

D. МЕРЫ ПРЕДОХРАНЕИИЯ

1. БЕЗОПАСНОСТЬ ОТГРУЗКИ

Термин безопасности отгрузки определяет интерес судовладельцев, мореплавателей, пассажиров, грузовладельцев, и страховщиков так же как сообществе в целом, что морская транспортировка судном должна быть столь же безопасной насколько возможно, специально для защиты морской окружающей среды. Инструкции для безопасности отгрузки вообще имеют, в большей или меньшей степени, воздействие на интересы упомянутых выше сторон. Но как Соглашения имеет дела с публичным правом и порядком, а не с коммерческими аспектами, его проблемы ясно связаны с безопасностью жизни в море и дел предотвращения загрязнения в ступени, представленном главным образом работой Международной Морской Организации (ИМО), особенно как иллюстрирует следующий список Соглашении:

- (a) Соглашение по Безопасности Жизни в море (SOLAS), 1974;
- (b) Соглашение по грузовых ватерлиний, 1966;
- (c) Соглашение для Предотвращения Столкновения в море (COLREG), 1972;
- (d) Соглашение по Безопасности Рыбацких Судов, 1977;
- (e) Соглашение по Стандарту Обучения, Свидетельства, и Наблюдение для Мореплавателей, 1978;
- (f) Соглашение по Морскому Поиску и Спасению, 1979;
- (g) Соглашение для Предотвращения Загрязнения от Судов (MARPOL), 1973.

Центральное условие Соглашения в этом отношении требует государствам флага осуществить контроль в административных, технических, и социальных делах, чтобы гарантировать безопасность судов в море, принимая различные меры начиная от строительства судна к обучению команды (Статья 94, Параграф 1-4; Статья 194, Абзац 3 (b); Статья 211), в то время как другие условия связаны только с делами навигации, типа предотвращения столкновений (Статья 21, Параграф 2; Статья 39, Параграф 2; Статья 94, Абзац 2 (b)), использование морских коридоров и схем разделения движения (Статья 41; Статья 53, Параграф 10), и меры по обеспечению безопасности относительно искусственных сооружений (Статья 60; Статья 147; Статья 260-262), или когда Соглашение требует, что суда отдали помощь людям в опасности в море и что прибрежные государства устанавили поиск и спасали систему (Статья 98).

Соглашение обращается только к общепринятым международным инструкциям, процедур, и практике (Статья 94, Параграф 5) или использует подобные формулировки, например, (Статья 211, Параграф 2), но никогда в главным образом к любым установленным соглашениям. Этот метод имел двойная цель. С одной стороны, это избегает ситуации, где государства-члены к 1982 Соглашению были бы обязанными к соглашениям, которых они не ратифицировали, и, с другой стороны, открывает несколько возможностей для интерпретации как показано следующим примером: когда в отношении с общей безопасности судов 1982 Соглашение требует, чтобы государство флага "соответствовало ... международным инструкциям" (Статья 94, Параграф 5), есть определенный дрейф для свободы интерпретации - преднамеренная мера, чтобы уменьшить бремя на развивающихся странах, пробующих установить их собственную судоходную промышленность. Но можно легко предполагать, что точное определение, так или иначе, не было бы просто.

2. СОХРАНЕНИЕ МОРСКОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

Часть Соглашения, имеющего дело с глобальным режимом для предотвращения загрязнения - одна из самых детальных во всем документе, регулируя обязательства, обязанности, и полномочия государств (Часть XII). Существуют две возможные причины для этого. Одна – то что закон предотвращения загрязнения - новая юридическая область, которая не нагружена старшими юридическими понятиями; но с большим воздействием, несомненно, были шоки после бедственных несчастных случаев танкера и возрастающие беспокойства, что, если действие не предпринято, чтобы остановить распространение загрязнения от судов и от других источников, морская окружающая среда перенесет серьезное и долгосрочное повреждение. Главный шаг к выполнению глобальных и региональных инструкций и мер для предотвращения загрязнения и для общей защиты и сохранения морской окружающей среды был сделан на Конференции Организации Объединенных Наций по Человеческой Окружающей среде в 1972 в Стокгольме. После этой конференции, были готовы много региональных соглашений, договариваны под покровительством Программы Окружающей среды ООН (UNEP).

1982 Соглашение определяет загрязнение (Статья 1, Абзац 1 (4)), и устанавливает общую обязанность защитить морскую окружающую среду и меры, которые будут взяты (Статья 192; Статья 194), и устанавливает методы сотрудничества, включая контроль и техническую помощь (Статья 197-206).

Относительно к различным источникам загрязнения, Соглашение придерживается близко к политике законодательства, следовано принуждением. Инструкции для предотвращения загрязнения могут быть разделены на две части: (а) загрязнение из "наземных" источников (Статья 207; Статья 213), " морское дно " (Статья 208; Статья 209), атмосферы (Статья 212), и все виды демпинга (Статья 1, Абзац 1 (5); Статья 210; Статья 216; Статья 214; Статья 215) и (b) загрязнение от судов, кроме военных кораблей и других правительственных судов в некоммерческом обслуживании (Статья 236). Дела загрязнения, во втором случае, являются отдельными от других источников, эти меры предосторожности осуществлены дополнительно к фундаментальному понятию законодательства и принуждения, чтобы уравновесить интересы между государством флага и прибрежным государством относительно к их юрисдикции.

Условия законодательства показывают типичный подход Соглашения требовать ответственных государств принять международные инструкции и стандарты, разнообразная его требования от "принять во внимание" (атмосферные (Статья 212, Параграф 1) и наземные (Статья 207, Параграф 1) источники) к "не менее эффективный" (Статья 208, Параграф 3; Статья 209, Параграф 2; Статья 210, Параграф 6) и "по крайней мере иметь тот же самый эффект" (для судов, Статья 211, Параграф 2). Есть уже в силе соглашения для предотвращения загрязнения от демпинга и судов, которые могут служить руководящими принципами для того, что предназначается по "глобальные правила и стандарты", чтобы предотвратить демпинг (Статья 210, Параграф 6). Где суда заинтересованы, условия весьма точны, поскольку ссылка сделана к "общепринятым международным правилам и инструкциям, установленны через компетентные международные организации или общую дипломатическую конференцию" (Статья 211, Параграф 2). Акцент должен быть поставлен на "компетентную организацию," в этом случае Международная Морская Организация (ИМО), которая приняла

- Соглашение для Предотвращения Загрязнения от Судов (MARPOL), 1973, является также ответственной за то, что управляет с секретарскими обязанностями
- Соглашение по Предотвращению Морского Загрязнения демпингом, 1972,
- и приняла много рекомендаций и кодексов, прямо или косвенно заинтересованных делами загрязнения от судна, например,
- Международный Морской Кодекс Опасных Товаров (IMDG),
- Кодекс для Строительства и Оборудования Мобильных Оффшорных Дрельных частей (MODU), и
- Кодекс Безопасности для Ядерных Торговых Судов.

Нет никаких соответствующих международных соглашений для предотвращения загрязнения из наземных источников, самолета, или. Инструкции, чтобы управлять загрязнением, следующим от морской глубокой горной промышленности должны быть приняты Властью Морского дна (Статья 145; Приложение III, Статья 17; Статья 1, Абзац 1 (b) (xii)). В случаях загрязнения из других действий морского дна (Статья 208), из атмосферы, или из наземных источников, государства должны установить глобальные или региональные инструкции (Статья 207, Параграф 4; Статья 208, Параграф 5; Статья 212, Параграф 3).

Где суда заинтересованы, ответственность за национальное законодательство и осуществление зависит от двух государств: государство флага и прибрежное государство. Принимая во внимание, что прибрежное государство имеет небольшую маневрирующую возможность для того, чтобы предписать законодательство, это может осуществить право чтобы, в некоторой степени, провести в жизнь законы защищающие окружающую среду от загрязнения. Вообще говоря, законодательство прибрежного государства должно отразить международные правила (Статья 21, Абзац 1 (f); Статья 211, Параграф 4-6; Статья 234). Право прибрежного государства, чтобы провести в жизнь такие законы посредством исследований, осмотров, слушаний, и задержки зависит от местоположения инцидента, степени загрязнения и местоположения судна (Статья 218-220; Статья 222). В то время как в порт, суда, которые являются немореходными относительно загрязнения, могут быть задержаны (Статья 219; Статья 226, Абзац 1 (c)), чтобы избежать загрязнения, следующего "с морских жертв" (Статья 221, Параграф 2), прибрежное государство может предписать меры вне территориального моря, в соответствии с международным общепринятым или традиционным правом (Статья 221, Параграф 1). В этом контексте, ссылка может быть сделана к:

Международное Соглашение, Касающееся Вмешательства на Открытом море в Случаях Жертв Загрязнения нефтью, Брюссель 1969.

Прибрежное государство может даже назначить исследования и слушания против судна из-за разгрузки вне его общей юрисдикции загрязнения. Это может действовать по его собственной инициативе, если есть инциденты на открытом море и в определенных случаях, по запросу (Статья 218).

Чтобы определить и ограничивать обстоятельства, при которых может вмешаться прибрежное государство, Соглашение включает набор предохранительных инструкций (Статья 223-232). Прибрежные государства, ограничивающие проливы, не могут употреблять эти инструкции для судах в транзитном

проходе (Статья 233). Они могут осуществить законы относительно к разгрузки нефтяных и подобных веществ (Статья 42, Абзац 1 (b)). Оба, и пользовательские государства и государства, ограничивающие проливы должны сотрудничать посредством соглашений в делах загрязнения в проливах (Статья 43).

Все государства должны уважать любые обязательства, приняты согласно с специальным соглашениям, но эти обязательства должны быть выполнены в манере, совместимой с общими условиями 1982 Соглашения (Статья 237), и никакие соглашения которые тронут основные принципы этих условий не могут быть сделаны (Статья 311, Параграф 3). Государства ответственны за выполнение их обязательств и обязаны согласно международному праву (Статья 235; Статья 304), и должны гарантировать быструю компенсацию за любое повреждение (Статья 235, Параграф 2).

3. КОМПЕНСАЦИЯ

Соглашение редко касается вопроса компенсации повреждения. Это - в значительной степени вопрос других международных соглашений и источников закона, особенно частного закона; например, в делах загрязнения, некоторые важные источники были бы:

- Соглашение по Гражданской Ответственности за Повреждение Загрязнения нефтью, 1969,
- Соглашение по Установлению Международного Фонда для Компенсацию за Повреждение Загрязнения нефтью, 1971,
- Добровольное Соглашение Владельцев Танкера Относительно к Ответственности за Загрязнение нефтью (TOVALOP), и
- Контракт Относительно к Временного Приложения Ответственности Танкера за Загрязнение нефтью (CRISTAL);

или более общее соглашение по ответственности как:

- Соглашение, Касающееся Ограничения Ответственности владельцев Мореходных Судов, Брюсселя, 1957,

или один близко связанный с вопросами ответственности, типа:

- Соглашение, Касающееся Ареста Мореходных Судов, Брюсселя, 1952

Соглашение использует принцип, что его условия являются без предубеждения для заявления существующего или недавно развитого международного право (Статья 304). Условия Соглашения, имеющие отношение к этому вопросу касаются ответственности государства флага для военных кораблей и других правительственных судов в некоммерческом обслуживании (Статья 31; Статья 42, Параграф 5; Статья 54; Статья 42, Параграф 5; Статья 236), действия в Области (Статья 139), морское научное исследование (Статья 263), горячее преследование (Статья 111, Параграф 8), загрязнение, и другие (Статья 106 (Пиратство); Статья 110, Параграф 3 (Право посещать)). В делах загрязнения, Соглашение обеспечивает общая клаузула, заявляющая, что государства являются ответственными за выполнение их международных обязательств и что они являются ответственными в соответствии с международным правом (Статья 235). Кроме того, прибрежные государства, которые принимают незаконные меры против иностранных судов, ответственны за повреждение или потери, происходящие в результате принения этих мер (Статья 232). Международные правительственные организации, которые принимают Соглашение, несут ту же самую ответственность как государства-члены (Статья 1, Абзац 2 (2); Приложение IX, Статья 6). Где необходимость в компенсации, Соглашение требует, чтобы государства приняли законы, обеспечивающие процедуры за компенсацию, (например, Статья 235, Параграф 2; Статья 232) так же, как это делает и в случае поломки или повреждния кабеля и трубопроводов (Статья 112-115).