

Іванова А.В.

Національний університет «Одеська морська академія»

МІЖНАРОДНА КОНВЕНЦІЯ ЩОДО ЗАПОБІГАННЯ ЗАБРУДНЕНЬ З СУДЕН 1973/78 ЯК ОСНОВА МІЖНАРОДНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗАХИСТУ МОРСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА

Стаття присвячена дослідженню особливостей захисту моря від забруднення. Визначено категорії забруднення у разі експлуатації суден (під час здійснення морегосподарської діяльності на морському дні; викликане портовою діяльністю, суднобудуванням і судноремонтною діяльністю; попаданням у морське середовище чужорідних видів або генетично змінених організмів; викидом у море сміття, харчових, побутових і експлуатаційних відходів; у результаті надзвичайних обставин – у разі аварій; забруднення в результаті поховання суден у морі).

Для забезпечення виконання цього питання проаналізовано і визначено роль Міжнародної конвенції щодо запобігання забруднень з суден (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73/78). Обґрунтовано роль та діяльність Міжнародної морської організації (далі – ІМО), яка вживає заходів щодо захисту морського середовища від забруднення в результаті експлуатації суден шляхом розробки і прийняття державами, які є її членами, міжнародних конвенцій, які потім вводяться в дію і зобов'язують уряди країн – учасниць ІМО виконувати встановлені правила і стандарти. Конвенції ІМО вирішують проблему забруднення Світового океану декількома шляхами, такими як: попередження забруднення в період суднових операцій (наприклад, які відбуваються у разі скидання води після мийки танків у море); зниження числа аварій; зниження наслідків аварій; забезпечення компенсації збитків; допомога в застосуванні.

Обсяг цих повноважень держав диференціюється залежно від того, стосовно якої морської зони встановлюються правила, а також залежно від того, ким приймаються заходи щодо забезпечення виконання передбачених правил і норм. Підкреслюється, що в своїх внутрішніх водах і водах портів держави мають повний суверенітет і можуть встановлювати особливі вимоги, пов'язані зі скороченням, контролем і запобіганням забрудненню морського середовища, яким мають задовольняти іноземні судна для можливого входу і знаходження в цих водах. Відзначено, що для підвищення ефективності всіх заходів щодо захисту морського середовища від забруднення з суден необхідно чітко визначити обов'язкові для виконання норми, тобто ті, що належать до міжнародних, дотримання яких держави, під чийм прапором ходять судна, а також прибережні країни можуть вимагати від суден, які перебувають в їхніх територіальних водах або виключній економічній зоні.

Ключові слова: захист морського середовища, попередження забруднення, особлива територія.

Постановка проблеми. Світовий океан є вагомим компонентом біосфери, що забезпечує в глобальному масштабі якість планетарного природного середовища. Цим визначається необхідність охорони морського середовища від забруднення у разі експлуатації суден як найбільш актуальної проблеми сучасності. Нарівні із завданнями з технічного вдосконалення суден та їх устаткування стоять завдання оптимального використання наявних нормативних та технічних засобів, що дає змогу на їх основі вдосконалювати досвід забезпечення попередження від забруднення морського середовища й атмосфери під час експлуатації суден і здійснювати пошук шляхів модерніза-

ції засобів управління, спрямованих на реалізацію нових принципів, перетворення структурних схем і прийомів використання.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемам забезпечення морського середовища від забруднення під час експлуатації суден присвячено значну кількість спеціальних досліджень, серед яких варто відзначити праці таких дослідників, як: А.В. Анцелевич, С.М. Нунопаров, В.Є. Леонов, Л.А. Позолотін, В.І. Решняк, В.Г. Торський, П.Г. Хіміч, В.Ф. Ходаковський та інших видатних науковців.

Так, у роботі А.В. Анцелевича досліджено принципові питання використання технічних

засобів та механізмів щодо попередження забруднення моря, їх експлуатації та підготовки до проведення контролю наглядовими органами, запропоновано практичні рекомендації щодо виконання міжнародних стандартів з попередження забруднення морського середовища й атмосфери під час експлуатації суден [5]. А в дослідженнях С.М. Нунопарова розглянуто актуальні аспекти розробки й експлуатації суднового устаткування, використовуюваного з метою запобігання забрудненню морського середовища й атмосфери, запропоновані нові технічні рішення з обробки, нейтралізації і застосування баластних вод [9].

У дослідженні В.І Решняка надано основні положення забезпечення від забруднення морського середовища й атмосфери з суден і морських споруд [6]. Причому в роботі В.Є. Леонова та В.Г. Шестюка викладено теоретичні основи способу утилізації теплоти відпрацьованих газів теплових енергетичних установок [7], а В.Є. Леонов провів дослідження щодо динаміки використання суднового палива та запропонував альтернативні види палива для суднових енергетичних установок (СЕСУ) [8] та забезпечення екологічної безпеки судноплавства, застосовуючи запропонований ним спосіб утилізації теплоти відпрацьованих газів суднових енергетичних установок [10].

Праці Д. Кормака присвячені методології наукових досліджень щодо проектування нових суден і їх безпечної експлуатації для попередження забруднення навколишнього середовища з суден, в яких викладена методика проведення експериментів щодо забезпечення оснащення суден технічними засобами для попередження забруднення з суден, а також розробки методологічної бази із врахуванням принципу дії, несправності, їх впливу на процес безпечної експлуатації суден і попередження забруднення навколишнього середовища та атмосфери. Науково обґрунтовані види забруднення моря з суден і їх пагубний вплив на живі організми, нормативні вимоги щодо умов безпечної експлуатації суден для попередження забруднення моря, а також важливість скорочення CO₂, сірки і важких металів у морській індустрії [12]. У працях А.П. Пімошенко наведені методика контролю над будівництвом суден, реєстрації операцій із забруднювачами морського середовища, складання суднового плану надзвичайних заходів, що передбачає дії у разі забруднення нафтою і порядок проведення дій, спрямованих на боротьбу з аварійними розливами нафти [11].

Ця проблематика розглядалася і у працях зарубіжних дослідників, їхні праці здебільшого при-

свячені правовій охороні морського середовища і атмосфери від забруднення. Серед них можна відзначити праці О.В. Толкаченко, А. Нельсон-Смітта, які досліджували питання правової охорони морського середовища, а також методи боротьби з нафтовим забрудненням у контексті визначення та застосування заходів щодо запобігання забрудненню морського середовища, передбачених у міжнародно-правових нормативних документах [13].

Формулювання цілей статті. Наукові дослідження щодо реалізації зазначених завдань виконуються за трьома основними напрямками, такими як: розробка методології наукових досліджень з побудови нових суднових конструкцій та механізмів і вдосконалення наявних; створення теоретичних основ щодо попередження забруднення морського середовища й атмосфери і практичне впровадження ефективних способів і прийомів експлуатації суден; використання прогностичних алгоритмів і прийомів планування безпечного перевезення вантажу та траєкторій руху судна з подальшою проводкою його заданим шляхом.

Виклад основного матеріалу. 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 поширюються на величезні площі і значні відстані від конкретного джерела забруднення. Саме тому міжнародне співробітництво у цій галузі має виключне значення для всього світового співробітництва.

У п. 4 ст. 1 Конвенції ООН з морського права 1982 року надано визначення поняття «забруднення морського середовища» як «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].

З урахуванням використання Світового океану для наукових цілей, перевезення пасажирів та вантажу, рибальства та джерел, що спричиняють забруднення, можна визначити такі категорії забруднення від експлуатації суден, як: забруднення, спричинене здійсненням морегосподарської діяльності на морському дні (зокрема, розвідування й розробка природних ресурсів морського дна та його надр, наприклад нафти, газу

та інших корисних копалин у відкритому морі); забруднення, спричинене торговельним судноплавством, портовою діяльністю; суднобудуванням та судноремонтною діяльністю; забруднення, спричинене введенням у морське середовище немісцевих видів або генетично змінених організмів; забруднення, спричинене викидами в море сміття, харчових, побутових і експлуатаційних відходів; забруднення, спричинене шкідливими викидами із суден в атмосферу; забруднення, спричинене в результаті надзвичайних обставин – у разі аварій; забруднення, спричинене похованням у морському середовищі.

Міжнародна морська організація (далі – ІМО) вживає заходів щодо захисту морського середовища від забруднення в результаті експлуатації суден шляхом розробки і прийняття державами, які є її членами, міжнародних конвенцій, які потім вводяться в дію і зобов'язують уряди країн – учасниць ІМО виконувати встановлені правила і стандарти. Конвенції ІМО вирішують проблему забруднення Світового океану декількома шляхами, такими як: попередження забруднення в період судових операцій (наприклад, які відбуваються у разі скидання води після мийки танків у море); зниження числа аварій; зниження наслідків аварій; забезпечення компенсації збитків; допомога у застосуванні.

Одним з основних міжнародних договорів, який розглядає питання екології моря, стала Міжнародна конвенція щодо запобігання забруднень з суден (Конвенція МАРПОЛ 73/78), яка була прийнята під егідою ІМО в 1973 році, але через різні причини вона була введена в дію в 1978 році з прийняттям Протоколу 1978 року, що доповнює Конвенцію (Протокол Конвенції МАРПОЛ 73/78). Зміст самої Конвенції МАРПОЛ 73/78, як і зміст Протоколу 1978 року, стосується обов'язків держав, які її підписали. У 1997 році до Конвенції МАРПОЛ 73/78 був прийнятий ще один Протокол, який додає нові інструкції щодо попередження забруднення атмосфери з суден до Додатка VI Конвенції.

Конвенція МАРПОЛ 73/78 містить 20 Статей і 2 Протоколи («Стосовно повідомлень про інциденти, що тягнуть викид шкідливих речовин» і «Про арбітраж»), а також 6 Додатків до неї, які викладають Правила щодо забруднення моря конкретними забруднюючими речовинами: нафтою, шкідливими хімічними речовинами, які перевозяться наливом, речовинами, які перевозяться в упакованій формі, стічними водами, сміттям і забруднення повітряного середовища із суден.

Натепер встановлені Конвенцією МАРПОЛ 73/78 норми поширюються більш ніж на 90% світового торгового флоту.

Крім положень Конвенції МАРПОЛ 73/78, розроблених на універсальному рівні міжнародно-правового регулювання захисту морського середовища від забруднень, діють також:

- Міжнародна конвенція про захист людського життя на морі 1974 року (СОЛАС-74), яка містить низку розділів, що стосуються охорони природного середовища від забруднень, контролю держави порту (гл. VI, VII, VIII, IX) [3];

- Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненням (МКУБ), мета якого полягає в забезпеченні міжнародного стандарту щодо управління безпечною експлуатацією суден та попередження забруднення: чим найменше буде аварій і інцидентів з суднами, тим менша ймовірність потрапляння різних шкідливих речовин та забруднень у море;

- Конвенція ООН з морського права 1982 року, яка зобов'язує держави, що до неї приєдналися, вживати всіх заходів для запобігання забрудненню морського середовища з будь-якого джерела (з берега, з транспортних засобів, з атмосфери);

- Міжнародна конвенція про підготовку, дипломатування моряків і несення вахти 1978/95 містить вимоги до професійної підготовки фахівців у морській галузі, в тому числі щодо застосування природоохоронних заходів як у час перебування судна в морі, так і на якорі в порту;

- Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року, яка містить вимоги до конструкції і проектування суден, які також є вагомими факторами запобігання забрудненню моря під час експлуатації суден;

- Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 року, спрямовані на запобігання аваріям суден у результаті зіткнень, отже, виконують мету зниження ризику забруднення моря;

- Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну від забруднення нафтою 1969 року, з подальшими доповненнями та змінами, яка застосовується виключно до шкоди від забруднення, заподіяного на території Договірної держави (включаючи її територіальне море і виключну економічну зону), і до попереджувальних заходів, вжитих для відвернення або зменшення такої шкоди;

- Конвенція про створення Міжнародного фонду компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 року з поправками від 2000 року, завданням якої є створення і функціонування

фонду, що забезпечує виплату компенсації збитку від забруднення моря тією мірою, в якій захист, що надається Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року, є недостатнім.

Для охорони морського середовища від забруднень спрямовані положення і міжнародних кодексів, таких як:

- Міжнародний кодекс щодо будівництва й обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, який передбачає встановлення Міжнародного стандарту щодо будування типів суден для безпечного морського перевезення наливом рідких небезпечних хімічних вантажів;

- Міжнародний кодекс будування й обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом, основною концепцією якого є відповідність типів судів небезпечним властивостям продуктів, що є предметом Кодексу;

- Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів, який регламентує морське перевезення небезпечних вантажів, забезпечує виконання обов'язкових положень СОЛАС-74 та МАРПОЛ 73/78.

Конвенція МАРПОЛ 73/78 застосовується до суден, що плавають під прапором країни – учасники Конвенції; до суден, які перебувають в оперативному управлінні країни – учасники незалежно від того, під яким прапором вони працюють, за винятком військових суден і суден, що використовуються для урядових некомерційних цілей.

Однак п. 3 Конвенції МАРПОЛ 73/78 встановлює, що навіть стосовно цих винятків держави – учасники цієї Конвенції зобов'язані забезпечити, щоб такі судна діяли відповідно до її положень. Відповідно до визначення, наведеного в п. 4 ст. 2 Конвенції МАРПОЛ 73/78, поняття «судно» охоплює судна будь-якого типу, включаючи «судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, плавучі засоби, а також стаціонарні і плавучі платформи» [2].

Важливі правила, що забезпечують запобігання забрудненню морського середовища під час експлуатації суден та охоплюють різні джерела забруднення з суден, містяться в шести додатках до Конвенції МАРПОЛ 73/78. В «особливих районах» встановлюються спеціальний режим і вимоги до суден, що в них перебувають, що передбачені відповідними положеннями Конвенції МАРПОЛ 73/78, яка передбачає заходи зі скорочення і запобігання забрудненню морського середовища як нафтою і нафтопродуктами, так і іншими речови-

нами, шкідливими для мешканців моря, які перевозяться на судах або утворюються в процесі їх експлуатації. У п. 2 ст. 2 Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами надається досить широке визначення того, що належить до шкідливих речовин: «будь-яка речовина, яка у разі попадання 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»[4].

Правила запобігання забрудненню нафтою містяться у Додатку I (02.10. 1983 р.) і стосуються всіх суден, на які поширюється Конвенція МАРПОЛ 73/78. У відповідності до термінології, що наведена в зазначеній Конвенції, «нафта» означає нафту в будь-якому вигляді, включаючи сиру нафту, рідке паливо, опади, що містять нафту та очищені нафтопродукти (які не є нафтохімічними речовинами, що підпадають під дію положень Додатка II до Конвенції, а «суміш, що містить нафту» означає суміш з будь-яким вмістом нафти).

Важливою особливістю зазначеної Конвенції стала концепція «особливих районів», які вважаються настільки вразливими до забруднення нафтою, що скиди в їх межах були повністю заборонені з невеликими і чітко визначеними винятками. Конвенція (правило 10) визначила район Середземного моря, район Балтійського моря, Чорного моря, Червоного моря, «Район затоки», Аденську затоку і район Антарктики як «особливі райони». Загальновизнано, що ефективність міжнародних угод залежить від ступеня покори їм, а це своєю чергою в основному залежить від ступеня примусу до них. Тому Протокол 1978 року до Конвенції МАРПОЛ запровадив суворі правила огляду та сертифікації суден. Конвенція МАРПОЛ 73/78 р. вимагає, щоб усі судна, які здійснюють міжнародні рейси, мали Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою, яке видається уповноваженим класифікаційним органом після відповідного огляду судна за поданням судовласника і підлягає обов'язковій перевірці у ході інспекції суден державою порту у відповідності до Резолюції ІМО А.787 (19) – «Процедури контролю суден державою порту».

Правила запобігання забрудненню шкідливими рідкими речовинами, які перевозяться наливом, містяться в Додатку II Конвенції МАРПОЛ 73/78 (06.04.1987 р.) та встановлюють вимоги,

критерії та заходи щодо контролю за зливом за борт отруйних рідких речовин, що перевозяться наливом. Додаток II передбачає поділ перевезених наливом хімічних речовин на 4 категорії (X, Y, Z і інші речовини) залежно від ступеня їх токсичності та потенційної шкоди, їх скидання в результаті очищення танків або зливу баласту може заподіяти шкоду морським ресурсам і здоров'ю людини. Додаток встановлює максимальні концентрації шкідливих речовин під час скидання або повністю забороняє таке скидання. У будь-якому разі не дозволяється скидання відходів, що містять отруйні речовини, на відстані менше 12 миль від берега і за глибин, менших 25 метрів. Ще більші обмеження встановлені для Балтійського і Чорного морів.

Правила запобігання забрудненню шкідливими речовинами, які перевозяться морем в упаковці, містяться в Додатку III (01.07.1992 р.) Конвенції МАРПОЛ 73/78 р., що стосується суден, які перевозять шкідливі речовини в упакованому вигляді. При цьому під шкідливими речовинами маються на увазі речовини, позначені як «забруднювачі моря» в Міжнародному кодексі перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code), який був введений в дію 1 січня 1991 року, а під упаковкою – будь-які вмістилища вантажу, що не є судновими конструкціями (пакети, контейнери, трейлери, цистерни).

Упаковки мають відповідати вимогам зведення до мінімуму небезпек для морського середовища з урахуванням їх специфічного змісту. Такі упаковки маркуються надійним довговічним маркуванням чи забезпечуються надійним довговічним ярликом, що вказують, що речовина є шкідливою речовиною згідно з відповідними положеннями IMDG Code (правило 3 Додатка). На кожному судні, що перевозить шкідливі речовини, має бути спеціальний перелік, маніфест або вантажний план, в яких вказані, згідно з відповідними положеннями IMDG Code, шкідливі речовини на судні і їх розташування. Основний принцип Додатка III – жодна шкідлива речовина, що перевозиться в упаковці, не може бути скинута за борт за жодних умов, за винятком випадків, коли це необхідно для порятунку судна або людського життя.

Правила запобігання забрудненню стічними водами із суден (27.09.2003 р.) містяться в Додатку IV Конвенції МАРПОЛ 73/78 р., який присвячений правилам, що належать до скидання стічних вод із суден; вимог до обладнання суден, призначеного для контролю скидання стічних вод, і вимог до прийомних споруд для прийому стічних вод

у портах і терміналах, а також правилам огляду суден і видачі Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню стічними водами. При цьому до стічних вод відносять: стоки та інші відходи з усіх типів туалетів і пісуарів; стоки з медичних приміщень (амбулаторій, лазаретів і т.п.) через розташовані в таких приміщеннях раковини, ванни і шпигати; стоки з приміщень, в яких містяться живі тварини; або інші стічні води, якщо вони змішані з перерахованими вище стоками.

Особливими районами встановлено район Балтійського моря. Кожне судно, яке здійснює рейси в порти або до віддалених від берега терміналів, які перебувають під юрисдикцією інших держав – учасниць Конвенції МАРПОЛ 73/78, повинно мати Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню стічними водами.

Правила запобігання забрудненню сміттям з суден містяться в Додатку V Конвенції МАРПОЛ 73/73 (31.12.1988 р.), що встановлює суворі обмеження на скидання сміття в море в прибережних водах і «особливих районах», повністю забороняє скидання сміття з пластику і накладає обмеження на скидання сміття з паперу, ганчір'я, скла і металу і способи, якими можна від нього позбутися. Скидання будь-якого пластикового сміття (рибальські синтетичні сітки, пластикові пакети) заборонено. Обмеження стосуються плаваючих і пакувальних матеріалів, вони можуть бути скинуті в море на відстані більше 25 миль від берега, харчові відходи і все інше сміття (папір, ганчір'я, скло, метал) не можуть бути скинуті в море в межах 12 миль від берега, якщо вони перед цим не пройшли дроблення або подрібнення.

Найбільш важлива особливість Додатка – повна заборона викиду в море всіх форм пластмаси. Набагато жорсткіші вимоги до скидання в особливих районах: районі Середземного моря, районі Балтійського моря, районі Чорного моря, районі Червоного моря, районі затоки, районі Північного моря, районі Антарктики і Великому Карибському районі.

Правила запобігання забрудненню повітряного середовища із суден (вересень 1997 р.) містяться у Додатку VI МАРПОЛ 73/78, який передбачає заходи щодо запобігання забрудненню повітря, заходи з перевірки суден і зачіпає такі основні напрями і встановлює межі щодо: викидів від судових дизельних двигунів (оксиди сірки, азоту); спалювання сміття на судні (суднові інсинератори); якості рідкого палива (обмежується вміст сірки); озоноруйнуючих речовин, які застосовуються на судні, та систем контролю випарів.

Вимоги Додатка VI встановлюють глобальне обмеження на вміст сірки в судновому паливі, що використовується на судах і не повинно перевищувати таких меж: 3,5% по масі 1 січня 2012 року і після цієї дати; і 0,5% по масі 1 січня 2020 року і після цієї дати. І зобов'язують ІМО контролювати середній вміст сірки в паливі. Встановлюються «особливі райони» контролю викидів з передбаченим більш суворим контролем викидів оксидів сірки. Це район Балтійського моря, район Північного моря, Північноамериканський район, район Карибського моря Сполучених Штатів, морський район, розташований біля атлантичного і Карибського узбережжя Співдружності Пуерто-Ріко і Віргінських островів Сполучених Штатів.

Висновки. Під час розгляду 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 ООН з морського права 1982 року, яка поділяє повноваження держав

у сфері захисту морського середовища від забруднення з суден на пов'язані з прийняттям законів і правил, спрямованих на захист морського середовища від забруднення з суден, і що стосуються забезпечення виконання національних законів і правил, а також міжнародних норм і стандартів щодо запобігання забрудненню морського середовища з суден. Обсяг цих повноважень держав диференціюється залежно від того, стосовно якої морської зони встановлюються захисні правила, а також залежно від того, ким приймаються заходи щодо забезпечення виконання передбачених правил і норм.

Наміри ІМО скоротити загальний обсяг викидів сірки до 0,5% – важливий крок для приведення морської галузі до норм Паризької кліматичної угоди. Для виконання цих зобов'язань вкрай важливо, щоб морська промисловість розглянула можливі альтернативи викопним видам палива для силових і допоміжних судових систем. На думку голови компанії Joі Scientific Тревера Кеннеді, сірководень може зіграти важливу роль у скороченні CO₂, сірки і важких металів у морській індустрії.

Список літератури:

1. Конвенція Організації Об'єднаних націй з морського права 1982 року. База даних «Законодавство України». URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_009.
2. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. База даних «Законодавство України». URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_009.
3. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС-74). База даних «Законодавство України». URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_251.
4. Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню моря скидами відходів та іншими матеріалами. База даних «Законодавство України». URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_127.
5. Анцелевич А.В., Тарасов В.Я. Судовые средства по предотвращению загрязнения моря и их эксплуатация. Мурманск : Кн. изд-во, 2014. 176 с., ил.
6. Решняк В.И. Предотвращение загрязнения водоёма нефтесодержащей подсланевой водой при эксплуатации судов и судовых энергетических установок : монография. Санкт-Петербург : СПГУВК, 2011. 350 с.
7. Леонов В.С., Шерстюк В.Г., Бень А.П. Патент України на корисну модель № 32822. «Спосіб утилізації теплоти відпрацьованих газів судових енергетичних установок». 26.09.2008, Бюл. № 14.
8. Рублев И.И. Исследование и разработка стойких экологически безопасных покрытий корпусов судов. Сб. докл. Международной научно-практической конференции *Fundamental and Applied Scinces Today. Create Space* / North Charle-Stone, SC, USA 29406 : spc. Academic, 2016, vol. 2. P. 197–199.
9. Нунопаров С.М. Предотвращение загрязнения моря с судов : учебное пособие для вузов. Москва : Транспорт, 1985. 288 с.
10. Обеспечение экологической безопасности судоходства : монография / В.Е. Леонов, О.В. Соляков, П.Г. Химич, В.Ф. Ходаковский ; под. ред. профессора В.Е. Леонова. Херсон : ХГМА, 2014. 188 с., ил. 21.
11. Пимошенко А.П. Предотвращение загрязнения окружающей среды с судов : учебное пособие / В.Г. Гурьев, В.П. Ефентьев, Б.Д. Вихров. Москва : Мир, 2004. 320 с.
12. Кормак Д. Борьба с загрязнением моря нефтью и химическими веществами / пер. с англ. Москва : Транспорт, 2015. 365 с.
13. Nelson-Smith, A. Oil pollution and marine ecology. London, 1972. 340 p.

**Ivanova A.V. INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION
OF POLLUTION FROM VESSEL 1973/78 AS THE BASIS
OF INTERNATIONAL PROTECTION OF MARITIME ENVIRONMENTAL PROTECTION**

The article is devoted to the study of the features of the protection of the sea from pollution. Pollution categories are determined during the operation of ships (during the implementation of maritime activities on the seabed; caused by port activities, shipbuilding and ship repair activities; the ingress of alien species or genetically modified organisms into the marine environment; the release of garbage, food, household and operational wastes into the sea; as a result of emergency circumstances – during accidents; and pollution resulting from the burial of ships at sea). The international legal framework for the protection of the marine environment from pollution during the operation of ships was analyzed.

In support of this issue, the role of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73/78, has been analyzed and identified. The role and activities of the International Maritime Organization (IMO), taking measures to protect the marine environment from pollution caused by the exploitation of ships, by developing and adopting by its member States, international conventions, which are then put into effect and substantiated, are substantiated encourage the governments of the member countries to comply with the established rules and standards. IMO conventions address the problem of pollution of the oceans in several ways, such as: preventing pollution during ship operations (for example, which occur when water is dumped after the tanks are washed into the sea); reducing the number of accidents; reduction of consequences of accidents; providing compensation for losses; help with application.

The scope of these powers of states is differentiated depending on which rules are established for the maritime zone, and also on who takes measures to ensure compliance with the rules and regulations. It is emphasized that in their inland waters and the waters of ports, states have full sovereignty and can establish special requirements related to the reduction, control and prevention of marine pollution, which foreign vessels must satisfy in order to enter and stay in these waters. It is noted that in order to increase the effectiveness of all measures to protect the marine environment from pollution from ships, it is necessary to clearly define the binding standards, that is, those that are international, the observance of which states under whose flag the vessels fly, as well as coastal countries, may require vessels located in their territorial waters or exclusive economic zone.

Key words: *marine environment protection, pollution prevention, special area.*