
МОРСЬКЕ ПРАВО



Аверочкіна Т.В.,
к.ю.н., с.н.с., доцент, завідувача
лабораторією кафедри морського та
митного права
Національного університету
«Одеська юридична академія»
(м. Одеса, Україна).



Плачкова Т.М.,
аспірант кафедри морського
та митного права
Національного університету
«Одеська юридична академія»
(м. Одеса, Україна)

УДК 347.799

ГЕНЕЗА МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

У статті досліджено провідні міжнародні угоди у сфері забезпечення безпеки мореплавства з розподіленням їх на групи: 1) ті, що пов'язані з проектуванням, конструкцією та обладнанням; 2) пов'язані з експлуатацією судна; 3) які стосуються організації пошуку і рятування; 4) які стосуються організації розслідування аварійних морських подій та інспектування в портах. Зазначається, що міжнародний характер використання Світового океану з метою здійснення мореплавства передбачає застосування міжнародного підходу до вирішення проблеми забезпечення безпеки мореплавства і вимагає міжнародно-правового регулювання. До теперішнього часу міжнародно-правова практика накопичила достатню кількість нормативних актів, що регламентують питання

безпеки мореплавства. Правовою основою спільних дій держав слугує велика кількість міжнародних угод у сфері забезпечення безпеки мореплавства.

Ключові слова: безпека мореплавства, міжнародні угоди, судно, UNCLOS'82, пошук та рятування на морі.

Аверочкина Т.В., Плачкова Т.М. Генезис международно-правового регулирования обеспечения безопасности мореплавания. – Статья.

В статье исследованы ведущие международные соглашения в сфере обеспечения безопасности мореплавания с распределением их на группы: 1) связанные с проектированием, конструкцией и оборудованием; 2) связанные с эксплуатацией судна; 3) относящиеся к организации поиска и спасания; 4) касающиеся организации расследования аварийных морских происшествий и инспектирования в портах. Отмечается, что международный характер использования Мирового океана с целью осуществления мореплавания предопределяет применение международного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности мореплавания и требует международно-правового регулирования. К настоящему времени международно-правовая практика накопила достаточное количество нормативных актов, регламентирующих вопросы безопасности мореплавания. Правовой основой совместных действий государств служит большое количество международных соглашений в сфере обеспечения безопасности мореплавания.

Ключевые слова: безопасность мореплавания, международные соглашения, судно, UNCLOS'82, поиск и спасание на море.

Averochkina T.V., Plachkova T.M. The Genesis of International Legal Regulation of Ensuring Safety of Navigation. – Article.

In the article the major international agreements in the field of maritime safety are researched with the division into the following groups: 1) related to design, construction and equipment; 2) associated with the operation of the vessel; 3) related to the organization of search and rescue; 4) related to the organization of the investigation of marine accidents and emergency inspections in ports. It is noted that the international nature of the use of the oceans for the purpose of navigation provides for the application of the international approach to solving the problem of navigation safety and requires the international regulation. To date, the international legal practice has accumulated a sufficient number of regulations governing maritime safety issues. The legal basis for joint action by States is the large number of international agreements in the field of maritime safety.

Keywords: maritime safety, international agreements, vessel, UNCLOS'82, search and rescue at sea.

Ефективність сучасного торговельного мореплавства нерозривно пов'язана з правовим забезпеченням його безпеки. Розвиток науки і техніки, збільшення розмірів морських суден, підвищення інтенсивності судноплавства – ці та інші чинники все більш настійно вимагають підвищеної уваги міжнародного співтовариства.

Умовно початком процесу формування міжнародно-правової системи забезпечення безпеки мореплавства прийнято вважати

Лондонську міжнародну конференцію, якою 20 січня 1914 року була прийнята Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі. Її прийняття було обумовлено катастрофою з пасажирським судном «Титанік» у 1912 році, яка забрала 1489 людських життів. Хоча Конвенція так і не набула чинності, вона спрямувала подальші напрями формування і розвитку міжнародно-правових засобів у сфері забезпечення безпеки мореплавства. На наступних конференціях з охорони людського життя на морі 1929, 1948, 1960 і 1974 років було прийнято міжнародні угоди, присвячені забезпеченню безпеки мореплавства з урахуванням досягнутого на ті часи науково-технічного прогресу [1, с. 444].

Наступним етапом формування міжнародно-правових засад забезпечення безпеки мореплавства стала Перша (Женевська) конференція ООН з морського права 1958 року – перший загальносвітовий форум, присвячений визначенню та закріпленню принципів використання морських просторів. Конвенція про відкрите море [2] – одна з чотирьох [3] угод, прийнятих на Конференції 1958 року – встановлює, що кожна держава зобов'язана приймати необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі суден, що плавають під її прапором, зокрема, в тому, що стосується користування сигналами, підтримання зв'язку і попередження зіткнення, конструкції та оснащення суден (ст. 10).

Подальший розвиток зазначені положення отримали в Конвенції ООН з морського права 1982 року [4] (далі – UNCLOS '82), згідно зі ст. 94 якої, кожна держава щодо суден, які плавають під її прапором, повинна приймати заходів для забезпечення безпеки на морі, зокрема, в тому, що стосується: а) конструкції, устаткування й придатності судів до плавання; б) комплектування, умов праці та навчання екіпажів суден з урахуванням відповідних міжнародних актів; в) користування сигналами, підтримання зв'язку і попередження зіткнення. Серед таких заходів слід відзначити наступні: кожне судно перед реєстрацією, а надалі через відповідні проміжки часу має

інспектуватися кваліфікованими судновими інспекторами; мати на борту карти, навігаційні посібники та прилади, необхідні для забезпечення безпечного плавання судна; кожне судно повинне бути кероване капітаном та офіцерами відповідної кваліфікації, а екіпаж за кваліфікацією і чисельністю відповідати типу, розмірам, механізмам і устаткуванню судна.

Масив норм, які встановлюють стандарти у сфері забезпечення безпеки мореплавства, умовно можна розподілити за чотирма напрямками: 1) пов'язані з проектуванням, конструкцією та обладнанням; 2) пов'язані з експлуатацією судна; 3) які стосуються організації пошуку і рятування; 4) які стосуються організації розслідування аварійних морських подій та інспектування в портах [1, с. 445].

В рамках першого напрямку основною міжнародною угодою, що встановлює вимоги до конструкції і устаткування суден, є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, прийнята в Лондоні 1 листопада 1974 р. [5], змінена і доповнена Протоколами 1978 [6] та 1988 років [7], відома як Конвенція SOLAS 74/78. Конвенція SOLAS набула чинності 28 травня 1980 року та у відносинах між договірними сторонами замінила Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі 1960 р. [8].

Сфера дії Конвенції обмежена судами, які здійснюють міжнародні рейси. Вона не поширюється на військові кораблі та військово-допоміжні судна, рибальські суда, прогулянкові яхти, судна валовою місткістю менше 500. Конвенцією SOLAS передбачений ряд вимог до конструкції судна, рятувальних засобів, обладнання з радіотелеграфії та радіотелефонії, перевезення зерна і небезпечних вантажів. Особливі вимоги встановлені до суден з ядерними енергетичними установками.

У червні 1996 р. на 66 сесії Комітету з безпеки на морі Міжнародної морської організації (International Maritime Organization, далі – IMO) було прийнято резолюцію MSC.48 (66) та затверджено Міжнародний кодекс з рятувальних засобів [9], підготовлений на базі положень Частини С глави III «Рятувальні

засоби та пристрої» Конвенції SOLAS Підкомітетом ІМО з рятувальних засобів, пошуку та рятування. Цей Кодекс набув чинності 1 липня 1998 р.

В процесі експлуатації суден безпека мореплавства забезпечується низкою юридичних заходів комплексного характеру. Важливою ланкою у системі забезпечення безпеки мореплавства є людський фактор (чинник). У багатьох випадках, як показують розслідування, головною причиною інцидентів та катастроф є людина: помилки командного складу, рядових моряків, лоцманів, берегових служб тощо. Про це свідчить наступна статистика: причиною 25% загального числа аварійних морських подій є помилки комскладу, 16% – помилки рядових моряків, 12% – пошкодження корпусів, 11% – відмови устаткування, 10% – помилки берегових служб. Відповідно до положень Конвенції SOLAS судно повинно бути укомплектовано екіпажем в належній кількості і належної кваліфікації. Однак через різні вимоги до кваліфікації моряків та рівня їх підготовки, що існували в державах, належний рівень безпеки мореплавства у цій сфері не забезпечувався.

З метою ліквідації цієї прогалини в рамках ІМО була розроблена і 7 липня 1978 р прийнята Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків та несення вахти 1978 року [10]. Конвенція набула чинності 28 квітня 1984 р. Проте через відсутність чітких вимог до кваліфікації екіпажів суден у первісній редакції Конвенції, у 1995 році до неї були внесені поправки, які істотно змінили її текст, нарешті визначили мінімальні вимоги (стандарти) до рівня знань членів екіпажів морських суден у вигляді Кодексу стандартів підготовки, дипломування моряків та несення вахти. У 2010 році до додатка 1995 року було прийнято Манільські поправки [11], що набули чинності для України 1 січня 2012 року. Фактично ці поправки замінили прийнятий у 1995 році Кодекс стандартів підготовки, дипломування моряків та несення вахти.

Необхідно відзначити, що у англomовному варіанті назви досліджуваної Конвенції використовується слово «standards» –

«The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers» [10], яке не використовується ані в українському [12], ані в російському перекладі її тексту [13]. Необхідно зазначити, що англійська мова є офіційною та робочою мовою ІМО на відміну від російської, яка є тільки офіційною мовою. З цієї причини у випадку будь-яких розбіжностей текстів, слід керуватися текстом англійською мовою. Наявність слова «стандарт» у англомовному варіанті назви Конвенції є визначним, на що було звернуто увагу Т.В. Аверочкіною у статті «Норми-стандарти підготовки та дипломування моряків : місце у системі правових норм та правова природа» [14]. Нею також було зазначено, що в аналогічній конвенції щодо стандартів підготовки персоналу риболовних суден [15] це слово присутнє в українському [16] та російському перекладах [17]. Невідповідність простежується також й у перекладі слова «certification» у обох конвенціях: у першій його перекладено як «дипломування», а у другій – «сертифікація», що, на наш погляд потребує виправлення та приведення до певної одноманітності перекладів українською англомовних назв міжнародних угод.

Для того щоб не допускати завантаження судна понад певних меж, які забезпечують безпечне плавання, на міжнародному рівні встановлені відповідні стандарти. В даний час діє Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. [18], яка передбачає нанесення на борті судна вантажної марки після відповідного огляду. Суть Конвенції можна звести до наступного: жодне судно не може вийти в море, якщо не має достатнього запасу плавучості, що визначається вантажний маркою. Кожному судну видається міжнародне свідоцтво про вантажну марку або міжнародне свідоцтво про вилучення вантажної марки за встановленою Конвенцією формі. У 1988 р. був прийнятий Протокол [19] до зазначеної Конвенції.

Велике значення для безпеки мореплавства мають норми, що регулюють рух суден. Згідно з UNCLOS'82 прибережна держава може приймати закони і правила, зокрема, щодо безпеки

судноплавства і регулювання руху суден, захисту навігаційних засобів і устаткування, кабелів та трубопроводів. Прибережна держава за необхідності та з урахуванням вимог безпеки мореплавства може вимагати від іноземних суден, що здійснюють право мирного проходу в її територіальних водах, користуватися такими морськими коридорами і схемами розподілу руху, які вона може встановити для регулювання проходження суден. Однак при цьому вона повинна брати до уваги рекомендації компетентної міжнародної організації, будь-які шляхи, які зазвичай використовуються для міжнародного судноплавства, особливі характеристики конкретних суден і шляхів та інтенсивність руху. Морські коридори і схеми розподілу руху повинні вказуватися на морських картах, які належним чином опубліковуються прибережною державою.

Безпека мореплавства безпосередньо стосується права держав зводити у морських просторах штучні острови і установки. Так, прибережна держава має виключне право споруджувати, а також дозволяти і регулювати спорудження, експлуатацію та використання штучних островів, установок і споруд у своїй виключній економічній зоні. Про створення таких установок робиться відповідне повідомлення і, у випадку необхідності, навколо них встановлюються зони безпеки, в яких здійснюються належні заходи для забезпечення безпеки як мореплавства, так і установок. Ширина зон безпеки визначається з урахуванням існуючих стандартів і не повинна перевищувати 500 метрів. Усі суда повинні поважати ці зони і дотримуватись загальновизнаних міжнародних стандартів щодо судноплавства. Покинуті або більше невикористовувані установки прибираються з метою забезпечення безпеки судноплавства. Про глибину, місцезнаходження і розміри будь-яких установок або споруд, які зібрано в повному обсязі, дається належне оповіщення.

Безпека мореплавства значною мірою забезпечується також застосуванням Міжнародних правил попередження зіткнення суден у морі 1972 р. [20]. Правила прийняті в Лондоні 20 жовтня 1972 р. і набули чинності 15 липня 1977 р. Вони поширюються на

всі суда у відкритому морі та з'єднаних з ним водах, за якими можуть плавати морські суда. Правила не перешкоджають дії особливих правил, встановлених відповідними органами влади щодо плавання в акваторіях рейдів, портів, на ріках, озерах, внутрішніми водними шляхами, сполученим з відкритим морем, якими можуть плавати морські суда. Особливі правила, наскільки це можливо, повинні бути близькими до міжнародних. Для військових кораблів і суден, що йдуть в конвої, риболовних суден, зайнятих ловлею у складі флотилії, уряди можуть встановлювати додаткові стаціонарні або сигнальні вогні (для військових кораблів і звукові сигнали). Ніщо не звільняє судно, його власника, капітана або екіпаж від відповідальності за наслідки невиконання вимог Правил. У них регламентуються дії суден при різних умовах плавання, зокрема вибір безпечної швидкості при плаванні у вузькостях, системами розподілу руху, при обгоні, зближенні, перетині курсів. Правила визначають вогні, які повинні виставлятися судном, звукові та світлові сигнали, які повинні ним подаватися в різних ситуаціях, регламентують розташування і технічні характеристики вогнів і знаків.

Для забезпечення зв'язку між екіпажами суден, а також з береговою владою застосовується Міжнародний звід сигналів [21]. Звід був прийнятий Асамблеєю ІМО 27 вересня 1965 року і введений в дію з 1 квітня 1969 року рішенням 17-ї сесії Комітету з безпеки на морі. Значну увагу питанням безпеки на морі приділяє і Міжнародна конвенція електрозв'язку (Найробі, 1982 г.) [22], що набула чинності 1 січня 1984 р. Міжнародні служби електрозв'язку повинні надавати абсолютний пріоритет всім повідомленням, що стосуються безпеки людського життя на морі. Радіостанції зобов'язані приймати з наданням абсолютного пріоритету виклики і повідомлення під час лиха, звідки б вони не виходили, і таким же чином відповідати на ці повідомлення і негайно вживати до них необхідних заходів. Детально питання зв'язку з судами регулюються відповідним Регламентом радіозв'язку [23].

Дуже часто загибель судна та екіпажу викликана тим, що виявлення і надання допомоги затримувалося на тривалий час. Так, за тривалості пошуково-рятувальних робіт до 2 діб ймовірність загибелі сягає 90% і зменшується до 40% за тривалості робіт до 8 годин. Таким чином, своєчасне оповіщення під час лиха є найважливішою ланкою підвищення ефективності рятувальних робіт. Тривалість і вартість проведення пошуково-рятувальних операцій, так само як і ймовірність порятунку людей, багато в чому залежать від точності визначення координат місця лиха і оперативності передачі інформації під час лиха рятувальній службі.

З розвитком космічної техніки, розпочалося її застосування на морському транспорті для забезпечення надійного радіозв'язку, пошуку і визначення координат суден під час лиха. Роботи зі створення таких систем здійснювалися в рамках міжнародного співробітництва. У 1973 році ІМО було прийнято резолюцію А.283 (VIII) [24], в якій практично була переглянута технічна політика організації щодо розробки системи зв'язку під час лиха на морі на основі супутникового зв'язку і автоматизованих систем оповіщення про лихо та передачі інформації, пов'язаних з безпекою мореплавства.

Система зв'язку під час лиха на морі та для забезпечення безпеки відповідно до вимог Конвенції SOLAS ґрунтувалася на тому, що певні класи суден в морі повинні постійно нести радіовахту на міжнародних частотах бід, виділених для цієї мети і включених до Регламенту радіозв'язку. У зв'язку з тим, що мінімальна дальність дії суднового радіосигналу дорівнює 100-150 милям, допомога аварійного об'єкту може бути надана лише іншими судами, що перебувають недалеко від місця бід. Це означає, що існуюча морська система зв'язку під час лиха представляла собою систему, яка забезпечувала лише зв'язок судно-судно. Недоліком цієї морської системи зв'язку була неможливість надання допомоги судну, що знаходиться поза зоною спостереження берегової радіостанції, у середньохвильовому діапазоні.

На XI Асамблеї ІМО у 1979 році було розглянуто існуючу систему зв'язку під час лиха на морі та для забезпечення безпеки і прийнято рішення про необхідність створення нової глобальної системи з метою поліпшення засобів і систем зв'язку, а також процедур і порядку обміну інформацією. За постійної підтримки міжнародних організацій (Міжнародний союз електрозв'язку, Міжнародна гідрографічна організація, Всесвітня метеорологічна організація) була підготовлена необхідна база для розробки і впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки (далі – ГМЗЛБ).

ГМЗЛБ ґрунтується на тому, що пошуково-рятувальні організації, так само як і суда в районі місця біди, повинні бути у якомога короткий термін сповіщені про аварію та відповідно взяти участь у скоординованій пошуково-рятувальній операції з мінімальними витратами часу. ГМЗЛБ повинна також забезпечити зв'язок з позиції безпеки і терміновості, а також передачу інформації, що забезпечує безпеку мореплавства, включаючи навігаційні та метеорологічні попередження. Іншими словами, будь-яке судно незалежно від району плавання повинне бути спроможним забезпечити зв'язок, надійний з точки зору безпеки самого судна та інших суден, що перебувають в даному районі. Було визначено наступні райони: Район А1 – в межах зони дії берегових УКХ радіостанцій (20-30 миль); Район А2 – в межах зони дії берегових СХ радіостанцій (за винятком району А1) (в межах близько 100 миль); Район А3 – в межах зони дії геостационарного штучного супутника Землі морської системи супутникового зв'язку (за винятком районів А1 та А2) (приблизно 70° пн.ш і 70° пд.ш.); Район А4 – зона, що залишилася та перебуває за межами районів А1, А2 і А3.

Ідея створення міжнародної організації морського супутникового зв'язку INMARSAT вперше була висунута ІМО е 1966 р. Протягом наступних десяти років ІМО проводилися дослідження з різних питань, пов'язаних зі створенням нової міжнародної організації. Третього вересня 1976 року міжнародна конференція одностайно прийняла Конвенцію [25] та

Експлуатаційну угоду про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (INMARSAT) [26]. Відповідно до Конвенції, INMARSAT «повинен був забезпечити надання космічного сегмента для удосконалення морського зв'язку, сприяючи таким чином поліпшенню зв'язку для оповіщення про лихо і забезпечення охорони людського життя на морі...».

З моменту створення мета INMARSAT полягала у забезпеченні роботи космічного сегменту, необхідного для поліпшення морського зв'язку, зокрема зв'язку з охорони людського життя на морі, а також ГМЗЛБ. INMARSAT надавала послуги у вигляді телексного, телефонного та факсимільного зв'язку через супутники, здійснювала передачу даних швидкісними і надшвидкісними способами, що свідчило про справжню науково-технічну революцію у сфері використання океанів та космосу. INMARSAT сповіщала про лихо та аварії суден, передавала на суда навігаційну інформацію та надавала інші послуги, прагнучи охоплювати всі райони, в яких була потреба в морському зв'язку.

Діяльність INMARSAT була схвалена міжнародним співтовариством, і незабаром були прийняті поправки до Конвенції та Експлуатаційної угоди з метою використання космічного сегмента службами суходільного та повітряного рухомого зв'язку. З метою репрезентування цих змін у 1998 р. Організації INMARSAT було присвоєно нову назву – Міжнародна організація рухомого супутникового зв'язку – IMSO (International Mobile Satellite Organization). У тому ж 1998 році Асамблея INMARSAT прийняла поправки до Конвенції та Експлуатаційної угоди з метою перетворення організації на приватизовану корпоративну структуру при збереженні міжурядового нагляду за виконанням деяких зобов'язань щодо громадських служб зв'язку. Це було обумовлено активною участю у розвитку ГМЗЛБ. В ході реструктуризації INMARSAT фонди, експлуатація та інтереси IMSO були передані новій компанії «Інмарсат Ltd.», при цьому безперервність забезпечення ГМЗЛБ і прихильність такої

компанії іншим громадським інтересам гарантуються міжурядовим наглядом [27].

Відповідно до умов Конвенції, Угоди про громадські служби зв'язку та Статуту акціонерного товариства компанії «Інмарсат Ltd.» на IMSO покладено зобов'язання з надглядом. У деяких випадках вона може примушувати компанію «Інмарсат Ltd.» виконувати зобов'язання щодо громадських служб зв'язку і, зокрема, щодо служб зв'язку ГМЗЛБ. У такій ролі організація IMSO діє як союзника ІМО і органу нагляду за дотриманням належних умов виконання компанією «Інмарсат Ltd.» вимог ІМО щодо ГМЗЛБ. Для спрощення виконання цих функцій між IMSO та ІМО було укладено Угоду про співпрацю. Відповідно до аналогічної Угоди з ІКАО IMSO забезпечує застосування стандартів і рекомендованої практики ІКАО.

IMSO у складі 87 держав-сторін Конвенції продовжує діяти в рамках Асамблеї сторін і Директорату, очолюваного Директором, який є відповідно до ст. 9 Конвенції IMSO головною, вищою посадовою особою та її юридичним представником. З метою надання допомоги Директору в період між сесіями Асамблеї на 14-й сесії Асамблеї в 1999 р був заснований Консультативний комітет, який складається з представників 15 сторін [1, с. 452-453].

У світлі прийняття ІМО Резолюції Асамблеї А.888 (21) від 25 листопада 1999 р. – Критерії для морських служб рухомого супутникового зв'язку, що беруть участь в ГМЗЛБ [29], – Міжнародна морська організація визнає, що в ГМЗЛБ може бути кілька постачальників. У листопаді (29) 2007 цю резолюцію було скасовано відповідно до резолюції А.1001 (25) [30], якою було додано критерії до мобільних супутникових систем зв'язку для використання у ГМЗЛБ мають задовольняти встановленим задовольняти встановленим в ній критеріям.

Серед основних напрямків мирного використання космічної техніки та міжнародного співробітництва особливе місце займає програма створення космічної системи виявлення морських суден та літаків, що зазнають лиха. Важливість створення систем

пошуку аварійних об'єктів підкреслюється тим фактом, що аварійність морського флоту продовжує залишатися порівняно високою. Порятунок людей під час лиха є інтернаціональним, міждержавним завданням. У тому, що пропозиції про спільні практичні дії держав у космічній сфері можуть бути успішно реалізовані, переконує досвід створення міжнародної супутникової системи пошуку і порятунку суден і літаків під час лиха – КОСПАС-САРСАТ [31].

КОСПАС-САРСАТ – це міжнародна супутникова система, призначена для пошуку і рятування. Вона складається з супутників на геостаціонарній і полярній орбітах, радіобуїв – передавачів сигналів тривоги і мережі наземних приймальних станцій, включаючи міжнародні координаційно-обчислювальні центри, які забезпечують рятувальні служби в різних точках планети інформацією про координати лиха на морі, суші або у повітрі [31].

Супутникова система КОСПАС-САРСАТ почала розроблятися відповідно до Меморандуму про взаєморозуміння, підписаного у 1979 р. представниками СРСР, Канади, США та Франції, а Угода про Міжнародну програму КОСПАС-САРСАТ було укладено між Канадою, СРСР, США і Францією 1 липня 1988 р. [32]. Сьогодні в рамках Програми КОСПАС-САРСАТ до чотирьох засновників системи-сторін Угоди про Міжнародну програму КОСПАС-САРСАТ офіційно приєдналося близько 40 держав з метою участі в експлуатації системи.

У квітні 1979 року була прийнята Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі [33]. Згідно з цією Конвенцією, держави забезпечують прийняття необхідних заходів у справі забезпечення належного пошуку і рятування людей, що терплять лихо на морях та біля їх берегів. Держава здійснює загальну координацію рятувальних операцій у пошуково-рятувальному районі, межі якого встановлюються відповідною угодою, для чого створюється національний орган – рятувально-координаційний центр – з метою пошуку і рятування. Після отримання повідомлення про те, що людина гине на морі в зоні, в

межах якої держава здійснює загальну координацію, відповідні влади негайно приймають заходів для надання будь-якої можливої допомоги. Вона здійснюється незалежно від національної приналежності або статусу особи, яка зазнає лиха або обставин, при яких вона була виявлена. Рекомендується вирішувати, за умови дотримання національного законодавства, питання про негайний допуск до своїх територіальних вод або на свою територію рятувальних одиниць іншої держави виключно для цілей пошуку місць морських подій для рятування людей, що залишилися живими. Органи зацікавленої держави повинні передати про це прохання із зазначенням відомостей про заплановану місію рятувально-координаційному центру іншої держави. Компетентні органи негайно підтверджують отримання такого прохання і якомога швидше вказують умови, за яких може бути здійснена намічена місія. Сторонам рекомендується укладати угоди з пошуку і рятування з сусідніми державами щодо об'єднання їх можливостей, встановлення загального порядку дій тощо.

Відповідно до UNCLOS'82, кожна держава організує розслідування кваліфікованими експертами кожної морської події або навігаційного інциденту у відкритому морі (за участю судна під її прапором), що призвів до загибелі громадян іншої держави або до спричинення їм серйозних каліцтв, або серйозних збитків судам або установкам іншої держави, або збитків морському середовищу. Держава прапора та інша держава співпрацюють в проведеному розслідуванні. Розслідування аварійних морських подій та їх класифікація здійснюються відповідно до національного законодавства, а також Міжнародного кодексу проведення розслідувань аварій та інцидентів на морі 1997 р. [34].

Слід зазначити, що положення досліджених міжнародних угод встановлюють досить жорсткі вимоги у сфері безпеки мореплавства. Однак міжнародне співтовариство зіткнулося з проблемою ефективної реалізації міжнародних стандартів у торговельному мореплавстві. Для виконання цього завдання в

результаті багаторічних зусиль 4 листопада 1993 року Асамблея ІМО прийняла в якості Резолюції А.741 (18) Міжнародний кодекс з управління безпекою [35] (далі –МКУБ). У травні 1994 р сесія Асамблеї ІМО ухвалила вважати МКУБ юридично обов'язковим актом, включивши його в якості доповнення до глави ІХ Конвенції SOLAS.

Щодо пасажирських суден і танкерів МКУБ набув чинності у 1998 р., для інших категорій суден – з 2002 р. Цілі Кодексу полягають у забезпеченні безпеки на морі, запобігання нещасним випадкам або загибелі людей, а також уникнення нанесення шкоди навколишньому середовищу. Для реалізації цілей Кодексу судноплавна компанія повинна розробити, задіяти і підтримувати систему управління безпекою (далі – СУБ), що включає політику в сфері безпеки і захисту навколишнього середовища; інструктування та процедур для забезпечення безпечної експлуатації суден і захисту навколишнього середовища згідно з нормами міжнародного права та національного законодавства; був також встановлений обсяг повноважень і лінії зв'язку між персоналом на березі, на судні та всередині них; процедури передачі повідомлень про аварії та випадки недотримання положень Кодексу; процедури підготовки до аварійних ситуацій і дій в аварійних ситуаціях; процедури проведення внутрішніх аудиторських перевірок та процедури перегляду управління.

З метою забезпечення безпечної експлуатації кожного судна і здійснення зв'язку між компанією та особами, які перебувають на судах, кожна компанія повинна призначити особу (осіб) на березі, яка (які) має (мають) прямий доступ до керівництва на найвищому рівні управління. Відповідальність і повноваження призначеної особи або осіб включають контроль за дотриманням норм безпеки та запобігання забрудненню, пов'язаних з експлуатацією кожного судна, а також забезпечення надання достатніх ресурсів і надання допомоги на березі за необхідності. Компанія зобов'язана чітко визначити і оформити у вигляді документів відповідальність капітана щодо реалізації політики компанії; спонукання екіпажу до дотримання цієї політики;

видання відповідних наказів та інструкцій; перевірки виконання пред'явлених вимог; перегляду СУБ і передачі повідомлень про недоліки СУБ береговим службам управління. Компанія повинна забезпечити, щоб СУБ, яка використовується на судні, містила підтвердження повноважень капітана. Компанія повинна укомплектувати кожне судно персоналом, який відповідає міжнародним та національним вимогам. У компанії повинні бути встановлені процедури, які забезпечують належне ознайомлення персоналу з покладеними на нього обов'язками, причому весь персонал повинен розуміти існуючі вимоги.

Обов'язковою є розробка планів проведення операцій на судах, які встановлюють процедури підготовки планів та інструкцій щодо проведення ключових операцій на судні, що стосуються безпеки судна та запобігання забрудненню.

В цілому слід підкреслити, що прийняття Міжнародного кодексу з управління безпекою цілком змінило традиційне розуміння безпеки мореплавства. Судноплавні компанії, які сьогодні не здатні впровадити ефективну систему управління безпекою, виключаються з морського бізнесу.

Отже, міжнародний характер використання Світового океану з метою здійснення мореплавства передбачає застосування міжнародного підходу до вирішення проблеми забезпечення безпеки мореплавства і вимагає міжнародно-правового регулювання. До теперішнього часу міжнародно-правова практика накопичила достатню кількість нормативних актів, що регламентують питання безпеки мореплавства. Правовою основою спільних дій держав слугує велика кількість міжнародних угод у сфері забезпечення безпеки мореплавства. Безпека є одною з головних якостей у сфері функціонування морського транспорту. В цілому, безпеку судноплавства слід визначити як стан захищеності не тільки людського життя і здоров'я, а й як стан захищеності майна на морі, відсутність ризику, пов'язаного із загибеллю людей, спричинення матеріальних збитків. А міжнародно-правова система убезпечення морських подорожей є вагомим комплексом

міждержавних угод, що стосуються всіх аспектів здійснення сучасного мореплавства.

ЛІТЕРАТУРА

1. Колодкин А.Л., Гуцуляк В.Н., Боброва Ю.В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. – М.: Статут, 2007. 637 с.
2. Convention on the High Seas, 1958. URL: www.gc.noaa.gov/documents/8_1_1958_high_seas.pdf
3. Конвенция о территориальном море и прилегающей зоне, 1958 / Работа комиссии международного права. Изд. IV.- Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1988. С. 174 – 183; Конвенция об открытом море, 1958 / Работа комиссии международного права. Изд. IV. Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1988. С. 183 – 193; Конвенция о континентальном шельфе, 1958 / Работа комиссии международного права. Изд. IV.- Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1988. С. 200 – 204; Конвенция о рыболовстве и охране живых ресурсов открытого моря, 1958. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/fisheries58.pdf
4. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
5. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. URL: <http://www.ifrc.org/docs/idrl/I456EN.pdf>
6. Protocol of 1978 relating to the International Convention for Safety of Life at Sea of 1 November 1974. URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/protosolas1978.html>
7. Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of life at Sea, 1974. URL: <http://www2.ecolex.org/server2.php/libcat/docs/TRE/Full/En/TRE-001015.doc>.
8. Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1960 року. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_238
9. International Life-saving Appliance (LSA) Code: Resolution MSC.48(66). URL: <http://treaties.fco.gov.uk/docs/pdf/1998/TS0044.pdf>
10. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/TrainingCertification/Pages/STCW-Convention.aspx>
11. Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року (Резолюція 1 Конференції Сторін Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року) Манільські поправки до Кодексу з підготовки і дипломування

- моряків та несення вахти (ПДНВ) (Резолюція 2 Конференції Сторін Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року), 2010 // Офіційний вісник України. 2012. № 24. Ст. 940.
12. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року // Офіційний вісник України. 2009. № 60. Ст. 2148
 13. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДМНВ-78) с поправами (консолидированный текст) = International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW 1978), as amended. (consolidated text). – СПб.: ЗАО «ЦНИИМФ», 2010. 806 с.
 14. Аверочкіна Т.В. Норми-стандарти підготовки та дипломування моряків: місце у системі правових норм та правова природа // Бюлетень Міністерства юстиції України. 2006. № 7. С. 111-115.
 15. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel. URL: <http://pmg-assets.s3-website-eu-west-1.amazonaws.com/150623STCW-F.pdf>
 16. Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_707
 17. Международная конвенция о стандартах подготовки, сертификации персонала рыболовных судов и несения вахты 1995 года. URL: http://jurconsult.net.ua/zakony/zakon_show.php?zakon_id=4855&dbname=laws_rus_1995
 18. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року // Офіційний вісник України. 2008. № 3. Ст. 86
 19. Протокол 1988 года к Международной конвенции о грузовой марке 1966 года. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901764340>
 20. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. URL: [http://www.centec.tecnico.ulisboa.pt/mventura/Projecto-Navios-IMO-Conventions%20\(copies\)/COLREG-1972.pdf](http://www.centec.tecnico.ulisboa.pt/mventura/Projecto-Navios-IMO-Conventions%20(copies)/COLREG-1972.pdf)
 21. The International Code of Signals. URL: <http://www.seasources.net/PDF/PUB102.pdf>
 22. International telecommunication convention, 1982. URL: http://www.itu.int/dms_pub/itu-s/oth/02/09/S020900000B5201PDFE.PDF
 23. Регламент радиосвязи. URL: http://www.itu.int/dms_pub/itu-s/oth/02/02/S02020000244501PDFR.PDF
 24. Recommendation of the development of the maritime distress system: IMO Resolution A.283(VIII). URL: [http://www.imo.org/blast/blast/DataHelper.asp?data_id=23346&filename=A283\(VIII\).pdf](http://www.imo.org/blast/blast/DataHelper.asp?data_id=23346&filename=A283(VIII).pdf)
 25. Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976. URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/>

- Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Satellite-Organization.aspx
26. Operating Agreement on the International Maritime Satellite Organization (INMARSAT), 1976. URL: <http://www.jus.uio.no/english/services/library/treaties/07/7-06/international-maritime-satellite.xml>
 27. Inmarsat. About us. URL: <http://www.inmarsat.com/about-us/>
 28. Колодкин, Гудуляк, Боброва С. 452-453.
 29. Criteria for the provision of mobile satellite communication systems in the global maritime distress and safety system (GMDSS): Resolution A.888 (21), 25/11/1999. URL: http://www.imo.org/blast/blast/DataHelper.asp?data_id=22660&filename=888.PDF
 30. Criteria for the provision of mobile satellite communication systems in the global maritime distress and safety system (GMDSS): Resolution A.1001 (25), 29/11/2007. URL: [http://www.imo.org/blast/blast/DataHelper.asp?data_id=29941&filename=A1001\(25\).pdf](http://www.imo.org/blast/blast/DataHelper.asp?data_id=29941&filename=A1001(25).pdf)
 31. Коспас-Сарсат. URL: <http://www.cospas-sarsat.int/ru/>
 32. Соглашение о международной программе КОСПАС-САРСАТ, 1988. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_486
 33. International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979. URL: <https://cil.nus.edu.sg/rp/il/pdf/1979%20International%20Convention%20on%20Maritime%20Search%20and%20Rescue-pdf.pdf>
 34. Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, 1997. URL: http://www.ismcode.net/accident_and_near_miss_reporting/849final.pdf
 35. International Safety Management (ISM) Code: resolution A.741(18). URL: [http://www.pfri.uniri.hr/~vfrancic/upravljanje%20kvalitetom%20u%20pomorstvu/Resolution%20A.741\(18\).pdf](http://www.pfri.uniri.hr/~vfrancic/upravljanje%20kvalitetom%20u%20pomorstvu/Resolution%20A.741(18).pdf)

