застосовуються до скидання нафти з аварійного судна. Проте Апеляційний суд міста Ренн у своєму рішенні від 23 червня 2005 року повністю змінив рішення суду у кримінальних справах міста Брест і засудив капітана до штрафу в 250 000€. Це рішення було підтверджено в травні 2006 року в Касаційному суді. Апеляційний суд заявив, що, будучи не в змозі проводити аудит і контроль, капітан сприяв появі нового

ушкодження. Відповідно, відсутність технічного обслуговування з боку капітана судна є його недбалістю та причиною свідомого забруднення навколишнього морського середовища. Правило 11 Додатка I МАРПОЛ встановлює таке: «... після одержання ушкодження або виявлення скидання були прийняті всі розумні запобіжні заходи для запобігання або відомості до мінімуму такого скидання». Однак у рішенні суду повідомлялося, що після аварії жодних запобіжних заходів не було вжито, про що свідчить довжина шлейфу забрудненої води в 18 км. На думку суду, в цьому випадку причиною аварійного скидання стало безрозсудне ставлення капітана. У справі за фактом забруднення морського середовища судном «Matterhorn» в 2010 році суд Бреста виніс рішення – штраф 1 000 000€, 90% який повинен був оплатити судовласник, а 10% – капітан. Грецька компанія Eastwind (Hellas) S.A. оголосила себе банкрутом, а капітан подав апеляцію. 10 січня 2013 року Апеляційний суд міста Ренн залишив вирок у силі, при цьому, уважаючи, що між компанією й капітаном є корпоративна відповідальність, ухвалив, що всю суму штрафу в 1 000 000 € повинен виплатити капітан. У відповідь на це рішення Французька асоціація капітанів заявила, що побоюється «різкого збільшення навмисних забруднень» – у відкритому листі до міністра юстиції вказувалося: «... сумнівні судовласники можуть тиснути на капітана для здійснення незаконних викидів. Забезпечивши свій захист у суді й попросивши капітана подати апеляцію, судовласник одержує, відповідно, самостійне звільнення» [16].

Порушення природоохоронного законодавства й невиконання правил охорони навколишнього середовища визнається вкрай небезпечним і за законодавством України, тому за правопорушення в цій сфері передбачена дисциплінарна, майнова, адміністративна та кримінальна відповідальність, залежно від провини, екологічного ризику, ступеня небезпеки діянь.

Найбільшу небезпеку становить забруднення моря, яке є наслідком порушення безпеки міжнародного морського судноплавства й утворює склад злочину, передбачений ст. 243 Кримінального кодексу України [17].

Чинний Кодекс України про адміністративні правопорушення передбачає адміністративну відповідальність за порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів на транспорті (ст. 133) та порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті (ст. 136) [19; 20].

Висновки. Принцип захисту екологічних систем Світового океану зобов'язує держави: вживати всіх заходів із запобігання, скорочення та збереження під контролем забруднення морського середовища зі всіх можливих джерел; не переносити прямо або опосередковано збитки або небезпеку забруднення з одного району до іншого та не перетворювати один вид забруднення на інший; забезпечувати, щоб діяльність держав і осіб, які перебувають під їхньою юрисдикцією або контролем, не спричиняла збитків іншим державам та їхньому морському середовищу шляхом забруднення, а також щоб забруднення, яке є результатом інцидентів або діяльності під контролем держав, не поширювалося за межі районів, де ці держави здійснюють свої суверенні права. Рівень безпеки й екологічності морського судноплавства нерозривно пов'язаний із належним виконанням капітаном судна своїх обов'язків і забезпеченням дотримання його прав.

Перелік прав та обов'язків капітана, що покладаються на нього національним законодавством і міжнародними нормативно-правовими актами, постійно розши-

рюється. Тож здатність капітана ефективно виконувати свої обов'язки щодо охорони навколишнього морського середовища безпосередньо пов'язана не лише з його відповідністю вимогам щодо професійної придатності, але й з високим ступенем правової культури та обізнаністю щодо норм національного морського законодавства, міжнародних нормативно-правових актів у сфері охорони навколишнього природного середовища. Найбільш ефективна екологічна безпека на морі може бути забезпечена шляхом уніфікації основних прав і обов'язків капітана, їх подальшого нормативного закріплення на державному й корпоративному рівнях, і досягнення єдиного підходу до правового статусу капітана морського судна і його відповідальності, зокрема, за забруднення навколишнього морського середовища.

Список використаної літератури:

1. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. URL: <http://www.zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 05.09.2019).
2. Кодекс торговельного мореплавства України : науково-практичний коментар. URL: <http://uazakon.ru/ukr/ktmu/65/default.htm> (дата звернення: 09.09.2019).
3. Підпала І.В. Адміністративно-правові засади проходження служби на морському торговельному транспорті : дис. канд. юрид. наук : 12.00.07. Київ, 2015. 202 с.
4. Попов А.В. Особенности правового статуса моряков. *Актуальные проблемы державы и права*. 2002. Вып. 18. С. 374–377.
5. Особенности правового статуса капитана судна в международном мореплавстве. *Актуальные проблемы державы и права*. 2011. № 60. С. 425–431.
6. Решения капитана судна относительно безопасности мореплавания и охраны морской окружающей среды : Резолюция Международной морской организации А.443(XI) от 15 ноября 1979 г. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901808324> (дата звернення: 09.09.2019).
7. Іванський А.Й., Сухопара О.М. Міжнародно-правове регулювання захисту Світового океану від забруднення. *Сучасні питання економіки і права*. 2014. № 1. С. 124–129.
8. Кузнецов С.О., Аверочкина Т.В. Морське право : підручник. Одеса : Фенікс, 2011. 382 с.
9. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про відкрите море від 29 квітня 1958 (в редакції від 30 червня 1962 р.). URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_180 (дата звернення: 07.08.2019).
10. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 73/78). URL: <http://omctf.od.ua/marpol.html> (дата звернення: 07.08.2019).
11. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права, ратифікована Законом N 728-XIV від 3 червня 1999 р. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (дата звернення: 07.08.2019).
12. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_304 (дата звернення: 07.08.2019).
13. Руан Вэй. Обеспечение безопасности на море путем нормативного урегулирования прав и обязанностей капитана судна. URL: http://archive.nbu.gov.ua/portal/Soc_Gum/Ms/2012_5/107.pdf (дата звернення: 08.08.2019).
14. Клюев В.В., Кондратьев С.И., Тульчинский В.И. Оценка рисков и управление рисками в практике судовождения. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=27349193> (дата звернення: 08.08.2019).
15. Водний кодекс України від 6 червня 1995 р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/go/213/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 08.08.2019).

16. Мищик Н.А. Ответственность капитана судна за загрязнение. URL: <http://www.konspekt.biz/index.php?text=55471> (дата звернення: 09.09.2019).

17. Кримінальний кодекс України від 1 квітня 2001 року. URL: <http://www.rada.gov.ua> (дата звернення: 10.12.2017).

18. Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 10.09.2019).

19. Кукшинова О.О., Біла В.Г. Підстави адміністративної відповідальності за правопорушення на морському транспорті. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. 2017. Вип. 44. Т. 2. С. 41–43.

ІНФОРМАЦІЯ ПРО АВТОРА

Єфіменко Юлія Олександрівна – аспірант кафедри міжнародного права Національного юридичного університету імені Ярослава Мудрого

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Yefimenko Yuliia Oleksandrivna – Postgraduate Student at the Department of International Law of Yaroslav Mudryi National Law University

yefimenkoyuliia@gmail.com

