

УДК 347.799.11

Є. Д. Стрельцова, канд. юрид. наук, доцент

Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова

Економіко-правовий факультет, кафедра загально-правових дисциплін та міжнародного права

Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА: ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА

Розглянуто загальні проблеми безпеки мореплавства, зокрема, проблеми охорони людського життя на морі, забезпечення належного технічного стану морських суден, а також проаналізовано міжнародно-правові засоби і міжнародно-правові стандарти забезпечення безпеки мореплавства.

Ключові слова: безпека мореплавства, охорона людського життя на морі, міжнародно-правові стандарти, міжнародно-правова система, міжнародні конвенції.

Сучасний етап розвитку світового співтовариства, як загальновідомо, характеризується, поряд з іншим, процесами глобалізації міжнародних відносин, формуванням загальних економічних, правових, інформаційних просторів тощо [1, с. 174]. Однак, в той же час, людство зштовхується з такими новими ризиками та загрозами своєї безпеки, як міжнародний тероризм, організована злочинність, озброєні конфлікти, фінансово-економічні кризи, екологічні загрози та інші. Саме проблема безпеки взагалі має вирішальне значення для будь-якої спільноти у зв'язку з необхідністю попередження і ліквідації загроз, які здатні завдати шкоди здоров'ю людей, позбавити їх життя, матеріальних та інших цінностей. Тому дослідженням проблем безпеки у будь-якій галузі суспільного життя – політичній, економічній, екологічній, інформаційній, міжнародній тощо – завжди приділялась і завжди буде приділятися увага з боку державних діячів, політиків, міжнародних організацій, професійних асоціацій, вітчизняних та зарубіжних фахівців-правознавців [2].

Метою цієї статті є дослідження деяких технічних та правових проблем безпеки такої важливої з точки зору політичних, економічних, міжнародних інтересів галузі, як морське судноплавство. Це питання є не просто актуальним, а життєво важливим для України, морська індустрія якої зазнає складних часів. Проблема безпеки мореплавства не є новою. На протязі всієї історії розвитку морської індустрії та морського права вона була і залишається в центрі уваги світового морського співтовариства [3]. Але сьогодні, враховуючи деякі позитивні і негативні наслідки загального процесу глобалізації, яка торкнулась і морської галузі, загальні проблеми безпеки мореплавства, відпрацьовування ефективних засобів забезпечення безпеки мореплавства, об'єднання зусиль усіх держав потребують більш ретельної уваги та переосмислення.

Не зважаючи на загальні зусилля стосовно забезпечення безпеки мореплавства, науково-технічний прогрес у суднобудівельній галузі, який надає можливості для проектування та конструювання високонадійних суден, статистика не свідчить про щорічне зменшення кількості аварій на морі на початку ХХІ ст. у порівнянні з попередніми десятиріччями [4, с. 173]. Так,

буквально нещодавно засоби масової інформації повідомили про аварію, що сталася в Керченській протоці 11 листопада, в результаті якої загинули моряки, судна, а також завдано значної шкоди навколишньому середовищу. Катастрофічні наслідки цієї аварії поставили цілу низку питань, пов'язаних з проблемою безпеки мореплавства та проблемою відповідальності [5, с. 6-7].

Чому взагалі трапляються морські аварії? На думку фахівців, швидкісні можливості сучасних суден, інтенсивний розвиток міжнародних економічних зв'язків, економічні інтереси судновласників та деякі інші фактори значно підвищують інтенсивність мореплавства. В свою чергу, в таких умовах, коли вже є певна перенасиченість плаваючих об'єктів в морі, природно, що ризик для безпеки мореплавства збільшується [6, с. 154]. А враховуючи факти не завжди належного технічного стану деяких суден, недостатній контроль за виконанням суднами правил безпеки мореплавства з боку держави прапора або держави порту, за дотриманням вимог щодо кваліфікації екіпажа суден, певним нехтуванням існуючих правових правил тощо, можна сказати, що все це може виступити певними причинами негативних явищ.

Оскільки проблеми безпеки мореплавства – проблеми міжнародного рівня, тому вони завжди потребують вирішення спільними зусиллями держав та усього міжнародного співтовариства. Міжнародна співпраця в галузі забезпечення безпеки мореплавства здійснюється в багатьох напрямках. Одним з найважливіших є формування та розвиток міжнародно-правових засобів забезпечення безпеки мореплавства. До них відносяться численні міжнародні конвенції, кодекси, меморандуми, розроблені та прийняті в рамках таких організацій, як Міжнародна морська організація, Міжнародна асоціація класифікаційних товариств, Міжнародна організація праці та інших.

Так, на протязі ХХ ст. були прийняті міжнародні конвенції, які встановлювали зобов'язання для держав вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки суден, які плавають під їхніми прапорами, наприклад: Конвенція про відкрите море 1958 р., Конвенція ООН про морське право 1982 р., Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі (далі – Конвенція СОЛАС 74/78) та інші. Відповідні заходи включали, поряд з іншим: – необхідність періодично інспектувати судно кваліфікованими інспекторами; наявність на борту судна карт, навігаційних приладів; судно має бути очолюване капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, а екіпаж за кваліфікацією та кількістю відповідати типу, розміру, механізмам та обладнанню судна.

Міжнародні норми щодо забезпечення безпеки мореплавства поділяють на чотири групи: 1) щодо проектування, конструкції та обладнання; 2) щодо експлуатації судна; 3) щодо організації пошуку та рятування; 4) щодо організації розслідування аварійних морських подій та інспектування в портах [7, с. 445].

Головною міжнародною угодою, яка встановлює вимоги щодо конструкції та обладнання судна, є Конвенція СОЛАС 74/78. Судно, згідно з вимогами Конвенції, має бути обладнане відповідними навігаційними приборами та засобами зв'язку, які мають знаходитись у робочому стані; усі рятувальні засоби (шлюпки, плоту) повинні бути готові для використання тощо. Спеціальна увага приділена суднам з ядерними енергетичними приладами [8].

Поняття „технічний стан”, щодо, наприклад, вантажних суден, включає також належний стан вантажних приміщень судна, який забезпечує належне перевезення та збереження вантажу, і турботу перевізника про правильну укладку та вантаження. Справа в тому, що порушення вимог до укладки та вантаження

можуть спричинити перевантаження судна понад встановлені норми, завдати шкоду вантажу та судну. Для уникнення таких порушень у 1966 р. було прийнято Міжнародну конвенцію про вантажну марку, яка передбачає нанесення на борту судна вантажної марки після відповідного огляду [9].

Як свідчать факти, більша частина морських аварій трапляється внаслідок помилок, недбайливості, недостатнього рівня кваліфікації капітану і екіпажу судна. Тому важливим елементом в системі заходів забезпечення безпеки мореплавства є людський фактор. Відповідно до міжнародних вимог судно має бути укомплектовано екіпажем належної кількості і належної кваліфікації. Так, Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. зі змінами від 1995 р. (далі – Конвенція ПДМНВ 78/95) встановила спеціальні вимоги щодо віку, стану здоров'я і кваліфікації капітану і екіпажу судна [10]. На підтримку положень цієї Конвенції, Асамблея Міжнародної морської організації в 1981 р. рекомендувала урядам держав-членів, щоб судна, до яких буде застосовуватися ця Конвенція, мали на борту документ держави прапору про мінімальний склад екіпажу. При здійсненні контролю в портах за іноземними суднами компетентні органи повинні розглядати відповідність екіпажу судна даним такого документу, як підтвердження того, що судно укомплектоване екіпажем, який забезпечує безпеку мореплавства.

Саме судовласники зобов'язані підтримувати належний технічний стан судна. З цією метою ряд міжнародних морських конвенцій (Конвенція ООН 1982 про морське право, Конвенція СОЛАС 1974/78, Конвенція ООН про умови реєстрації морських суден 1986 р. та ін.) містять положення про зобов'язання держави прапору здійснювати технічний нагляд за своїми суднами. Для виконання цих вимог, наприклад, в Україні контроль за виконанням вимог стосовно проектування, конструкції та обладнання суден, тобто технічний нагляд за суднами, здійснює класифікаційне товариство, обране судовласником (ст. 22 КТМ України) [11]. Національним класифікаційним товариством в Україні є Регістр судноплавства України, який діє відповідно до Положення про Регістр судноплавства України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.06.1998 р. № 814 [12]. Основними завданнями Регістру є класифікація суден; розробка та затвердження правил та технічних вимог по забезпеченню виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя і здоров'я пасажирів, екіпажу, екологічної безпеки; технічний нагляд за встановленими правилами. Це не є вичерпним переліком завдань, функцій, повноважень Регістру. Але вже це дозволяє зробити основний висновок про те, що роль класифікаційних товариств в забезпеченні безпеки мореплавства дуже значна.

І тут вже може виникнути наступне питання. Чи мають відповідати класифікаційні товариства за помилки або недбайливість при огляді суден, внаслідок яких судно по причині неналежного технічного стану, наприклад, затонуло? Останніми роками це питання дуже широко обговорюється фахівцями, але і сьогодні воно залишається відкритим. Немає певної єдності і при вирішенні цих питань судовою практикою [13, с. 187].

Згідно з нормами міжнародного права забезпечення норм і стандартів безпеки на суднах також залежить від держави порту. Так, наприклад, положення Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р. вимагають від портів здійснювати контроль за судами для встановлення факту наявності на судні Свідоцтва про вантажну марку і виясненню питань, пов'язаних з навантаженням судна. Міжнародна Конвенція ПДМНВ 78/95 містить відповідні правила, які

дозволяють прибережній державі здійснити контроль щодо компетентності екіпажу суден в разі виникнення певних сумнівів, або затримати відхід судна, яке не відповідає вимогам безпеки мореплавства і безпеки навколишнього середовища. Значна роль в міжнародній стандартизації проведення контролю в портах належить Міжнародній морській організації (ІМО). В рамках цієї авторитетної організації прийняті відповідні документи, спрямовані на забезпечення ефективного контролю з боку держав порту, наприклад, Порядок проведення контролю за виконанням експлуатаційних вимог стосовно безпеки суден та запобігання забруднення, Порядок проведення контролю з боку держави порту тощо [13, с. 179].

В морських портах України повноваження та функції по здійсненню державного нагляду за мореплаванням здійснює капітан морського торгового порту, якій очолює Інспекцію державного портового нагляду (ст.86 КМ України). Він діє згідно з Положенням про капітана морського торговельного порту, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 18.10.2000 р. № 573) [14], а також нормами КТМ. До переліку функцій капітанів морських портів входять: нагляд за додержанням діючого законодавства і правил мореплавання, а також міжнародних договорів України про мореплавство; реєстрація суден і видача відповідних документів; перевірка суднових документів, дипломів і кваліфікаційних посвідчень; нагляд за дотриманням вимог по запобіганню забруднення навколишнього середовища; оформлення приходу суден до порту та виходу з порту; облік та розслідування аварійних морських подій та інші. Згідно зі ст. 91 КТМ кожне судно перед виходом із морського порту зобов'язане отримати на це дозвіл капітану порту. Серед підстав, які дозволяють капітану порту відмовити у видачі дозволу на вихід судна з порту, можна виділити наступні: непридатність судна до плавання, порушення вимог щодо його завантаження, обладнання, комплектування екіпажу та наявність інших недоліків, які являють загрозу безпеки плавання або здоров'ю людей на судні або загрозу завдання шкоди навколишньому природному середовищу, тощо.

Велике значення для безпеки мореплавства мають норми, які регулюють рух суден. Так, відповідно до Конвенції 1982 р. прибережна держава має приймати закони та правила стосовно безпеки судноплавства та регулювання руху суден, захисту навігаційних приладів тощо [15]. Поряд з цим безпека мореплавства значною мірою забезпечується виконанням Міжнародних правил попередження зіткнення суден в морі 1972 р., які встановлюють правила руху суден за різних умов плавання [16].

Ще одне питання, поряд з іншими, раніше відзначеними, віднесене міжнародним співтовариством до системи забезпечення безпеки мореплавства, стосується рятувально-пошукових робіт, їх належної організації та ефективності. Відповідно до Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 р. [17] держави мають забезпечити вжиття необхідних заходів у справі забезпечення належного пошуку та рятування людей, а саме: держава здійснює загальну координацію рятувальних операцій при отриманні повідомлення, що людина зазнає лиха в її пошуково-рятувальному районі. Рекомендується, з дозволу компетентних органів, для цілей рятування людей допускати в свої територіальні води рятувальників іншої держави. Сторонам також рекомендується об'єднувати зусилля та можливості по рятуванню і пошуку з сусідніми державами. Конвенція докладно регламентує порядок проведення операцій на кожній з аварійних стадій.

Говорячи про безпеку мореплавства, не можна не звернути увагу на ініціативу міжнародної спільноти щодо створення Міжнародної організації морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ) у 1976 р., метою якої було забезпечення охорони людського життя на морі, швидке повідомлення про катастрофічні події на морі в вигляді телексного, факсимільного зв'язку через супутник. Пізніше, в 1998 р., ІНМАРСАТ було перейменовано в ІМСО – Міжнародна організація пересувного супутникового зв'язку.

І, нарешті, для забезпечення безпеки мореплавства в подальшому необхідно проводити ретельне розслідування кожної аварійної морської події. Ця вимога закріплена в Конвенції СОЛАС 74/78, яка зобов'язує уряди держав проводити розслідування будь-якої аварійної морської події, що трапилась з будь-яким з його суден, і передавати інформацію про результати такого розслідування до ІМО. Схожі положення закріплені також в Конвенції про морське право 1982 р., Конвенції МАРПОЛ 73/78.

Слід відзначити, що норми міжнародних конвенцій, які встановлюють відповідні правила щодо безпеки мореплавства, дуже жорсткі. Але, як свідчить практика, ці правила не завжди виконуються або виконуються неналежним чином і не всіма учасниками мореплавства (маємо на увазі безпосередньо судновласників, капітанів, екіпаж суден, відповідні установи, органи тощо). З метою уникнення такого становища в 1993 р. Асамблеєю Міжнародної морської організації в якості резолюції А.741(18) було прийнято Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і попередження забруднення (МКУБ). Його було включено в якості доповнення до глави 9 Конвенції СОЛАС 74/78, тим самим надано обов'язкової юридичної сили. МКУБ було введено в дію в Україні 15 травня 1998 р. наказом Державного комітету рибного господарства України „Про затвердження Положення щодо застосування Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і попередження забруднення (МКУБ) на підприємствах і суднах Держкомрибгоспу України. Метою Кодексу є забезпечення безпеки на морі, запобігання загибелі людей, уникнення завдання шкоди навколишньому середовищу, а також майну. Кодекс являє собою ефективну систему управління безпекою. Для реалізації цілей Кодексу судноплавна компанія повинна розробити, задіяти та підтримати систему управління безпекою (СУБ), яка включає політику в галузі безпеки та захисту навколишнього середовища; інструкції та процедури для забезпечення безпечної експлуатації суден; встановлений обсяг повноважень і лінії зв'язку між персоналом на березі і на судні; процедури підготовки до аварійних ситуацій і дій в аварійних ситуаціях тощо.

На основі викладеного можна зробити висновок, що на сучасному етапі досягнення і розвиток безпеки мореплавства забезпечується прийняттям цілого комплексу міжнародно-правових і національно-правових стандартів і звичаїв, які встановлюють досить жорсткі вимоги. Разом з тим, міжнародне співтовариство зіткнулося з проблемою реалізації міжнародних стандартів у торговельному мореплавстві. І тому більш сконцентрувало і концентрує зусилля по їхній реалізації і втіленню в повсякденну практику.

Література

1. Лукашук И. И. Глобализация, государство, право, XXI век. – М.: Спарк, 2000. – 279 с.

2. См., напр.: *Данільян О. Г., Дзьобань О. П., Панов М. І.* Національна безпека України. – Харьков: Фолио, 2002. – 285 с.; *Лукашук И. И.* Вказ.праця: *Сидорченко В. Ф.* Правовые проблемы охраны человеческой жизни и имущества на море. – Л., 1983. – 246 с.
3. *Иванов Г. Г.* Международная морская организация. – Одеса: ЛАТСТАР, 1999. – 392 с.; *Кейхилл Р.* Столкновение судов и их причины. – М.: Транспорт, 1987. – 240 с.; *Сидорченко В. Ф., Егоркин В. И.* Безопасность группового мореплавания: международно-правовые аспекты. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2004. – 303 с.
4. *Анцелевич Г. А.* Международное морское торговое право: Учеб. пособие. – К.: Слово, 2003. – 560 с.
5. *Стрельцова Є. Д.* Правові проблеми безпеки мореплавства // Юридичний Вісник України. – 2007. – № 47 (647). – С. 6-7.
6. Современное международное морское право и практика его применения Украиной // *Руков. автор. колл. А. А. Щипцов* – К.: Наукова думка, 1995. – 341 с.
7. *Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В.* Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. – М.: Статут, 2007. – 637 с.
8. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 г. // *Анцелевич Г. А.* Международное морское торговое право: Учеб. пособие. – К.: Слово, 2003. – С. 412-456.
9. Международная конвенция о грузовой марке, 1966 г. // rada.gov.ua.
10. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты, 1978 г. // *Анцелевич Г. А.* Международное морское торговое право: Учеб. пособие. – К.: Слово, 2003. – С. 457-469.
11. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47, 48, 49, 50, 51, 52. – Ст. 349.
12. Положення про Регістр судноплавства України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 93 // Офіційний вісник України. – 1998. – №23. – Ст.14.
13. Положення про капітана морського торговельного порту України, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 18 жовтня 2000 р. № 573 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 45. – Ст.323.
14. Конвенция ООН по морскому праву, 1982 г. // *Сборник международных договоров СССР по вопросам мореплавания.* – М.: Гл. упр. навигации и океанографии МО СССР, 1988. – С.29-88.
15. Конвенция о международных правилах предупреждения столкновения судов, 1972 г. // *Сборник документов по безопасности мореплавания и ведения промысла.* – М., 1988. – С.49- 61.
16. Міжнародна конвенція щодо пошуку і рятуванні на морі, 1979 р. // rada.gov.ua.

Е. Д. Стрельцова

Одесский национальный университет им. И. И. Мечникова

Экономико-правовой факультет, кафедра общеправовых дисциплин и
международного права

Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МОРЕПЛАВАНИЯ: ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

РЕЗЮМЕ

Резюме

Рассмотрены общие проблемы безопасности мореплавания, в частности, проблемы охраны человеческой жизни на море, обеспечения надлежащего технического состояния морских судов, а также проанализированы международно-правовые средства и международно-правовые стандарты обеспечения безопасности мореплавания.

Ключевые слова: безопасность мореплавания, охрана человеческой жизни на море, международно-правовые стандарты, международно-правовая система, международные конвенции.

E. D. Streltsova

Odessa National University

Frantsuzsky Bulvar, 24/26, Odessa, 65058, Ukraine

INTERNATIONAL LAW MEANS OF SECURING OF SHIPPING SAFETY: GENERAL CHARACTERISTIKE

Summary

General issues of shipping safety have been examined. Attention is drawn up to the particular issues of safety of life at sea; issues concerning rules that provide for the due technical condition of seagoing ships. Also international law means and standards, securing shipping safety, have been under analysis.

Key words: safety of shipping, safe guarding human life at sea, international law standards, international law system, international conventions.