

НОРМАТИВНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

REGULATORY SECURITY OF NAVIGATION IN THE IMPLEMENTATION OF MARITIME TRANSPORT

Шелухін О.М., к.ю.н.,
доцент кафедри навігації і управління судном
Азовський морський інститут
Національного університету «Одеська морська академія»

Статтю присвячено аналізу міжнародного нормативного регулювання безпеки судноплавства під час здійснення перевезень морським транспортом. Проаналізовано роль та місце міжнародних Конвенцій, виданих структурами ООН, ратифікованих Україною.

Проаналізовано доступні статистичні відомості щодо стану аварійності у морському судноплавстві по суднах, що здійснюють морські перевезення під прапором України та країн-членів Європейського Союзу, в результаті чого встановлено, що аварійність на морському транспорті призводить до істотних матеріальних та людських втрат.

Як першочерговий інструмент для встановлення єдиних мінімальних вимог до організації підвищення стану безпеки під час здійснення морських перевезень проаналізовано зміст основних Конвенцій та встановлено предмети їх нормативного регулювання у галузі нормативного забезпечення вимог щодо організації країн-членів конвенцій національного нормативного регулювання щодо забезпечення мінімальних вимог різних аспектів безпеки судноплавства.

Висвітлено предмет правового регулювання та стислий зміст у галузі забезпечення безпеки судноплавства таких міжнародних конвенцій, як Конвенція ООН з морського права, Міжнародна конвенція з пошуку та рятування на морі, Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів, Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнень суден у морі, Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобігання забрудненню.

Окрім цього, проаналізовано шляхи проведення їх імплементації до національного законодавства України як безпосереднього учасника міжнародної системи глобальних морських перевезень.

У результаті аналізу окремих положень Кодексу торговельного мореплавства України стосовно забезпечення безпеки мореплавства зроблено висновок про вдалу імплементацію до нього як основного законодавчого акта у сфері перевезень вантажів основних міжнародних юридичних норм, що стосуються забезпечення мінімальних стандартів безпеки мореплавства.

За результатами проведеного дослідження, з огляду на статистику аварійних подій на морському транспорті, зроблено висновок про необхідність поглибленої підготовки спеціалістів галузі водного транспорту за напрямками вивчення вимог до забезпечення безпеки судноплавства.

Ключові слова: безпека судноплавства, Конвенції ООН, нормативне регулювання, імплементація, підготовка спеціалістів у сфері водного транспорту.

The article is dedicated to the analysis of the international normative regulation of safety of navigation of sea transport. The role and place of international conventions issued by UN bodies ratified by Ukraine are analyzed.

The available statistics data of accidents in maritime shipping on ships engaged in sea transportation under the flag of Ukraine and the European Union are analyzed, as a result of which it is established that accidents in maritime transport lead to significant material and human losses.

As a primary tool for establishing minimum requirements for the organization of safety in maritime transport, the content of the main Conventions is analyzed and the subjects of their normative regulation in the field of regulatory requirements for the organization of member states of national regulations to ensure minimum requirements for various aspects of shipping safety.

The subject of legal regulation and summary in the field of navigation safety is summarized of such international conventions as the UN Convention on the Law of the Sea, the International Convention on Search and Rescue at Sea, the International Convention for the Safety of Life at Sea, the International Code for the Protection of Ships and Port Facilities, Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, the International Code for the Safe Operation of Ships and for the Prevention of Pollution.

In addition, the ways of their implementation to the national legislation of Ukraine as a direct participant in the international system of global maritime transport are analyzed.

As a result of the analysis of certain provisions of the Merchant Shipping Code of Ukraine regarding maritime safety, it was concluded that the basic international legal norms concerning ensuring minimum maritime safety standards have been successfully implemented as the main national legislative act in the field of cargo transportation.

According to the results of the research, taking into account the statistics of accidents on maritime transport, it was concluded that more in-depth training of specialists in the field of water transport in the areas of studying the requirements for safety of navigation is required.

Key words: navigation safety, UN Convention, regulation, implementation, training of specialists in the field of water transport.

Людство з прадавніх часів займається торгівлею. Після відкриття сторін світу нового істотного поштовху набула світова торговельна система, основним засобом якої був і залишається морський транспорт як найдешевший і здатний до масових перевезень будь-яких товарів на всі можливі відстані водними шляхами.

Поряд з цим під час зростання обсягів перевезення вантажів водними шляхами у декілька десятків разів зросла й кількість транспортних засобів, що пересуваються водними шляхами. Тож цілком логічним твердженням є пропорційне зростання кількості аварій на водному транспорті.

Аналіз стану аварійності та безпеки судноплавства на водному транспорті в Україні, проведений Державною службою морського та річкового транспорту за 2019 рік

порівняно з попереднім роком, засвідчив про залишення стану аварійності на водному транспорті в Україні на високому рівні [1].

Щорічний огляд морських втрат та інцидентів, до якого входять випадки, що трапились із суднами під прапором країн Європейського Союзу, проведений Європейською агенцією з морської безпеки, зазначає, що протягом 2014–2019 років зареєстровано 19418 морських інцидентів, під час яких загинуло 496 осіб та ще 6210 осіб отримали поранення [2].

Вказані цифри свідчать про актуальність забезпечення стану безпеки судноплавства під час перевезення вантажів та пасажирів морським транспортом.

Окремими аспектами правового регулювання забезпечення безпеки судноплавства переймаються вчені, серед

яких – С.О. Кузнецов та Т.В. Аверочкіна, Т.М. Плачкова, О.П. Махмурова-Дишлюк, А.Б. Качинський, В.І. Дмитрієв та В.В. Каретніков [3; 4; 5; 6; 7].

Водночас в умовах законодавства, що швидко змінюється та еволюціонує, постає питання про необхідність актуального аналізу вітчизняної нормативної бази щодо регулювання забезпечення вимог з безпеки судноплавства під час здійснення перевезень морським водним транспортом.

Джерелами міжнародних нормативних актів у сфері забезпечення безпеки судноплавства, безумовно, є міжнародні конвенції, видані структурами ООН, які ратифіковані Україною.

Зокрема, стаття 94 Конвенції ООН з Морського права 1982 року проголошує обов'язок кожної держави, під прапором якої плавають судна, ефективно здійснювати свою юрисдикцію і контроль над ними в адміністративних, технічних і соціальних питаннях, зокрема забезпечення безпеки на морі. Це стосується питань: конструкції, устаткування та придатності суден до плавання; комплексування, умов праці та навчання екіпажів суден з урахуванням застосованих міжнародних актів; користування сигналами, підтримання зв'язку та попередження зіткнення [8].

Відповідно до ст. 98 згаданої Конвенції на кожну прибережну державу покладено обов'язки з організації, діяльності та функціонування ефективної пошуково-рятувальної служби для забезпечення безпеки на морі.

Для забезпечення співробітництва у сфері безпеки між країнами укладаються багатосторонні угоди. Вони передбачають порядок надання швидкої та ефективної допомоги. В угодах зазначається, що після одержання аварійно-рятувальною службою однієї з країн повідомлення про аварію судна вона зобов'язана вжити заходів щодо надання допомоги екіпажам і пасажиром, які будуть враховані доцільними. У разі, якщо місце аварії розташоване ближче до берега іншої країни та це буде необхідним, аварійно-рятувальна служба, що одержала сигнал небезпеки, координується з відповідною службою іншої країни та дії з рятування плануються за домовленістю між ними. Така домовленість повинна мати місце завжди, коли терплять нещастя судно або літак, які належать іншій країні.

У квітні 1979 року була підписана Міжнародна конвенція з пошуку та рятування на морі. Відповідно до Конвенції держави забезпечують вжиття необхідних заходів у справі забезпечення належного пошуку та рятування людей, що терплять біду на морі та біля їхніх берегів. Держава здійснює загальну координацію рятувальних операцій у пошуково-рятувальному районі, границі якого встановлюються відповідно угодою, для чого створюється національний орган – рятувально-координаційний центр для пошуку та рятування [9].

З метою практичного впровадження положень конвенції Агенціями ООН (ІКАО та ММО) видане Керівництво з міжнародного авіаційного та морського пошуку та рятування (IAMSAR), що являє собою керівництво з організації і проведення морських і авіаційних пошуково-рятувальних операцій.

Воно містить керівні принципи пошуку і рятування з точки зору судноплавства та авіації. Мета загального керівництва полягає в тому, щоб гарантувати, що співпраця між суб'єктами рятування є ефективною і що оперативне співробітництво може здійснюватися в реальних рятувальних операціях між різними організаційними і рятувальними підрозділами [10].

З метою імплементації вимог цих Конвенцій, а також нормативного забезпечення ефективного співробітництва у цій сфері Україна приєдналась до держав-учасниць Угоди про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі [11].

Іншим міжнародним документом у сфері забезпечення безпеки судноплавства є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (надалі – СОЛАС-74),

яка передбачає необхідність забезпечення заходів безпеки з конструкції суден, пожежного захисту, заходів пожежної безпеки на судах, рятувальних засобів і пристроїв, радіозв'язку, з безпеки мореплавства, під час перевезення вантажів і небезпечних вантажів, по ядерних суднах, з управління безпечною експлуатацією суден, щодо заходів безпеки для високошвидкісних суден, спеціальних заходів щодо підвищення безпеки на морі, додаткові заходи безпеки для суден, що перевозять навалочні вантажі.

СОЛАС-74 застосовується до всіх морських торговельних суден, що здійснюють комерційні рейси, валовою місткістю більше 500 реєстрових тонн, і до пасажирських суден, незалежно від їх розмірів [12].

На розв'язок СОЛАС-74 12.12.2002 на Конференції Урядів-членів країн цієї конвенції прийнято Главу XI-2 одночасно з Міжнародним кодексом з охорони суден та портових засобів (надалі – Кодекс ОСПЗ). Останній наказує урядом, судноплавним компаніям, корабельному і портовому персоналу обов'язки з виявлення загроз безпеки і прийняття превентивних заходів для запобігання інцидентам, які зачіпають кораблі і портові споруди, що беруть участь у міжнародній торгівлі [13].

Одним з випадків імплементації положень Кодексу ОСПЗ до національного законодавства стало видання Міністерством транспорту та зв'язку України Наказу «Про затвердження Керівництва із застосування заходів контролю до іноземних суден, які відвідують порти України, при порушенні ними вимог Гл. XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ» [14].

Безпека мореплавства значною мірою забезпечується застосуванням Міжнародних правил попередження зіткнення суден у морі 1972 року [15].

Дотепер Міжнародні правила попередження зіткнення суден перероблені та доповнені, існують у вигляді Конвенції про міжнародні правила попередження зіткнень суден у морі з виправленнями 1981 року і є основним юридичним міжнародним документом, що визначає правила безпеки мореплавства. Вони поєднують 38 правил та 4 додатки. Своєю чергою 38 правил розподілені по п'яти частинах.

Основними напрямами імплементації Міжнародних правил попередження зіткнення суден до національного законодавства є нормативні акти, що регулюють професійну підготовку судноводіїв, а також стосовно правил польотів цивільних повітряних суден у повітряному просторі України.

Іншим важливим міжнародним документом щодо безпеки судноплавства є Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та запобігання забрудненню, прийнятий резолюцією А.741 (18) Асамблеї ІМО, включивши його як доповнення до Глави ІХ Конвенції СОЛАС [16].

До національного законодавства положення цього Кодексу імplementовано на рівні наказів Мінінфраструктури, що стосуються підготовки спеціалістів торговельного флоту з питань запобігання забрудненню навколишнього середовища.

Основним кодифікованим нормативним актом національного законодавства є Кодекс торговельного мореплавства України (надалі – КТМ України). Варто зазначити, що до КТМ України імplementовано багато юридичних норм з конвенцій ООН, розглянутих вище. Тим самим національне законодавство поступово гармонізується із міжнародними стандартами морських перевезень, у тому числі із питаннями забезпечення безпеки судноплавства.

Питання перевезення вантажів морським транспортом докладно розглянуті у главах 1 та 2 розділу V «Морські перевезення» КТМ України.

Окрім законодавчого врегулювання питань організації перевезення вантажів морськими шляхами, КТМ України приділяє істотну увагу питанням забезпечення безпеки

мореплавства під час перебування у межах морських просторів, на які поширюється юрисдикція України, під час перебування суден у морських портах, а також основним правилам поведіння із небезпечним вантажем з боку перевізника, про який останньому надано недостовірну інформацію, незалежно від прапора держави судна.

З огляду на викладене необхідно зазначити, що держава Україна як безпосередній учасник міжнародних відносин у галузі морських торговельних перевезень три-

має курс на гармонізацію національного законодавства із вимогами міжнародних нормативних актів, у тому числі щодо забезпечення безпеки судноплавства.

Через невітшну статистику морських інцидентів, що здебільшого виникають через «людський фактор», видається доцільним переглянути програми підготовки навчальних закладів, що готують спеціалістів у сфері водного транспорту, у бік збільшення годин для вивчення дисциплін, що стосуються забезпечення безпеки судноплавства.

ЛІТЕРАТУРА

1. Стан аварійності та безпеки судноплавства на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але з українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за 2019 рік з наростаючим підсумком. Аналіз Державної служби морського та річкового транспорту України. 17 с. URL: <https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/public-information/analiz-avariynosti-za-2019.pdf> (дата звернення: 28.04.2021).
2. URL: <http://emsa.europa.eu/accident-investigation-publications/annual-overview.html> (дата звернення: 28.04.2021).
3. Кузнецов С.О., Аверочкіна Т.В. Морське право : підручник. Одеса : Фенікс, 2011. 382 с.
4. Плячкова Т.М. Проблеми правового регулювання безпеки автономного судноплавства. *Правова держава*. 2018. № 30. С. 114–118.
5. Махмурова-Дишлюк О.П. Безпека судноплавства як важлива умова охорони людського життя. *Юридичний вісник. Повітряне і космічне право*. 2016. № 3. С. 11–16.
6. Качинський А.Б. Індикатори національної безпеки: визначення та застосування їх граничних значень. Київ : НІСД, 2013. 104 с.
7. Дмитриев В.И., Каретников В.В. Методы обеспечения безопасности мореплавания при внедрении беспилотных технологий. *Вестник Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова*. 2017. № 6(46). С. 1149–1158. DOI: 10.21821/2309-5180-2017-9-6-1149-1158.
8. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року та Угоди про імплементацію Частини XI Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року : Закон України від 03.06.1999 № 728-XIV. *Офіційний вісник України*. 1999. 2 липня. № 24. С. 26.
9. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) : IMO Convention. Adoption: 27.04.1979, Entry into force: 22.06.1985. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-\(SAR\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx) (дата звернення: 28.04.2021).
10. IAMSAR Manual : adopted by IMO & ICAO, November 1999. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/IAMSARManual.aspx> (дата звернення: 28.04.2021).
11. Про ратифікацію Угоди про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі : Закон України від 28.11.2002 № 322-IV. *Голос України*. 2002. 20 грудня. № 242.
12. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). International Maritime Organization (IMO). Retrieved 6 April 2013.
13. Guide to Maritime Security and the ISPS Code, 2012 Edition (KA116E) (eBook). IMO, 2012. 40 p.
14. Про затвердження Керівництва із застосування заходів контролю до іноземних суден, які відвідують порти України, при порушенні ними вимог Гл. XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Кодексу ОСПЗ : Наказ Мінтрансзв'язку України від 18.01.2006 № 47. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0047650-06#Text> (дата звернення: 28.04.2021).
15. International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Lloyd's Register Rulefinder. 2005. 74 p. URL: [http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/COLREG-1972.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/COLREG-1972.pdf) (дата звернення: 28.04.2021).
16. ISM Code & Guidelines. 2018 Edition. IMO, 2018. 83 p.