

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного, цивільного та комерційного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

студентки 2 курсу, 10 м групи,
спеціальності 293 «Право»,
спеціалізації
«Міжнародне право»

Гриненко Вікторії Олександрівни

Науковий керівник
к.ю.н., доц.

Переверзева Ольга Сергіївна

Гарант освітньої програми
к.ю.н., доц.

Плахотнюк Наталія Вікторівна

Київ-2021

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	3
ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ ГЕНЕЗИС БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА	10
1.1 Правова природа безпеки мореплавства.....	10
1.2 Етапи формування системи правової регламентації безпеки мореплавства.....	16
РОЗДІЛ 2. ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА	26
2.1 Правила забезпечення безпеки мореплавства.....	26
2.2 Система контролю безпеки мореплавства.....	37
РОЗДІЛ 3. БЕЗПЕКА МОРЕПЛАВСТВА ЯК ГЛОБАЛЬНА ПРОБЛЕМА СУЧАСНОСТІ	43
3.1 Пірацтво і тероризм на морі.....	43
3.2 Удосконалення правового регулювання безпеки мореплавства в Україні.....	51
ВИСНОВКИ	58
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	61

СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

АМПУ – Адміністрація морських портів

ГМЗЛБ – Глобальна морська система зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства

ЄС – Європейський Союз

ІМО – Міжнародна морська організація

ІНМАРСАНТ – Міжнародна організація морського супутникового зв'язку

МАРПОЛ – Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню суден 1973р.

МКУБ – Міжнародний кодекс управління безпекою

ММК – Міжнародний морський комітет

МОП – Міжнародна організація праці

МППСС-72 – Міжнародні правила попередження зіткнення суден 1972р.

МПС – Міжпарламентський союз

НАТО – Організація північноатлантичного договору

ООН – Організація об'єднаних націй

ОСПЗ – Міжнародний кодекс охорони суден та портових засобів

ПДНВ (ПДМНВ 78/95) – Міжнародна конвенція «Про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978р.

СОЛАС – Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974р.

СРСР – Союз радянських соціалістичних республік

AIB – Рада розслідування нещасних випадків Фінляндії

EMSA – Європейське агентство морської безпеки

GMDSS – Глобальна морська система зв'язку при бездіяльності

ІМВ – Міжнародне морське бюро

ISC – Центр обміну інформацією (Азія)

MLC – Конвенція про працю на морі

ОАЕ – Операція «Актив» Endeavour

PFLP – Народний фронт визволення Палестини

SMS – Система управління безпекою

SNMG – Постійна морська група НАТО

UNCLOS – Конвенція ООН з морського права 1982р.

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Морський транспорт є найпопулярнішим в **Світі**, займає перше місце в здійсненні перевезень. Завдяки цьому країни можуть сприяти збільшенню своєї економіки, торгівельним зв'язкам, а також забезпечити охорону життя і здоров'я членів екіпажів суден і пасажирів, збереження суден і вантажів, стан навколишнього природного середовища.

Щороку кількість перевезень зростає, тому виникає необхідність в безпеці міжнародного мореплавства. Під час формування стратегії ефективного розвитку національного та світового морського транспорту, на думку автора ВКР будь-яка національна політика розрахована на захист внутрішніх інтересів. Саме з цих позицій морськими державами обираються основні параметри позиціонування флоту і портів в системі зовнішньоекономічних відносин країни з урахуванням різноманіття інтеграційних технологій.

З часом почали зростати аварії на морі, пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів. Це спонукало міжнародне співтовариство створити єдині міжнародні правила морського перевезення небезпечних вантажів. У 1969 році були розроблені Міжнародні Правила морського перевезення небезпечних вантажів, а в 1989 році були внесені остаточні зміни Правил.

Незважаючи на правове регулювання цієї проблематики, за даними відомої страхової організації судноплавства Ллойда, в акваторіях морів і океанів щорічно гине близько 400 суден, на 7 000 – 8 000 суден трапляються серйозні аварії. За ствердженням спеціалістів, щороку внаслідок катастроф гине близько 200 тис. осіб, з них 25% – безпосередньо у воді, 25% – у рятувальних засобах, 50% – разом із кораблем. Тому проблема залишається доволі актуальною і потребує постійного дослідження. **Можливо зробити посилання на статистичні дані?**

Незважаючи на технічне вдосконалення морських суден, їх устаткування і приладів і застосування різних правил безпеки судноплавства, кількість аварій залишається значною. За даними зарубіжних аналітиків, за останні 150 років тільки

в мирні роки загинуло понад 40 000 торгових суден.

Саме тому здійсненню ефективного контролю та нагляду у сфері судноплавства, спрямованому на забезпечення високого рівня безпеки, виявлення, припинення й усунення порушень законності має приділятися належна увага з боку держави й уповноважених нею органів, а також міжнародного співтовариства.

Цьому питанню присвячена низка праць таких науковців, як: О.О. Балобанов, Л.Ф. Борисова, М. Гавриш, С. Дашкевич, А.Ю. Кулієв, Д.А. Скороходов, А.Л. Стариченков, Н.О. Федчун, І.В. Хабарова, а також міжнародне та національне законодавство, які регулюють питання, пов'язані з безпекою мореплавства та засобами забезпечення, зокрема Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року, Міжнародна конвенція по запобіганню забруднень з суден 1973 року, Міжнародна Конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, Конвенція про вантажну марку 1966 року, Кодекс торговельного мореплавства України та інші.

Проблемам забезпечення екологічної безпеки морського середовища присвячено значну кількість спеціальних досліджень, серед яких варто відзначити праці: Т.В. Аверочкіної, К.Л. Білляра, В.Білявського, В.В. Гетьмана, В. Гончарука, Л. Заклика, М.Ковальова, Т.М. Панковій, О.С. Переверзевій, Г. Рубцова, Г.Н. Семанова. Але, на жаль, концептуально питанню сутності безпеки мореплавства з урахуванням специфіки її заходів увага приділена недостатньо.

У працях проблему правової регламентації контролю над суднами з боку держави порту більшою чи меншою мірою висвітлювали такі автори, як: Г. Білявський, А. Виноградський, В.В. Гетьман, В. Гончарук, К. Ільницький, М. Ковальов, Л. А. Козірь, Г.Ф. Півторак, Г. Рубцов, В.Г. Троцький та ін.

Спроби всебічно проаналізувати такі небезпечні акти, як морське піратство, а також звернути увагу на проблему із розробки міжнародно-правових засобів протидії йому здійснювались у працях таких науковців, як: Г.О. Анцелевич, М.О. Баймуратов, М.О. Будаков, Л.М. Галенська, Е. Голд, І.М. Кулішер, Я.О. Ленцман, В.Л. Михеєв, Ю.М. Панфілова, О.В. Святун, М.В. Савельєв, В.В. Юрьєва, О.М.

Шемякін та деяких ін. Видається, що рівень розробленості проблеми є недостатнім.

Спеціальними роботами щодо міжнародно-правових аспектів безпеки мореплавства є дисертація Ю.М. Панфілової на тему «Міжнародно-правовий механізм протидії проявам актів насильства у водах Світового океану» та наукова стаття О.С.Переверзевої: «Охорона людського життя на морі».

Мета дослідження. Автор Випускної кваліфікаційної роботи ставить мету на основі комплексного аналізу міжнародно правових аспектів безпеки мореплавства, виявлення проблем в даній сфері та розробку пропозицій щодо їх вирішення.

Для досягнення мети необхідно виконати такі **завдання**:

- визначити правову природу безпеки мореплавства;
- окреслити етапи формування системи правової регламентації безпеки мореплавства;
- розкрити правила забезпечення безпеки мореплавства;
- порівняти системи контролю безпеки мореплавства;
- охарактеризувати пірацтво і тероризм на морі;
- сформулювати удосконалення правового регулювання безпеки мореплавства в Україні.

Предмет дослідження є комплекс міжнародно-правових принципів та норм, які регулюють міжнародно-правові аспекти безпеки мореплавства.

Об'єктом дослідження виступають міжнародно-правові відносини, які виникають у сфері безпеки мореплавства.

Методи дослідження. В ході написання роботи були застосовані теоретичний метод, формально-логічний, системний, порівняльний, історичний метод. При виконанні кваліфікаційної роботи був використаний порівняльний метод, який застосовувався з метою вивчення вітчизняного та зарубіжного законодавства про забезпечення безпеки мореплавства. З допомогою історичного методу вдалося розкрити етапи формування системи безпеки мореплавства. Із застосуванням формально-логічного методу була опрацьована наукова література стосовно теми дослідження і аналізувалась національні норми права та міжнародно-правові акти.

Особливо важливим став порівняльний метод, який застосовувався в співвідношенні принципів і норм різних держав.

Наукова новизна дослідження полягає в комплексному дослідженні основних проблем розкриття понять безпека мореплавства, забезпеченні безпеки мореплавства, системи контролю безпеки мореплавства, які існують для суден різних габаритів, правила забезпечення безпеки мореплавства. У роботі вперше досліджуватиметься аналіз міжнародного законодавства та виявлено низку прогалин в регулюванні питань безпеки на морському транспорті; надано авторське бачення визначення терміну «безпека мореплавства». У результаті дослідження буде сформульовано та запропоновано шляхи вдосконалення вітчизняного законодавства з питань регулювання морської безпеки. Також запропоновано пропозиції щодо удосконалення законодавства України шляхом імплементації положень законодавства найбільш прогресивних держав світу.

Окремі положення випускної кваліфікаційної роботи викладено у статті: Гриненко В.О. «Безпека судноплавства та система її контролю», що опублікована у збірнику наукових статей «Міжнародне публічне право: трансформація доктрини та практики». К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2021.

Практичне значення. Положення випускної кваліфікаційної роботи можуть бути використані: 1) при розробці зовнішньополітичних ініціатив України щодо безпеки мореплавства (наприклад, в процесі розробки міжнародних стратегічних планів, удосконалення законодавства України); 2) в практичній діяльності результати дослідження можуть бути використані Адміністрацією морських портів та контролюючими органами України, а також в діяльності міжнародних організацій; 3) в науково-дослідній роботі – для подальшого дослідження проблем щодо безпеки мореплавства; 4) навчальному процесі – під час викладання курсу «Міжнародне морське право», «Міжнародне приватне морське право». Перспективною представляється розробка спеціального курсу «Міжнародно-правові аспекти безпеки мореплавства».

Структура випускої кваліфікаційної роботи обумовлена метою і предметом дослідження та авторським підходом до розгляду обраної теми. ВКР складається зі вступу, трьох розділів, які включають в себе два підрозділи, висновків та пропозицій, списку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 68 сторінок і з яких основна частина роботи займає 58 сторінок. Список використаних джерел складається з 80 найменувань.

РОЗДІЛ 1. «МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ ГЕНЕЗИС БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА»

1.1 Правова природа безпеки мореплавства

Протягом останніх років безперервна міжнародна спільнота привертає увагу до морської безпеки через широко оприлюднені інциденти, такі як затоплення південнокорейського судна з пожежею 304 осіб автомобільний пором Norman Atlantic у 2014 р. у Середземному морі та аварія на узбережжі Коста Конкордія 13 січня 2012 р. [35].

Перш за все варто розпочати із самого визначення поняття «безпека». Загальне визначення терміну «безпека» зазвичай розуміється як умова захисту від можливості виникнення небезпечних ситуацій або умов, які навряд чи спричинить небезпеку, ризик чи травму [66]. Інакше кажучи, безпека - це стан, у якому ризик та умови, що призводять до фізичної, психологічної чи матеріальної шкоди, контролюються з метою збереження здоров'я та добробуту окремих людей та спільноти. Це важливий ресурс для повсякденного життя, необхідний окремим людям та громадам для реалізації своїх прагнень [70]. Через контекст, область, яку вона охоплює, і поле, в якому вона виникає, є багато різних визначень безпеки.

Так, поняття безпеки еволюціонувало протягом століть, а за останні десятиліття XXI століття важливість значно змінилася. Через зміни у морському судноплаванні та міжнародному середовищі на рубежі вісімдесятих та дев'яностих років XX століття особлива увага була приділена сприйняттю морської та судноплавної безпеки.

На думку О.О. Балобанова, безпека мореплавства охоплює чотири основні складові частини: здійснення безаварійного плавання; охорону людського життя від небезпек моря; екологічну охорону Світового океану; охорону суден і людини від тероризму і піратства [14, с 101].

У науковій літературі існує багато визначень поняття «безпека» в розрізі діяльності, пов'язаної з судноплаванням. Так, К. Салманли розуміє під безпекою

мореплавання «технічно, організаційно, економічно, політично, соціально обґрунтований в конкретній державі, в конкретний історичний період рівень надійності транспортного процесу» [76]. А. Мамонова визначає безпеку мореплавання як «відносно стабільний стан (положення), вільне від небезпек, яке забезпечується системою міжнародних і національних заходів технічного, організаційного, економічного, соціального і правового характеру, спрямованих на зменшення та запобігання аварійності з метою збереження людських життів і майна на морі, захисту і збереження морського середовища» [78].

В. Вайхман вважає, що безпека мореплавства - це «система захисту морських суден від загрози втрати ними морехідного стану внаслідок впливу небезпечних для мореплавання факторів, а також охорони людського життя на морі, захисту навколишнього природного середовища та штучних споруд на морі від несприятливих проявів мореплавання» [9].

Л.М. Міхрін вказує, що безпека мореплавання - це «сукупність технічних, організаційних, експлуатаційних і правових засобів і методів охорони людського життя на морі, яка утворює деяку техніко-інформаційну систему», а в морському енциклопедичному словнику безпека сформульована як «збереження людських життів і майна на морі, яке забезпечується системою національних і міжнародно-правових заходів технічного, організаційного, соціального і правового характеру» [52], М.М. Лесогоров розглядає безпеку морського судноплавства як такий стан судноплавства та інших видів людської діяльності на морі, який виключає заподіяння шкоди морським суднам, іншим технічним пристроям, життю і здоров'ю людей, морському середовищу і забезпечується заходами економічного, технічного, організаційного, соціального та виробничого характеру [60].

У своїй статті Д.В. Авраменко визначає, що безпека на морі має два діапазони вимірювань: безпека судноплавства і безпеку судноводіння. Нині вони об'єднані в один термін, який іменується «безпеку мореплавства» [4].

Рівень транспортної безпеки мореплавства залежить, в основному, від взаємодії негативних (загроз) і позитивних факторів впливу [39; 72].

Можливо, судноплавство є найбільш міжнародною з усіх великих галузей промисловості світу - і однією з найбільш небезпечних. Завжди було визнано, що найкращим способом покращення безпеки на морі є розробка міжнародних правил, яких дотримуються всі країни судноплавства.

Безпека на морі визначається як безпека життя, здоров'я та власності проти екологічних та експлуатаційних ризиків, пов'язаних із судноплавством [69].

Оскільки це широке поняття та його формулювання залежить від контексту та індивідуального підходу, універсальні визначення морської безпеки можуть включати наступне [50]:

- свобода від небезпеки,
- відсутність ризику, рівень якого неможливо прийняти, або відсутність заподіяння шкоди здоров'ю людини (свобода від неприйнятної ризику або особистої шкоди),
- відсутність фінансових втрат .

Безпеку можна визначити як стан морської системи (корабель, особа, оточення), в якій жоден з її елементів з будь -якої причини не загрожує іншим елемент системи.) У навігації стан небезпеки спричинений морською аварією, яка розуміється як небажана подія, що завдає значної шкоди та втрати (матеріальні та особисті) в результаті зіткнення або внутрішньо суперечливих взаємодій у системі: людина -об'єкт -оточення [61]. Потрібно згадати, що з компонентів, що становлять безпеку на морі, найбільш мінливою є безпека судноплавства. З цієї причини оцінка морського безпеки окремого судна зазвичай зводиться до оцінки її судноплавної безпеки [64].

Дослідники вважають, що екологічна безпека - це такий стан навколишнього середовища (його компонентів - гідросфери, атмосфери, літосфери та живих організмів), де збалансовано взаємодіють природні, технічні й соціальні системи [19; 20].

Вважається, що першим міжнародним нормативним документом, у якому було закріплено термін «екологічна безпека», є Декларація щодо навколишнього

середовища й розвитку, прийнята на Конференції ООН із навколишнього середовища та розвитку, яка відбулася 14 червня 1992 р. в Ріо-де-Жанейро. У Декларації проголошено 27 принципів, що широко застосовуються і сьогодні.

Екологічна безпека населення є найбільш гуманним, благородним і відповідальним завданням екологічного законодавства.

Так, наприклад, витік нафти у Мексиканській затоці США внаслідок вибуху на нафтодобувній платформі 20 квітня 2010 р. завдав удару природі, спричинив паніку та хаос. Нафта, витікаючи протягом багатьох місяців, продовжувала забруднювати світовий океан і навколишнє середовище. Процес повернення природних ресурсів до нормального стану може тривати кілька сотень років [23, с. 6].

Негативні впливи на стан довкілля традиційно пов'язують із поняттям «екологічно небезпечної діяльності», яка не визначається законодавством. Однак це поняття можна співвідносити з поняттям небезпечної діяльності, яка за Конвенцією ООН про транскордонний вплив промислових аварій від 17 березня 1992 р. визначається як будь-яка діяльність, у процесі якої одна чи більше небезпечних речовин наявні, містяться у рівних кількостях чи перевищують граничні кількості, що визначені цією конвенцією і здатні призвести внаслідок аварії до транскордонного впливу [33]. У науці, морській і юридичній практиці існує спеціальний термін «небезпеки моря».

Судноплавство - процес, окремі етапи якого доводиться здійснювати на одному і тому ж просторі одночасно декількома учасниками цього процесу, наприклад, плавання в районах жвавого судноплавства, стоянках, маневрах, на жвавому рейді, плавання в конвої, у вузькостях і каналах, рятувальних операціях і т.д.

Відповідно до такого підходу під визначення екологічно небезпечної діяльності підпадає транспорт. Хоч сам по собі транспорт є сукупністю механічних засобів перевезень, виробничо-технологічного комплексу, організацій і підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і

населення країни в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам, проте з огляду на те, що рухомі засоби транспорту (автомобілі, тепловози, морські та річкові судна) використовують як пальне різні види нафтопродуктів, а також стаціонарні об'єкти матеріально-технічного забезпечення (склади пально-мастильних матеріалів, зливні води, пари різних шкідливих речовин, кислот), транспорт як галузь народного господарства визнано одним зі значних забруднювачів довкілля.

Саме тому діяльність учасників відносин у сфері транспорту має бути законодавчо врегульованою, оскільки використання транспортних засобів може завдати непоправної шкоди життю та здоров'ю населення, екології, водному світу (тваринам, рослинам) і тягнути за собою адміністративну чи кримінальну відповідальність учасників таких відносин. Між тим, нормативно-правове регулювання безпеки судноплавства, засобів річкового транспорту та маломірних суден і досі перебуває в зародковому стані.

Якщо розглядати норми, що регулюють безпеку мореплавства, то виходячи з цілей і порядку застосування цих норм, їх можна розділити на п'ять груп:

1. Норми або правила, мета яких - забезпечити безпеку об'єктивно (тобто, це правила спорудження суден, мінімальні вимоги, що пред'являються до їх конструкції та оснащення).
2. Норми або правила, мета яких - забезпечити безпеку судноплавства суб'єктивно (зокрема, правила і порядок комплектування екіпажів і перевірки їх професійної підготовки).
3. Правила судноводіння.
4. Норми і правила, спрямовані на збереження морського середовища.
5. Норми, пов'язані з аварійно-рятувальною готовністю, пошуком і порятунком [10].

На наше переконання безпека мореплавства полягає у визначенні, яке частково охоплює всі вище запропоновані терміни і полягає в наступному. Таким чином, безпека мореплавства – сукупність технічних, організаційних,

експлуатаційних і правових засобів та методів, які врегульовані нормами міжнародного права, законодавством держави прапора, екологічними нормами та полягають у забезпеченні здійснення безаварійного судноводіння, перевезення пасажирів та вантажів, охорони людського життя на морі, забезпечення відповідності персоналу суден та його обізнаності у сфері безпеки на морі, спрямовані на охорону навколишнього середовища, в тому числі з метою захисту від терористичних актів та проявів піратства.

Можна прийти до висновку, що забезпечення безпеки мореплавання – це сукупність заходів, які пов'язані з досягненням необхідного рівня мореплавного стану судна, з зовнішніми для судна факторами, що забезпечують безпечну діяльність судна в Світовому океані.

1.2 Етапи формування системи правової регламентації безпеки мореплавства

З чотирьох характеристик, які Бутер та Едмундс приписують морській безпеці, найважливішою, з просторової точки зору, є обмеженість. Це є ключовим у їхній пропозиції, що практика морської безпеки відрізняється від практики, пов'язаної з іншими формами безпеки. Лімітальність відноситься до онтологічного порогу між перебуванням на суші та перебуванням у морі. Геополітичний теоретик Карл Шмітт порівняв два стани існування, зауваживши, що будинок на суші зазвичай означає житло з міцними фундаментами в землі, тоді як на морі це передбачає більш кочове існування, на борту судна, яке повинно узгоджувати свій рух із непередбачуваним і бурхливим матеріалом [53].

Питання про те, чи можна, чи бажано, з'єднати ці дві окремі сфери людського досвіду, підводить нас до серця будь-якого історико-просторового аналізу морської безпеки та управління. Загалом, можна розрізнити дві тенденції в історичному наративі глобального управління океаном. Перший містить пакет практик та дискурсів, пов'язаних з імперіумом, який визнає, що морський простір принципово відрізняється від сухопутного простору. Тому море слід розглядати як окрему сферу людської діяльності, ризикований, аполітичний простір, який лише піддається мінімальним структурам управління. Другий підхід, помітний в історії, включає практики, вільно пов'язані з домініумом, або правовий та постійний суверенітет, який намагається територіалізувати морський простір, поширювати структури управління з суші на сушу морська сфера. Імперіум, з іншого боку, стосується стратегічного контролю над океанічним космосом, який здійснюється через насильство.

Імперіум розглядає море як відкритий і дещо моральний простір, свобода якого вигідна людству, тоді як домініум трактує море як область безладної свободи, джерело загрози певності та безпеки державного устрою. Само собою зрозуміло, що зони, створені на морі з точки зору імперію, загалом описуються межами, які є більш

пористими і більш концептуально текучими, ніж зони, які прагнуть виділити більш постійні основи державного домініуму.

Історичне дослідження свободи на морі Поттера повідомляє, що панування на морі протягом античності було загалом питанням військової та комерційної влади (тобто імперіум), аніж формальним правом: «Немає жодних доказів визнання юридичної концепції морського панування», - пише він.[68].

Проте прагнення до домінування, безумовно, існувало як інститут старовини. Стародавні афіняни, зокрема, прагнули домінію і, безумовно, претендували на законне право власності на свої узбережжя та затоки. Крім того, вони прагнули створити простір безпеки та встановили "дерев'яну стіну" кораблів для захисту своїх інтересів в Егейському морі, зберігаючи виключно використання моря від 423 до н.е.[67].

Цей примітивний тип зони, встановлений афінянами, був ранньою морською буферною зоною, стурбованою захистом, негативною свободою та економічною безпекою. Джессап також знаходить докази (переважно зібрані з Геродота) тверджень та звичаїв серед мінойців, лідійців, фракійців, родоанців, фрігійців, кіпріїв, фінікійців, єгиптян, мілезійців, карійців, лесбосіанці, іоніани, карфагеняни, римляни та британці (серед інших) щодо власності на морський простір. Епіфан, цар Сирії, наприклад, у 176 р. до н. е. претендував на Море сирійців як продовження його сухопутної імперії. І "Тирійське море" - це фраза, що використовується для великої водойми, що потрапила під владу Тирійської імперії [79].

Спроби інституціоналізувати імперіум або утвердити домініум за допомогою належного районування розпочинаються в ранньому Новому часі спробами держав Північної півкулі анексувати більш скромні території морської території від імені національних та економічних безпеки. Принцип цих ранніх і часто орієнтовних тверджень полягав у тому, що межі суверенітету не визначаються "природними" кордонами, а територія не обмежується сушею. Незважаючи на те, що спроби місцевих громад закріпити пояс прибережних морів від іноземних суден ще в одинадцятому столітті, юридично засновані розмежування, що впливають з

центральных органів влади, розпочинаються у чотирнадцятому столітті.

До XVII століття пануючою правовою думкою було те, що можна встановити межі, в межах яких можна спроектувати лише мінімальну юрисдикцію та військовий контроль.

Морська безпека, нашою сучасною мовою, не залежала від права власності.

Вимірюючи приблизно два дні подорожі від узбережжя, твердження Велвуда [79] виходить далеко за межі того, що стало нормою серед прибережних держав Європи, яке базувалося на полі зору людини. Твердження Велвуда також цікаве тим, що воно ґрунтується на необхідності керувати скороченням запасів риби на узбережжі Британії. Він стверджував, що суверенне управління космічним простором привело б до раціональнішого використання морських ресурсів.

Теоретичні правові висновки, однак, відхилялися від практики, яка визначалася технологіями застосування. Більш прагматичне розмежування, мабуть, походить від практики шотландських рибалок, що охоплюють землю. Ця техніка використовувала діапазон зору людини (14 морських миль) для визначення меж шотландського промислу. вигляд Фарерських островів; це також був метод розмежування, який віддавав перевагу Гроцій, який стверджував, що він більш практичний, ніж накладення уявних ліній, намальованих на абстрактному морському просторі. Практичні міркування також мали тенденцію до обґрунтування раннє районування, яке було використано не лише для цілей національної безпеки та оборони, а й для захисту засобів існування прибережного рибальства. Відповідно, у 1598 р. Правляча Норвегія данська монархія оголосила виняткову рибальську зону розміром вісім морських миль [62].

Форма, що відповідає функції, зони, які були оголошені переважно з міркувань оборони (тобто домініум), як правило, базувалися на методах розмежування, запропонованих тезою Ван Банкершука 1737 р. У цьому воєнізованому будівництві національної безпеки, море було продовженням суші для оборони. "Плавність моря", - стверджував Ван Бінкершук, - «не була перешкодою для його володіння, і шляхом заволодіння ним було отримано таке ж право, як і при заволодінні сушею»

[54].

Ввівши правило про гарматний постріл у своїй книзі 1703 р. «De dominio maris», Ван Бінкершук (1744), по суті, намагався відмовити ворогуючі сили від займання призових місць в межах нейтрального діапазону. Його система вимірювання більше стосувалась наземної оборони, ніж морської, хоча в книзі згадуються "охоронні зони, укріплені береговою обороною, які демонструють територіальну владу над морем". Сучасник Ваттель погодився, додавши, що з міркувань безпеки та добробуту суверенітет може бути розширений за межі діапазону зброї, якщо цього вимагатиме охорона риби.

Багато в чому ці дебати між ранніми сучасними уявленнями про безпеку були фактично припинені британцями в 1736 році. Відзначаючи народження сучасної практики безпеки на морі, у тому році Великобританія представила серію актів, які встановлюють морську митну та акцизну юрисдикцію в межах двох ліг від її узбережжя. Забезпечуючи повноваження щодо вилучення товарів та конфіскації суден, що використовуються для контрабанди, це законодавство, як зауважив Джонстон, "представляє зональне мислення в найбільш чіткому вигляді"[55]. Зона, яку він встановив можливо, початкова функціоналістська зона адміністративної безпеки. Зони зависання були за своєю природою податливі і чутливі до зміни національних інтересів.

Як зазначає Мастерсон, "закони були скориговані відповідно до потреб нації". У період між 1794 і 1798 роками Британія розширила свої митні бар'єри, охопивши Ла-Манш як невід'ємну частину державної території, дозволяючи, у 1802 р., щоб кордони митних та акцизних зборів поширювалися до восьми ліг (44 кілометри) до моря [78].

У той же період, у 1753 р., Великобританія встановила санітарну зону, митну зону з метою управління карантинном суден, що плывуть з районів, де вразила бубонна чума.

Ця зона простягалася на чотири милі від узбережжя. Крім того, ці акти привели до першого сучасного прикладу подільованого моря в протоці, що розділяє море на

сім регіональних категорій (палати короля). Законодавство діяло в Іспанії та Португалії у 1760 р., де пояс на відстані до шести миль від суші був розмежований для цілей митниці, охорони рибного господарства, нейтральності та юрисдикції.

Перше впровадження нововведення із зонами зависання - це здатність, яку вони надавали для конкретного націлювання на певну поведінку. Крім того, зону можна відрегулювати у відповідь на поведінку, яка контролюється.

Узагальнюючи, законодавство 1783-1802 розширювало юрисдикцію щодо певної контрабанди судна будь-якої національності та без обмежень щодо власності. Стрільба в митне судно на тій же відстані вважалася злочином, і повинна була каратися смертю. Поруч із певними визначеними частинами узбережжя юрисдикція була розширена на усі судна, що перевозять певні вантажі, і всі судна певних типів, які будуються, стоять на якорі або зависають у межах певних великих областей моря під назвою Королівські палати [59].

Другим нововведенням, яке стало результатом встановлення права на огляд суден, які потрапили у певну зону, було супутня претензія на право переслідування суден, які втекли з цієї зони у відкрите море. За словами Мастерсона, написання у середині 1920-х років принципів, закладених у законі про зависання та гарячих слідах, призводить до легітимації заходів безпеки державами, що виходять за межі невизначених меж прибережних вод [78]. Це, звичайно, є застосуванням більш ранніх аргументів, висунутих Джоном Селденом у його клаузумі *Mare* (1618), на якій ґрунтувався британський морський меркантилізм до 1815 року. Як показник успіху зони, у 1805 р. був прийнятий Закон, який проголосив весь "Британський канал" митною юрисдикцією, після чого, на думку Моріс, Великобританія як «фіскальний бар'єр» став справжнім політичним та національним бар'єром [71]. У 1812 р. Норвегія та Данія оголосили подібну чотиримільну зону, яка обмежувала охорону рибальства разом із необхідністю захисту від воюючих іноземних сил.

Важливо, що розміри цих зон мали мало спільного з гарматною технікою або із суверенітетом. Вони позначають народження біфуркації в просторовому мисленні; зрушення, у розгляді управління морем, від суші мислення домініуму або

мілітаризоване виправдання одностороннього імперію. Те, що вони відображають, - це початок нелінійної, плавної та, коли введено в дію, океанічної концептуалізації керування простором, керованого ризиками.

Пакс Британіка був описаний Карлом Шміттом як просторова революція, "подія, яка ознаменує масові зміни у матеріальних географічних умовах людського суспільства та їх розумінні простору" [51].

Шмітт, підозрілий до глобалізму, який підтримують апологети імперії, британська морська імперія оголосила епоху ліберального універсалізму та пропагувала "форми права, які могли б застосовуватися скрізь". Воно представляло, на його думку, "зразкове застосування дискримінуючої концепції війни".

Явища, які сприяли турбулентності і таким чином гальмували свободу моря, розглядалися не з точки зору ворога, а з точки зору злочинної діяльності. Серед них - піратство, торгівля рабами, протекціонізм, незаконна торгівля, канібалізм та інші культурні звичаї морського простору, які вважаються варварськими чи дикими.

Таким чином, відкрите море було переглянуто з точки зору неясних ризиків для моральної та економічної концептуалізації прогресивної свободи.

До завоювання переваги над морями Великобританія не демонструвала інтересу до морського міжнародного співробітництва та права, а також регулярно демонструвала зарозумілість та хижу войовничість на морі в ім'я національних інтересів. Багато в чому Великобританія була державою-ізгоєм у морі, і коли в 1800 р. була створена Ліга збройного нейтралітету (повторно) для встановлення режиму морської безпеки в європейських водах, Британія відреагувала тим, що направила війська на чолі з Нельсоном для нападу на данський флот у Копенгагені.

Військово-морський флот був перетворений у поліцейські сили, функцією яких було підтримувати глобальний порядок, за яким спиралася на матеріальну базу імперії.

Його першим набігом на глобальну безпеку стала боротьба з работорівлею, демонструючи світові морально прогресивний, комерційно вигідний підхід до морського управління. Крім того, контролюючи торгівлю рабами в Атлантичному

океані, британський флот підтримував режим зупинки та пошуку у відкритому морі, право забороняти порти та прерогативу постійного моніторингу та втручання у будь-яку діяльність на морі. З 1815 р. вона завоювала монополію на силу на морі, силу, яка, що важливо, тепер діє в мирний час. Це було досягнуто зразковим актом сек'юритизації, коли британський уряд прирівнював піратство до рабства.

На конференції, що відбулася в Лондоні 1817 р., Міністр закордонних справ, лорд Каслрі, запропонував міжнародній військово-морській поліції патрулювати узбережжя Західної Африки, а також запропонував розглянути питання про рабство як про міжнародний злочин проти людяності, що підпадає під загальну юрисдикцію. Пізніше, проти бурхливого протистояння Сполучених Штатів, Великобританія вимагала заборонити приватництво (використання корпоративних флотів, що фінансується за рахунок призивів). У серії нарисів та листів, датованих 1878 р., П. Х. Колумб стверджував, що роль флоту зарежиму вільної торгівлі слід посідати виключно для того, щоб відкрити великі морські шляхи до серця імперії. Командування морями, майбутній віце-адмірал Колумб стверджував, що слід використовувати для забезпечення моря як простору вільного руху капіталів. Звичайно, для того, щоб контролювати море, британці виявилися правоохоронцями узбережжя глобального півдня. Між 1837 р. та початком Першої світової війни Великобританія брала участь у 230 „обмежених війнах” у колонізованих частинах світу. Ці "війни" були насправді поліцейськими втручаннями, які використовували нові технології морської безпеки, розроблені англійцями для моніторингу та патрулювання прибережних зон та річкових шляхів своєї імперії - канонерський катер [49].

По суті, період Pax Britannica глобалізував британську зону і тим самим розширив практику національної безпеки, яка стосувалася цього поясу назовні у відкрите море. Він створив перший глобальний простір морської безпеки та розробив юрисдикцію щодо встановлення режиму управління, заснованого на ризиках та загрозах, які були загальноприйнятими, морально прогресивними (з точки зору колоніалізму) і сприяє безперервному обігу світового капіталу та

військової сили.

Перша міжнародна конференція, на якій розглядалися питання безпеки мореплавання, відбулася у Вашингтоні понад 100 років тому (1889 р.). Вона повністю була присвячена охороні життя та майна на морі і стала першою спробою міжнародного співтовариства зі співпраці у сфері технічних проблем торговельного мореплавання. Конференція схвалила різні правила і рекомендації, у тому числі правила із запобігання зіткненням у морі, прийняті в Англії 1884 р. і США 1895 р., а також:

- правила з ідентифікації маркування суден, охорони людського життя і майна у разі корабельних аварій;
- вимоги до кваліфікації офіцерів і екіпажів, включаючи тести для перевірки зору і кольоровідчуття;
- вимоги з ідентифікації, позначення і підйому уламків суден, що є джерелом небезпеки для мореплавання [41, с. 41].

Особлива увага у той час приділялася безпеці пасажирів, оскільки тоді був відсутній авіаційний транспорт, тому морський флот був єдиним засобом доставки пасажирів через океан до США і Латинської Америки. Аварії пасажирських суден були не таким уже рідкісним явищем, оскільки тільки одна Великобританія втрачала щорічно в морі близько 800 осіб.

Унаслідок катастрофи судна «Титанік» у квітні 1912 р. загинуло близько 1 500 осіб, тому необхідно було вжити термінових міжнародних заходів із безпеки мореплавання. Уже 20 січня 1914 р. в Лондоні на міжнародній конференції була прийнята Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, у розробленні якої взяли участь 13 держав. Конвенція повинна була набрати чинності, проте Перша світова війна, що розпочалася, зробила це неможливим.

У 1929 р. в Лондоні пройшла конференція (цього разу в ній брали участь 18 держав), на якій була прийнята нова Конвенція з охорони людського життя на морі. Вона переважно наслідувала Конвенцію 1914 р., але включала декілька нових правил.

Як додаток до Конвенції наводилися переглянуті Правила попередження зіткнення у морі [42, с. 14].

Після Другої світової війни, враховуючи подальший розвиток науки і техніки, у Лондоні в 1948 р. була скликана чергова міжнародна конференція, на якій приймається третя конвенція. Цього разу вона була значно розширена й оновлена внаслідок подальшого вдосконалення ділення пасажирських суден на водонепроникні відсіки, встановлення стандартів остійності, ділення суден на відсіки вогнетривкими перегородками і т. д.

Конвенція зі створення ІМО ухвалила спеціальну резолюцію відносно майбутньої в квітні 1948 р. Конференції з перегляду Конвенції з охорони людського життя на морі 1929 р. [2].

Тоді ще ніхто не передбачав, що набрання чинності Конвенцією про ІМО затягнеться на 10 років. Коли ж це сталося, то стало зрозуміло, що краще прийняти нову конвенцію, ніж вносити зміни до старої. Таким чином, Конференція 1960 р. по СОЛАС, у якій взяли участь 55 держав, стала першою конференцією Організації та набрала чинності в 1965 р. Пізніше під егідою ІМО були прийняті численні резолюції і поправки до конвенції [34].

Було вирішено розробити нову конвенцію, яка включала б не лише нові поправки, а й нову процедуру набрання їх чинності. У конференції, що проходила в Лондоні з 21 жовтня по 1 листопада 1974 р., взяли участь представники 71 держави.

1 листопада 1974 р. була схвалена нова конвенція – Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (1974 р.). Вона складалася з восьми глав. Конвенція набрала чинності 28 травня 1980 р.

Чинна Конвенція СОЛАС (International Convention for the Safety of Life at Sea-SOLAS-74) є одним із найважливіших міжнародних документів, присвячених безпеці мореплавання, та складається з 14 глав [2].

Отже, основною метою вищезазначених організацій є саме безпека мореплавства. Проблема безпеки мореплавання протягом багатьох років займаються провідні міжнародні організації: ІМО, ООН, ММК, МПС тощо.

Результатом роботи цих організацій стали нормативні документи, що регламентують безпеку мореплавання, основними з яких є: СОЛАС-74/78, ПДМНВ 78/95, МППСС-72, МКУБ, Конвенція ООН з морського права 1982 р. тощо. З метою підвищення безпеки мореплавства ІМО, МОП та інші організації на своїх сесіях прийняли цілий ряд найважливіших міжнародних конвенцій, резолюцій, кодексів і рекомендацій, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства, охорону праці та охорону довкілля. Основна мета цих документів – підвищення безпеки мореплавства шляхом обов'язкового застосування єдиних для всіх установлених стандартів як під час управління суднами з берега, так і в процесі їх експлуатації екіпажами. Конвенцією ООН із морського права 1982 р. на держави-учасниці покладаються певні обов'язки щодо забезпечення безпеки у морі.

РОЗДІЛ 2. «ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА»

2.1 Правила забезпечення безпеки мореплавства

Для оцінки та аналізу ризиків в морській галузі застосовуються рекомендації ІМО по відношенню до методів формалізованої оцінки безпеки (FSA), в яких визначені основні критерії інцидентів в морській діяльності [24].

Так, існує ряд небезпек, які можуть статися під час мореплавства, зокрема: навігаційні, біологічні, людський фактор, стихійні лиха, негативні зовнішні дії тощо. З метою їх попередження чи усунення і діють методи забезпечення безпеки мореплавства, серед яких можна назвати: технічні, організаційні, ергономічні, інформаційні, економічні, правові та соціальні [5]. Характерна особливість технічних методів полягає в тому, що вони забезпечують той чи інший компонент безпеки шляхом конструкції, спорядження, спеціального обладнання або спеціальних режимів експлуатації техніки. До них належить укомплектування судів аварійним і протипожежним постачанням. У процесі експлуатації суден також реалізуються технічні методи: безпечна швидкість, регулювання завантаження судна, контроль остійності і її регулювання, наявність зв'язку на судні тощо. Організаційні методи забезпечення безпеки мореплавства є заходи, які полягають у цілеспрямованій впорядкованій діяльності людей, їх груп, колективів і організацій в їх взаєминах на основі певних правил і процедур. У рамках судна як організації реалізуються такі організаційні методи забезпечення безпеки мореплавства: укомплектування кваліфікованим екіпажем, підготовка екіпажу до боротьби за живучість і рятування, організація вахтової служби, здійснення комплексу заходів щодо попередження аварій, а в разі аварії – з боротьби за живучість судна і рятування людей і майна [33].

На більш високому рівні (в основному, у сфері компетенції держави та міждержавного регулювання) до організаційних методів забезпечення безпеки мореплавства належать державний нагляд за морськими суднами (технічний, адміністративно-технічний, адміністративний), дипломування моряків, оперативно-

чергова служба з нагляду за судами в морі тощо. Ергономічні методи забезпечення безпеки мореплавства охоплюють сферу людино-машинних взаємодій. До цієї групи належать такі методи: оптимальний розподіл функцій між людиною і машиною, організація робочих місць суднових спеціалістів, які забезпечують безпеку плавання; застосування засобів відображення інформації й органів управління, що відповідають психофізіологічним можливостям оператора; гармонізація робочого середовища, що знижує напругу і стомлюваність операторів; тренажерна підготовка суднових фахівців.

До економічних методів логічно віднести рівень заробітної плати членів екіпажу, ціноутворення на фрахтовому ринку тощо. Інформаційні методи забезпечення безпеки мореплавства характеризуються тим, що в них предметом діяльності є інформація, що повідомляється за допомогою тих чи інших матеріальних носіїв, але не самі ці носії. До них можна віднести такі: видання та використання навігаційних та інших морських карт, посібників і керівництв для плавання, їх підтримка на рівні сучасності; передача і прийом оперативної навігаційної інформації; передача і прийом гідрометеорологічної інформації; передача і прийом повідомлень про лихо, повідомлень із сигналами терміновості і безпеки.

Правовими методами забезпечення безпеки мореплавства регулюються стосунки між людьми в зв'язку з безпекою мореплавання (національне законодавство, розроблення інструкцій, рекомендації, резолюції міжнародних організацій тощо).

Так, співробітництво держав і діяльність їх національних органів, спрямовані на вирішення проблеми охорони людського життя та майна на морі, виражаються в розробці чотирьох основних груп документів:

- 1) технічних стандартів, яким повинні задовольняти сучасні морські судна та інші плавучі об'єкти;
- 2) місцевих і міжнародних правил, що регулюють безпечне плавання суден;

3) правових і технічних норм, що дозволяють найкращим чином організувати пошук і порятунок людей і майна на морі;

4) техніко-правових умов і заходів щодо запобігання забруднення морського середовища і зменшення небезпечних наслідків аварійних розливів нафти та інших шкідливих речовин.

Таким чином, діяльність держав у зазначеній сфері являє собою сукупність заходів технічного, організаційного, соціального і правового характеру.

Зрештою, від соціальних методів забезпечення безпеки мореплавства залежить рівень мотивації працівників до діяльності, від якої – як в особистому, так і в громадському плані – безпосередньо залежить успішність діяльності. Соціальні методи також забезпечують захищеність працівника від фізичних та емоційних перевантажень, викликаних надмірною інтенсивністю праці та довготривалим перебуванням в екстремальних і понадекстремальних умовах.

Прикладом є раціональний режим праці і відпочинку, гідна матеріальна винагорода за сумлінну працю, забезпечення високого рівня охорони праці, забезпечення комфортних умов праці та життя, розподіл обов'язків, у максимальному ступені звільняє фахівців, зайнятих забезпеченням безпеки мореплавства, від не пов'язаних із цим функцій тощо. Усі ці методи втілюються за допомогою діяльності Міжнародної морської організації шляхом написання конвенцій, резолюцій тощо, які стосуються безпеки мореплавства, а також рекомендацій морським портам щодо перевірки суден на відповідність конвенційним вимогам. Так, кожна держава стосовно суден, які плавають під її прапором, вживає необхідних заходів у тому, що стосується: – конструкції, обладнання і придатності до плавання суден; – комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден; – користування сигналами, підтримання зв'язку і попередження зіткнень [11].

Перше завдання ІМО коли вона з'явилася у 1959 р. мало за задачу прийняти нову редакцію Міжнародної Конвенції про безпеку життя на морі (СОЛАС) [3], найважливішу за усі договори, що стосуються морської безпеки. ІМО також

розробила та прийняла міжнародні правила зіткнення та глобальні стандарти для моряків, а також міжнародні конвенції та кодекси, що стосуються пошуку та порятунку, сприяння міжнародного морського руху, вантажних ліній, перевезень небезпечних вантажів та тоннажу. Навігаційні правила, такі як офіційні положення ІМО, є важливим інструментом безпеки судноплавства [65].

Конвенція СОЛАС-74\78 розповсюджується на торговельні судна, які здійснюють міжнародні рейси. Вона передбачає ряд вимог до конструкції судна, рятувальних засобів, обладнанню з радіотелеграфії та радіотелефонії, перевезення зерна та небезпечних суден. Особливі вимоги висунуті до суден з ядерною енергетичною установкою. Положення Конвенції включають докладні вимоги до конструкції шлюпок та плотів, їх місткості, кількості, постачання, розміщення на судні, порядку посадки на них та їх спуску. Спеціальні вимоги передбачені для рятувальних кругів та жилетів, жорстко регламентована їх кількість. Відповідно до Конвенції СОЛАС 74\78, судно має бути укомплектоване екіпажом у належній кількості та належної кваліфікації [26].

Важливе місце має Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден (МАРПОЛ) 1973 р. Вона охоплює не лише випадкові і/або експлуатаційні забруднення доквілля нафтопродуктами, але також забруднення моря хімікатами, вантажами в пакетованій формі, стічними водами, сміттям і забруднення повітряного середовища [57].

Для того щоб не допускати завантаження судна вище межі, яка дає можливість здійснювати безпечне плавання, була розроблена Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. Відповідно до неї, жодне судно не може вийти в море, якщо не має достатнього запасу плавучості, який визначається вантажною маркою, що наноситься на борту. На підставі цієї Конвенції кожному судну видається міжнародне свідоцтво про вантажну марку або міжнародне свідоцтво про виключення для вантажної марки [56]. Безпека на морі значною мірою залежить від радіозв'язку.

Вимоги щодо нього встановлені Конвенцією про Міжнародну організацію

морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ). Питання зв'язку з суднами регулюються Регламентом радіозв'язку. ІНМАРСАТ забезпечує зв'язок за допомогою космічних супутників для суден всіх держав без будь-якої дискримінації за національною ознакою [58]. Окрім ІНМАРСАТ, існує система GMDSS – міжнародна система, яка використовує сучасні наземні, супутникові та суднові системи радіозв'язку, розроблена членами Міжнародної Морської Організації (ІМО) і являє собою істотне вдосконалення способів аварійного зв'язку. Усі судна, які потрапляють під дію Міжнародної Конвенції про безпеку життя на морі, мають повністю відповідати вимогам GMDSS.

З метою покращення безпеки у морській сфері було створено Міжнародний кодекс управління безпекою [22]. Коли він був запущений, існувало тверде переконання, що впровадження системи управління безпекою (SMS) призведе до культури безпеки. Відповідно до обов'язкового Кодексу ISM, компанія несе відповідальність за розробку, застосування та підтримку SMS для забезпечення безпечної експлуатації свого судна, а також за створення сейфу робочого середовища, захищаючи своїх працівників від усіх виявлених ризиків, та забезпечуючи постійне вдосконалення навичок управління безпекою персоналу, що працює на борту та на березі (ІМО 1993, 1995/2014). Компанія або судовласник також має дотримуватися положень Конвенції про працю на морі (MLC), які включають вимоги щодо охорони праці та безпеки праці та запобігання нещасним випадкам, наприклад комітет з безпеки, представлений моряками на борту судна, для проведення засідань з питань безпеки судна (MLC 2006).

Хоча Кодекс ISM набув чинності більше 20 років тому, здається, що його принципи та цілі не були належним чином реалізовані у вищезгаданих випадках. Шредер Гінріхс та ін. стверджують, що за аварією на Коста Конкордії стояла комбінація різних людських факторів (ЛФ). ЛФ часто виявляли в інцидентах та аваріях у критично важливих для безпеки областях [6]. Остання аварія вказує на те, що самі правила не гарантують абсолютної морської безпеки.

Інциденти та аварії також трапляються у Фінляндії. Хоча, за даними фінського

Агентства з безпеки транспорту (Trafі), рівень безпеки на морі залишається на хорошому, стабільному рівні протягом останніх років, 41 морська аварія сталася у територіальних водах Фінляндії. У 2017 році сталася 31 ДТП [48]. На щастя, жодне з них не було класифіковано як серйозне чи дуже серйозне. Рада з розслідування нещасних випадків Фінляндії (AIB) виявила кілька факторів, які сприяють відхиленням, таких як відсутність спілкування та непослідовне розуміння ситуацій серед робочої групи та робочої практики, які відстають від технологічного розвитку галузі, і всі вони відображають погано впроваджену SMS та погано розвинену культуру безпеки.

Впровадження SMS, що вимагається Кодексом ISM був широко вивчений у морській галузі, і, схоже, код ISM покращив культуру морської безпеки. Недавнє опитувальне дослідження показало позитивні результати з точки зору рівня культури безпеки у фінському судноплаванні. На міжнародному рівні кілька досліджень виявили переваги від впровадження коду ISM [16].

Інші дослідження показали, що існує багато можливостей для вдосконалення практики управління безпекою. Зокрема, існує потреба покращити повідомлення про інциденти, і дослідження показали, що "страх вини" перешкоджає повідомленню про інциденти та те, що соціальні відносини зайнятості та організаційні чинники лежать в основі цього страху провини. Крім того, виявлено, що впровадження SMS на основі загального режиму управління безпекою може призвести до позбавлення повноважень працівників та їхніх перспектив.

Дослідження також показали, що впровадження SMS спричинило надмірне документування і що ця посиленна документація призвела до бюрократичної культури. Ця документація не відображає операцій суден у реальному житті та, здається, витіснила здоровий глузд, закладений у місцевій практиці. Персонал може сприймати вимоги різних інструкцій як недовіру до власної компетентності та професійних навичок [40]. Деякі сигнали також свідчать про те, що суворе дотримання SMS-вимог, які вимагають клієнти судноплавних компаній і впроваджується через систему зверху вниз, чинило надмірний тиск на моряків та

погіршувало їх безпеку та здоров'я на виробництві.

В останні роки концепція стійкості та парадигма Safety-II кинули виклик традиційному способу мислення щодо управління безпекою та культури безпеки. Згідно з Холлнагелем [44], традиційний підхід до управління безпекою характеризується концепцією Safety-I, яка зосереджена на реактивних реакціях та прагне покращити безпеку шляхом усунення ризиків та причини людських збоїв або помилок.

Технічні специфікації в конструкції судна часто потребують приписів. Кодекс ISM також слід розглядати у ширшій, глобальній перспективі. Тим не менш, незважаючи на те, що Кодекс ISM повинен бути ключовим інструментом для впровадження перспективи безпеки II у морську сферу, дослідження щодо впровадження Кодексу ISM та культури безпеки на підхід Safety-II є розрідженим. В останні роки концепція стійкості та парадигма Safety-II кинули виклик традиційному способу мислення щодо управління безпекою та культури безпеки. Згідно з Холлнагелем, традиційний підхід до управління безпекою характеризується концепцією Safety-I, яка зосереджена на реактивних реакціях та прагне покращити безпеку шляхом усунення ризику та причини людських збоїв або помилок. Концепція Safety-II, навпаки, зосереджена на факторах, що створюють і підтримують безпеку, і вважає людей ресурсом для успішної роботи[15]. Його підхід полягає у тому, щоб зосередитись на функціональних та успішних діях систем, а не на ризиках та помилках. Хоча перспектива безпеки-I може нехтувати людським потенціалом безпеки системи, Hollnagel пропонує, щоб організації не повинні замінювати це, але доповнюйте їх SMS перспективою Safety-II, яка зосереджена на розумінні людської мінливості, місцевих знань та роботи у міру виконання. Технічні специфікації в конструкції судна часто потребують приписів. Кодекс ISM також слід розглядати у ширшій, глобальній перспективі. Тим не менш, незважаючи на те, що Кодекс ISM повинен бути ключовим інструментом для впровадження перспективи безпеки II у морську сферу, дослідження щодо впровадження Кодексу ISM та культури безпеки на підхід Safety-II є розрідженим [74].

Ми могли б зробити висновок, що пануюча практика управління безпекою призвела до бюрократичної культури, в якій оперативний персонал прагне уникнути помилок і намагається керувати аудитами та розслідуваннями [40]. Очевидно, що необхідний новий акцент у впровадженні та дослідженні управління безпекою.

Людська діяльність, з точки зору системи та навчання, вважається необхідним підходом у розвитку культури безпеки [44]. Незважаючи на те, що підхід Safety-II не є новим, оцінка артефактів культури безпеки на морі-сучасний стан та практичних прикладів того, як його застосовувати, відсутні [80]. Наше дослідження намагається усунути цей дефіцит. Здатність персоналу впливати на способи організації та роботи є важливими для підтримки мотивації та добробуту персоналу. У морській сфері активна участь моряків в управлінні безпекою має вирішальне значення, але може бути суттєво обмежена. Які частини функціонують та підтримують безпеку, залишається невідомим, хоча нова парадигма безпеки підкреслює цю перспективу.

Дослідження морської безпеки з точки зору Safety-II не були реалізовані.

Це висвітлює допоміжні фактори, успіхи та позитивні фактори, які підтримують безпеку та зміцнюють сприятливішу культуру безпеки.

В процедурах забезпечення безпеки в мореплавстві виділяються основні задачі, які безпосередньо пов'язані з вибором та ранжуванням заходів попередження та ліквідації наслідків аварій та інцидентів техногенного характеру:

- при фіксованих ресурсах вибрати та реалізувати такий набір заходів безпеки, впровадження яких максимально знижує ризик аварій;
- мінімізуючи витратні ресурси, обрати такий набір мір безпеки із можливих, впровадження яких знижує ризик аварій до прийняттого рівня.

Крім того, традиційно морське право покладає на капітана відповідальність за забезпечення безпечної експлуатації судна в морі. Автономні судна повинні бути досить стабільними з плином часу, щоб правила могли бути адаптовані для забезпечення безпеки як автономних, так і звичайних суден.

Конкретні вимоги щодо кількості та кваліфікації екіпажу були закріплені Міжнародною Конвенцією про підготовку та дипломування моряків та несення

вахти 1978 р. Відповідно до неї, жоден моряк (капітан, особа командного складу, особи рядового складу) не має права працювати на суднах, держава прапора яких є учасником Конвенцій, якщо він не відповідає положенням віку, стану здоров'я та кваліфікації [7].

Відбір персоналу для роботи у судноплавних компаніях, в умовах впровадження стратегії економічного розвитку, переорієнтовується із звичайних кадрових проблем поповнення персоналу компанії на задоволення її перспективних потреб фахівцями, професійна підготовка яких не потребує додаткового навчання або перенавчання, з причин недостатньої професійної компетентності під час роботи на морських суднах сучасного покоління. Вимоги до претендента на посаду зміщується, при цьому, з оцінювання не тільки загальних професійних знань, умінь та навичків, а вперш за все, згідно 220 вимог міжнародної Конвенції «Про підготовку та дипломування моряків і несення вахти 1978 року (з поправками)» (ПДНВ) [1], на оцінювання його практичної підготовки та спроможності швидкої адаптації до виконання своїх професійних обов'язків на судні. За впровадженням стратегії економічного розвитку компанії зростає роль внутрішніх джерел найму, за рахунок договорів про співробітництво між компанією та навчальним закладом.

Конвенція Міжнародної організації праці (далі - МОП) про працю у морському судноплаванні (Maritime Labour Convention (MLC)) від 23.02.2006 року (також відома як «Білль про права моряків») (далі - Конвенція 2006 року) містить всі сучасні норми існуючих міжнародних конвенцій і рекомендацій про працю в морському судноплаванні та об'єднує положення 36 конвенцій, що діють починаючи з 1920 року (стаття 10).

У Стандарті A2.3 Конвенції 2006 року встановлюються граничні норми тривалості робочого часу, за якими: максимальна тривалість робочого часу не повинна перевищувати 14 годин на добу та 72 годин протягом семи днів. Час відпочинку моряків може бути розділений на два періоди, тривалість яких не повинна бути меншою ніж 6 годин, а інтервал між послідовними періодами не повинен перевищувати 14 годин. Обов'язковою умовою є графік із зазначенням

внутрішнього трудового розпорядку на борту судна, який розміщується на легкодоступному місці.

Поява автономних суден усіх рівнів спричинить необхідність перегляду норм, що встановлюють вимоги до екіпажу, а також до його кількісного та якісного складу. Буде потрібне розроблення заходів з підготовки та дипломування членів екіпажів таких суден і берегового персоналу, здатних управляти автономними судами й обслуговувати їх. Безсумнівно, з'являться нові судові посади, наприклад зовнішній капітан або береговий екіпаж, фахівець із морської охорони й кібербезпеки. Крім того, впровадження безекіпажних суден стане передумовою для зміни нормативно-правового регулювання трудових правовідносин у судноплаванні, тому що відпаде необхідність забезпечення життєдіяльності людей на судні.

У січні 2020 року в рамках Європейського агентства морської безпеки (структура, заснована Європейським Союзом, – EMSA) була створена горизонтальна цільова група, щоби стати технічним посередником щодо автономних суден, зокрема стати платформою для технічних обговорень з морськими адміністраціями, судовласниками і науковими колами. До цього, а саме у 2019 році, EMSA замовила дослідження SAFEMASS (дослівно – Безпека автономного надводного судна), щоб виявити нові ризики й прогалини в нормативних актах, які з'являться під час упровадження суден різного рівня автономії [1].

Особливість застосування імперативних норм у сфері міжнародного морського транспорту розкривається у їх особливому значенні та полягає у їх правовій природі. Вони є публічними за своїм характером, гарантують захист публічного правопорядку та спрямовані на захист прав суб'єктів у сфері морських перевезень пасажирів, правовідносини яких стосуються сфери приватного права та потребують публічно-правового регулювання.

Отже, приклади історії розвитку Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі та Міжнародної конвенції про вантажну марку мають велике значення

у розумінні становлення і розвитку сучасного правового регулювання безпеки судноплавства.

В Україні основні напрямки державної політики в галузі забезпечення безпеки визначає Президент. Правову основу забезпечення безпеки складають Конституція України, загальновизнані принципи і норми міжнародного права, міжнародні договори України, національні конституційні закони, Закон України «Про національну безпеку України», інші нормативно-правові акти, Які прийняті в області безпеки. Ця морська доктрина становить найважливіший елемент механізму правового регулювання в цій сфері. В сфері забезпечення безпеки мореплавства значну роль відіграють двосторонні та багатосторонні договори України з низкою країн про полегшення торговельного мореплавства, Кодекс торговельного мореплавства, Закон України «Про морські порти» тощо.

2.2 Система контролю безпеки мореплавства

Правові засади контрольних процедур у сфері забезпечення безпеки морського судноплавства охоплюють нормативно-правову базу з безпеки морського

судноплавства та увесь правовий механізм реалізації юридичних норм, що регулюють безпеку морського судноплавства та формують правовий режим судноводіння. Забезпечення безпеки мореплавства вимагає постійного удосконалення співпраці і координації на всіх рівнях: на міжнародному для забезпечення того, щоб усі компетентні міжнародні організації координували свої дії, і на національному, щоб спонукати держави використовувати відповідну національну політику і за рахунок прийняття необхідних законодавчих та практичних заходів забезпечувати, щоб усі міжнародні договори, в яких вони беруть участь, виконувалися.

Комітет з безпеки на морі є вищим технічним органом ІМО з питань, пов'язаних з безпекою. У своїй роботі їй допомагають ряд підкомітетів з таких питань:

- Перевезення вантажів і контейнерів (ССС),
- Людський фактор, навчання та вахтування (HTW),
- Впровадження інструментів ІМО (ІІІ),
- Навігація, радіозв'язок та пошук та порятунок (NCSR),
- Забруднення Профілактика та реагування (PPR),
- Design Проектування та будівництво суден (SDC),
- Корабельні системи та обладнання (SSE) [45].

Відповідно до Міжнародного кодексу управління безпекою, офіцер, що відповідатиме за безпеку на судні, повинен мати не менше двох років морської служби на судні. У випадку кораблів-танкерів, офіцер з безпеки повинен мати шість місяців досвіду роботи на суднах-танкерах на додаток до двох років морської служби на судні [36]. Призначений офіцер служби судна повинен мати необхідні якості, щоб належним чином брати на себе обов'язки, передбачені відповідним положенням Міжнародного кодексу управління безпекою. Він також повинен допомагати у належному виконанні кодексу на судні. Службовець, що відповідає за безпеку судна має право переглядати всі обов'язки, пов'язані з безпекою судна [25]. Деякі з його важливих обов'язків включають наступне: - розгляд усіх потенційних

небезпек для здоров'я та безпеки судна та його екіпажу; - перевірку машин та приборів, що перебувають на судні; - допомогу комітету з безпеки судна вживати суттєвих заходів для підвищення безпеки судна; - контроль якості кріплень конструкцій; - забезпечення дотримання положень кодексу безпечних методів роботи та інструкцій з безпеки, правил та керівництва щодо безпеки та здоров'я судна; - перевірку безпеки судна принаймні кожні три місяці або частіше за необхідності; - контроль чистоти (палуба і навіть вантажні трюми повинні бути вільні від масла або жирного матеріалу, якщо палуба знаходиться в такому стані, її необхідно негайно очистити); - надання дозволу щодо зварювальних ремонтних робіт на судні; - перевірку на те, що екіпаж підтримує високий рівень свідомості безпеки і знає всі важливі аспекти кодексу, що стосуються безпеки; - розгляд скарг екіпажу, пов'язані зі здоров'ям та безпекою; - надання рекомендацій майстру судна з метою уникнення потенційної небезпеки, яка може призвести до нещасного випадку або шкоди для екіпажу; - ретельне дослідження будь-якої аварії, пов'язаної із смертю екіпажу, велику або дрібну аварії; - обліку всіх нещасних випадків, що відбуваються на судні, включаючи смертельні випадки, великі або незначні травми, а також випадки смерті.

Також надає цю інформацію до відома капітана судна, представника безпеки або будь-якого офіційного представника компанії; - створення ефективної системи управління безпекою; - надання рекомендацій важливих аспектів, пов'язаних з безпекою в плані технічного обслуговування судна; - надання капітану судна інформації щодо недоліків, пов'язаних із здоров'ям екіпажу та безпекою судна; - інформування капітана, коли хтось із членів екіпажу не працює відповідно до правил, зазначених у кодексі; - негайне припинення будь-яких робіт судна, які можуть завдати шкоди кораблю або завдати шкоди команді судна. Повідомляє про це майстру корабля і приймає відповідні заходи.

Так, ч. 1 ст. 23 Міжнародної конвенції про вантажну марку, що має назву «Аварії», передбачає обов'язок кожного уряду держави, під прапором якої плаває судно, проводити розслідування будь-якої аварії, що трапилася з судном, за яке він

відповідає та яке підпадає під дію положень цієї Конвенції, коли уряд вважає, що таке розслідування допоможе визначити доцільність унесення змін у цю Конвенцію. При цьому в ч. 2 згаданої статті міститься обов'язок кожного Договірного Уряду надавати Міжнародній морській організації відповідну інформацію стосовно результатів такого розслідування. Отже, в цій Конвенції передбачено розслідування лише тих аварій, що фактично сталися через недосконалість вимог Конвенції й могли б бути відвернені, якби Конвенція містила інші норми [14].

У частині С глави 1 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі міститься правило 21, під назвою «Аварії», яке в частині а) передбачає аналогічний зі згаданим вище обов'язок кожного уряду держави прапора судна. Так само в частині б) згаданого правила міститься аналогічна попередній досліджуваній Конвенції норма щодо обов'язку сповіщення ІМО про кожен результат такого розслідування [64].

Трохи інакше сформульовано обов'язок з розслідування аварій і передання результатів таких розслідувань ІМО в ст. 12 Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню із суден, що має назву «Аварії із суднами». Так, відповідно до згаданої статті, необхідність обов'язкового розслідування аварії визначається розміром шкоди, що була заподіяна такою аварією. Обов'язковому розслідуванню підлягають аварії, якими заподіяно значну шкоду. А передання інформації про розслідування передбачене в тому разі, коли за результатами такого розслідування доцільно внести зміни в Конвенцію [72]. Норми про обов'язок держав розслідувати аварії на морі і про результати розслідування сповістити ІМО містяться й в інших міжнародно-правових актах, у тому числі в Міжнародній конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою, 1969 р., Міжнародній конвенції про безпеку риболовних суден 1977 р., Міжнародній конвенції про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден і несення вахти 1995 р., а також у низці резолюцій ІМО [50, с. 195].

Так, у міжнародному праві передбачено два види відповідальності держави: матеріальну і політичну. Матеріальна відповідальність має форму репарації, тобто

матеріального (грошового) відшкодування збитків, нанесених довкіллю постраждалої країни, або ресторації, тобто відновлення порушеного стану навколишнього природного середовища [8, с. 183]. Як зазначає міжнародна практика, у разі заподіяння шкоди природному середовищу відшкодовуються, як правило, лише прямі завданні збитки. Однак навіть міжнародна система має цілий ряд недоліків у вирішенні питання відшкодування збитків, завданих екологічними правопорушеннями. Насамперед це тривалість процесу розгляду справи у міжнародних інституціях, до яких звертаються сторони. По-друге, через специфіку предмета спору досить складно визначити як пряму дійсну шкоду, завдану екології постраждалої країни, так і майбутні наслідки забруднення довкілля.

На національному рівні застосовуються організаційно-превентивні заходи, спрямовані на виявлення екологічно небезпечних для навколишнього природного середовища та здоров'я людини об'єктів, а також здійснення певних заходів для попередження виникнення екологічної небезпеки. До них відносять: 1) обліково-установчі; 2) реєстраційні; 3) експертно-оціночні; 4) інформаційно-прогностичні. виробництві чи на транспорті.

До основних заходів попередження забруднення водного басейну транспортними суднами належить заборона скидання забруднюючих відходів із суден у внутрішніх водоймах; прийняття міжнародних угод про припинення скидання із суден усіх видів відходів і змиву нафтовантажів, забрудненої ними води у відкритих морях і океанах в межах встановлених зон; обладнання суден додатковими засобами і установками для утилізації або знешкодження деяких видів відходів, а також для тимчасового накопичення частини відходів з наступною здачею їх на берег для знешкодження або переробки; розробка нових конструкцій суден, що більшою мірою гарантували б збереження нафтовантажів і нафтопалива.

Отже, відповідальність за широке й ефективне застосування міжнародних конвенцій з безпеки мореплавства на практиці покладається на державу прапора судна (Flag State). Якщо країна ратифікувала конвенцію, то тим самим вона гарантує застосування її положень на своїх суднах і погоджується, щоб судна під її прапором

були перевірені в цьому стосунку, коли вони відвідують порти інших держав, що підписали конвенцію (контроль держави порту – Port State Control) [30, с. 174].

Регіональна організація державного портового контролю – Паризький меморандум з контролю суден державою порту – створена в 1982 році 14-ма європейськими країнами з метою координації зусиль з інспектування іноземних суден у портах Європи. Співпраця країн у державному портовому контролі призводить до раціонального розподілу інспекційних ресурсів між країнами, що беруть участь, і запобігає експлуатації «субстандартних» суден за рахунок ефективного обміну даними про результати інспектування. Нині Паризький меморандум налічує 27 членів та охоплює всі порти Європи й Канади. З 1987 року берегова охорона США й Канади почали брати участь у засіданнях Комітету. У 1992 році такий же статус (країн, що співпрацюють) отримали Хорватія та Японія. У 1992 році Польща й у 1994 році Канада приєдналися до Паризького меморандуму як повноправні члени. Російська Федерація стала членом цієї угоди 1 січня 1996 року, у цьому ж році асоційованими членами меморандуму стали Ісландія та Естонія. Україна не є членом Паризького меморандуму. Успішність заходів, прийнятих проти субстандартного судноплавства в рамках Паризького меморандуму, надихнула на прийняття інших регіональних угод, що мають таку ж спрямованість.

Сьогодні контроль держави порту проводиться на підставі вимог Резолюції ІМО А.1138 (31). Відповідно до цієї Резолюції, процедури контролю застосовуються до суден, що підпадають під дію положень:

1. Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року з поправками (СОЛАС 1974 року).
2. Протоколу 1988 року до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року з поправками (Протокол СОЛАС 1988 року).
3. Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року (LL 1966).
4. Протоколу 1988 року до Міжнародної конвенції про вантажну марку.
5. Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню із суден 1973 року зі змінами, унесеними Протоколами 1978 і 1997 років, із поправками (МАРПОЛ).

6. Міжнародної конвенції з підготовки, дипломування моряків і несення вахти з поправками (ПДНВ 1978).
7. Міжнародної конвенції про обмірювання суден (TONNAGE 1969).
8. Міжнародної конвенції про контроль за шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 року (AFS 2001).
9. Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню на морі 1972 року (COLREG 1972).
10. Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року (CLC 1969).
11. Протоколу 1992 року про внесення поправок до Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою, 1969 (CLC PROT 1992).
12. Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою (BUNKERS 2001).
13. Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод та управління ними 2004 року (BWM 2004).
14. Найробійської міжнародної конвенції про видалення затонулих суден 2007 року.

РОЗДІЛ 3. БЕЗПЕКА МОРЕПЛАВСТВА ЯК ГЛОБАЛЬНА ПРОБЛЕМА СУЧАСНОСТІ

3.1 Пірацтво і тероризм на морі

Аналіз сучасних методів та практики показує, що пірацтво та морський тероризм поширюють наступний тип загроз для морського транспорту:

- примусове висадження на кораблі, контроль суден силою чи небезпекою застосування сили;

- під загрозою перебування особи на борту судна;
- поставити під загрозу безпечне керування судном;
- нанести шкоду судна або його судна вантаж;
- знищення судна;
- застосування будь -якого пристрою, який може пошкодити/зруйнувати судно або його вантаж;
- пошкодження/знос апарату морської навігації або порушення його роботи функція;
- цілеспрямовано давати неправильне уявлення, яке може загрожувати безпеці навігації.

Морський тероризм - це термін, який не має міжнародного визначення. Велику частину часу морський тероризм підлягає національним тлумаченням, заснованим на власній історії [29]. Чью визначив морський тероризм як «навмисне створення та використання страху через насильство або загрозу насильства в гонитві за політичними змінами у морській сфері» [46]. Морельс визначає морський тероризм як «будь -який акт чи діяльність тероризму в морському середовищі, але те, що терористичний акт конкретно не пояснюється, і тому підлягає вільному тлумаченню» [38]. Деякі з факторів, що сприяють зростанню піратства та морського тероризму в морі - це відсутність належної співпраці щодо безпеки судноплавства в цій зоні [18]. За даними Sinai, існують чотири основні терористичні угруповання з морськими можливостями, а саме «Тигри визволення Таміл-Іламу» (LTTE), «Аль-Каїда», «Хезболла» та «Група Абу Сайяф» (ASG).

Це не так. дивно, що до цього часу терористи не використовували морські цілі. З минулого морський тероризм погано відповідав наявним можливостям, можливостям чи намірам терористів через обмежене обладнання. Навіть для тих груп, які мають географічні можливості, існує декілька проблем, пов'язаних із здійсненням ударів по воді, які, принаймні історично, працювали над тим, щоб компенсувати деякі тактичні переваги морського середовища. Як і в наш час, є все більш складні технології, а наявні потужності відкрили більше простору та

можливостей для морського тероризму.

Основними наслідками морського тероризму, особливо піратства та збройного пограбування, є сама безпека судна. Основною метою терактів є корабель, що проходить повз. Зусилля урядових установ Малайзії та Філіппін з охорони вод і кордонів моря мають вирішальне значення. З боку Малайзії, створення морських агентств навряд чи допоможе. Згідно з Liss [12], стрільба з виду на будь-яке підозріле судно є проблематичним у таких водах, як море, через велику кількість невеликих суден, які курсують цими водами, включаючи рибальські човни, транспортні кораблі, катери таксі та невеликі пасажирські перевезення пороми. Багато маленьких човнів носять вогнепальну зброю в оборонних цілях, оскільки відомо, що ці води небезпечні. Тому просто стрілянина у підозріле судно може поставити під загрозу життя мирного населення.

Інциденти морського тероризму вперше почалися на початку 1960 -х років, коли палестинські повстанці здійснили свої горезвісні атаки [13]. Однак найбільш помітним випадком боротьби з тероризмом на морі: оцінка морських операцій НАТО у Середземномор'ї був морський тероризм. Круїзне судно "Ахілле Лауро" було викрадено в Середземному морі в 1985 році і вважалось одним із найжахливіших інцидентів з участю терористів у морі. Отже, викрадення підвищило поінформованість міжнародної спільноти про реальну загрозу тероризму у морській сфері. Народний фронт визволення Палестини (PFLP) захопив круїзне судно, що перевозило понад понад 750 пасажирів біля берегів Єгипту на шляху з Олександрії до Ашдоду. Понад 100 пасажирів на борту, включаючи екіпажі судна, були взяті в заручники. Викрадення сталося як спроба PFLP привернути увагу міжнародного співтовариства, зокрема змусити уряд Ізраїлю звільнити 50 палестинців, які перебували під вартою в Ізраїлі [13]. Однак літаки ВМС США з авіаносця USS Saratoga, що діяв у басейні, успішно перехопили авіалайнер з викрадачами, змусивши літак приземлитися в Італії[47]. Найстрашнішим наслідком викрадення стало вбивство одного пасажирів на борту, Леона Клінггофера. Отже, заходи безпеки, що вживаються в портах і на борту суден, залишаються вкрай сумнівними, внаслідок

чого цей інцидент призвів до різкого спаду галузі круїзних лайнерів у Середземномор'ї.

НАТО висловила свою прихильність боротьбі з тероризмом після 11 вересня і включила Середземне море як частину антитерористичної ініціативи. Операція "Актив" Endeavour (ОАЕ) була проведена 4 жовтня 2001 року як оперативна відповідь на атаки 11 вересня як частина внесків НАТО в боротьбу з міжнародним тероризмом в одній з найжвавіших торговельних операцій маршрутів у світі [31]. Офіційно операція була здійснена 26 жовтня 2001 року. ОАЕ було розроблено переважно з кількома важливими мандатами. Згідно з цією операцією, вона діяла у східному Середземному морі, завдяки чому кораблі НАТО патрулювали басейн, відстежували морські маршрути та відстежували кораблі, одночасно здійснюючи спостереження за будь-якими підозрілими суднами, що перетинають Середземне море.

Окрім того, кораблі НАТО систематично здійснювали операції з моніторингу, зосереджуючись на гаванях, важливих пунктах пропуску та "задиханні". Таким чином, Постійна морська група НАТО (SNMG, тодішня назва STANAVFORMED) була розгорнута в басейні для моніторингу та операцій спостереження.

Піратство описувалося з різними наслідками до оприлюднення Женевської конвенції про відкрите море. Всеосяжне та юридичне визначення піратства було вперше введено у Конвенції ООН з морського права (UNCLOS) 1982 р. Згодом це визначення було взаємно прийнято Міжнародним морським бюро (ІМВ) та Міжнародною морською організацією (ІМО). Відповідно до ІМВ, «піратство - це акт посадки або спроби сісти на будь-яке судно з явним наміром скоїти крадіжку або будь-який інший злочин і з очевидним умислом або здатністю застосувати силу для сприяння цей акт », тоді як UNCLOS визначає піратство як: будь-які незаконні дії насильства чи затримання, або будь-який акт приниження, що скоєний для власних цілей екіпажем або пасажирями приватного судна або приватного літака та ті, що відбуваються у відкритому морі, проти іншого корабля чи літака, або проти осіб чи майна на борту такого корабля чи літака; проти корабля, літака, осіб або майна в

місці, що не підпадає під юрисдикцію будь-якої іншої держави; будь-який акт добровільної участі у експлуатації корабля або літака, знаючи, що це робить його піратським кораблем або літаком; та будь-який акт підбурювання або навмисного сприяння дії.

Положення про піратство, визначені в UNCLOS, по суті впливають зі статей 14-21 Женевської конвенції про відкрите море 1958 року. Міжнародна морська організація (ІМО) визнає ці зазначені статті як "Звичайне міжнародне право". Відповідно до вищезазначеного визначення, піратство обмежується діями, вчиненими в морі за межами прибережних вод країни. Це показує, що насильницькі дії проти кораблів, що відбуваються у територіальних водах, не входять у сферу визначення. Оскільки елемент "політичних цілей" відсутній у визначенні; тому він також не застосовується у разі морського тероризму [18].

Піратство існує, поки люди подорожували океанами. Це залишалося дратівливою проблемою, створюючи серйозну небезпеку для Південно-Східної Азії (особливо вздовж Південно-Китайського моря та протоки Малакка. Колони купців, які проходили через цю зону, завжди були піддані нападам піратів. Регіональна угода про співробітництво щодо протидії піратству та збройним пограбуванням проти кораблів в Азії Центр обміну інформацією (ISC) опублікувала звіт про те, що пірати здійснили успішних атак у азійських водах. Ці атаки справили гірші наслідки, а не на регіональні ринки для світової економіки. Організація Об'єднаних Націй, Міжнародна морська організація (ІМО), ЄС, НАТО та Ліга арабських держав вжили чимало заходів щодо припинення піратства та морського тероризму. Це свідчить про серйозність справи. Тим не менш, цих заходів виявилось недостатньо для запобігання піратству та морському тероризму, оскільки ці проблеми все ще зберігаються [32].

Були введені міжнародні правові документи для захисту суден від піратства та морського тероризму. Для кодифікації правил, що стосуються піратства та морського тероризму, був оголошений перший юридичний інструмент (HSC). Подібним чином були запропоновані UNCLOS, Конвенція SUA 1988, Конвенція

SUA 2005, принципи заборони PSI, RMSI та ISPS для мінімізації небезпеки піратства та морського тероризму. Міжнародне право вимагає від країн -членів спільної роботи у боротьбі з піратством. У зв'язку з цим найважливішим пактом проти піратства є UNCLOS. Правила піратства надають імунітету та право прапорам користуватися нормою "виключної юрисдикції" під час роботи у відкритому морі (Бекман, Боротьба з піратством та збройне пограбування суден у Південно-Східній Азії). Ці правила надають право військовим кораблям усіх держав затримувати піратів та конфісковувати товари на борту суден піратів, перебуваючи у виключній економічній зоні або у відкритому морі. За цими правилами штати мають юрисдикцію судити піратів. Визначення піратства, дане згідно з UNCLOS, має суттєві обмеження щодо феномену піратства. Визначення піратства в UNLOCS розмежовує піратство для приватних цілей, тоді як аспект морського тероризму для політичних цілей, як правило, пропущено у визначенні. Більш того, визначення піратства в UNCLOS охоплює дії піратів у відкритому морі, тоді як його застосування до кораблів, які рухаються у Південно-Східній Азії, Сінгапурі, протоці Малакка, Територіальному морі та архіпелажних водах відсутня.

За даними ІМВ, більшість інцидентів, що сталися в Південно-Східній Азії, не сприймаються як дії піратства. Більше того, напади піратів часто трапляються в регіонах, де застосування закону відсутнє або якщо воно виходить, ідентично слабке[22]. Через недоліки, згадані вище, визначення піратства, викладене в UNCLOS, ще більше заплутує імплементацію закону. Через нечіткість у визначенні, що перетинаються права на мореплавство в Південно-Китайському морі створили звичну ворожнечу між національними державами. Крім того, конфлікти з приводу морських кордонів також надзвичайно ускладнили виконання закону. Всупереч "праву на гарячі сліди", наданому UNCLOS, флотам інших штатів, як правило, заборонено полювати на піратів за межами внутрішніх меж [75].

Крім того, з метою боротьби з усіма формами комерційної злочинності було створено організацію Commercial Crime Services (CCS) [63], яка є відділом боротьби зі злочинністю Міжнародної торгової палати. Членами вказаної організації є

юридичні компанії та правоохоронні органи, а також компанії, що займаються міжнародним бізнесом, судноплавством, транспортом і торгівлею, банківською справою, страхуванням, інтелектуальною власністю та інформаційними технологіями. Її зусиллями було створено цілодобову безплатну онлайн-послугу для капітанів кораблів для повідомлення про будь-які випадки піратства, збройного пограбування або інших інцидентів. З метою подолання зазначених протиріч у 1988 році у Римі було прийнято ще один міжнародно-правовий акт, який кваліфікує піратство як міжнародний злочин, – Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства, а також Протокол про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки стаціонарних платформ, розташованих на континентальному шельфі.

Положення Конвенції (ст. 2) не порушують імунітет військових кораблів та інших державних суден, що використовуються як військово-допоміжні, поліцейські, судна, що виведені з експлуатації, а також не поширюються на літальні апарати.

Підводячи підсумок, положення про піратство, що містяться в UNCLOS, не змушують жоден уряд звинувачувати передбачуваних правопорушників (піратів), які діють у межах їхніх регіональних морських кордонів. Оскільки Конвенціями 1958, 1982 та 1988 років не передбачено всіх злочинних актів на морі та всіх необхідних заходів, спрямованих на боротьбу із ними, на їх розвиток було прийнято інші міжнародно-правові акти.

Так, 12 грудня 2002 року на конференції держав-учасниць Конвенції про людське життя на морі (СОЛАС-74) було прийнято (одночасно з главою XI-2 Конвенції «Спеціальні заходи з підвищення безпеки на морі») Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (ОСПЗ) [16].

Кодекс ОСПЗ встановлює уніфіковані стандарти безпеки, в тому числі і стосовно несанкціонованого проникнення сторонніх осіб на судно (як обов'язкові, так і рекомендовані вимоги щодо забезпечення безпеки на морі), хоча й він має недоліки: 1) визначивши основною метою запобігання проникненню на борт судна злочинців, не зазначив конкретні норми на випадок їх проникнення на борт судна і,

відповідно, заходи, що унеможливають негативні наслідки або їх мінімізують; 2) не відображений механізм контролю з боку ІМО стосовно імплементації державами встановлених стандартів.

Міжнародна палата судноплавства спільно з ІМО розробила Інструкцію з використання радіосигналів суднами у разі нападів на них або загрози нападу піратів або озброєних розбійників та Інструкцію для судновласників, операторів суден, капітанів та екіпажів суден з попередження та відбивання нападів піратів і озброєних розбійників проти суден.

НАТО здійснює повномасштабні заходи боротьби з піратством у відповідності до резолюцій Ради Безпеки ООН. На підтримку резолюцій РБ ООН 1814, 1816 і 1838 сили Альянсу стримували дії піратів в рамках операції «Allied Provider». Кораблі Постійної військово-морської групи НАТО 2 (SNMG2) здійснювали патрулювання вод поблизу узбережжя Сомалі та супровід суден ВПП з продуктами харчування. Постійні військово-морські групи – це багатонаціональні морські сили, які перебувають у стані постійної готовності, як сили швидкого реагування першого ешелону, забезпечують здатність НАТО оперативно реагувати й захищати інтереси Альянсу в будь-якому місці світу. Під час операції до складу Постійної військово-морської групи Сил реагування НАТО 2 входили сім суден з Німеччини, Греції, Італії, Туреччини, Великої Британії та Сполучених Штатів, однак до участі в операції було залучено лише три з них – ITS Durand de la Penne (флагман, есмінець D560, Італія); HS Temistokles (фрегат F465, Греція); HMS Cumberland (фрегат F85, Велика Британія), а також TCG Gokova (фрегат F496, Туреччина).

Вищезазначене дозволяє нам стверджувати що існує реальна небезпека для морського судноплавства й для права кожної людини на життя, яку не можна замовчувати. Заходи, вжиті світовим співтовариством і міжнародними організаціями в сфері протидії піратству, є досить ефективними, але проблема піратства залишається однією з найактуальніших, що значно впливає на торгове судноплавство в певних регіонах Світового океану і навіть – на стан регіональної безпеки.

Отже, міжнародна співпраця є важливим чинником забезпечення збереження життя на морі. Правові форми та види міжнародного співробітництва визначені у глобальних та регіональних угодах щодо збереження життя на морі та практики їх застосування. Розширення та розвиток цих форм вимагає оптимального поєднання глобальних та регіональних заходів для забезпечення безпеки судноплавства та збереження життя на морі, як безпосередньо державами, так і через міжнародні організації.

3.2 Удосконалення правового регулювання безпеки мореплавства в Україні

Питання судноплавства внутрішніми водними шляхами України регулюється законами, кодексами, статутами, постановами, положеннями про транспорт узагалі та деякі його види. Організаційно-правові, економічні засади діяльності морського транспорту визначаються Законами України «Про транспорт», «Про морські порти України», Кодексом торговельного мореплавства, Водним кодексом України та низкою інших нормативно-правових актів. Також функціонування водного транспорту визначається, окрім актів спеціального законодавства, й деякими нормами актів загального характеру, наприклад Цивільним, Господарським, Бюджетним, Податковим, Земельним кодексами України, законами України «Про охорону навколишнього природного середовища», «Про концесію» тощо. Певне місце в складі цих правових актів займають і програмні документи. До них варто

віднести Національну транспортну стратегію країни на період до 2030 року.

Так, ще за часів перебування у складі СРСР, в Україні Радою Міністрів приймається постанова від 29.04.1991 р. №100 «Про створення Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства» та створюється на базі Дніпровської інспекції Регістру, Української республіканської інспекції судноплавства і Державної інспекції по маломірних суднах Української РСР об'єднана Українська державна інспекція Регістру та безпеки судноплавства (Держфлотнагляд УРСР).

Організація об'єднала функції технічного і судноплавного нагляду за всіма типами суден, що здійснювали плавання на внутрішніх водних шляхах України та в змішаному плаванні ріка – море. За тих часів забезпечення безпеки мореплавства належало до повноважень союзного Міністерства морського флоту, яке здійснювало управління морським транспортом за дворівневою та трирівневою системою: міністерство – пароплавство або міністерство – пароплавство – підприємства, що належали до складу пароплавств (порти, заводи). До основних завдань міністерства належала організація державного нагляду за торговельним мореплавством, контроль за діяльністю пароплавств, портів та інших організацій із забезпечення безаварійної роботи морського флоту. Також до системи забезпечення безпеки мореплавства належав Регістр СРСР, що діяв на підставі постанови РНК СРСР від 11.12.1931 р. № 1127 «Про Регістр Союзу РСР», яка втратила чинність відповідно до постанови Ради Міністрів СРСР від 04.06.1988 р. № 712 «Про визнання такими, що втратили чинність, деяких рішень Уряду СРСР з питань науково-технічного прогресу, якості продукції і деяких інших питань». Саме 1931 рік є початком діяльності уповноважених органів технічного нагляду та класифікації в Україні, коли Дніпровська інспекція Регістру набула самостійного правового статусу у складі Регістру СРСР. Технічний нагляд за морськими суднами в Україні на початку 90-х рр. здійснював Російський морський Регістр судноплавства, який став правонаступником Регістру СРСР.

Лише у 1998 р. було прийнято постанову Кабінету Міністрів України від 8

червня № 814 «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті» та утворене національне класифікаційне товариство «Регістр судноплавства України» на базі Української державної інспекції Регістру та безпеки судноплавства (Держфлотнагляду) та Українського Регістру судноплавства, що ліквідувалися. Також було затверджене положення про нього. При цьому, нормативних документів про утворення «Українського Регістру судноплавства» (що згаданий у постанові) у загальнодоступних джерелах інформації немає. З метою підвищення безпеки мореплавства також було видано наказ 120 Міністерства транспорту України від 7.07.1998 р. № 271 «Про впровадження Глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства» та призначено Державне підприємство морських телекомунікацій України (ДП «МОРКОМ») провідною установою з питань організації впровадження і подальшої експлуатації ГМЗЛБ. Надалі, з метою відокремлення функцій з класифікації суден та забезпечення безпеки судноплавства та відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 30.12.1998 р. № 2098 «Питання безпеки судноплавства України» було утворено Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства (Держфлотінспекцію) та затверджено положення про неї, яке діяло до 7 березня 2012 р. – дати набрання чинності постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.2012 р. № 159 «Про внесення зміни до Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України з питань діяльності Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства».

До основних завдань Держфлотінспекції належало: здійснення державного нагляду за безпекою судноплавства у морських і річкових портах, територіальному морі, внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах, а також на суднах під Державним прапором України; контроль додержання законодавства і міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та здійснення заходів щодо запобігання забрудненню довкілля із суден; здійснення за дорученням профільного міністерства

заходів щодо імплементації міжнародних договорів України з питань безпеки судноплавства та запобігання забрудненню довкілля із суден. Постановою Кабінету Міністрів України від 5.03.2009 р. № 227 «Питання Державної адміністрації морського і річкового транспорту» Держфлотінспекцію було ліквідовано. Через чотири місяці відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 08.07.2009 р. № 948 «Про часткове зупинення дії постанови Кабінету Міністрів України від 5 березня 2009 р. № 227», а згодом – від 22.12.2010 р. № 1162 «Про внесення зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 8 липня 2009 р. № 948» – її роботу було відновлено на період до 1 січня 2012 року. У 2010 році відповідно до Указу Президента України від 9 грудня № 1085/2010 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» було створено Державну службу морського та річкового транспорту України, яку згодом відповідно до Указу Президента України від 06.04.2011 р. № 370/2011 «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» реорганізовано у Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті (Укрморрічінспекцію). Положення про останню було затверджено Указом Президента України від 08.04.2011 р. № 447/2011 «Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті», а нове – постановою Кабінету Міністрів України від 17.07.2014 р. № 300 «Про затвердження Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті». Майже два місяці потому відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 10.09.2014 р. № 442 «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» при реорганізації шляхом злиття Державної інспекції з безпеки на морському та річковому транспорті та Державної інспекції з безпеки на наземному транспорті було утворено Державну службу України з безпеки на транспорті. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103.

Держава використовує світовий досвід організації роботи з покращення умов та безпеки праці на водному транспорті, вдосконалює національну нормативну базу

з питань охорони праці, однак окремі положення законодавства потребують взаємоузгодження та доопрацювання. Рівень профпридатності суднових фахівців прямо і безпосередньо впливає на тривалість їхнього плавстажу без істотної зміни в стані тріади «здоров'я – працездатність – надійність», тому регулярне стеження за станом здоров'я працівників є гарантією забезпечення особистої і колективної безпеки на водному транспорті.

Захворюваннями та вадами, які протипоказані для роботи на судах, є внутрішні хвороби (ішемічна хвороба серця, хвороби міокарда, ендокарда, перикарда, важкі форми цукрового діабету, хронічні захворювання легенів, нирок тощо), нервові та психічні хвороби (розумова відсталість, шизофренія, невротичні розлади тощо), хірургічні хвороби, захворювання очей, хвороби вуха, горла, носа, хвороби шкіри. Конвенцією Про зобов'язання судновласників у разі хвороби, травми або смерті моряків № 55 від 24.10.1936 передбачено, що судновласник несе зобов'язання у разі хвороб і травм, які виникли в період між датою початку роботи і датою закінчення строку найму, та смерті, яка сталася через таку хворобу або травму, однак при цьому національним законодавством може передбачатись, що судновласники не є відповідальними за хворобу або смерть, безпосередньо спричинену хворобою, якщо особа, яка влаштовується на роботу, відмовилася пройти медичний огляд на момент зарахування на службу [21]. Таке положення суперечить нормам Конвенції про медичний огляд моряків № 73 від 29.06.1946, згідно з якою ніхто не може бути прийнятий на роботу на судно, якщо не подасть посвідки, що підтверджує придатність до роботи.

Крім того, положення ст. 46 Кодексу законів про працю України також видаються суперечливими: роботодавець може відсторонити від роботи працівника, який ухиляється від проходження обов'язкового медичного огляду у встановленому порядку; при цьому відсторонення не є обов'язком роботодавця – лише правом, що представляється неправильним, особливо у галузі водного транспорту. Видається, праця на водному транспорті виключає можливість здійснення трудової функції без перевірки відповідності стану здоров'я працівника виконуваній роботі, і тому

проходження медичних оглядів працівників даної категорії є обов'язковим, у зв'язку з чим вищезазначені норми потребують внесення відповідних змін.

Стосовно перспектив подальшого реформування національної річкової галузі, надзвичайно важливим нормативно-правовим документом в контексті подальшого розвитку внутрішнього водного транспорту та внутрішніх водних шляхів України є прийняття 03.12.2020 р. Закону “ Про внутрішній водний транспорт” № 1182-1-д., який сприятиме відродженню української річкової галузі та включенню річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень та мережу транспортних маршрутів. Однак, не менш важливий кроком в межах виконання зобов'язань щодо розвитку внутрішніх водних шляхів в рамках Угоди про асоціацію з ЄС має стати прийняття проєкту Закону “ Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо створення Державного фонду внутрішніх водних шляхів” №4168, основні положення якого спрямовані на сприяння розвитку берегової інфраструктури внутрішнього водного транспорту, покращення стану річкового господарства, сприяння розвитку на конкурентних засадах ринку послуг у сфері водного транспорту та залученню інвестицій, переорієнтації вантажопотоків на екологічний та економічний річковий транспорт. До основних пріоритетів та напрямків реформування морської галузі України слід віднести необхідність зниження портових зборів та відрахувань чистого прибутку Адміністрації морських портів України (АМПУ) до державного бюджету.

Пропонуємо такі основні заходи з удосконалення національного законодавства, що регулює державний контроль за додержанням законодавства на транспорті:

- 1) розробити проєкт і ухвалити Закон України «Про державний контроль за додержанням законодавства транспортними засобами», який буде комплексно врегульовувати адміністративно-правові засади, зокрема суб'єктно-об'єктний склад, їхній адміністративно-правовий статус, порядок, процедури й особливості, форми і методи державного контролю за додержанням законодавства в розрізі окремих видів транспорту, а також підстави й наслідки притягнення до

відповідальності за порушення законодавства на транспорті;

2) закріпити визначення державного контролю за додержанням законодавства на транспорті (у ст. 1 Закону України «Про державний контроль за додержанням законодавства транспортними засобами») у такій редакції: «це одночасно одна з основних управлінських функцій держави та її безпосередня діяльність, яка здійснюється уповноваженими на те державними органами в єдиній транспортній системі України з метою повсякчасного та повсюдного забезпечення законності, верховенства права та дисципліни в транспортних правовідносинах шляхом встановлення фактичного стану об'єктів контролю (єдиної транспортної системи та її елементів), їхньої відповідності/невідповідності затвердженим нормам, стандартам і правилам, з'ясування причин такої невідповідності і реалізації заходів (форм і методів контролю) з їх усунення та превенції виникнення в подальшому»;

3) розробити та затвердити постановою Кабінету Міністрів України Концепцію (і відповідний план заходів) з упровадження ризик-орієнтованого підходу до здійснення державного контролю за додержанням законодавства на транспорті, яка б містила й обґрунтовані критерії ризикованості за всіма видами транспорту;

4) скасувати мораторій на проведення контрольних заходів Укртрансбезпекою, віддаючи перевагу поміркованим й адекватним реаліям сьогодення й досвіду розвинених європейських країн поєднанню планових і позапланових заходів з урахуванням критеріїв ризикованості й інших обставин, удосконалюючи водночас адміністративно-правовий статус контролюючого суб'єкта;

5) розробити та запровадити єдиний підхід до оцінювання й оприлюднення результатів контрольних заходів, здійснюваних Укртрансбезпекою й іншими суб'єктами державного контролю за додержанням законодавства на транспорті, який би базувався на обґрунтованих, зрозумілих якісних і кількісних показниках;

6) посилити рівень відповідальності як підконтрольних суб'єктів, так і контролюючих органів і їх посадових осіб, закріплюючи вичерпні переліки підстав

для притягнення до різних видів відповідальності, установлювати розмір адміністративно-господарського штрафу в кратній величині до розміру мінімальної заробітної плати чи прожиткового мінімуму громадян замість «неоподаткованого мінімуму громадян»;

7) закріпити на законодавчому рівні незалежність і самостійність Укртрансбезпеки як неупередженого органу державного контролю внесенням змін до п. 1 Положення про Державну службу безпеки на транспорті України.

ВИСНОВКИ

Перш за все, автору випускної кваліфікаційної роботи вдалося досягти мети, поставленої на початку роботи:

1. Від давніх часів до сьогодні регулювання безпеки на морі щороку підтверджує свою правову необхідність; зумовлено великою кількістю аварій на морі.

Визначено власне твердження щодо терміну «безпека мореплавства», – це сукупність технічних, організаційних, експлуатаційних і правових засобів та методів, які врегульовані нормами міжнародного права, законодавством держави прапора, екологічними нормами та полягають у забезпеченні здійснення безаварійного судноводіння, охорони людського життя на морі, забезпечення відповідності персоналу суден та його обізнаності у сфері безпеки на морі, а також спрямовані на охорону навколишнього середовища, в тому числі з метою захисту від терористичних актів та проявів піратства.

2. Проблема безпеки мореплавства протягом багатьох років займаються провідні міжнародні організації: ІМО, ООН, ММК, МПС тощо. Результатом роботи

цих організацій стали нормативні документи, що регламентують безпеку мореплавання, основними з яких є: СОЛАС-74/78, ПДМНВ 78/95, МППСС-72, МКУБ, Конвенція ООН з морського права 1982 р.

Основними нормативно-правовими актами міжнародного значення, які регулюють безпеку на морі являються Конвенція з охорони людського життя на морі, чинна Конвенція СОЛАС (International Convention for the Safety of Life at Sea-SOLAS-74), Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден (МАРПОЛ) 1973 р., Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р., Конвенція про Міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ), Міжнародний кодекс управління безпекою¹ (Кодекс ISM; ІМО 1993, 1995/2014), Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, Конвенція 1976 року про мінімальні норми на торговельних судах № 147 (ратифіковану 17.03.1994 р.).

3. Для забезпечення взаємодії судноплавних компаній та навчальних закладів морського профілю по задоволенню вимог до професійної компетенції та готовності майбутніх фахівців флоту з управління морськими ресурсами та безпеки судноплавства, необхідно проведення досліджень та систематичного вивчення за такими напрямками:

1) Аналіз ринку морської праці та його вимог до професійної компетентності моряків для роботи на судах сучасного покоління.

2) Налагодження та розширення ділового ефективного партнерства між крїїнговими і судноплавними компаніями та навчальними закладами морської освіти щодо цільової підготовки фахівців.

3) Організація моніторингу щодо визначення потреб у фахівцях морського профілю, обґрунтування обсягів і структури їх підготовки.

4) Постійне вивчення і прогнозування професійно – освітніх потреб молоді, мотивів і стимулювання вибору майбутньої професійної діяльності на морському транспорті.

З метою забезпечення безпечного вантажо- та пасажироперевезень та

безпечних умови праці персоналу судна згідно Міжнародного кодексу управління безпекою судно створює комітет безпеки, який очолює офіцер із питання безпеки на судні. Ця посада передбачає аналітичну складову, в якій офіцер, базуючись на попередніх надзвичайних ситуаціях, передбачає, як запобігти та уникнути їх у подальшій роботі на судні.

4. Дослідники міжнародних відносин дуже часто вживали термін "тероризм" протягом 90 -х років. Так само вчені морської безпеки обговорювали питання про асоціацію піратства з морським тероризмом. Враження морського тероризму, здається, є частиною піратства, оскільки між ними є певна відмінність. І піратство, і морський тероризм мають спільну географію, наприклад, небезпеку безпечної навігації, злочинну поведінку та небезпеку для морських шляхів. У минулому піратство та тероризм були відповідним зв'язком. І пірати, і терористи переслідували майже цілі подібного характеру. Дослідження показують, що обидва недержавні суб'єкти потребували фінансування для підтримки своїх повсякденних операцій. Гроші слугують рятівним ланцюжком для будь -якої діяльності, здійсненої у рамках піратства та морського тероризму. Ось чому пірати і терористи працюють разом, щоб забезпечити наявність достатніх коштів. Помічено, що пірати фінансово сприяють терористам у здійсненні наземних операцій. Більше того, терористи та пірати переслідують спільні інтереси під час нападів на морі. Ця зв'язок додала ще більшої складності, завдаючи глибокого впливу на безпеку моря та міжнародну стабільність. І піратство, і морський тероризм мають сильний фізичний та психологічний вплив на глобальне суспільство, не кидаючи небезпеки для громадськості, але також впливаючи на відносини між державами.

5. Україна є не єдиною країною, яка сприяючи розвитку національного судноплавства вирішує питання щодо вдосконалення законодавства. Зміни в Кодексі торговельного мореплавства України та інших законодавчих актах також необхідні для забезпечення національної безпеки, просування національних інтересів, вдосконалення міжнародного авторитету держави. Сьогодні є необхідним прийняття ряду положень, які визначають національну систему контролю,

регулювання та управління морською діяльністю. Це стосується реорганізації системи контролю суден державою порту та державою прапора, створення сприятливого і конкурентного середовища для судноплавних компаній, спрощення процедур організації транспортної та тарифної політики. На сьогоднішній день такі чинники, як відсутність координації розвитку морської галузі на рівні державного управління, корупція, бюрократія, застарілі технології та недостатній захист інтересів приватних операторів у морській галузі, заважають Україні реалізувати свій морський потенціал в повному обсязі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 07.07.1978 URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_053, (дата звернення 09.11.2021).
2. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року від 06.03.1948 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text, (дата звернення 09.11.2021).
3. Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1960 року від 17.06.1960 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_238#Text, (дата звернення 09.11.2021).
4. Процедури контролю судів державою порту: Резолюція Міжнародної морської організації А.1138 (31) від 04.12.2019 URL: http://rise.odessa.ua/texts/A1138_31.php3, (дата звернення 09.11.2021).
5. Положення в Сомалі: Резолюція Ради Безпеки ООН №1918 від 27.04.2010 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_i70#Text, (дата звернення 09.11.2021).

6. Про затвердження Інструкції про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України №1048 від 26.11.2004 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1584-04#Text>, (дата звернення 09.11.2021).
7. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України №904 від 20.11.2003 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03#Text>, (дата звернення 09.11.2021).
8. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України № 516 від 29.05.2006 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text>, (дата звернення 09.11.2021).
9. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження КМУ №430-р від 30.05.2018 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>, (дата звернення 09.11.2021).
10. Стратегія імплементації положень директив та регламентів Європейського Союзу у сфері міжнародного морського та внутрішнього водного транспорту («дорожня карта»): Розпорядження КМУ № 747-р від 11.10.2017 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/747-2017-%D1%80#Text>, (дата звернення 09.11.2021).
11. Аверочкіна Т.В., Планкова Т.М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. Lex Portus. 2016. № 2. С. 150–168.
12. Адизес І. К. Управление жизненным циклом корпораций. И. К. Адизес; пер. з англ. під ред. А. Г. Сеферяна – СПб.: Питер, 2007. – 384 с.
13. Аткинсон Э. А. Управленческий учет. Р. Д. Банкер, Р. С. Каплан, С. М. Янг; пер. з англ.- М.: «Вильямс», 2005. – 872 с.
14. Балобанов О.О., Кулієв А.Ю., Федчун Н. О. Міжнародно-правове

регулювання та безпеки на морському транспорті: навч. посіб. Одес. нац. морськ. унів., Одеса: 2012. -138 с.

15. Білляр К.Л. Особливості правотворчої функції Міжнародної морської організації (ІМО) : дис. канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ, 2016. 199 с.

16. Борисова Л.Ф. Анализ причин столкновения судов и проблемы безопасности мореплавания. Наука и образование: Материалы Междунар. научно-техн. конф. Мурманск, МГТУ, ч.5, 2004. - С.245-249.

17. Виноградский А. Мировые порты объединяют усилия. – Aqua Marine: 2020, #14. – С. 14-15.

18. Внедрение сбалансированной системы показателей ; пер. з нім. В. Толкача, С. Данишевич, М. Гавриша. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2006. – 478 с.

19. Гетьман В.В. Екологічні загрози при освоєнні вуглеводневих рейсів на континентальному шельфі Азовського і Чорного морів. Екологія і ресурси №4, 2002. С. 83-94.

20. Гончарук В., Білявський Г., Ковальов М., Рубцов Г. Національна екологічна і та екологічна паспортизація водних об'єктів. Вісник Національної академії наук України № 5. С. 22-29.

21. Дамодаран А. Инвестиционная оценка: Инструменты и техника оценки любых активов . А. Дамодаран; пер. з англ. Д. Липинского та ін. – М.: Альпина Бизнес Букс, 2004. – 1342 с.

22. Доронина Н.Е. Унификация и гармонизация в условиях международной интеграции. Журнал российского права. 1998. № 6. С. 53–67. [Электронный ресурс]. URL: <http://https://www.lawmix.ru/comm/7983> (дата звернення: 09.11.2021).

23. Закалик Л. Зелені технології - екологічність чи небезпека? ЕКОінформ. 2011. № 3 (263). С. 6-7, № 4 (264). С. 10-11

24. Ильницкий К. Два десятилетия водного транспорта Украины. [Электронный ресурс]. К. Ильинский: Порты Украины. – 2011. – № 6. –URL: <http://portsukraine.com/node/2169>, (дата звернення: 09.11.2021).

25. Інформаційне забезпечення в сфері технічного регулювання Державного підприємства "Укрметртестстандарт". URL: http://csm.kiev.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=536:-iso-&catid=122:2015-09-15-07-01-23&lang=ru&Itemid=, (Дата звернення: 09.11.2021).
26. Козірь Л.А., Торський В.Г., Любченко В.І. Контроль держави порту : практичний посібник. Одеса :АстроПринт, 2000. -312 с.
27. Левицкий И. Е. Транзитным перевозкам – зеленый свет. [Електронний ресурс] Порты Украины. – 2011. – № 7. – URL: <http://portsukraine.com/node/2208> , (дата звернення: 09.11.2021).
28. Макконелл К. Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика. К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю; пер. з англ. – М.: ИНФРА-М, 2004. – 972 с.
29. Моросини П. Управление комплексными слияниями. П. Моросини, У. Седжер; пер. з англ. В. О. Шагоян. Дніпропетровськ: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.
30. Науруз А. Казахстанский порт Батуми. - Порты Украины: 2016, №9 (161). – С. 42-43.
31. Новини про катастрофу Коста Конкордії.[Електронний ресурс].-URL: http://24tv.ua/ru/avariya_costa_concordia_tag2474/newsfrom72/, (дата звернення: 09.11.2021).
32. Панфілова Ю. М. Міжнародно-правовий механізм протидії проявам актів насильства у водах Світового океану : монографія / Ю. М. Панфілова ; за наук. ред. канд. юрид. наук, проф. Г. О. Анцелевича. - О. : Фенікс, 2012. - 215 с.
33. Переверзева О.С. Аварія морська. Енциклопедія міжнародного права. Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. Київ: Академперіодика, 2014 рік. – С.19.
34. Переверзева О.С. Охорона людського життя на морі. Держава і право: збірник наукових праць. Юридичні і політичні науки. Випуск 85 Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. Київ: Юридична думка, 20 19. - С.203-211.

35. Півторак Г.Ф. Актуальні питання принципу реального зв'язку судна з державою прапора. Lex Portus: юрид. наук. журнал. Одеса: Нац. ун-т «Одеська юрид. академія». № 4 (6). 2017. С. 133–141.
36. Про конвенцію по утилізації судів. Інформаційний сайт URL: https://www.korabel.ru/news/comments/o_konventsii_po_utilizatsii_sudov_podpisanie_kotoroy_v_planah_u_rossii.html, (Дата звернення: 09.11.2021).
37. Пугель Т. А. Международная экономика: учебн. / Т. А. Пугель, П. Х. Линдерт; пер. с англ. – М.: Дело и Сервис, 2003. – 800 с.
38. Сакс Дж. Д. Макроэкономика. Глобальный поход . Дж. Д. Сакс, Б. Ф. Ларрен; пер. с англ. О. В. Буклемитева и др. – М.: Дело, 1996. – 847 с.
39. Семанов Г.Н. Морской транспорт и экологическая безопасность [Электронный ресурс]. URL: <http://mi32.narod.ru/01-99/safety.html>, (дата звернення: 09.11.2021).
40. Скороходов Д.А., Стариченков А.Л., Хабарова И.В. Разработка методологии управления безопасностью транспортных систем). Отчет о НИР (промежуточный). СПб., ИПТРАН, 2004. -135 с.
41. Топалов В.П., Торський В.Г. Застосування міжнародних конвенцій на борту судна. Одеса : Астропрінт , 2005. -208 с.
42. Топалов В.П., Торський В.Г. Конвенція СОЛАС – 74. Основні положення і коментарі. Астропрінт: Одеса, 2002. -288 с.
43. Фрост С. М. Настольная книга банковского аналитика: Деньги, риски и профессиональные приемы / С. М. Фрост; пер. с англ. О. В. Теплых. – Днепропетровск: Баланс Бизнес Букс, 2006. – 672 с.
44. Фуньяхан Й. Міжнародне право про охорону людського життя на морі : дис. канд. юрид. наук : 12.00.10. Москва, 2017. -204 с.
45. Характеристика опасных грузов. [Электронный ресурс] URL: <http://labadr.com.ua/Sprav/sprav3/>, (дата звернення: 09.11.2021).

46. Харилло К. Х. Стратегическая логика: Логическая основа решения стратегических проблем бизнеса. К. Х. Харилло; пер. з англ. – Дніпропетровськ: Баланс Бизнес Букс, 2005. – 304 с.
47. Хейне П. Экономический образ мышления. П. Хейне, П. Боутке, Д. Причитко; пер. с англ. Т. А. Гуреш. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2005. – 544 с.
48. Щодо стратегічних пріоритетів реалізації потенціалу України як морської держави: аналітична доповідь А.О. Филипенко, В.В. Баришнікова, К.В. Степанова [та ін.]. – О.: Фенікс, 2012. – 152 с.
49. Barry Gough, *Rax Britannica: ruling the waves and keeping the peace before Armageddon* (Basingstoke: PalgraveMacmillan, 2014), pp. 6–7.
50. Burciu Z., *Safety in Maritime Transport and Management in the Rescue Operation* (in Polish): *Bezpieczeństwo w transporcie morskim i zarządzanie w akcji ratowniczej*. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2011. ISBN: 978-83-7421-161-1.
51. Carl Schmitt, *The nomos of the Earth in the international law of the jus publicum Europeum* (New York: Telos, 2003, first publ. 1950).
52. Casualties. IMO official web-site. URL: <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties.>, (дата звернення: 09.11.2021).
53. Christian Bueger and Timothy Edmunds, ‘Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies’, *International Affairs* 93: 6, Nov. 2017, pp. 1293–311.
54. Cornelius Van Bynkershoek, *Quaestionum juris publici libri duo*, vol. 1, photographic repr. (Oxford: Clarendon Press, 1930).
55. Emmerich de Vattel, *The law of nations*, 6th American edn, edited by Joseph Chitty (Philadelphia: T. and J. W. Johnson Law Booksellers, 1844, first publ. 1758), chapter xxiii, pp. 125–131.
56. ETSC Strategic Road Safety Plan for the European Union, European Commission 1997. 290.

57. ETSC: Intelligent Transportation Systems and Road Safety. European Transport Safety Council 1999 [electronic source]. Accessible URL: www.etsc.eu/oldsite/systems.pdf, (дата звернення: 09.11.2021).
58. Gale, H., Patraiko, D. (2007). Improving navigational safety. Seaways, July 2007.
59. George Chowdharay-Best, 'The King's Chambers', The Mariner's Mirror 60: 1, 1974, pp. 92–6.
60. GISIS: Marine Casualties and Incidents: Basic search. URL: <http://gisis.imo.org/Public/MCI/Search.aspx>, (дата звернення: 09.11.2021).
61. Gucma S. (ed.) Maritime Ferry Terminals - Design and Operation in Terms of Marine Traffic Engineering): Morskie terminale promowe - projektowanie i eksploatacja w ujęciu inżynierii ruchu morskiego. Monografia pod redakcją Stanisława Gucmy.
62. Hugo Grotius, The free sea, trans. Richard Hakluyt, with William Welwod's critique and Grotius's reply, edited by David Armitage (Indianapolis: Liberty Fund, 2004), URL: <https://oll.libertyfund.org/titles/859>, p. 347. (дата звернення: 09.11.2021).
63. ICC Commercial Crime Services (CCS). ICC. 2020. URL: <https://www.icc-ccs.org/icc-commercial-crime-services-ccs>, (дата звернення: 09.11.2021).
64. Korpacz Z., Morgaś W., Criteria for estimating navigational safety at sea. Scientific Journal of Polish Naval Academy, Gdynia 2015.
65. Kreuzmann A., Wolter D., Dylla F., Lee J.H., Towards Safe Navigation by Formalizing Navigation Rules. TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, Vol. 7, No.2, doi:10.12716/1001.07.02.01, pp. 161-168, 2013.
66. Oxford Dictionary of English (3 ed.). Oxford University Press, 2010. ISBN: 9780199571123.
67. Philip C. Jessup, The law of territorial waters and maritime jurisdiction (New York: Jennings, 1927), p. 53.
68. Pitman B. Potter, The freedom of the seas in history, law and politics (New York: Longmans, Green, 1924), p. 15.

69. Polish Act on Maritime Safety (in Polish): Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim. Dz.U. 2011 Nr 228 poz. 1368.
70. Québec WHO Collaborating Centre for Safety Promotion and Injury Prevention, WHO Collaborating Centre on Community Safety Promotion, Karolinska Institutet, World Health Organisation, 1998. Safety and Safety Promotion: Conceptual and Operational Aspects, Québec.
71. Renaud Morieux, The Channel: England, France and the construction of a maritime border in the eighteenth century (Cambridge: Cambridge University Press, 2016), p. 181.
72. Skrynnik, A. M. The state management in the sphere of maintenance of sea safety in Russia [Text] / A. M. Skrynnik // Severo-Kavkazskii iuridicheskii vestnik. – 2009. – No. 3. – P. 77–84.
73. SOLAS, Safety of Life Convention, Consolidated Edition 2014. International Maritime Organization; London, September 18, 2014. ISBN-10: 9280115944
74. The three-mile limit from the low-tide water mark was institutionalized among European states as standard during the 1881 Hague Conference, which agreed on exclusive fishing limits.
75. Three hazards of shipping by sea and how to avoid them [Електронний ресурс]. URL: <http://www.tradeready.ca/2015/trade-takeaways/three-hazards-shipping-by-sea-avoid/>, (дата звернення: 09.11.2021).
76. Weintrit A. (ed.), Navigational and Hydrographic Aspects of Sea-River Navigation in Poland (in Polish): Nawigacyjno-hydrograficzne aspekty żeglugi morskorzecznej w Polsce. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2010. ISBN 978-83-7421-138-3.
77. Weintrit, A., Neumann, T. (eds), Safety of Marine Transport, Marine Navigation and Safety of Sea Transportation, CRC Press-Taylor & Francis Group, Boca Raton - London – New York – Leiden 2015.
78. William E. Masterson, Jurisdiction in marginal seas (London: Bailey Bros. & Swinfen, 1970; first publ. 1926), p.58.

79. William Wellwood, *An abridgement of all sea-lawes* (London, 1613); digital edition, compiled and edited by Colin Mackenzie, 2011, available at URL: http://maritimelawdigital.com/uploads/PDFs/Welwod-Sea_Laws.pdf, (дата звернення: 09.11.2021).

80. Zwetsloot GIJM (2014) Evidence of the benefits of a culture of Prevention. In: Aaltonen M, Äyräväinen A, Vainio H (eds) *From Risks To Vision Zero Proceedings of the International Symposium on Culture of Prevention – Future Approaches*. Finnish Institute of Occupational Health, Helsinki, pp 30–35.