ЗМІСТ

Перелік умовних позначень…….....4

Вступ……...…..5

Тема 1. Роль ООН та ІМО в кодифікації та прогресивному розвитку міжнародного морського права…….....6

Тема 2. Функції прибережної держави. Пошук і рятування на морі…….....36

Тема 3. Функції держави прапору. Технічний нагляд за суднами…….....66

Тема 4. Функції держави порту. Контроль суден державою порту……..…….……....82

Тема 5. Забезпечення безпеки мореплавства згідно з Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі 1974 року …….....125

Тема 6. Захист морського середовища. Правове регулювання охорони морського середовища від забруднення (Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року)…….....…….172

Тема 7. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. з Манільськими поправками 2010 р…….....217

Тема 8. Міжнародні стандарти у сфері праці моряків…….….....261

Тема 9. Страхування відповідальності судновласників. Міжнародно-правовий захист праці моряків в рамках міжнародних неурядових організацій….....298

Питання до самоконтролю…….……328

Рекомендована література…..……...….334

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

ІМО – Міжнародна морська організація

ІМКО - Міжурядова морська консультативна організація

Конвенція SOLAS 74 - Міжнародна конвенція про охорону людського життя на морі 1974 року

Конвенція МОП 2006 р. – Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року

Конвенція MARPOL 73/78 – Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року

Конвенція LL – 66 - Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року

Конвенція ПДНВ - 78/95 - Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, переглянута у 1995 році

КЗпП України – Кодекс законів про працю України

КТМ України – Кодекс торговельного мореплавства України

Манільські поправки - Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків 1978 року

Вступ

Метою викладання навчальної дисципліни «Правове регулювання судноплавства» є формування знань з питань міжнародного морського права та приватного морського права, щодо тлумачення та застосування міжнародних стандартів у сфері забезпечення безпеки на морі, охорони людського життя, попередження забруднення, умов праці та соціального захисту моряків в умовах ринкової економіки, формування теоретичної бази, необхідної для вільного володіння сучасними методиками правового регулювання у сфері торговельного мореплавства, контрольно-наглядових функцій відносно суден державою порту та державою прапора, а також опанування основних підходів щодо вибору, обґрунтування, та реалізація найбільш ефективних відповідально-юридичних рішень в процесі управління судном.

Навчальна дисципліна забезпечує реалізацію вимог розділу А – II/1 («Судноводіння на рівні експлуатації») Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти, з поправками. Навчальна дисципліна також забезпечує реалізацію вимог Глави II «Капітан та палубна команда», Розділу А-II/2 «Обов'язкові мінімальні вимоги для дипломування капітанів та старших помічників капітанів суден валовою місткістю 500 або більше» (функції «Судноводіння на рівні управління», «Обробка і розміщення вантажів на рівні управління**», «**Управління операціями судна та піклування про людей нарівні управління») Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти 1978 р., з поправками.

Тема 1. Роль ООН та ІМО в кодифікації та прогресивному розвитку міжнародного морського права

Морський транспорт справедливо вважають найважливішим елементом світової економічної системи. Морськими шляхами перевозяться близько 90% усіх товарів світової торгівлі. Роботу на борту суден виконують близько 1 млн 200 тис. моряків різних спеціальностей. *Мореплавство* – діяльність, пов'язана з небезпеками природного, технічного характеру, і тут існує великий вплив «людського фактору». Тому під час операцій на морі вживаються підвищені заходи безпеки, тобто виникає необхідність визначити і оцінити потенційно існуючі небезпеки для суден, людей і вантажу у період плавання і вантажних операцій в портах і вжити всіх необхідних заходів для їх уникнення або мінімізувати наслідки.

Різними питаннями, що пов'язані з дослідженням Світового океану, питаннями економіки, організації та оформлення перевезень, безпеки мореплавства та захисту морського середовища від забруднення з суден, займаються численні міжнародні організації. Міжнародні організації відіграють важливу роль у керівництві та реформуванні сфери безпеки мореплавства. Вони надають інформацію та консультації; підвищують поінформованість з питань безпеки мореплавства, охорони людського життя на морі та попередження забруднення моря з суден; фінансують навчання, програми та проекти з багатьох важливих питань, таких, як технічні навички, керівництво сектором безпеки, нагляд за технічним станом суден. Міжнародні організації також відіграють провідну роль у процесі нормотворчості, забезпеченні підзвітності та верховенства права. Крім того, вони забезпечують зв'язок між урядами та суспільством, а також між різними країнами, іншими міжнародними органами що займаються керівництвом та реформуванням сфери безпеки мореплавства.

Участь міжнародних організацій у реформуванні сфери безпеки мореплавства почала зростати у 1990-х роках. На сьогоднішній день налічується більше 60 міжнародних організацій, діяльність яких у тій чи іншій мірі пов'язана з морським судноплавством. Серед них найбільшу роль відіграє

Організація Об’єднаних Націй (ООН) та міжурядові організації як спеціалізовані установи ООН.

Організація Об’єднаних Націй, заснована як міжнародна організація у 1945 році, зараз об’єднує 193 країни-учасниці. Завдання та діяльність ООН регламентуються метою та принципами, викладеними у її Статуті. Головними органами ООН є Генеральна асамблея, Рада безпеки, Економічна і соціальна рада, Рада з опіки, Міжнародний суд і Секретаріат ООН. Система ООН складається з власне ООН і багатьох пов’язаних з нею програм, фондів і спеціалізованих агентств, кожне з яких має власне членство, керівництво і бюджет. Програми та фонди фінансуються за рахунок добровільних внесків. Спеціалізовані агентства – це незалежні міжнародні організації, що фінансуються за рахунок добровільних і фіксованих внесків.

Головна місія ООН – підтримання міжнародного миру та безпеки. ООН робить це шляхом попередження конфліктів; допомоги сторонам конфлікту досягти миру; миротворчої діяльності та створення умов для збереження і зміцнення миру. ООН також заохочує сталий розвиток, захищає права людини і працює для розвитку та дотримання міжнародного права, крім того, Організація також координує операції з гуманітарної допомоги.

Найбільший вплив на стан безпеки морського судноплавства має *Міжнародна морська організація (International Maritime Organisation - IMO)* - міжнародна міжурядова організація, є спеціалізованою установою ООН. Вона була створена 6 березня 1948 року, в Женеві з прийняттям Конвенції про Міжурядову морську консультативну організацію (набула чинності 17 березня 1958 року). На 9-ій сесії Асамблеї цієї Організації (Резолюція A.358 (IX)) її назву було змінено, і починаючи з 22 травня 1982 року діє її нинішня назва. За станом на вересень 2020 року членами ІМО є 173 держави і, крім того, Гонконг, Макао і Фарерські острови входять до ІМО в якості асоційованих членів. Штаб квартира ІМО знаходиться у м. Лондон. Основною *метою діяльності ІМО* є впровадження єдиних норм і стандартів, що передбачають:

- забезпечення механізму співробітництва держав в галузі регулювання виникаючих практичних, зокрема, технічних питань любого типу, що зачіпають міжнародне торговельне судноплавство, сприяння загальному прийняттю норм стосовно безпеки на морі, підвищенню ефективності судноплавства, попередженню забруднення моря з суден и боротьбу з ними, а також розгляд адміністративних питань;

- заохочування усунення дискримінаційних заходів і зайвих обмежень, які впливають на міжнародне торговельне судноплавство, з боку уряду з тим, щоб надати світовій торгівлі можливість без дискримінації користуватися послугами судноплавства, заохочувати зусилля урядів з розвитку національного судноплавства з метою забезпечення безпеки;

- забезпечення розгляду ІМО будь-яких спорів, що стосуються судноплавства і його впливу на морське середовище, які можуть бути передані їй будь-яким органом або спеціалізованою установою ООН (у відповідності з угодою між ООН і ІМО від 17 лютого 1959 року, ООН визнає ІМО в якості спеціалізованої установи, яка відповідна за такі дії, які вважаються необхідними у відповідності з Конвенцією про ІМО для виконання її основної мети);

- забезпечення обміну інформації між урядами з питань, що знаходяться на розгляді ІМО.

Для досягнення визначеної мети ІМО розглядає питання, що стосуються судноплавства і його взаємодії на морське середовище, і виносить щодо них рекомендації. Вельми важливим напрямком, в діяльності ІМО, є розробка проектів конвенцій, угод і інших відповідних документів, які рекомендуються урядам і міжнародним організаціям. ІМО скликає міжнародні конференції, забезпечує механізм для консультацій між її членами і обмін інформацією між урядами, сприяє технічному співробітництву держав.

Серед найбільших досягнень ІМО слід вказати прийняття під її егідою ряду міжнародних конвенцій, з яких можна виділити наступні: Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року, змінена і доповнена

Протоколом 1978 року (Конвенція SOLAS 74); Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року (LL 66); Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнення суден в морі 1972 року; Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року з поправками 1995 року (Конвенція ПДНВ 78/75); Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973року (Конвенція MARPOL 73/78).

Вказані міжнародні конвенції грають важливу роль в міжнародній системі безпеки світового морського судноплавства. Свідоцтва, що видаються на підставі зазначених міжнародних конвенцій, є доказами відповідності судна міжнародним нормам. В результаті прийняття Манільських поправок до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ - 78) (Манільські поправки), ІМО стає гарантом «дійсності» дипломів, що видаються державою прапором судна членам екіпажів.

Вищим органом ІМО є Асамблея, сесії якої скликаються один раз у два роки. Між сесіями, органом управління ІМО, виступає виконавчий орган - *Рада ІМО,* до якої входить 40 держав, що обираються на Асамблеї. Держави поділяються на три великі групи:

1) 10 провідних морських держав, що найбільш зацікавлені в наданні послуг з міжнародного судноплавства;

2) 10 інших держав, що мають значення з точки зору міжнародної морської торгівлі;

3) 20 морських держав, які мають істотну зацікавленість в міжнародному морському судноплавстві і морських перевезеннях, із забезпеченням представництва в Раді всіх регіонів світу.

Крім Асамблеї, у межах роботи ІМО, діють п’ять *комітетів*, які є робочими органами ІМО:

Крім Асамблеї, у межах роботи ІМО, діють п’ять *комітетів*, які є робочими органами ІМО:

1. Комітет з безпеки на морі (Maritime Safeti Committee - MSC);

2. Комітет з технічного співробітництва (Technical Cooperation Committee - TCC);

3. Комітет із захисту морського середовища (Marine Environment Protection Committee - MEPC);

4. Комітет зі спрощення формальностей (Facilitation Committee - FC);

5. Юридичний комітет (Legal Committee - LC).

А також дев'ять *підкомітетів* (у складі Комітету з безпеки на морі та Комітету із захисту морського середовища):

1. Підкомітет з перевезень рідких хімічних вантажів і газів (Bulk Liquids and Gases - BLG);

2. Підкомітет з мореплавства, зв'язку і рятуванню (Radio Communication and Search and Rescue - COMSAR);

3. Підкомітет з проектування і будування судна (Design and Equipment - DE);

4. Підкомітет з перевезень небезпечних вантажів, твердих навалювальних вантажів і контейнерів (Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers - DSC);

5. Підкомітет з протипожежного захисту (Fire Protection - FP);

6. Підкомітет з виконання вимог держави прапора (Flag State Implements - FSI);

7. Підкомітет з безпеки мореплавства (Safety of Navigation - NAV);

8. Підкомітет з остійності і вантажної марки і з безпеки рибальських суден (Stability Load Line and Fishing Vessels - SLF);

9. Підкомітет з людського фактору, підготовки і несення вахти (Standard of Training and Watchkeeping -STCW).

Секретаріат ІМО складається з *Генерального секретаря ІМО* – головного адміністративного посадовця цієї Організації – і персоналу Секретаріату. Генеральний секретар ІМО призначається *Радою* зі схвалення *Асамблеї*. Структура Секретаріату спрямована на забезпечення діяльності основних органів ІМО. Обов'язок секретаріату – підготовка і ведення всієї документації

цієї Організації. Усі нормативні і правові документи, підготовлені в підкомітетах і розглянуті на сесіях комітетів, розглядаються й приймаються, як правило, на чергових сесіях Асамблеї ІМО. Найбільш серйозні, стратегічні рішення можуть прийматися рішеннями Дипломатичних Конференцій.

ІМО приймає рішення в формі її Резолюцій, до яких при необхідності можуть додаватися різні документи (кодекси, циркулярні листи, поправки до діючих документів – конвенціям, кодексу тощо). Рішення Асамблеї ІМО, що не змінюють або доповнюють прийняті конвенції, носять рекомендаційний характер і можуть виконуватися національними морськими адміністраціями шляхом включення рішень (або створення на їх основі власних рішень) в національне законодавство. Секретаріат ІМО веде всю документацію, готує проекти звітів, порядок денний конференцій, їх протоколи. Підрозділи секретаріату комплектуються з громадян держав-членів ІМО.

У роботі ІМО, в підготовці конвенцій беруть участь міжнародні організації, що тісно співпрацюють з ІМО. Це міжнародні організації, такі як: МОП, Продовольча і сільськогосподарча організація, Міжнародне агентство з атомної енергії, Конференція ООН з охорони навколишнього середовища, Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ). Для надання допомоги в розробці важливих проблем залучаються консультативні неурядові організації, такі як: Міжнародна палата судноплавства, Міжнародна асоціація суднових менеджерів, Міжнародна федерація судновласників, Міжнародна організація зі стандартизації, Міжнародна торговельна палата, Балтійська і міжнародна морська рада, Міжнародна асоціація класифікаційних товариств, Міжнародна федерація асоціацій капітанів та інші організації.

Діяльність МОП і ІМО, в галузі морського судноплавства, має взаємодоповнюючий характер. Деякі з заходів цих Організацій розробляються паралельно, але на окремій основі. Прикладом є розробка норм з питань підготовки і навчання моряків. Об'єднаний комітет МОП/ІМО щодо підготовки кадрів, на періодичній основі проводить наради для обговорення питань підготовки кадрів у сфері торговельного мореплавства, що представляють

інтерес для обох Організацій. Зазначені Організації інформують одна одну про поточну діяльність, зокрема за допомогою прийняття участі, у разі потреби в роботі важливих нарад, ІМО направляла своїх представників на деякі наради МОП. Щодо підготовки останніх актів що стосуються конвенцій, спрямованих на врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства, це Конвенція № 185 (переглянута) про посвідчення особи моряка 2003 року і Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року.

Для забезпечення безпеки і охорони людського життя та попередження забруднення, ІМО приймає документи, такі як:

1) *Конвенції* – тобто міждержавні угоди з питань безпеки або інших питань, які зобов'язують уряди країн-учасниц, застосовувати їх положення на своїх національних суднах і надавати доступ на свої судна, для перевірки і інспекцій компетентним органам інших держав-учасників угоди.

2) *Кодекси* – обов'язкові документи, що доповнюють положення конвенцій і описують конкретну вимогу до технічного стану судна, його механізмів та засобів пожежогасіння і рятувальних засобів, технологій, управління та безпечної експлуатації.

3) *Резолюції* – оперативні документи ІМО, що містять важливу інформацію, можуть доповнювати або змінювати будь-які положення конвенцій.

4) *Циркуляри* – важлива інформація для забезпечення безпеки на морі, яку необхідно повідомити зацікавленим країнам.

Всі документи ІМО можна умовно розділити на 4 групи, такі що:

1) Стосуються питань безпеки на морі (Конвенція SOLAS 74, Конвенція ПДНВ 78/95, Конвенція про вантажну марку 1966 року (LL 66), Конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року (International Convention on Maritime Search and Rescue) та ін);

2) Стосуються питань забезпечення попередження забруднення моря і атмосферного повітря (Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню

моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter), Конвенція MARPOL 73/78 та ін.)

3) Визначають питання відповідальності і компенсації (Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року, Міжнародна конвенція про рятування 1989 року, Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за збиток від забруднення моря нафтою 1969 року та ін.)

4) Направлені на сприяння у сфері торговельного судноплавства (Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року, Міжнародна конвенція по обмірюванню суден 1969 року (International Convention on Tonnage Measurement of Ships), Конвенція про боротьбу з незаконими актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства 1988 року та ін.).

Отже, визначимо *основні напрямки діяльності ІМО:*

Безпека на морі

Судноплавна галузь є найбільш глобальною з усіх найбільших світових галузей і однією з найнебезпечніших. Міжнародним співтовариством визнано той факт, що підвищення рівня безпеки на морі можна досягти шляхом розробки міжнародних правил, яких повинні дотримуватися всі держави, судноплавні компанії та судновласники. Саме питання безпеки було винесено на порядок денний в перший період роботи Міжурядової морської консультативної організації, для прийняття оновленої Конвенції SOLAS. Також ІМО приймає документи що стосуються питань безпеки на морі, попередження забруднення моря та атмосферного повітря при експлуатації суден, визначають питання компенсації і відповідальності, та, які направлені для сприяння у сфері торговельного судноплавства. Завдяки виконанню вимог цих міжнародних документів, всіма членами морського співтовариства, гарантуються безпечні умови праці на морі.

Захист навколишнього середовища

Від судноплавної галузі залежить близько 90% світової торгівлі. За статистикою, морські судна є найменш шкідливим для навколишнього середовища видом транспорту. Крім того, на відміну від наземної промисловості, судноплавство в цілому, вносить порівняно незначний внесок у забруднення морського середовища в результаті діяльності людини. Одним з перших міжнародних договорів, який розглядає питання екології моря стала Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню моря нафтою 1954 року, яка набрала чинності в 1958 році, але зростаюча роль морських перевезень, в забрудненні океану вимагала серйозної зміни, посилення й розширення положень зазначеної Конвенції 1954 року. Таким чином, нова Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL 73) була прийнята під егідою IMO в 1973 році, але, через різні причини вона була введена в дію в 1978 році з прийняттям Протоколу 1978 року, що доповнює Конвенцію (Протокол Конвенції MARPOL 73/78). Зміст самої Конвенції MARPOL 73/78 як і зміст Протоколу 1978 року, відноситься до обов'язків держав, які її підписали. У 1997 році до Конвенції MARPOL 73/78, був прийнятий ще один Протокол, який додає нові інструкції щодо попередження забруднення атмосфери з суден до Додатку VI зазначеної Конвенції.

За минулі десятиліття прийнятий широкий спектр заходів щодо попередження та контролю забруднень моря, викликаних експлуатацією суден і пом'якшенням будь-яких наслідків, які можуть виникнути в результаті аварій або зіткнення суден. Ці заходи, як показує практика, є результативними в зниженні джерел забруднення з суден і демонструють діяльність IMO і судноплавної галузі в напрямку захисту навколишнього середовища. Так, з 51 договірних документів, прийнятих під егідою IMO, для координації діяльності міжнародного судноплавства, 21 міжнародний документ безпосередньо стосується захисту навколишнього середовища, а саме:

- Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним та співробітництву 1990 року і Протокол

до Конвенції, що стосується небезпечних і шкідливих речовин (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Cooperation (Конвенція OPRC і її Протокол 2000 OPRC-HNS)), зазначену Конвенцію можна визначити як Міжнародний стандарт, що встановлює заходи по боротьбі з інцидентами забруднення моря нафтою на національному рівні та у співпраці з іншими країнами. Станом на листопад 2020 року, учасниками Конвенції є 112 держав. Відповідно до цієї Конвенції і Додатку до неї, держави-учасниці зобов'язуються, індивідуально або спільно, вживати всіх відповідних заходів для підготовки та для реагування на інциденти, що викликають забруднення нафтою;

- Міжнародна конвенція про контроль суднових баластних вод й осадів та управління з ними 2004 року (Ballast Water Manaqement Convention (Конвенція BWM 2004 р.)), яка спрямована на запобігання розповсюдженню шкідливих водних організмів з одного регіону в інший. Метою є припинення шкоди морському середовищу внаслідок скидання баластних вод шляхом мінімізації поглинання та подальшого скидання осадів та організмів. Починаючи з 2024 року всі судна повинні мати затверджену Систему очищення баластних вод відповідно до стандарту D2, визначеного в Конвенції. Існуючі судна повинні встановити затверджену систему, установка якої може коштувати до 5 мільйонів доларів США за кожне судно. Для сприяння впровадженню, ІМО опублікувала 14 керівних документів щодо Конвенції, включаючи Керівні принципи G2 щодо відбору проб баластних вод, Керівні принципи G4 щодо управління баластними водами та Керівні принципи G6 щодо обміну баластними водами. Станом на вересень 2020 року 79 країн беруть участь у Конвенції BWM 2004 р.;

- Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року (Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter (Лондонська конвенція 1972 р.)) була прийнята з метою сприяти ефективній боротьбі з усіма джерелами забруднення моря та вживанню усіх можливих заходів для попередження забруднення моря

скидами відходів та інших матеріалів, які можуть складати небезпеку для здоров'я людини, завдати шкоди живим ресурсам та життю в морі, завдати шкоди зонам відпочинку чи перешкоджати іншим законним видам використання моря (ст. 1);

- Міжнародна конвенція про контроль над шкідливими протиобростаючими система на суднах 2017 року (Antifouling Systems Convention (Конвенція AFS)) забороняє застосовувати на суднах протиобрастаючі системи, що містять олово органічні сполуки, що діють як біоциди. Конвенція AFS поширюється на судна під прапорами держав-сторін Конвенції і судна, що заходять у порти таких держав. Класифікаційне товариство здійснює огляд проти обростаючих систем і видачу відповідних свідоцтв на підставі нормативних документів, що враховують положення Конвенції AFS;

- Міжнародна конвенція щодо безпечної та екологічно раціональної утилізації суден 2009 року (Honq Konq International Convention for the safe and environmentally sound recyclinq of ships (Гонконгська конвенція)), спрямована на те, щоб судна, відправлені на металобрухт, не уявляли небезпеки для здоров'я людей і безпеки навколишнього середовища. Гонконгська конвенція розглядає питання, що стосуються утилізації суден шляхом створення ряду стандартів і процедур, що охоплюють поводження з небезпечними матеріалами, проектування і будівництво суден, об'єктів переробки та підготовки суден, відправлених на металобрухт.

Окремі країни, що розвиваються з різних причин поки не можуть ратифікувати повний перелік цих документів. ІМО розробила Програму комплексного технічного співробітництва, з єдиною метою - надати допомогу країнам у зміцненні їх кадрового та інституційного потенціалу для єдиного і ефективного дотримання її нормативно-правової бази. Надання допомоги цим країнам в роботі зі сталого соціально-економічного розвитку і зміцненню захисту морського середовища, в підсумку, повинно привести до найбільш чистих водних ресурсів і прибережних районів, розвитку туризму, широкому

доступу до джерела тваринного білка за рахунок поліпшеного і незабрудненого улову риби і комплексного управління прибережною зоною.

Людський фактор на морі

Безпека і охорона людського життя на морі, захист морського середовища від забруднення а також, понад 90% обсягу світової торгівлі, залежать від компетентності і професійних якостей моряків. Конвенція ПДНВ 78/95, була першою схваленою на міжнародному рівні Конвенцією, яка встановлює мінімальні стандарти компетентності моряків і закріплює міжнародні норми підготовки та дипломування моряків і несення вахти, та передбачає положення, які забезпечують, щоб моряки на суднах були належним чином навчені і підготовлені, мали достатній досвід, навички та кваліфікацію, відповідали вимогам щодо роботи, віку, стану здоров'я та були придатні до виконання своїх обов'язків таким чином, який забезпечує охорону людського життя і збереження майна на морі, а також захист морського середовища від забруднення. Згідно правила, що міститься в ст. 1 Конвенції ПДНВ 78/95, держави зобов'язуються здійснювати положення зазначеної Конвенції та Додатка до неї, який становить її невід'ємну частину, видавати усі закони, накази і правила та вживати усіх інших заходів, які можуть бути потрібні для повного здійснення положень Конвенції ПДНВ 78/95 з метою забезпечення того, щоб, з точки зору охорони людського життя і збереження майна на морі, а також захисту морського середовища від забруднення, моряки на суднах мали належну кваліфікацію і були здатні виконувати свої обов'язки.

Вичерпний огляд Конвенції ПДНВ 78 почався у січні 2006 року і завершився на Конференції Сторін зазначеної Конвенції, яка була проведена в столиці Філіппін з 21 по 25 червня 2010 року, і на якій було прийнято значну кількість поправок (Манільські поправки) до Конвенції ПДНВ 78. Зміни, які вступили в силу 1 січня 2012 року забезпечують поліпшені стандарти до підготовки та дипломування моряків.

Наступним кроком ІМО, якій містить вимоги щодо мінімізації «людського фактору» та перевірці компетентностей і професійних якостей моряків, було

прийняття Резолюції ІМО А.851(20) від 27 листопада 1997 року «Вимоги до обладнання, призначеного для підготовки та перевірки знань осіб командного складу та суднової команди, які відповідають за вантажні операції на суднах, що перевозять небезпечні речовини наливом та в упаковці». Ці Вимоги застосовуються до комплексу обладнання з підготовки осіб командного складу та суднової команди, які відповідають за вантажні операції на суднах, що перевозять небезпечні речовини навалом та в упаковці і здійснюють на суднах операції з небезпечними вантажами в упаковці, підприємств, організацій та установ, що проводять підготовку за напрямом «Підготовка осіб командного та рядового складу, які відповідають за вантажні операції на суднах, що перевозять небезпечні вантажі навалом та в упаковці» відповідно до вимог розділів B-V/b та B-V/c згідно з таблицями A-II/1, A-II/2, A-II/3, A-II/5 Кодексу ПДНВ та відповідних національних вимог (навчально-тренажерний заклад), інструкторів та слухачів, які використовують це Обладнання. Ці Вимоги встановлюють єдині стандарти щодо устаткування, засобів, документації Обладнання, вимог до робочих місць інструкторів та слухачів, до інструкторського складу, що здійснюють підготовку членів екіпажів, які відповідають за вантажні операції на суднах, що перевозять небезпечні вантажі навалом та в упаковці.

У 1993 році ІМО приймає Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і попередження забруднення (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ism) Code) (МКУБ)) Резолюція ІМО А.741(18), який починаючи з 1994 року став обов’язковим для виконання в рамках Конвенції SOLAS 74. Необхідність прийняття даного Кодексу була викликана тим, що в світі існує серйозна проблема забруднення морського середовища і атмосфери, яка викликана впливом людського фактору, який, як показує досвід, і може привести до величезного збитку навколишньому середовищу і значних фінансових збитків прибережним країнам.

Основним висновком, за результатами проведених досліджень, було визнано відсутність Системи управління безпечною експлуатацією суден і запобіганню забрудненню (СУБ), а також недостатня підготовка екіпажів до дій в аварійних ситуаціях. Практичним же результатом виконаних досліджень стала розробка і впровадження різних національних і міжнародних рекомендаційних, а також нормативних документів, обов'язкових до виконання.

Безпека і охорона людського життя на морі для екіпажів рибальських суден також є предметом діяльності ІМО, визнаючи необхідність подальшої розробки документів, які зачіпають питання безпеки в рибопромислової діяльності. Одним з таких документів є Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування персоналу риболовних суден та несення вахти, прийнята ІМО в 1995 році і яка набула чиності 29 вересня 2012 року. Конвенція застосовується до екіпажів морських суден які займаються рибальством, мають 24 метра в довжину і більше. Спочатку передбачалося, що вимоги для екіпажів риболовецьких суден повинні бути розроблені в якості протоколу до основної Конвенції ПДНВ 78/95, але після ретельного розгляду, було вирішено, що краще прийняти окрему конвенцію, яка стала першою спробою встановити стандарти безпеки для екіпажів суден в сфері міжнародного рибальського флоту.

Схема аудиту держав-членів ІМО і підтримка впровадження

Аудит держав-членів ІМО є обов'язковою процедурою і проводиться у всіх країнах-членах з 1 січня 2016 року. Схема аудиту розроблена ІМО, щоб перевірити країни-учасниці на предмет прийняття і дотримання ними міжнародних документів ІМО, а також з'ясувати, яким чином уряди країн несуть відповідальність за їх імплементацію. Коли уряд країни приймає конвенцію ІМО, він погоджується з тим, щоб зробити конвенцію частиною свого національного законодавства і дотримуватися всіх положень, що містяться в ній.

Отже, згадаємо підкомітети, які є робочими органами ІМО, так Підкомітет з імплементації документів ІМО компетентний розглядати питання, що стосуються розгляду прав і обов'язків країн, що випливають із договірних документів ІМО; оцінки, контролю та розгляду поточного рівня реалізації документів ІМО членами як, держави прапора і держави порту так і прибережної держави, щоб виявити ті галузі, де держава може мати труднощі з реалізації цих документів в повному обсязі; встановлення причин труднощів в реалізації положень нормативних документів ІМО, беручи до уваги будь-яку відповідну інформацію, зібрану за допомогою оцінки діяльності, розслідування морських аварій та інцидентів і даних контролю держави порту (Port State Control - PSC), приділяючи при цьому особливу увагу труднощам, з якими стикаються країни, що розвиваються; вивчення пропозицій щодо надання допомоги державам з імплементації та дотримання документів ІМО, розробці відповідних документів, керівних принципів і рекомендацій; проведення аналізу звітів з розслідування морських аварій та інцидентів, підтримки дієвого і всеосяжного механізму на базі знань для сприяння процесу виявлення тенденцій і участі в етапах розробки правил ІМО; огляд стандартів ІМО, що стосуються безпеки на морі і захисту морського середовища, підтримки оновлених і гармонізованих посібників з обстеження, сертифікації та пов'язаних з ними вимог; сприяння глобальної гармонізації роботи в області проведення контролю держави порту.

Охорона на морі, піратство і тероризм

ІМО в рамках досягнення своєї мети, робить все можливе, щоб торговельні вантажні та пасажирські судна мали змогу на здійснення безпечних рейсів за встановленим маршрутом. Після терактів 11 вересня 2011 року в США, ІМО прийняла ряд заходів щодо захисту судноплавства від злочинних дій. В період з 09 по 13 грудня 2002 року, в Лондоні в штаб-квартирі ІМО, відбулася Дипломатична конференція, присвячена прийняттю до Конвенції SOLAS 74 поправок, спрямованих на забезпечення запобігання актів тероризму в світовому морському судноплавстві. Генеральний секретар ІМО, пан У.О'Ніл

на 22 сесії Асамблеї ІМО заявив про готовність Організації всіма зусиллями і засобами сприяти боротьбі з морським тероризмом, що і було реалізовано шляхом здійснення колосальної роботи всіх органів ІМО над зазначеною проблемою. З огляду на роль, яку відіграє судноплавство в світовій торгівлі, рішення Конференції виключно важливі не тільки для морського судноплавства, але і для всієї світової спільноти в цілому. Отже, Конференція прийняла ряд поправок до Конвенції SOLAS 74.

Так, чинна Глава XI Конвенції SOLAS 74 : Спеціальні заходи з безпеки на морі, була поділена на дві частини: Частина XI-I і Частина XI-II. До Правила 3 Частини XI-I, яке має назву «Розпізнавальний номер судна» додані вимоги про обов'язкове нанесення розпізнавального номера ІМО на видному місці конструкції судна (на корпусі судна або його надбудові). На пасажирські судна повинні бути нанесено маркування на горизонтальній поверхні, яку видно з повітря. Також, додано нове Правило 5, яке має назву «Перелік змін в історії судна» (Continuous Synopsis Record/CSR). Зазначене Правило містить вимоги про застосування нового документа, який містить інформацію про тип та назву судна, розпізнавальний номер ІМО, записи про історію судна, про судновласників або інших осіб, які брали участь в управлінні судном, дати і порти реєстрації та перереєстрації судна державою, відомості про зареєстрованих власників і їх адреси. Будь-які зміни повинні реєструватися в CSR, щоб забезпечити модифіковану і поточну інформацію разом з хронологією змін. Цей документ із записами всіх змін щодо даних про судновласника, прапор, класифікаційного товариства тощо, повинен зберігатися протягом всього терміну експлуатації («життя») судна. Якщо мова, яка використовується для записів у CSR, не є англійською, іспанською або французькою, записи повинні дублюватися на одній з цих мов і, в подальшому передбачається об'єднати відомості, записані в усіх CSR, в єдину міжнародну базу даних.

Також, прийнята нова Частина XI-2 Конвенції SOLAS 74, яка має назву «Спеціальні заходи щодо поліпшення морської охорони», і яка складається з 13

правил, які містять: визначення, застосування, зобов'язання Адміністрації щодо морської охорони, вимоги до судноплавних компаній та суден, особливої відповідальності компаній, систем сигналів тривог щодо морської охорони судна (судно-берег, судно-судно), визначення рівня загрози, повноваження капітана, контроль системи охорони судна в портах, попереднє повідомлення до порту заходу про наявність на судні системи охорони, про застосування Міжнародного кодексу по охороні судна і портових споруд який було прийнято на цій Конференції, та інші вимоги.

Зазначений Міжнародний кодекс з охорони судна і портових споруд (International Ship and Port Facility Security Code / ISPS Code), складається з двох частин, Частини А і Частини В. Частина А цього Кодексу є обов'язковою і містить деталізовані вимоги до урядів, влади порту і судноплавним компаніям щодо забезпечення морської охорони і запобігання актам тероризму. В свою чергу, Частина В складається з ряду рекомендацій щодо виконання вимог обов'язкової Частини А. Згідно з рішеннями Конференції прийняті поправки до Конвенції SOLAS 74 набрали чинності з 01 липня 2004 року.

Ухвалення ISPS Code, зажадало внесення змін до Конвенції ПДНВ 78/95, для визначення рівня компетентності осіб, відповідальних за охорону на судні. Так, Комітет ІМО з безпеки на морі, на 81-й сесії, яка відбулася 24 травня 2006 року, прийняв поправки, які були внесені в Главу I і Главу VI Конвенції ПДНВ 78/95. Також, були внесені поправки в Частину А Кодексу ПДНВ 95 із зазначенням мінімальних стандартів щодо професійних знань і навичок для осіб командного складу судна відповідальних за охорону на судні. З огляду на небезпеку міжнародного тероризму і те значення, яке надає ІМО цій проблемі, в ISPS Code міститься норма, згідно до якої, встановлюється вимога до проведення контролю судноплавних компаній і суден з боку Морських адміністрацій, в тому числі з боку контролю держави порту (PSC).

З метою забезпечення скоординованих дій на боротьбу з тероризмом, ІМО є активним учасником деяких заходів, проведених під егідою Виконавчої дирекції Контртерористичного комітету Ради Безпеки ООН і Цільової групи

Генеральної Асамблеї ООН щодо здійснення контртерористичних заходів за допомогою спільних оціночних візитів в країни та підвищення потенціалу з координації і обміну розробками політики з іншими установами ООН, організаціями-партнерами та правоохоронними органами.

Інформаційна безпека

У теперішній час, ІМО здійснює свою роботу у напрямку кібербезпеки, з метою зниження значної шкоди загальній безпеці в морській галузі. Комітет ІМО щодо спрощення формальностей та Комітет ІМО по безпеці на морі, спільно розробляють добровільні керівні принципи за адекватними методам боротьби з кібер загрозами, які можуть бути використані для захисту і підвищення стійкості кіберсистем, що підтримують операції в порту, на суднах та інших елементах морської транспортної системи. Організація проводить консультації із зацікавленими сторонами морської галузі, іншими відповідними органами ООН та міжнародними організаціями, наприклад такими, як: Міжнародний союз електрозв'язку (International Telecommunication Union (ITU)), Міжнародна організація морського супутникового зв'язку (International Maritime Satellite Organization (Inmarsat)).

Безквиткові пасажири

Останнім часом, проблема незаконної нелегальної міграції морем є однією з найбільш гострих проблем у світі, з найрізноманітніших причин мігранти залишають країну проживання. Люди залишають свої країни заради порятунку свого життя під час війни і громадянських конфліктів, загрози насильству і терору, переслідування за політичні переконання, за ознакою раси, віросповідання або просто в пошуках кращого життя. Іноді спроби нелегально дістатися морем в ту чи іншу країну закінчуються трагічно. Середземноморський маршрут є не тільки одним з найпоширеніших шляхів міграції на європейський континент, а й одним з найнебезпечніших. За даними Міжнародної організації з міграції (International organization for migration) до 17 вересня 2020 року до Європи потрапило морським шляхом 77555 мігрантів та біженців. Було задокументовано загибель 2716 осіб, мігруючих в країни

Європи. Біженці або «refugees», які намагаються самостійно дістатися до пункту призначення на човнах, малих суднах, або баржах часто зазнають лиха на морі. На борту судна вони виявляються в результаті операцій які здійснюються задля їх рятування.

Так, Міжнародна Конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року, містить правило, яке закріплено в п. 2.1.10. Глави II, і вимагає від Сторін забезпечувати надання допомоги будь-якій особі, яка терпить лихо на морі. Вони здійснюють це незалежно від національної приналежності або статусу такої особи або обставин, при яких ця особа була виявлена. В свою чергу Правило 10 глави V Конвенції SOLAS 74 також, зобов'язує капітана судна, що знаходиться в морі надати допомогу всім особам які зазнали лиха на морі.

Слід зазначити, що 15 листопада 2000 року Генеральна Асамблея ООН прийняла Конвенцію ООН проти транснаціональної організованої злочинності, яка містить Протокол проти незаконного ввезення мігрантів по суші, морю і повітрю. При розробці Протоколу проти незаконного ввезення мігрантів по суші, морю і повітрю, бралися до уваги рекомендації, які були підготовлені ІМО, більш того, ІМО внесла великий здобуток у розробку зазначеного Протоколу.

У листопаді 1993 року Асамблея ІМО схвалила Резолюцію А.773(18), підготовлену Комітетом щодо спрощення формальностей (FAL), щодо контрабандного перевезення пасажирів (*smuggling aliens*) і, яка закликає держави-учасниці, при виявленні випадків незаконного перевезення мігрантів по морю, негайно повідомити про це державу прапора судна, залученого в таку діяльність, а також проконсультуватися про подальші дії щодо такого судна. Інша резолюція ІМО, Резолюція А.867(20), прийнята Асамблеєю 27 листопада 1997 року, присвячена співпраці держав – учасниць ІМО щодо боротьби з діяльністю, яка пов'язана з торгівлею або незаконним перевезенням мігрантів морем. У тому ж році, була прийнята ще одна резолюція ІМО, Резолюція А.871(20) - Керівництво щодо розподілу обов'язків по забезпеченню успішного вирішення справ, пов'язаних з безквитковими пасажирами.

Отже, беручи до уваги, що інциденти з безквитковими пасажирами є серйозною загрозою для судноплавства, ІМО закликає в повній мірі виконувати Конвенцію SOLAS 74, а саме її Главу XI - II та, всіх вимог Кодексу з охорони суден і портових засобів (ISPS Code), в яких міститися положення і рекомендації щодо контролю доступу та заходам безпеки для суден і портових засобів.

Для нелегальних мігрантів (безквиткових пасажирів), які використовують морські судна та незаповнені порожнечі (проходи) при навантаженні вантажу в ящиках, палетах, вживається термін – «*stowaways*». На практиці, в реальному житті, «stowaways» ховаються просто в суднових приміщеннях які не обслуговуються і в різних важкодоступних місцях, де їх виявлення членами оглядової групи, стає складнішим в умовах обмеженого часу і під час підготовки до відходу судна з порту. Такий метод часто використовувався для нелегального ввезення на морських суднах в країну людей, які не мали змоги отримати офіційний дозвіл (візу) на в'їзд в країну, тобто таких людей, які не мають можливості в'їхати в країну законним шляхом. Такі люди, як правило, мали певні конфлікти з законами країни виїзду та в'їзду. Факт виявлення на борту судна безквиткового пасажира, викликає масу проблем у екіпажу судна, судновласника, органів державної влади країни заходу судна, влади порту. Це може бути пов'язано з наркотиками; будь-якими діями які заборонені законом а також з причин приналежності пасажира до екстремістських організацій, які стають загрозою для безпеки країни; можливими захворюваннями, які несуть загрозу в епідеміологічному плані; і, поруч інших можливих загроз безпеки судна і держави порту. В таких випадках виникає необхідність в діях, направлених на ідентифікацію особистості безквиткового пасажира, вирішення питання про його перебування в країні заходу судна, повернення або репатріації. Вирішення цих проблем завжди пов'язано з великими витратами: штрафами, що накладаються на судно владою порта, витратами на репатріацію або повернення такого пасажира.

Отже, нелегальні пасажири залишаються великою проблемою в багатьох країнах світу і для того, щоб захистити свої інтереси, кожна країна і судноплавна компанія, завжди робили і роблять певні заходи щодо уникнення таких випадків. З свого боку, наявність цієї проблеми змусило ІМО внести поправки до *Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic - Конвенція FAL*). Головною метою Конвенції FAL є запобігання затриманню суден через оформлення документів; сприяння співробітництву між урядами країн-учасниць, щодо полегшення і спрощення формальностей; однаковість дій щодо перевірки документів і процедур для суден у всіх портах. Додаток до Конвенції складається з шести розділів: визначення і загальні положення; прихід, стоянка і відхід судна; прибуття і від'їзд осіб; прибуття, знаходження і відправлення вантажу та інших предметів; санітарний, ветеринарний та фітосанітарний контроль; різні положення.

У Розділі 2, який має назву «Прибуття, стоянка і відправлення судна» містяться положення, що стосуються формальностей, виконання яких державна влада вимагає від судновласників після прибуття, під час стоянки і при відправленні судна, і не повинен бути витлумачений як такий, що виключає вимогу щодо пред'явлення для перевірки відповідною владою сертифікатів і інших документів, що знаходяться на судні і стосуються його реєстрації, обміру, безпеки, команди та інших відповідних питань. Таких як, Загальна декларація (General Declaration); Декларація про вантаж (Cargo Declaration); Декларація про суднові припаси (Ship's Stores Declaration); Декларація про особисті речі команди(Crew's Effects Declaration); Суднова роль (Crew List); Список пасажирів (Passenger List); Декларація про небезпечні вантажі (Dangerous Goods Manifest). В свою чергу, в Розділі 3 Конвенції FAL, містяться Стандарти і Рекомендована практика щодо документів, які засвідчують особу членів екіпажу і пасажирів.

У Конвенцію FAL, в різні роки багато разів вносилися поправки. Поправки 1993 року, що набрали чинності з 1 червня 1994 року, стосуються безквиткових

пасажирів (stowaways). У січні 1996 року, Комітет ІМО щодо спрощення формальностей (FAL) схвалив Циркулярний лист (FAL.2 / Circ.43), що містить Керівництво по розподілу відповідальності для успішного вирішення випадків з безквитковими пасажирами (stowaways). Також, Резолюція FAL.7 (29), прийнята Комітетом ІМО щодо спрощення формальностей 10 січня 2002 року, внесла Поправки до Конвенції FAL, а саме до Розділу 1, який має назву «Визначення і загальні положення», отже, було надано визначення таке, як:

«*Потенційний безквитковий пасажир*» - особа, яка ховається на судні або серед вантажу, який завантажується на судно, без згоди власника або капітана судна або будь-якої іншої відповідальної особи і якого виявляють на судні до його відходу з порту, та «*Безквитковий пасажир*» - особа, яка ховається на судні або серед вантажу, який завантажується на судно, без згоди власника або капітана судна або будь-якого іншого відповідальної особи і якого виявляють на судні після його виходу з порту або серед вантажу під час його вивантаження в порту прибуття, і про який капітан повідомляє відповідним властям як про безбілетного пасажира».

Також, був добавлений Розділ 4 який має назву «Безквиткові пасажири», який складається з підрозділів: А-Загальні принципи; В-Превентивні заходи; С-Поводження з безквитковими пасажирами на борту; D-Відхилення від запланованого шляху; Е-Висадка безквиткового пасажира на берег і забезпечення повернення. Також, було додано Додаток 3 - який має назву «Форма подання докладних відомостей про безквиткових пасажирів», відповідно з пунктом 4.6.2- Рекомендована практика.

У зв’язку з тим, що наявність на борту судна незаконних безквиткових пасажирів, створює певну загрозу безпеці мореплавства, багато судноплавних компаній внесли в Систему управління безпекою на судні (СУБ), процедури щодо запобігання проникнення на борт судна безквиткових пасажирів. Міжнародний кодекс з охорони судна і портових споруд містить вимоги, щодо обов’язкового внесення в план охорони судна процедур, щодо запобігання несанкціонованого доступу на судно і запобігання пронесення на судно зброї та

небезпечних речовин і пристроїв, що безпосередньо пов'язано з безквитковими пасажирами «stowaways». Глава XI-2 Конвенції SOLAS 74 вимагає записів про заходи щодо запобігання несанкціонованому доступу на судно в останніх десяти портах заходу судна. Такі заходи передбачають ретельний огляд усіх приміщень судна перед виходом з порту на предмет виявлення сторонніх осіб (безквиткових пасажирів) і предметів. Результати огляду фіксуються в судновому журналі і спеціальному журналі догляду судна (Security Record Book). До процедур плану з охорони судна повинні бути внесені обов'язки як членів екіпажу, так і членів доглядових груп щодо огляду судна перед виходом з порту. Такі процедури встановлюють порядок дії екіпажу щодо запобігання проникнення на борт судна безквиткових пасажирів та дії при їх виявленні.

Контрабанда наркотичних засобів

Комітет ІМО з безпеки на морі та Комітет ІМО щодо спрощення формальностей, постійно взаємодіють між собою щодо вирішення питань, що стосуються попередження і перешкоди провезення наркотичних засобів на суднах, які здійснюють міжнародні рейси. Так, 27 листопада 1997 року ІМО прийняла Резолюцію А.872(20) - Попередження контрабанди наркотичних засобів, де містились рекомендації щодо попередження контрабанди наркотичних засобів і заходам боротьби з подібною діяльністю. Але, згодом у 2006 році, ця Резолюція була анульована і замінена на Резолюцію MSC.228(82) - Переглянете Керівництво щодо попередження та боротьби з контрабандою наркотичних засобів, психотропних речовин і вихідних хімічних речовин на суднах, зайнятих в міжнародних морських перевезеннях.

Слід додати, що ІМО постійно працює в тісній взаємодії з Всесвітньою митною організацією (World customs organization (WCO)) і Управлінням ООН з наркотичних засобів і злочинності, з питань, що стосуються контрабанди наркотиків на суднах.

Але, проблема перевезення контрабанди наркотичних засобів на суднах морського флоту актуальна і для України. Восени 2019 року, велику партію наркотичних засобів виявили правоохоронці в морському торговому порту

«Південний». На судні, що прибуло з Латинської Америки, виявилося близько 200 кілограмів важкого наркотику – кокаїну, який призначався для комерційної структури однієї з європейських країн.

Міжнародно-правове регулювання морського торговельного судноплавства у відкритому морі

По-перше, поняття відкритого моря має на увазі всі частини Світового океану, які не підпадають під суверенітет або юрисдикцію прибережних держав і, отже, не входять до складу виключної економічній зони, територіального моря або внутрішніх вод будь-якої держави, а також до архіпелажних вод - вод держав-архіпелагів. Юридичною основою режиму торговельного судноплавства в межах зазначеного простору є відповідні положення Конвенції ООН з морського права 1982 року (United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982) Конвенція ООН 1982 р.)

Сутність цього режиму зводиться до того, що відкрите море відкрите для користування усіх держав, як прибережних, так і таких, які не мають виходу до моря. Користування цим морським простором, з боку всіх держав, здійснюється на базі принципу свободи відкритого моря, що включає, в числі інших свобод, свободу судноплавства, рибальства, проведення морських наукових досліджень, а також свободи прокладки підводних кабелів і трубопроводів, зведення штучних островів і інших установок, а також польотів в повітряному просторі над водами відкритого моря.

У Конвенції спеціально підкреслюється, що кожна держава, незалежно від того, чи є вона прибережною або не має виходу до моря, має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі. Разом з тим підкреслюється, що, здійснюючи перераховані вище свободи, держави зобов’язані належним чином враховувати зацікавленість інших країн в користуванні свободою відкритого моря, у тому числі їх права щодо експлуатаційної або іншої діяльності в підводних просторах - на континентальному шельфі та в межах міжнародного району морського дна.

По-друге, реалізуючи принцип свободи відкритого моря, судно повинно плавати під прапором тільки однієї держави і підкорятися виключній юрисдикції цієї держави, причому судно не може змінити свого прапора під час плавання або стоянки в порту, крім випадків дійсного переходу права власності на нього або зміни реєстрації. Конвенцією ООН з морського права 1982 р. встановлено, що кожна держава самостійно визначає умови надання своєї національності суднам, порядок їх реєстрації на своїй території і право плавати під її прапором. Визначено, що судно, яке плаває під прапором двох або більше держав, користуючись ними як буде зручно, не може вимагати визнання жодної з відповідних національностей з боку будь-якої держави і, навпаки, може бути прирівняне до суден, таких як не мають національності. У подібному випадку судно не може розраховувати на надання йому правового захисту з боку будь-якої держави і, більш того, воно може бути піддано актам втручання, передбаченими застосованими міжнародними договорами, зокрема, відповідно до Конвенції ООН 1982 року, може бути зупинено і піддано огляду військовим кораблем будь-якої держави з наслідками процесуального порядку, які будуть залежати від результатів огляду, включаючи затримання і конвоювання в найближчий порт для застосування до нього норм адміністративного або кримінального права.

По третє, кожна держава зобов’язана ефективно здійснювати над суднами, що плавають під її прапором, а також екіпажем цього судна свою юрисдикцію і контроль в адміністративних, технічних і соціальних питаннях. Для виконання таких правочинів між судном і державою прапору повиннен існувати реальний зв’язок, завдяки якому зазначена держава буде здатна реалізувати вищенаведені владні функції по відношенню до судна. Виконуючи таку мету, держава повинна вести реєстр всіх зареєстрованих суден, в своєму національному реєстрі, вносячи до реєстру найбільш істотні технічні відомості судна. Держава прапора судна має приймати всі необхідні заходи для забезпечення безпеки мореплавання в тому, що стосується проектування і конструювання судна, його обладнання та придатності до плавання, а також комплектування, кваліфікації,

умов праці та навчання членів екіпажів з урахуванням відповідних міжнародних норм, користування сигналами, підтримки зв'язку і попередження зіткнення при знаходженні судна в морі або в порту.

На борту судна, яке зареєстровано в будь-якій державі (отримало національність будь-якої держави), повинні постійно знаходитись чинні, з зазначеною датою закінчення строку чинності документи, такі як сертифікати, свідоцтва, дипломи та інші визначені чинними міжнародними нормами та національним законодавством, складені за певною формою.

По-четверте, Конвенція ООН 1982 року встановлює вимоги до низки заходів, проведення яких необхідно для належного виконання державою перерахованих обов'язків, як:

- кожне судно перед реєстрацією, а в подальшому через відповідний проміжок часу підпадає під інспектування з боку кваліфікаційного товариства (Регістру) і повинно мати на борту такі карти, морехідні видання, навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для забезпечення безпеки мореплавства та охорони людського життя на морі;

- кожне судно очолює капітан і офіцери відповідної кваліфікації, які несуть вахту і забезпечують безпеку мореплавства зокрема, в області судноводіння, навігації, зв'язку та суднових машин і обладнання, а екіпаж за кваліфікацією і чисельністю повинен відповідати типу, розмірам, механізмам і устаткуванню судна;

- капітан і офіцерський склад судна і, в необхідній мірі, екіпаж повинні бути в повній мірі ознайомлені з відповідними міжнародними правилами що стосуються забезпечення охорони людського життя на морі; попередження, запобігання забруднення морського середовища і підтримки радіозв'язку;

Отже, для всіх перерахованих вище заходів, держави зобов'язані дотримуватися загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики, здійснюючи всі необхідні кроки для забезпечення їх дотримання.

По-п'яте, відповідно до Конвенції ООН 1982 р, будь-яка держава, яка має явні підстави вважати, що юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна

належним чином не здійснюються, може повідомити про такі факти державу прапора цього судна. Держава прапора, в свою чергу, зобов'язана розслідувати таке питання і, коли це доречно, прийняти будь-які заходи, що вимагаються для виправлення сформованого положення. В обов'язки держави прапора судна входить також організація розслідувань кожної морської аварії або навігаційного інциденту, що трапився у відкритому морі за участю цього судна, якщо при цьому мало місце загибель громадян іншої держави, нанесення їм серйозних каліцтв, серйозної шкоди суднам або установкам цієї держави або морському середовищу.

У подібних ситуаціях держави співпрацюють у проведенні відповідних розслідувань: в разі зіткнення або будь-якого іншого навігаційного інциденту з судном у відкритому морі, що тягне кримінальну або дисциплінарну відповідальність капітана або будь-якої іншої особи, ніяке кримінальне або дисциплінарне переслідування проти цієї особи не може бути порушено, не інакше як судовими або адміністративними органами влади держави прапора або тієї держави, громадянином якої ця особа є. Так само, тільки держава, яка видала диплом судноводія або свідоцтво про кваліфікацію (або інший дозвіл на виконання функцій, пов'язаних з виконанням трудових обов'язків на судні), є компетентною у сфері адміністративної відповідальності, щоб після належної процедури, відібрати кваліфікаційний диплом або свідоцтво про кваліфікацію, навіть у тому випадку, якщо їх власник не є громадянином держави, яка їх видала. Що стосується судна, то ні його арешт, ні затримання не можуть бути проведені в якості запобіжного розслідування за розпорядженням будь-якої влади, крім влади держави прапора цього судна.

По-шосте, важливою особливістю Конвенції ООН 1982 р., є вимоги до обов'язку капітанів суден, які перебувають у відкритому морі, допомагати кожній виявленій в морі особі, якій загрожує загибель, якщо такі дії можуть бути здійснені без того, щоб його судно, екіпаж або пасажири зазнали серйозної небезпеки. В обов'язок капітана ставиться також вимога, з усією можливою швидкістю судна, поспішати на допомогу потерпілим, якщо йому

повідомлено, що вони потребують допомоги і якщо на таку дію з його боку можна розумно розраховувати.

У разі зіткнення судна з іншим судном, обов'язком капітана є надання такому судну, його екіпажу і пасажирам, коли це можливо, допомоги, причому такому судну має бути повідомлено найменування свого судна, порт його реєстрації і найближчий порт, в який воно має намір зайти.

По-сьоме, Конвенцією ООН 1982 р., встановлено ряд заборон щодо діяльності суден у відкритому морі. Так, кожна держава зобов'язана приймати ефективні заходи щодо запобігання перевезення рабів на суднах, що плавають під її прапором, покарання за такі перевезення передбачені для попередження користування прапором держави для здійснення такої мети. В міру можливості держави співпрацюють у напрямку щодо припинення у відкритому морі, як і у будь-якому місці за межами їх національної юрисдикції, піратства, під яким слід розуміти неправомірні акти насильства, затримання або будь-якого грабежу, будь-яких актів добровільної участі у використанні будь-якого судна, яке є піратським, а також будь-яких дій, з метою підбурювання або сприяння здійсненню піратства.

Збереження або втрата національності піратським судном визначається внутрішнім правом тієї держави, в якій це судно було зареєстровано. Піратське судно може бути захоплене військовим судном будь-якої держави, а особи які на ньому знаходяться і майно можуть бути заарештовані. Судові органи держави, військове судно якої вчинило таке захоплення, можуть виносити постанови про накладення покарань і про заходи, які повинні бути прийняті відносно судна або майна, але без порушення прав третіх осіб, які діяли сумлінно.

По-восьме, Конвенція ООН 1982 р., встановила також заборони щодо незаконної торгівлі наркотиками або психотропними речовинами і несанкціонованого мовлення у відкритому морі, коли такі дії відбуваються в порушення відповідних міжнародних конвенцій або правил. Передбачається можливість співпраці держав з метою припинення подібних правопорушень.

При цьому будь-яка особа, яка вчиняє таке протиправне діяння, може бути притягнута до відповідальності як, в суді держави прапора судна, або в суді держави, громадянином якої ця особа є, або в суді держави реєстрації установки передачі сповіщень, або в суді держави, де можуть прийматися несанкціоновані передачі, і, нарешті, в суді держави, санкціоновані передачі сповіщень, якій чиняться перешкоди.

По-дев'яте, для реалізації прав і обов'язків, встановлених Конвенцією ООН 1982 р., для забезпечення нормального правопорядку у відкритому морі, нею визначено, що військовий корабель, який зустрів іноземне судно, і коли є вагомі підстави підозрювати його в занятті піратством, торгівлею людьми, здійсненням несанкціонованої передачі сповіщень або несанкціонованим мовленням або в тому, що воно не має національності, - такий корабель може провести перевірку цього судна на право плавання під прапором держави в якій воно зареєстровано, а після перевірки документів, якщо зазначені підозри залишаються, зробити подальший огляд. Остаточні результати даної процедури будуть залежати від підсумків здійснених заходів втручання.

Щоб виключити можливість необґрунтованого затримання іноземних торгових суден, в Конвенції ООН 1982 р. включені спеціальні положення, якими встановлюється обов'язок військових кораблів, які здійснюють доглядові операції, проводити такі з усією можливою обачністю. У тих випадках, коли підозри є необґрунтованими і за умови, що оглянуте судно не вчинило ніяких дій, виправдовуючи ці підозри, йому повинні бути відшкодовані будь-які заподіяні збитки або збиток.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція ООН з морського права 1982 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text

2. Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним і співробітництву та співробітництву 1990 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_366#Text

3. Міжнародна конвенція про контроль та управління суднових баластних вод і осадів та управління з ними 2004 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_050#Text

4. Конвенція про запобігання забрудненню моря скидами відходів та інших матеріалів 1972 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_127#Text

5. Міжнародна конвенція про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_051#Text

6. Міжнародной кодекс по охороні судна і портових споруд URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035#Text

7. Міжнародна Конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text

8. Конвенція ООН проти транснаціональної організованої злочинності URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_789

9. Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_064#Text

10. Резолюція A.872(20) - Попередження контрабанди наркотичних засобів URL:https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.872(20).pdf

Тема 2. Функції прибережної держави. Пошук і рятування на морі

У виключній економічній зоні - морському районі, який розташований за зовнішньою межею територіального моря і тягнеться в ширину на відстань у 200 морських миль, прибережна держава здійснює суверенні права ресурсного характеру і юрисдикцію щодо будівлі та використання штучних островів, установок і споруд, проведення морських наукових досліджень, захисту та збереження морського середовища.

При здійсненні закріплених за прибережною державою прав і виконання своїх обов'язків, встановлених Конвенцією ООН 1982 року, іноземні держави у виключній економічній зоні повинні відповідним чином враховувати права і обов'язки прибережної держави, дотримуватися прийнятих нею законів і правил відповідно до цієї Конвенції.

Здійснюючи свої суверенні права на розвідку, експлуатацію, збереження живих ресурсів моря і управління ними у виключній економічній зоні, прибережна держава може вживати необхідних заходів для забезпечення дотримання прийнятих нею відповідно до Конвенцією ООН 1982 р. законів і правил. Такі заходи можуть складатися в проведенні, щодо іноземних суден, доглядових та інспекційних операцій, відкриття судового впровадження та судового розгляду справ. Проте, арештоване іноземне судно і його екіпаж негайно повинні бути звільнені в разі подання розумної застави або іншого забезпечення з метою виконання майбутнього судового рішення і для належного покриття заподіяної шкоди або збитків ресурсам або об'єктам, що перебувають у виключній економічній зоні. Зазначений комплекс прав прибережної держави, Конвенція ООН 1982 р. обмежує тим, що покарання, що накладаються їм за порушення вищезгаданих законів і правил діяльності у виключній економічній зоні, в тому числі, в першу чергу, таких що регулюють рибальство, не можуть застосовувати ув'язнення до в'язниці, якщо на цей рахунок між зацікавленими державами немає спеціальної угоди про протилежне. Також, не можуть застосовуватися будь-які інші форми особистого покарання. Обов'язком прибережної держави, є негайне

повідомлення, через відповідні засоби повідомлень, державу прапора іноземного судна в разі його арешту або затримання, про вжиті щодо нього заходи і про будь-яке наступне покарання.

В інтересах сприяння прогресивному розвитку міжнародного мореплавства, Конвенція ООН 1982 р., за умови безумовного дотримання її відповідних положень встановлює, що судна всіх держав, як прибережних, так і таких, які не мають виходу до моря, користуються *правом мирного проходу* через територіальне море будь-якої прибережної держави.

Під проходом мається на увазі можливість плавання через територіальне море з метою перетину територіального моря, без заходу у внутрішні води або, пройти у внутрішні води або з внутрішніх вод у відкрите море. У будь-якому випадку прохід повинен бути безперервним і швидким, а зупинка і стоянка на якорі допускаються лише остільки, оскільки вони пов’язані зі звичайним плаванням або необхідні внаслідок непереборної сили або стихійного лиха, а також з метою надання допомоги особам, суднам або летальним апаратам, що знаходяться в небезпеці.

Конвенцією ООН 1982 р. встановлюється, що прохід іноземного судна через територіальне море розглядається як мирний, якщо ним не порушується мир, добрий порядок або безпека прибережної держави. Навпаки, прохід не буде вважатися мирним, якщо судно, яке користується правом мирого проходу, допустить при цьому будь-який з наступних видів діяльності:

- загрозу силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності прибережної держави або порушення будь-яким іншим чином принципів міжнародного права, закладених в Статуті ООН;

- будь-які маневри або навчання із застосуванням на практиці зброї будь-якого виду;

- будь-який акт, спрямований на збір інформації на шкоду обороні або безпеці прибережної держави;

- підйом в повітря, посадку на палубу або прийняття на борт будь-якого летального апарату або військового пристрою;

- навантаження або розвантаження будь-якого товару або валюти, посадку або висадку будь-якої особи всупереч митним, фіскальним, міграційним або санітарним законам і правилам прибережної держави;

- будь-який акт навмисного і серйозного забруднення всупереч чинним положенням міжнародного права;

- будь-яку рибальську діяльність без спеціального дозволу зі сторони прибережної держави;

- проведення дослідницької або гідрографічної (океанографічної) діяльності;

- будь-який акт, спрямований на створення перешкод функціонуванню будь-яких систем зв'язку або будь-яких інших споруд або установок прибережної держави;

- будь-яку іншу діяльність, яка не має прямого відношення до проходу.

Конвенція ООН 1982 року, встановлює ряд приписів до прибережної держави, якій надається право в регулюванні навігаційних аспектів мирного проходу. Так, держава може приймати відповідно до чинних норм міжнародного права, свої власні закони і правила з питань безпеки судноплавства та регулювання руху суден. Такі закони і правила можуть стосуватися захисту навігаційних засобів і обладнання, а також інших споруд і установок, захисту підводних кабелів і трубопроводів, збереження живих ресурсів моря, запобігання порушенню законів і правил прибережної держави про рибальство. Нарешті, такі закони і правила можуть бути спрямовані на збереження навколишнього середовища територіального моря, запобігання, скорочення і збереження під контролем морського середовища, а також на регулювання морських наукових досліджень і гідрографічних зйомок, на запобігання порушенню митних, фискальних, міграційних або санітарних законів і правил.

Такі закони і правила не відносяться до проектування, конструкції, комплектування екіпажу або обладнання іноземних суден, якщо тільки вони не вводять в дію загальноприйняті міжнародні норми і стандарти. Прибережна держава належним чином публікує всі зазначені закони і правила. Іноземні судна, здійснюючи право мирного проходу через територіальне море, дотримуються таких законів і правил і всіх загальноприйнятих міжнародніх правил, що стосуються запобігання зіткнення в морі.

У разі необхідності прибережна держава може, з урахуванням безпеки судноплавства, вимагати від іноземних суден, що здійснюють право мирного проходу через його територіальне море, користуватися морськими коридорами які встановлюються прибережною державою, схемами поділу руху і рекомендованими маршрутами. Така вимога може бути висунута, в особливості по відношенню до суден з так званими особливими характеристиками - танкерів, суден з атомними (ядерними) енергетичними установками, що перевозять радіоактивні або отруйні та інші небезпечні за своєю природою речовини або матеріали.

З метою захисту суверенітету, прибережна держава наділена правом приймати в своєму територіальному морі заходів, необхідних для недопущення проходу, який не є мирним, включаючи заходи щодо попередження порушення будь-яких умов, згідно до яких такі судна можуть заходити у внутрішні морські води і використовувати при цьому портові споруди. Наприклад, без дискримінації за формою або по суті, між іноземними суднами прибережна держава може тимчасово припиняти в певних районах свого територіального моря здійснення права мирного проходу, якщо це суттєво важливо для охорони безпеки даної держави, включаючи проведення навчань з використанням зброї.

Але, використовуючи перераховані вище права, прибережна держава в той же час не повинна перешкоджати мирному проходу іноземних суден через територіальне море, за винятком випадків, коли воно буде діяти так, відповідно до чинних норм міжнародного права. Зокрема, при застосуванні зазначених

норм або будь-яких національних законів і правил, прийнятих відповідно до названих норм, прибережна держава

по-перше, не повинна пред'являти до іноземних суден вимоги, які на практиці зводяться до позбавлення їх права мирного проходу або порушення цього права;

по-друге, не повинна допускати дискримінацію ні за формою, ні по суті, по відношенню до суден будь-якої держави або по відношенню до суден, що здійснюють перевезення вантажів до будь-якої держави, з неї або від її імені.

Прибережна держава не може обкладати іноземні судна будь-якими зборами лише за їх прохід через своє територіальне море. З таких суден збори можуть стягуватися тільки в якості плати за надані конкретному судну послуги - лоцманську або криголамну проводку, авіарозвідку, буксирування тощо. Причому, і стягування таких зборів повинно здійснюватися на недискримінаційній основі.

При експлуатації суден в межах територіального моря і внутрішніх морських вод іноземним судновласникам і капітанам суден варто враховувати, що, володіючи в цих морських просторах суверенітетом, прибережна держава, тим не менш, в інтересах розвитку міжнародного судноплавства, кримінальну юрисдикцію на борту суден що проходять не здійснює. Кримінальна юрисдикція може здійснюватися з метою арешту будь-якої особи або проведення слідчих дій у зв'язку з будь-яким злочином, вчиненим на цьому судні під час проходу лише в наступних випадках:

- якщо наслідки злочину поширюються на прибережну державу;

- якщо злочин має такий характер, яким порушується спокій в державі або добрий порядок в територіальному морі;

- якщо капітан судна, дипломатичний агент або консульська посадова особа, держави прапора цього судна звертаються до місцевої влади з проханням про надання допомоги;

- якщо такі заходи необхідні для припинення незаконної торгівлі наркотичними засобами або психотропними речовинами.

Вищевикладене не впливає на права прибережної держави приймати будь-які заходи, які вирішуються його законами, для арешту або розслідування на борту іноземного судна, що проходить через територіальне море цієї держави після виходу з його внутрішніх вод. З іншого боку, прибережна держава не може застосовувати на борту іноземного судна, яке здійснює мирний прохід у територіальному морі цієї держави, ніяких заходів для арешту будь-якої особи чи проведення розслідування щодо злочину, вчиненого до входу судна в територіальне море, якщо судно, прямуючи з іноземного порту, обмежується лише перетинанням цього простору без заходу у внутрішні води.

Стосовно цивільної юрисдикції щодо іноземних суден, Конвенція ООН 1982 р. передбачає, що прибережна держава не повинна зупиняти судно, яке проходить через його територіальне море або змінити його курс, з метою здійснення цивільної юрисдикції щодо особи, яка перебуває на борту цього судна. Застосування щодо такого судна заходів стягнення або арешту за будь-якою цивільною справою, може бути здійснено тільки за зобов'язаннями або в силу відповідальності, прийнятої на себе цим судном, під час проходу або для проходу судном через територіальне море або внутрішні води даної прибережної держави. Національне законодавство прибережної держави, яке встановлює міри покарання або арешт за цивільною справою щодо іноземних суден, може застосовуватися до будь-якого такого судна, що знаходиться на стоянці в територіальному морі або проходить через нього після виходу з внутрішніх вод цієї держави.

Судновласникам і капітанам суден під прапором іноземних держав, необхідно також, брати до уваги той факт, що будь-яка прибережна держава в зоні, прилеглій до зовнішньої лінії її територіального моря (прилегла зона) і яка тягнеться на 12 морських миль за його межі, наділена правом здійснювати контроль, необхідний для запобігання і припинення в разі порушення митних, фіскальних, міграційних або санітарних законів і правил. Це встановлено стосовно порушень, які могли бути вчинені під час перебування іноземного судна або однієї з його шлюпок у межах територіального моря даної

прибережної держави, яка, крім того, має право накладати покарання за порушення вищезгаданих законів і правил.

Якщо компетентні органи влади прибережної держави мають достатні підстави вважати, що судно порушило закони і правила цієї держави, причому це судно не підкоряється наказу зупинитися і піддатися огляду для встановлення достовірності підозри яка виникла, у такому випадку військовий корабель або військовий літальний апарат прибережної держави можуть здійснити переслідування такого судна, таке переслідування визначається як *переслідування по горячих слідах*. Право переслідування по гарячих слідах припиняється, як тільки судно, відносно до якого здійснюється переслідування, входить в територіальне море держави прапора або будь-якої третьої держави.

Право переслідування по гарячих слідах застосовується також до порушень, вчинених у виключній економічній зоні або на континентальному шельфі, включаючи зони безпеки навколо зведених в межах названих морських просторів інженерних споруд. Визволення судна-порушника, затриманого в межах юрисдикції будь-якої держави або від конвойованого в порт цієї держави з метою проведення розслідування компетентними органами цієї держави, не можна вимагати лише на тій підставі, що судно під час свого проходження було від конвойовано через будь-яку частину виключної економічної зони або відкритого моря, коли такі обставини були необхідні. Якщо ж судно було зупинене або затримано поза межами територіального моря в умовах, які не виправдовують здійснення права переслідування по гарячих слідах, йому повинні бути відшкодовані будь-які заподіяні збитки або збиток.

У межах проток, над якими прибережна держава здійснює суверенітет або юрисдикцію, але які використовуються для міжнародного судноплавства між частинами відкритого моря або виключної економічної зони, судна всіх держав користуються правом *транзитного проходу*. *Під таким проходом*, розуміється свобода судноплавства з єдиною метою безперервного і швидкого транзиту через протоку, не виключаючи, однак, проходу з метою входу, виходу або

повернення з держави, яка межує з протокою, при безумовному дотриманні судном умов заходу в таку державу.

При здійсненні права транзитного проходу судном, судно зобов'язано дотримуватися таких вимог:

- без зволікання слідувати через протоку;

- утримуватися від будь-якої загрози силою або її застосування проти суверенітету, територіальної цілісності або політичної незалежності держав, що межують з протокою або будь-яким іншим чином щодо порушення принципів міжнародного права, втілених у Статуті ООН;

- утримуватися від будь-якої діяльності, крім тієї, яка властива їх звичайному порядку безперервного і швидкого транзиту, за винятком випадків, коли така діяльність викликана обставинами непереборної сили або лихом;

- дотримуватись загальноприйнятих міжнародних правил, процедур і практики, що стосуються безпеки на морі, включаючи Міжнародні правила попередження зіткнення суден 1972 року, а також загальноприйняті міжнародні правила, процедури і практику запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення з суден.

Під час транзитного проходу через протоки іноземні судна, в тому числі морські науково-дослідницькі та гідрографічні судна, не можуть проводити будь-які дослідження і гідрографічні зйомки без попереднього дозволу держав які здійснюють суверенітет або юрисдикцію над протокою. Іноземним суднам, які здійснюють транзитний прохід, ставиться в обов'язок дотримуватися встановлених прибережними до проток державами морських коридорів і схем поділу руху, які повинні відповідати загальноприйнятим міжнародним правилам. Іноземні судна, крім того, під час транзитного проходу зобов'язані дотримуватися, встановлюваних зазначеними державами, законів і правил щодо проходу, по відношенню до всіх нижченаведених питань або будь-якого з них:

- безпеки судноплавства і регулювання руху суден;

- запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення шляхом введення в дію відповідних міжнародних правил, щодо скидання нафти, нафтових відходів та інших отруйних речовин в проливі;

- в тому, що стосується рибальських суден, це недопущення рибальства, в тому числі вимоги щодо прибирання рибальських сіток;

- навантаження або розвантаження будь-яких товарів або валюти, посадки або висадки осіб в порушення митних, фіскальних, міграційних або санітарних законів і правил.

Держава прапора судна несе міжнародну відповідальність за будь-які збитки або збитки, завдані державам, які межують з протоками, а такі держави не повинні перешкоджати транзитному проходу, не допускати його зупинення та зобов'язані відповідним чином оповіщати капітанів суден про будь-яку відому їм загрозу для судноплавства в протоці. Виконання такими державами своїх обов'язків по відношенню до іноземних суден і надання останнім їх конвенційних прав має здійснюватися на недискримінаційній основі.

Прибережні держави мають певні права і зобов'язання згідно з різними міжнародними документами. При здійсненні своїх прав згідно з цими документами прибережні держави набувають додаткові зобов'язання. Так, для ефективного виконання своїх зобов'язань, прибережна держава має право здійснювати політику за допомогою видання національного законодавства та рекомендацій, які сприятимуть здійсненню і забезпеченню виконання вимог всіх конвенцій і протоколів, що відносяться до безпеки мореплавства та запобігання забрудненню, учасником яких вона є.

Також, прибережна держава має розглядати питання про розробку і здійснення програми контролю і спостереження, в залежності від випадку, для забезпечення збору статистичних даних для аналізу тенденцій з метою виявлення проблемних галузей; створення механізму для своєчасного вжиття заходів у випадках інцидентів, пов'язаних із забрудненням в його водах; співпраці з державами прапора та/або державами порту, відповідно, при розслідуванні морських аварій.

Кодекс щодо здійснення документів ІМО (Резолюція А. 1070 (28)) прийнята 4.12.2013 р.) закріплює права, зобов'язання і обов'язки прибережної держави, направлені на впровадження:

1. Послуг радіозв'язку;

2. Метеорологічної служби і організацію та здійснення штормового попередження про небезпечні явища погоди;

3. Служби пошуку і рятування на морі;

4. Гідрографічних служб;

5. Встановлення шляхів руху суден;

6. Системи суднових повідомлень;

7. Служби управління рухом суден;

8. Засобів навігаційного огородження.

Розглянемо конкретніше *функції прибережної держави*

1. Послуги радіозв'язку. Глава V Конвенції SOLAS 74, встановлює правило, згідно з яким «кожна Договірна держава зобов'язується надати або індивідуально, або у співпраці з іншими Договірними урядами, наскільки це виявиться практичним і необхідним, відповідні берегові системи і засоби для космічних і наземних радіослужб, беручи до уваги рекомендації Організації». З метою забезпечення функціонування вищезгаданих систем і вирішення ними завдань з безпеки мореплавства Конвенція SOLAS 74 передбачає наявність наступних служб:

- радіослужба, що використовує геостаціонарні супутники в морській рухомій супутниковій службі радіозв'язку з рухомими наземними станціями, що встановлюються на борту морських суден. У цій службі можуть брати участь станції рятувальних засобів та станції радіомаяків – покажчиків місця біди;

- радіослужба, яка використовує супутники на приполярних орбітах в морській рухомій супутниковій службі радіозв'язку;

- морська рухома служба в смузі частот 156-174 МГц;

- морська рухома служба в смузі частот 4000 - 27500 кГц; і

- морська рухома служба в смузі частот 415- 535 кГц і 1605 -4000 кГц.

Прийнята Резолюцією А. 705(17) ІМО – «Рекомендація щодо забезпечення радіослужб для глобальної морської системи зв'язку про лихо і для забезпечення безпеки», зобов'язує кожну державу, забезпечити ІМО відповідною інформацією, щодо належних засобів морської рухомої служби і морської рухомої супутникової служби, призначених для морських районів, які держава визначила поблизу свого узбережжя.

2. Метеорологічні служби і організація та здійснення штормового попередження про небезпечні явища погоди

Метеорологічні попередження в морському судноплавстві здійснюються за допомогою радіообладнання НАВТЕКС і супутникового ІНМАРСАТ-С, також за допомогою отримання синоптичних карт погоди за допомогою відповідних приймачів.

Міжнародна служба НАВТЕКС забезпечує передачу і автоматизований прийом (на частоті 518 кГц) інформації з безпеки на морі у вигляді тексту англійською мовою. Будучи компонентом Всесвітньої служби навігаційних попереджень, її експлуатаційні і технічні характеристики повинні задовольняти вимогам, що пред'являються до створюваної глобальної морської системи зв'язку про лихо. Служба НАВТЕКС повинна бути розгорнута по всьому світу. Сьогодні вона обслуговує райони Північної Атлантики і Балтійського моря і передає попередження принаймні на відстань до 200 миль від берега на спеціальні суднові бортові приймачі.

Національна служба НАВТЕКС повинна здійснювати передачу і автоматичний прийом інформації про безпеку мореплавства засобами вузькополосної літеродрукувальної телеграфії з використанням будь-яких частот, крім частоти 518 кГц, і на мовах, обраних зацікавленими адміністраціями. Резолюція ІМО А.705 визначає, що національні служби НАВТЕКС можуть здійснювати передачі на частотах 409,5 кГц і 490 кГц і КВ вузькосмуговим буквопечатанням (УБПЧ).

Прибережні держави мають відповідні райони відповідальності щодо забезпечення суден метеорологічною інформацією і попередженнями, та зобов'язані систематично здійснювати такі попередження, через рівні проміжки часу, відповідно до розкладу зазначеним для відповідної станції в NP283 Maritime Safety Information Services, ALRS NP284 Meteorological Observation Stations, NP285 Global Maritime Distress and Safety System.

Метеорологічні попередження повинні містити наступну інформацію: хмарності (кількості, форми хмар і висотою їх нижньої межі), метеорологічної дальністю видимості, напрямком і швидкістю вітру, температурою повітря і поверхневого шару води, атмосферного тиску, значення і характеристики баричної тенденції, спрямованості переміщення бриж, періодів і висоти повітряних хвиль і бриж, гідрометеорологічних явищ.

3. Пошук та рятування на морі

Прибережні держави, які підписали Міжнародну конвенцію про пошук і рятування на морі 1979 року (International Convention on Maritime Search and Rescue (CAP 79)), повинні повністю відповідати і виконувати її вимоги щодо координації пошуку і порятунку суден які зазнали лиха. Конвенція створює міжнародну систему пошуку і рятування (CAP 79) з метою забезпечити, щоб незалежно від району Світового океану, в якому відбувається аварія, дії з пошуку і рятування людей які зазнали лиха координувалися між розташованими в цьому районі службами CAP. Конвенція пропонує державам задовольняти наявність в їх країнах відповідних коштів для пошуку і рятування, укладати між собою угоди про пошук і рятування, зокрема, передбачають полегшений доступ рятувальних засобів однієї держави до територіального моря іншої держави, а також встановлювати загальні процедури для ефективного і швидкого пошуку і рятування. Конвенція також передбачає створення державами рятувально-координаційних центрів і підцентрів, включаючи призначення координатора на місці проведення операції. Основні положення Конвенції CAP 79 встановлюють наступне:

1. Держави забезпечують прийняття необхідних заходів у справі забезпечення належного пошуку і рятування людей, які зазнали лиха на морі у їх берегів; та направляють Генеральному секретарю інформацію про свою організацію пошуку і рятування і, в подальшому, про її істотну зміну, включаючи відомості щодо: національної морської пошуково-рятувальної служби; місцезнаходження створених рятувально-координаційних центрів, номерах їх телефонів і телексів; про зони відповідальності і основних наявних в їх розпорядженні рятувальних одиницях. Генеральний секретар ІМО у відповідній формі передає всім державам вищезазначену інформацію, кожен пошуково-рятувальний район встановлюється за згодою між відповідними державами, які повідомляють Генерального секретаря про таку згоду.

2. У разі недосягнення між відповідними державами згоди про точні межі пошуково-рятувального району, такі держави докладають всіх можливих зусиль для досягнення згоди про відповідні заходи, згідно з якими в такій зоні забезпечується рівноцінна загальна координація пошуку і рятування, та повинні повідомити про таку згоду Генерального секретаря ІМО. Генеральний секретар повідомляє всі держави про вищезазначену згоду або заходи.

3. Делімітація пошуково-рятувальних районів не має відношення до делімітації будь-яких кордонів між державами і не завдає їй збитків. Державам слід організувати роботу своїх пошуково-рятувальних служб таким чином, щоб вони могли негайно відповідати на виклик щодо настання лиха на морі. Після отримання повідомлення про те, що особа зазнала лиха на морі в зоні, в межах якої держава забезпечує загальну координацію пошуково-рятувальних операцій, відповідні пошуково-рятувальні служби цієї держави негайно вживають заходів для надання будь-якої можливої допомоги. Держави забезпечують надання допомоги будь-якій особі, що зазнала лиха на морі. Вони здійснюють це незалежно від національної приналежності або статусу такої особи чи обставин, при яких ця особа була виявлена.

Після прийняття Конвенції САР 79, за рішенням Комітету ІМО з безпеки на морі, Світовий океан був розділений на тринадцять пошуково-рятувальних

зон. У кожній із зон відповідні держави повинні встановити межі районів, в яких вони несуть відповідальність за проведення пошуково-рятувальних операцій. Держави (сторони Конвенції) встановлюють так звані системи суднових повідомлень, в межах яких судну повинні повідомляти про своє місцезнаходження. У разі аварії на морі така система дозволяє значно скоротити час, який витрачається на пошук судна і надання послуг по рятуванню. Ця система також допомагає надавати, при необхідності, термінову медичну допомогу морякам на суднах.

У зв'язку з тим, що на держави покладаються зобов'язання які вимагали істотних фінансових витрат (наприклад, встановлення берегових споруд), зазначену Конвенцію ратифікувала незначна кількість держав. У 1995 році, ІМО було прийнято рішення внести до Конвенції САР 79, декілько важливих поправок. Зокрема, виявилася необхідність привести зазначену Конвенцію у відповідність до положень щодо пошуку і рятування, виробленими Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО). Перегляд технічних вимог, що містяться в Додатку, був доручений Підкомітету ІМО по радіозв'язку, пошуку та рятуванню. Поправки були прийняті Комітетом ІМО з безпеки на морі на його 69-й сесії у травні 1998 року і набули чинності 1 січня 2000 року.

У 2004 році був прийнятий ще один комплект поправок, що стосується осіб, які зазнали лиха на морі. Зокрема, були добавлені положення щодо визначення осіб, які зазнали лиха на морі; положення, що стосуються надання допомоги капітаном при доставці врятованих на морі людей в безпечне місце; а також важливі положення, що встановлюють обов'язок рятувально-координаційних центрів або рятувальних підцентрів, вживати дії щодо встановлення найбільш зручних місць для висадки осіб, які зазнали лиха на морі. Одночасно з переглядом Конвенції САР 79, ІМО проводила роботу з удосконалення практичних посібників з пошуку і рятування. У 1971 році було видане Керівництво ІМО з пошуку і рятування для торговельних суден

(МЕРСАР), а у 1978 році - Міжнародний авіаційний та морський посібник з пошуку і рятування (Посібник ІАМСАР).

Щодо координації пошуково-рятувальних засобів, Конвенція САР-79 вимогає, що:

По-перше, держави забезпечують координацію засобів, потрібних для пошуку і рятування біля своїх берегів; створюють національний орган для загальної координації пошуку і рятування; створюють рятувально-координаційні центри і рятувальні підцентри, для пошуку і рятування на свій розсуд;

По-друге, компетентні органи кожної держави визначають зону, за яку відповідає рятувальний підцентр який повиннен мати належні засоби для отримання повідомлень про лихо через берегову радіостанцію або іншим шляхом. Кожен такий центр або підцентр також мають належні засоби зв'язку зі своїми рятувальними одиницями і, відповідно, з рятувально-координаційними центрами або рятувальними підцентрами в суміжних зонах;

По-третє, держави координують роботу своїх пошуково-рятувальних організацій і, при необхідності, їм слід також координувати пошуково-рятувальні операції сусідніх держав. Якщо немає іншої домовленості між відповідними державами, державі слід дозволяти, за умови дотримання застосовних національних законів і правил, негайний допуск в свої територіальні води або на свою територію або в повітряний простір над своїми територіальними водами рятувальних одиниць інших держав, виключно з метою пошуку місць морських подій для рятування людей, які залишилися живими. У таких випадках пошуково-рятувальні операції координуються, наскільки це практично можливо, відповідним рятувально-координаційним центром держави, яка дозволила допуск, або будь-яким іншим органом, призначеним цією державою;

По-четверте, кожна із держав, уповноважує свої рятувально-координаційні центри, запитувати у інших рятувально-координаційних центрів будь-яку необхідну допомогу, включаючи судна, літальні апарати, персонал або

постачання; видавати необхідний дозвіл на допуск, в свої територіальні води або на територію або в повітряний простір над зазначеними просторами, таких суден, літальних апаратів, персоналу або постачання; і приймати спільно з митними, міграційними та іншими службами необхідних заходів з метою прискорення допуску;

По-п’яте, кожна із держав має дозволяти своїм рятувально-координаційним центрам надавати допомогу іншим рятувально-координаційним центрам на їх прохання, як суднами і літальними апаратами так, і персоналом або постачанням. Державам слід вступати в згоду по пошуку і рятуванню з сусідніми державами щодо об’єднання їх можливостей, встановлення загального порядку дій, проведення спільної підготовки і навчань, регулярних перевірок міждержавних каналів зв’язку, обміну візитами між персоналом рятувально-координаційних центрів і обміну інформацією щодо пошуку і рятування.

Отже, кожен рятувально-координаційний центр і рятувальний підцентр володіють новітньою інформацією про пошуково-рятувальні операції в своїй зоні, включаючи інформацію, яка стосується:

- рятувальних одиниць і берегових станцій спостереження;

- будь-яких інших громадських і приватних ресурсів, включаючи транспортні засоби і джерела постачання паливом, які, можливо, будуть корисними при пошуково-рятувальних операціях;

- засобів зв’язку, які можуть бути використані при пошуково-рятувальних операціях;

- назв, телеграфних та телексних адрес, номерів телексів і телефонів морських агентів, консульських установ, міжнародних організацій та інших органів, які можуть надати допомогу в отриманні важливої інформації щодо судна;

- місцезнаходження, позивних або сигналів розпізнавання які застосовуються в морській рухомій службі, годин роботи і частот всіх

радіостанцій які використовуються і, які можуть бути залучені до пошуково-рятувальних операцій;

- місцезнаходження, позивних або сигналів розпізнавання які застосовуються в морській рухомій службі, годин роботи і частот всіх радіостанцій які використовуються і, які передають метеорологічні зведення і попередження для пошуково-рятувального району;

- місцезнаходження служб, що несуть радіовахту, годин їх роботи і чергових частот;

- об’єктів, які можуть бути помилково прийняті за уламки корабельної аварії, місце розташування яких не було встановлено або про які не було відомостей;

- місць збереження аварійного постачання, що підлягає скиданню.

Кожному рятувально-координаційному центру і рятувальному підцентру слід мати вільний доступ до інформації, що стосується місця розташування, курсу, швидкості, а також позивних або пізнавальних даних суднових радіостанцій суден, що знаходяться в їх зоні, які можуть надати допомогу суднам або людям, що зазнали лиха на морі. Така інформація може зберігатися або в рятувально-координаційному центрі, або вона може бути вільно отримана в разі потреби. Кожен рятувально-координаційний центр і рятувальний підцентр володіють великомасштабною картою з метою показу обстановки і нанесення на ній інформації про пошуково-рятувальні операції в своїй зоні.

Кожен рятувально-координаційний центр і рятувальний підцентр складають або мають докладні плани або інструкції з проведення пошуково-рятувальних операцій в своїй зоні. В цих планах або інструкціях вказуються пункти обслуговування і заправки паливом в можливих межах, суден, літальних апаратів і автотранспорту, зайнятих в пошуково-рятувальних операціях, включаючи судна, літальні апарати і автотранспорт, що надаються іншими державами.

У планах або інструкціях містяться докладні відомості, що стосуються дій, які повинні вживатися учасниками пошуково-рятувальних операцій в зоні, включаючи відомості про:

- спосіб проведення пошуково-рятувальних операцій;

- застосування наявних систем і засобів зв'язку;

- дії, які здійснюються спільно з іншими рятувально-координаційними центрами або, відповідно, рятувальними підцентрами;

- способи аварійного оповіщення суден в морі і літаків в повітрі;

- обов'язки і права персоналу, призначеного для проведення пошуково-рятувальних операцій;

- можливе перегрупування засобів, яке може бути викликане метеорологічними або іншими умовами;

- способи отримання важливої інформації щодо проведення пошуково-рятувальних операцій, такий як: повідомлення капітанам суден, метеозведення, прогнози погоди, включаючи стан моря;

- способи отримання від інших рятувально-координаційних центрів або, відповідно, рятувальних підцентрів такої допомоги, яка може знадобитися, включаючи судна, літальні апарати, персонал і постачання;

- способах координації рятувальних суден або інших суден щодо судна яке зазнало лиха на морі;

- способах координації літака який зазнав лиха, і змушеного приземлитися, на надводні судна. Кожна призначена рятувальна одиниця знаходиться в стані готовності, що відповідає її завданням, і їй слід інформувати відповідний рятувально-координаційний центр або рятувальний підцентр про стан своєї готовності.

4. Гідрографічні служби

Міжнародна гідрографічна організація, була створена у 1921 році для координації діяльності національних гідрографічних служб, уніфікації морських карт і документів, прийняття надійних та ефективних методів проведення гідрографічних досліджень і використання їхніх результатів,

розвитку наук, які пов’зані з гідрографією, і технологій, які використовуються в описовій океанографії. Міжнародна гідрографічна організація має статус спостерігача в ООН.

Прибережні держави, які підписали Конвенцію про Міжнародну гідрографічну організацію 1967 року, повинні повною мірою виконувати свої вимоги щодо стандартизації морських карт і постійному оновленні інформації та повідомлення щодо будь-яких гідрографічних змін в районі відповідальності прибережної держави. Відповідно, національна гідрографічна організація будь-якої держави повинна постійно вести гідрографічні операції і тримати зв’язок з Міжнародним гідрографічним бюро під управлінням Керівного комітету, для сприяння обміну морськими картами й документами між гідрографічними службами урядів країн-членів.

Україна стала членом Міжнародної гідрографічної організації з 20 травня 1998 року.

5. Встановлення шляхів руху суден

Система встановлення шляхів відноситься до найбільш ранніх систем забезпечення безпеки мореплавства. Окремі елементи цієї системи (наприклад, рекомендовані шляхи) використовувалися протягом багатьох століть. На міжнародному рівні практика плавання встановленими шляхами вперше була введена у 1898 році з метою забезпечення безпеки плавання пасажирських суден, що здійснювали рейси через Північну Атлантику. Але в закінченому, ретельно опрацьованому вигляді система встановлення шляхів сформувалася в другій половині 20-го століття.

Початок процесу законодавчого оформлення і визнання цієї системи на міжнародному рівні було покладено на Конференції з безпеки людського життя на морі у 1960 році, де була визнана доцільність організації регламентованого руху в місцях сходження морських шляхів, а на судноплавні компанії було покладено завдання визначення кордонів таких районів і розробки рекомендованих шляхів. Цей процес завершився у 1985 році, коли на 14

Асамблеї ІМО була прийнята Резолюція А.572 (14) «Загальні положення про встановлення шляхів руху суден».

Відповідно до Резолюції А.572 (14), призначення системи встановлення шляхів руху полягає в підвищенні безпеки плавання в районах, де сходяться потоки руху суден, і в районах з великою інтенсивністю руху або там, де свобода руху суден ускладнена обмеженим морським простором, наявністю перешкод, обмеженими глибинами або несприятливими метеорологічними умовами. Залежно від конкретних факторів, негативний вплив яких необхідно нейтралізувати.

Встановлення шляхів руху виконується з метою реалізації однієї або декількох з наступних задач:

- поділ зустрічних потоків суден таким чином, щоб зменшити ймовірність зіткнення суден;

- зменшення небезпеки зіткнення суден, що прямують у встановлених смугах руху, з суднами, що прямують курсами, перетинають такі смуги;

- спрощення організації руху в районах сходження потоків суден;

- організація безпечного руху суден в районах інтенсивного пошуку або розробок у відкритому морі;

- організація потоку суден в районах або навколо районів, де плавання всіх суден або певних класів суден небезпечно або небажано;

- зменшення ризику посадки суден на мілину встановленням спеціальної організації руху суден в районах, в яких глибини недостовірні або близькі до осадки судна;

- організація руху суден на достатній відстані від районів рибальства або через райони рибальства;

- напрямок потоків суден в обхід екологічно вразливих районів.

Під системою встановлення шляхів розуміється порядок організації руху, заснований на використанні певних методів, реалізованих за допомогою окремих елементів цієї системи, або комбінації таких елементів. Для вирішення зазначених вище завдань можуть бути використані наступні методи:

- поділ зустрічних потоків суден зонами поділу руху або лініями поділу в тих випадках, коли неможливо застосувати зони;

- поділ зустрічних суднопотоків природними перешкодами та іншими вказаними на карті об’єктами;

- поділ транзитного та місцевого судноплавства встановленням зон прибережного плавання;

- секторний поділ суміжних систем поділу рухом на підходах до вузлових точок;

- встановлення шляхів руху в районах вузлових точок, в місцях сходження шляхів, де з’єднуються системи поділу руху, введенням районів кругового руху або районів підвищеної обережності плавання;

- встановлення районів, яких слід уникати;

- встановлення двосторонніх, глибоководних і/або рекомендованих шляхів, рекомендованих напрямків потоків суден, рекомендованих шляхів.

Для практичної реалізації зазначених методів в Резолюції А.572 (14) визначено такі елементи системи встановлення шляхів, як: зона або лінія поділу руху; смуга руху; район кругового руху; зона прибережного плавання; двосторонній шлях; рекомендований шлях; глибоководний шлях; район підвищеної обережності плавання; встановлений напрямок потоку суден; рекомендований напрямок потоку суден.

У свою чергу, з таких елементів, як зона або лінії поділу руху і смуга руху формується окрема структура, яка називається *системою розподілу руху суден*. Всі елементи цієї системи розділені на три групи: системи розподілу руху, встановлені шляхи і спеціальні райони. На основі цих елементів, а також інших організаційних і нормативних заходів, система встановлення шляхів руху суден може бути реалізована в різному обсязі і в різних формах. В цьому випадку можна говорити про систему встановлених шляхів. При цьому система встановлених шляхів може в тій чи іншій мірі включати в себе і елементи, що не відображені в Резолюції А.572 (14), але передбачаються іншими міжнародними або національними документами. Наприклад, морські коридори

для мирного або архіпелажного проходу встановлюються на основі положень Конвенції ООН 1982 р, а зони небезпеки навколо штучних споруд на морі вперше були введені Конвенцією ООН про континентальний шельф 1956 р., потім кілька разів були уточнені різними документами ІМО, останнім з яких є Резолюція А.671 (16), прийнята у 1989 році в Лондоні.

Системи встановлених шляхів можуть також включати в себе або навіть бути повністю сформованими з елементів, таких як «інші шляхи», «режимні райони» і «інші райони», які визначаються національними законами або місцевими правилами плавання. Так, до «інших шляхів» можна віднести, наприклад, підхідні фарватери. Ще більш різноманітні такі елементи, як «режимні райони», до яких відносяться:

- заборонені і тимчасово заборонені райони для плавання;
- заборонені і/або небезпечні райони для постановки на якір, вилову риби (або вилову риби спеціальними знаряддями вилову) підводних і днопоглиблювальних робіт та інших видів діяльності;
- райони з особливим режимом плавання;
- тимчасово небезпечні для плавання райони в навігаційному відношенні;
- райони бомбометання або навчальних стрільб;
- девіаційних і радіодевіаційних полігонів;
- райони якірних місць і райони прийому лоцмана;
- морські заповідники і заказники тощо.

Важлива для мореплавців інформація про такі шляхи і райони наводиться в різних навігаційних посібниках і на картах. Всі елементи системи встановлення шляхів, по суті, є просторовими елементами, займаючи певну частину Світового океану. У загальному випадку їх також можна представляти в якості морських районів системи встановлення шляхів руху.

Вибір і розробка систем встановлення шляхів є в першу чергу обов’язком зацікавлених урядів. Уряд, що пропонує нову систему встановлення шляхів або зміну прийнятої системи, будь-яка частина якої знаходиться за межами його територіального моря, має проконсультуватися з ІМО відносно того, щоб така

система могла бути прийнята або змінена ІМО для міжнародного використання. Такий уряд повинен представити всі необхідні відомості, зокрема, що стосуються номера, дати видання і, якщо можливо, геодезичної системи на основі якої видана довідкова карта, яка використовується для планування системи встановлення шляхів. У разі необхідності, уряд держави повинен також представляти такі додаткові відомості, як:

1. Причини, що виключають використання системи встановлення шляхів або її частини певними суднами або типами суден;

2. Будь-які альтернативні заходи по встановленню шляхів, при необхідності, для суден або певних типів суден, які не можуть користуватися системою встановлення шляхів або її частинами.

Така система, якщо вона прийнята, не може бути змінена або тимчасово виключена до того, як буде проведена консультація з ІМО і отримано її згоду, за винятком випадків, коли місцеві умови і крайня необхідність вимагають прийняття термінових заходів. При розгляді пропозиції ІМО мають враховувати мету, процедури, відповідальність, методи і критерії, що передбачаються для систем встановлення шляхів.

У разі крайньої необхідності, яка може виникнути, наприклад, в результаті несподіваного блокування смуги руху уламками затонулого судна або іншою небезпечною перешкодою, відповідний уряд який запропонував цю систему може внести негайно тимчасові зміни в таку систему розподілу руху з тим, щоб направити потік руху на досить віддалену відстань від небезпеки що з’явилася. У таких випадках зацікавлений уряд має вжити всіх можливих заходів, щоб терміново повідомити мореплавцям про цю небезпеку і про тимчасові зміни маршрутів руху.

Урядам рекомендується забезпечити, наскільки це практично можливо, щоб нафтові бурові установки, платформи та інші подібні споруди не встановлювалися всередині систем встановлення шляхів руху суден, прийнятих Організацією, або поблизу їх кордонів. Якщо немає можливості уникнути тимчасової установки обладнання для розвідки копалин або іншої подібної

споруди в межах прийнятої системи розподілу руху, то така система, при необхідності, повинна бути тимчасово змінена. Якщо вищезгадана розвідка копалин призведе до відкриття перспективних свердловин, то вплив подальшої розробки на безпеку мореплавання має бути уважно розглянута. Якщо немає можливості уникнути установки постійних споруд в межах системи розподілу руху, то відповідні постійні зміни в системі, якщо це виявиться необхідним, повинні бути представлені ІМО для прийняття.

Урядам, які встановлють системи розподілу руху, які розташовані повністю в межах їх територіального моря, рекомендується планувати системи відповідно до критеріїв ІМО для таких систем і представляти їх в ІМО для прийняття. Якщо з якої-небудь причини уряд приймає рішення не подавати до ІМО систему розподілу руху, то при оповіщенні мореплавців про нову систему, уряд повинен забезпечити, щоб на картах і в навігаційних посібниках були чіткі вказівки щодо того, які правила застосовуються при використанні цієї системи.

Пунктом k і пунктом l Правила 10 Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден 1972 року передбачено, що судно, яке обмежене в можливості маневрувати, коли воно зайняте операцією з підтримки безпеки мореплавання або операцією з прокладання, обслуговування або підняття підводного кабелю в межах системи розподілу руху, звільняється від виконання Правила 10 в тій мірі, в якій це необхідно для здійснення операції. Уряд або організація, що несуть відповідальність за безпеку мореплавства в межах системи поділу руху повинні забезпечити, щоб інформація про намір провести таку операцію в першу чергу направлялися кожному зацікавленому уряду або відповідної зацікавленої організації; та, інформація про такі судна, які працюють в системі поділу руху, наскільки це практично можливо, була опублікована заздалегідь в повідомленнях мореплавцям, а навігаційні попередження передавалися по радіо до початку проведення згаданих операцій і через певні проміжки часу під час проведення операцій; а також, такі операції по можливості не проводилися в умовах обмеженої видимості.

Жоден з пунктів загальних положень про встановлення шляхів руху суден не завдає шкоди положенням Конвенції ООН 1982 р. та існуючим або тим, що можуть мати місце в майбутньому, вимогам і правовим положенням будь-якої держави, що стосуються питань морського права, а також характеру і меж юрисдикції прибережної держави і держави прапора.

6. Системи суднових повідомлень

Під егідою ІМО, 27 листопада 1997 року було прийнято Резолюцію А.851 (20) «Загальні принципи систем суднових повідомлень і вимог до суднових повідомлень, включаючи Керівництво по повідомленням про інциденти із небезпечними вантажами, шкідливими речовинами і/або поллютантами».

У зазначеній Резолюції вказані зобов'язання прибережних урядів щодо регулювання і контролю систем суднових повідомлень. Так, уряди держав, які встановлюють систему суднових повідомлень, повинні докладно інформувати мореплавців про вимоги, яких необхідно дотримуватися, і про процедури, які необхідно виконати. Повинні бути чітко вказані подробиці, що стосуються типів суден і районів, на які поширюється система, часу і географічних точок подання повідомлень, берегових установ, відповідальних за експлуатацію системи, а також послуг, що надаються. Мореплавці повинні мати схеми, на яких вказані межі системи і інша необхідна інформація.

При затвердженні системи суднових повідомлень та її експлуатації необхідно враховувати такі вимоги, як: відповідальність і вимоги на міжнародному та національному рівнях; витрати для операторів суден і відповідальної влади; навігаційні небезпеки; існуючі і пропоновані засоби забезпечення безпеки; і необхідність своєчасної та безперервної консультації із зацікавленими сторонами, включаючи достатній період часу для випробування, ознайомлення та оцінки системи з метою забезпечення її задовільною експлуатацією та внесення в неї необхідних змін.

Уряди повинні забезпечити, щоб берегові установи, відповідальні за експлуатацію системи, були укомплектовані персоналом, що пройшов належну підготовку. А також, уряди повинні видавати інструкції для своїх берегових

установ, відповідальних за експлуатацію систем суднових повідомлень, що включають фактичне або можливе забруднення, інспектору або призначеній організації і забезпечувати, щоб такий інспектор або організація направляли ці повідомлення без затримки державі прапора судна, залученого в інцидент, або будь-якій державі, якій може бути завдано збитків.

7. Служби управління рухом суден

Також, 27 листопада 1997 року було прийнято Резолюцію А.857 (20) «Керівництво по службам управління рухом суден» в якій визначено обов'язки, відповідальність і вимоги до Служби управління рухом судна, урядам і суднам.

При плануванні і встановленні Служби управління рухом судна зацікавлений уряд повиннен:

1. Забезпечити, щоб для функціонірованія Служби управління рухом судна існувала юридична основа і щоб Служба управління рухом судна працювала відповідно до національного законодавства та міжнародного права;

2. Вказати основне призначення Служби управління рухом судна;

3. Забезпечити правоздатність влади Служби управління рухом судна;

4. Забезпечити вказівку кордонів району Служби управління рухом судна і оповіщення про це, а також про розподіл району на підрайони або сектори, якщо вони передбачаються;

5. Встановити Служби управління рухом судна і їх завдання з урахуванням призначення Служби управління рухом судна;

6. Встановити відповідні стандарти для берегового та іншого обладнання;

7. Забезпечити щоб влада Служби управління рухом судна мала обладнання і засоби, необхідні для ефективного виконання Службою управління рухом судна своїх завдань;

8. Забезпечити, щоб влада Служби управління рухом судна мала штат кваліфікованих співробітників, належно підготовлених і здатних виконувати необхідну роботу з урахуванням виду і рівня виконуваних функцій, а також з урахуванням положень Керівництва ІМО по набору, кваліфікації та навчання операторів Служби управління рухом судна;

9. Визначити вимоги щодо кваліфікації та підготовки операторів Служби управління рухом судна з урахуванням служб, що входять до Служби управління рухом судна і їх завдань;

10. Забезпечити умови для підготовки операторів Служби управління рухом судна;

11. Надати вказівки владі Служби управління рухом судна, що експлуатація Служби управління рухом судна повинна здійснюватися згідно з відповідними резолюціями ІМО та виробити політику щодо порушень правил роботи Служби управління рухом судна, ця політика повинна відповідати національному законодавству. Тут слід передбачити наслідки поломок техніки і дії в надзвичайній обстановці.

При експлуатації Служби управління рухом судна, її компетентна влада повинна забезпечити, щоб робота Служби управління рухом судна була організована з урахуванням правил суднових повідомлень, встановлених шляхів, особливостей роботи лоцманської служби та роботи портових організацій. Також, забезпечити безперервне несення слухової вахти на виділених радіочастотах і забезпечити надання всіх послуг протягом усіх годин роботи Служби управління рухом судна, встановити процедури як для звичайної роботи Служби управління рухом судна, так і по відношенню до її дій в аварійних ситуаціях.

Здійснити своєчасне повідомлення мореплавців про всі вимоги та процедури, які необхідно дотримуватися при проході району Служби управління рухом судна. Ця інформація повинна включати відомості про категорії суден які обслуговуються, про радіочастоти для зв’язку, відомості щодо окремих районів, про точки і час передачі з суден повідомлень, про формат і зміст цих повідомлень, про владу Служби управління рухом судна, яка відповідальна за надання послуг, а також будь-яку іншу інформацію, рекомендації або інструкції, які можуть знадобитися суднам, і відомості про вид та рівні послуг, що надаються. Це повідомлення мають бути опубліковано в

відповідних морських виданнях і у «Всесвітньому довіднику щодо Служби управління рухом судна»

Елемент майнової відповідальності за аварійний випадок, який настав після виконання поради Служби управління рухом судна, є важливим питанням, яке може бути вирішеним тільки в кожному конкретному випадку відповідно до національного законодавства. Тому, влада Служби управління рухом судна повинна брати до уваги юридичні наслідки того, що в результаті можливого некомпетентного виконання своїх обов'язків операторами Служби управління рухом судна, може виникнути подія на морі або аварійний випадок.

Уряди держав повинні забезпечити, щоб судна під їх прапором виконували вимоги Служби управління рухом судна. Ті уряди, які отримали інформацію про передбачуване порушення вимог Служби управління рухом судна, судном під його прапором, повинні надати деталі будь-якої розпочатої дії уряду, що повідомив про таке порушення.

8. Засоби навігаційного огородження

Прибережні держави, які є членом Міжнародної асоціації морських засобів навігаційного обладнання та маякових служб, повинні повністю відповідати вимогам зазначеної Асоціації щодо розміщення, форми, кольору, характеристик систем навігаційного обладнання.

До основних завдань Міжнародної асоціації морських засобів навігаційного обладнання та маякових служб, які має виконувати кожна держава, відноситься:

- узгодження стандартів для засобів навігаційного огородження в світовому масштабі;

- заходів щодо підвищення безпечного і ефективного руху суден; і

- заходів щодо поліпшення охорони морського навколишнього середовища.

У разі відхилення або неможливості урядом держави здійснити установку або переобладнання навігаційного обладнання відповідно до вимог Міжнародної асоціації морських засобів навігаційного обладнання та маякових

служб, вона повинна повідомити про це в Асоціацію. Кожна держава повинна постійно здійснювати контроль за станом, кількістю навігаційних огороджувальних знаків, і при необхідності додавати нові або прибирати непотрібні знаки і буї.

До прибережних держав пред'являється величезна кількість вимог, що стосуються контролю за безпекою судноплавства в зоні їх відповідальності. Найчастіше ці обов'язки, які містяться в різних документах, конвенціях, резолюціях і практично завжди містять в собі обов'язкову комунікацію з ІМО, яка встановлюю/регулює ту чи іншу сферу обов'язків. Відповідно, ІМО здійснює контроль за виконанням даних зобов'язань.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція ООН з морського права 1982 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text

2. Статут Організації Об'єднаних націй URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_010

3. Кодекс щодо здійснення документів ІМО (Резолюція А.1070 (28)) URL : https://mtu.gov.ua/files/2016_Batumi_IMO

4. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_138#Text

5. Наказ Міністерства інфраструктури України № 379 від 22.09.2015 року Про затвердження Положення про Національний центр дальньої ідентифікації та контролю місцезнаходження суден URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1214-15#Text

6. Резолюція А.572 (14) «Загальні положення про встановлення шляхів руху суден» URL : https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.572(14).pdf

7. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден 1972 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text

Тема 3. Функції держави прапору. Технічний нагляд за суднами

Міжнародне право вимагає від держав прапора виконання зобов'язань, викладених в міжнародних конвенціях і правилах ІМО, а також в інших нормативних документах, і прийняття всіх необхідних заходів для забезпечення їх дотримання.

Основоположні принципи права плавання під прапором держави, в якій судно зареєстровано, закладені в Конвенції ООН 1982 року:

1. Кожна держава, незалежно від того, чи є вона прибережною або не має виходу до моря, має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі;

2. Судна мають національність тієї держави, під прапором якої вони мають право плавати;

3. Між державою і судном повинен здійснюватися реальний зв'язок, який виявляється у вимогах як до національності власника (судновласника) судна, так і місця знаходження фрахтувальника або власника судна а також до зосередження управління судном громадянами держави прапора;

4. Судна мають право плавати тільки під прапорам однієї держави, судно, що плаває під прапором двох чи більше держав розглядається як те, яке не має національності;

5. Судно не може змінити свій прапор під час плавання або під час стоянки в порту, крім випадків дійсного переходу права власності або зміни реєстрації.

Держави прапора несуть відповідальність за встановлення належної та ефективної системи нагляду та контролю, що дозволяє здійснювати контроль над суднами, які мають право плавати під їх прапором, і за забезпечення того, щоб ці судна відповідали міжнародним нормам і правилам, що стосуються безпеки мореплавства та охорони людського життя на морі, а також захисту морського середовища («Кодекс по здійсненню документів ІМО», прийнятий ІМО Резолюцією А.1070 (28)).

З метою ефективного виконання своїх обов'язків і зобов'язань, держави прапора повинні шляхом прийняття національного законодавства і

рекомендацій впроваджувати принципи, що сприяють здійсненню і забезпеченню виконання вимог всіх конвенцій і протоколів, що стосуються безпеки мореплавства та запобігання забрудненню, учасниками яких вони є; і при необхідності, розподіляти обов'язки в рамках своїх Адміністрацій з метою коригування та перегляду будь-яких відповідних прийнятих принципів.

Держава прапора має створити ресурси і процеси, які дозволяють управляти програмою безпеки і захисту навколишнього середовища, і які, як мінімум, повинні складатися з наступного:

1. Адміністративних вказівок щодо здійснення відповідних міжнародних норм і правил та розробці і поширенню будь-яких необхідних національних правил щодо їх тлумачення, включаючи свідоцтва, видані класифікаційним товариством, яке визнано державою прапора відповідно до положень правила XI-1 Конвенції SOLAS 74, і свідоцтво що видається державою прапора для демонстрації дотримання вимог до конструкції, механізмів, електричних установок і / або інших вимог міжнародної конвенції, учасником якої є держава прапора, або дотримання вимоги національних правил держави прапора;

2. Дотримання вимог міжнародних документів щодо безпеки мореплавства, з використанням програми перевірки, незалежної від будь-яких адміністративних органів, що видають необхідні дозволи та відповідну документацію;

3. Дотримання вимог, що ставляться до міжнародних стандартів з підготовки та дипломування моряків і несення вахти. Це, серед іншого, містить:

- підготовку і оцінку компетентності моряків, а також видачу їм дипломів;

- дипломи та підтвердження, які точно відображають компетентність моряків і в яких використовується належна термінологія, а також терміни, ідентичні тим, які використовуються в будь-якому документі який видається судну, про безпечне укомплектування екіпажем;

- проведення неупередженого розслідування щодо будь-якої повідомленої аварії (яка може становити безпосередню загрозу безпеці людського життя, або збереження майна на морі, або морському середовищу), що сталася через дії

або бездіяльність власників дипломів або підтверджень, виданих цією державою;

- той факт, що дипломи або підтвердження, видані державою, можуть бути вилучені, зупинені чи анульовані у випадках, коли це обгрунтовано і коли це вважається за необхідне для запобігання шахрайства; і

- адміністративні заходи, в тому числі діяльність з підготовки, оцінки та видачі дипломів, яка здійснюється в рамках компетенції іншої держави, та полягає в тому, що держава прапора визнає свою відповідальність за забезпечення компетентності капітанів, осіб командного складу та інших моряків, які працюють на суднах, що мають право плавати під її прапором;

4. Проведення розслідувань аварій та належного і своєчасного розгляду випадків із суднами, на яких виявлені недоліки; і

5. Розробку, документування та надання рекомендацій щодо тих вимог, що містяться у відповідних міжнародних документах, які повинні виконуватися до задоволення Адміністрації.

Держава прапора має забезпечити, щоб судна, що мають право плавати під її прапором, були досить і ефективно укомплектовані екіпажем з урахуванням відповідних існуючих заходів, таких як *Принципи безпечного складу суднового екіпажу, прийняті ІМО*. Держава прапора, надає визнаній організації повноваження діяти від її імені при проведенні оглядів, перевірок, видачі свідоцтв та документів, нанесенні вантажної марки на судно і виконанні іншої установленої законом роботи, необхідної на підставі конвенцій або на підставі її національного законодавства тільки по відношенню до суден, що мають право плавати під її прапором.

Держава прапора має встановити програму нагляду з достатніми ресурсами для спостереження за своєю визнаною організацією і ведення з нею листування з метою забезпечення повного виконання своїх міжнародних зобов’язань шляхом:

1. Здійснення її повноважень на проведення додаткових оглядів з метою переконатися, що судна, що мають право плавати під її прапором, фактично відповідають вимогам відповідних міжнародних стандартів;

2. Проведення додаткових оглядів, якщо вона визнає їх необхідними, з метою переконатися, що судна, що мають право плавати під її прапором, відповідають національним вимогам, що доповнюють міжнародні вимоги, та мають обов'язкову силу; і

3. Надання персоналу, який володіє хорошими знаннями норм і правил держави прапора і визнаних організацій і може використовуватися для виконання ефективного нагляду за визнаними організаціями.

Держава прапора, яка призначає інспектора з метою виконання оглядів і перевірок від її імені, має регулювати такі призначення, та видавати конкретні вказівки, які детально описують дії, що вживаються у разі, коли встановлено, що судно непридатне до виходу в море без небезпеки для судна або людей які перебувають на його борту або представляє необґрунтовану загрозу заподіяння шкоди морському середовищу; а також надавати визнаній організації всі необхідні документи національного законодавства та їх тлумачення, які вводять в дію положення конвенцій.

Держава прапора має вжити всіх необхідних заходів для забезпечення дотримання міжнародних норм і стандартів суднами, що мають право плавати під її прапором, а також організаціями та особами, які підпадають під її юрисдикцію, з тим щоб забезпечити виконання міжнародних зобов'язань. Такі заходи, серед іншого, мають включати:

1. Заборону суднам, які мають право плавати під її прапором, здійснювати плавання до тих пір, поки такі судна не зможуть вийти в море з дотриманням вимог міжнародних правил і стандартів;

2. Періодичну перевірку суден, що мають право плавати під її прапором, з метою перевірити, що фактичний стан судна та його екіпаж відповідає відомостям, що містяться в свідоцтвах; та забезпечення того, щоб під час такої періодичної перевірки, інспектор переконався, що моряки, які працюють на

судні, знають свої конкретні обов'язки; і пристрій судна, його установки, обладнання й процедури;

3. Забезпечення того, щоб екіпаж судна в цілому міг ефективно координувати свої дії в надзвичайній ситуації і виконувати функції, життєво необхідні для забезпечення безпеки життя на морі, або запобігання забруднення, або пом'якшення його наслідків;

4. Забезпечення наявності в національному законодавстві та правилах санкцій, досить суворих для припинення порушення міжнародних норм і стандартів суднами, що мають право плавати під її прапором;

5. Встановлення процедур (після проведення розслідування) щодо суден, які мають право плавати під її прапором, які порушили міжнародні правила і стандарти, незалежно від того, де таке порушення відбулося;

6. Забезпечення наявності в національних законах і правилах санкцій, досить суворих для припинення порушень міжнародних правил і стандартів окремими особами, які мають дипломи або підтвердження, видані за її уповноваженням; і встановлення процедур (після проведення розслідування) щодо окремих осіб, які мають дипломи або підтвердження, які порушили міжнародні правила і стандарти, незалежно від того, де таке порушення відбулося.

Держава прапора має розробляти і здійснювати програму контролю і спостереження, з тим щоб забезпечити проведення швидкого і ретельного розслідування аварій, інформуючи, при необхідності ІМО; забезпечити збір статистичних даних для аналізу тенденцій з метою виявлення проблемних областей; і своєчасно вживати заходів щодо недоліків і передбачуваних інцидентів, пов'язаних із забрудненням, про які було повідомлено державами порту або прибережними державами.

Держава прапора або визнана організація, яка діє від її імені, повинні видавати або підтверджувати міжнародне свідоцтво судну тільки після того, як вони встановлять, що це судно відповідає всім поставленим вимогам стандартів ІМО. Також, держава прапора має видавати будь-якій особі міжнародний

професійний диплом або підтвердження тільки після того, як вона встановить, що ця особа відповідає всім поставленим вимогам стандартів ІМО.

Крім того, держава прапора має забезпечити:

- виконання відповідних міжнародних документів за допомогою національного законодавства;

- наявність в достатній кількості кваліфікованого персоналу для здійснення і забезпечення виконання національного законодавства (шляхом прийняття національного законодавства і рекомендацій впроваджувати принципи, що сприяють здійсненню і забезпеченню виконання вимог всіх конвенцій і протоколів, що стосуються безпеки мореплавства та запобігання забрудненню), включаючи персонал для проведення розслідувань і оглядів;

- наявність в достатній кількості кваліфікованого персоналу держави прапора для розслідування випадків затримання суден, що мають право плавати під її прапором, державами порту;

- наявність в достатній кількості кваліфікованого персоналу держави прапора для розслідування випадків, коли дійсність диплома або підтвердження або компетентність окремих осіб, які мають дипломи або підтвердження, видані за його уповноваженням, викликають сумнів у держав порту; і підготовку інспекторів та осіб, які проводять розслідування, та нагляд за їх діяльністю.

У відповідності до Правила 5.1. «Обов’язки держави прапора» - Конвенції МОП 2006 року, кожна держава встановлює ефективну систему інспекції та сертифікації умов праці в морському судноплавстві, забезпечуючи, щоб умови праці та життя моряків на суднах, що плавають під її прапором, задовольняли норми, встановлені в цій Конвенції.

Кожна держава вимагає, щоб судна, що плавають під її прапором, мали й підтверджували Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві, яке засвідчує, що умови праці й життя моряків на борту судна, включаючи заходи, спрямовані на їхнє постійне дотримання, які повинні бути включені до Декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, проінспектовані. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам

у морському судноплавстві видається судну компетентним органом або визнаною організацією, на період, що не перевищує п’ять років.

Умови праці й життя моряків, що повинні інспектуватися й затверджуватися державою прапора перед виданням Свідоцтва судну, охоплюють перелік таких питань, як: мінімальний вік, медичний огляд та кваліфікація моряків, трудові договори моряків; користування послугами приватної служби набору й працевлаштування, яка підлягає ліцензуванню, сертифікації або іншим формам регулювання; тривалість робочого часу або відпочинку; кількість персоналу судна; приміщення для екіпажу; приміщення для відпочинку на борту судна; харчування й столове обслуговування; медичне обслуговування на борту судна; процедури розгляду скарг на борту судна; виплата заробітної плати. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві має чинність за умови проведення проміжної інспекції компетентним органом або визнаною організацією, для забезпечення постійного дотримання національних вимог щодо виконання цієї Конвенції. Якщо проводиться тільки одна проміжна інспекція протягом п’ятирічного терміну дії свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві, то вона здійснюється в період між другою та третьою річницями після видачи даного свідоцтва. Дата річниці означає число і місяць кожного року, яке відповідатиме даті закінчення терміну дії Свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві. Масштаби й ретельність проміжної інспекції повинні бути такими самими, як у інспекції для поновлення свідоцтва. Вищезгадане свідоцтво підтверджується після проміжної інспекції, що виявила задовільні результати.

Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві може бути видане на тимчасовій основі, та не перевищувати період у шість місяців:

- новим суднам під час їхньої здачі в експлуатацію;
- при переведенні судна під прапор іншої держави; або

- якщо судновласник приймає на себе відповідальність за експлуатацію судна, яке є новим для цього судновласника.

В свою чергу, Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві містить національні вимоги, що забезпечують виконання положень цієї Конвенції стосовно праці й життя моряків, а також встановлює заходи, вжиті судновласником для забезпечення дотримання цих вимог на відповідному судні або суднах.

Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві додається до свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві. Вона складається з двох частин:

Частина I складається компетентним органом, який визначає перелік питань, які повинні передаватися інспекції (визначені вище по тексту); визначає національні вимоги, що втілюють відповідні положення Конвенції МОП 2006 р. через посилання на відповідні положення національних правових актів, а також, у міру необхідності, коротку інформацію про основний зміст національних вимог; наводить конкретні вимоги, що залежать від типу судна, встановлені національним законодавством.

Частина II складається судновласником і підтверджується і підтверджується компетентним органом і містить інформацію про заходи, вжиті для забезпечення постійного дотримання національних вимог у період між інспекційними перевірками, і заходи, встановлені для забезпечення постійного поліпшення.

При встановленні ефективної системи інспекції та сертифікації умов праці у морському судноплавстві держава-член може, залежно від обставин, уповноважувати державні установи або інші організації (включаючи установи та організації іншої держави-члена, за згодою останньої), які вона визнає компетентними й незалежними, на проведення інспекцій або видачу свідоцтва або на те й інше. У всіх випадках держава член продовжує нести повну відповідальність за інспекцію й сертифікацію умов праці й життя відповідних моряків на суднах, що плавають під її прапором.

Отже, Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві, доповнене Декларацією про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, становить першочерговий доказ того, що судно піддалося належній інспекції з боку держави, під прапорм якої воно плаває, і що вимоги Конвенції МОП 2006 р., які стосуються умов праці й життя моряків, дотримуються тією мірою, що встановлена даним Свідоцтвом. Це правило застосовується до суден:

- валовою місткістю 500 або більше, що здійснюють міжнародні рейси;

- валовою місткістю 500 або більше, що плавають під прапором держави-члена та експлуатуються в порту або між портами іншої країни.

Компетентний орган держави призначає достатню кількість кваліфікованих інспекторів для виконання своїх обов'язків, і наділяє їх необхідними правовими повноваженнями щодо проведення інспекцій. Інспектори, яким видані чіткі вказівки щодо завдань, які вони повинні виконувати, і надані належні повноваження, мають право:

- підніматися на борт судна, що плаває під прапором держави-члена;

- здійснювати огляд, перевірку або розслідування, які, на їхню думку, необхідні для того, щоб переконатися в суворому дотриманні норм;

- вимагати, щоб були усунені будь-які недоліки, а якщо в них є підстави вважати, що виявлені недоліки становлять серйозне порушенні вимог Конвенції МОП 2006 р. (включаючи права моряків) або значну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків, то забороняти судну залишати порт до вжиття необхідних заходів.

Важлим є те, що інспектори зберігають конфеденційність джерела скарги або інформації про небезпеку або недоліки, що стосуються умов праці й життя моряків або порушення законодавства й нормативно-правових актів, і не повідомляють судновласникові, представникові судновласника або організації, що експлуатує судно, що інспекція проводиться на підставі такої скарги.

Також, інспектори не повинні

- бути у будь-якій прямий чи непрямий спосіб зацікавлені в оперативній діяльності, яку вони покликані інспектувати;

- розкривати навіть після залишення служби, під загрозою відповідних санкцій або заходів дисциплінарного впливу, будь-які комерційні таємниці, або комерційну інформацію про виробничі процеси, або інформацію персонального характеру, що може стати їм відома в ході виконання ними своїх службових обов'язків.

Компетентний орган кожної держави веде облік підсумків інспекційних перевірок умов, забезпечуваних морякам на суднах, що плавають під його прапором, і публікує щорічний звіт про інспекційну діяльність протягом розумно прийнятого часу після закінчення року, охоплюваного цим звітом, але не пізніше, ніж через шість місяців. У випадку проведення розслідування після великої аварії, звіт повинен подаватися компетентному органу в якомога коротший термін, але не пізніше, ніж через один місяць після закінчення розслідування.

Що стосується розслідування аварій, що відносяться до безпеки на морі, то таке розслідування повинно проводитися неупереджено і об'єктивно інспекторами, які мають належну кваліфікацію і компетентними з питань, що належать до цієї аварії, беручи до уваги Кодекс міжнародних стандартів і рекомендацій практики розслідування аварій або інциденту на морі (Резолюція КБМ від 16.05 2008 р. N MSC. 255(84)) з можливими поправками. Будь-які нещасні випадки, пов'язані із заподіянням тілесних ушкоджень, в результаті яких потрібно звільнення від роботи терміном на три дні або більше, а також будь-які випадки смерті в результаті нещасних випадків на виробництві та аварій суден держави прапора рекомендується розслідувати, а результати таких розслідувань оприлюднити.

Держава прапора має періодично оцінювати свою діяльність щодо здійснення адміністративних процесів, процедур і ресурсів, необхідних для виконання своїх зобов'язань відповідно до вимог міжнародно-правових актів, учасницею яких вона є. Заходи щодо оцінки діяльності держав прапора повинні

містити, серед іншого, число затримань в рамках контролю суден державою порту, результати перевірок, проведених державою прапора, статистичні дані про аварії, інформаційно-комунікаційні процеси, щорічні статистичні дані про загибель суден (крім загальної конструктивної загибелі), а також інші показники діяльності, в залежності від випадку, з метою визначити, чи достатні як укомплектування персоналом, так і ресурси та адміністративні процедури для виконання своїх зобов'язань в якості держави прапора.

Функції держави прапора - Морської адміністрації, можуть виконувати різні органи виконавчої влади, уряд також може доручити (уповноважити) виконання тих чи інших функцій неурядовим організаціям, установам і підприємствам, відповідно до прийнятої міжнародної практики.

Технічний нагляд за суднами

Технічний нагляд за суднами здійснюють класифікаційні товариства (як визнана організація державою прапора) - шляхом встановлення технічних вимог, що забезпечують умови безпечного плавання морських суден, безпеку людського життя на морі і надійне перевезення вантажів морем відповідно до вимог міжнародних конвенцій.

Класифікаційні товариства займаються такими питаннями, як: умови призначення надводного борту, остійність, пожежна безпека, рятувальні засоби, навігаційне обладнання, радіозв'язок, визначення класу судна.

У класифікаційного товариства, як у незалежного органу, що проводить зовнішні перевірки, немає комерційних інтересів пов'язаних з проектуванням суден, будівництвом суден, володінням суднами, експлуатації суден, управління суднами, технічним обслуговуванням, ремонтом, страхуванням або фрахтуванням суден. При встановленні своїх правил, кожне класифікаційне товариство може використовувати рекомендації і рецензії наукового співтовариства які володіють відповідними знаннями та досвідом. Правила класифікації розробляються для встановлення стандартів конструктивної міцності корпусу судна і його виступаючих частин, а також придатності

рухових і рульових систем, електропостачання та інших елементів і допоміжних систем.

Діяльність класифікаційних товариств направлена на:

- розгляд і схвалення проектної документації, що стосується споруди, переобладнання або ремонту морських суден, їх механізмів, пристроїв, постачання, матеріалів і обладнання;

-здійснення технічного нагляду за будівництвом суден і суднами, що знаходяться в експлуатації, за контейнерами міжнародного сполучення;

- контроль за виконанням технічних вимог конвенцій, що відносяться до морського суднобудування і мореплавання за дорученням держав, що підписали ці конвенції;

- присвоєння класу морським суднам за дорученням держав прапора;

- участь в експертизах і консультаціях у справах що стосуються аварій і аналіз аварійності флоту, що знаходиться під наглядом цього класифікаційного товариства;

- розробку, видання і постійне удосконалення правил, керівництв і норм щодо діяльності класифікаційного товариства.

Найбільш значимі класифікаційні товариства (визнані організації), об'єдналися в *Міжнародну Асоціацію Класифікаційних Товариств - (МАКО) (IACS - International Association Classification Societies*). Метою МАКО є сприяння удосконаленню стандартів безпеки людського життя на морі, запобігання забрудненню, консультації та співробітництво з відповідними міжнародними і морськими організаціями.

Відповідно до Статуту МАКО, членами цієї Асоціації можуть стати національні класифікаційні товариства, які задовольняють наступним вимогам:

- наявність не менше 1000 морських суден, які знаходяться під наглядом у кваліфікаційного товариства, загальною валовою місткістю яка перевищує 1 мільйон реєстрових тонн;

- вести реєстрову книгу морських суден, власні національні інструкції; правила з нагляду, класифікації при експлуатації морських суден, будівництві, ремонті;

- присутність матеріальної, технічної, видавничої бази, сертифікованого персоналу, здійснення діяльності з технічного нагляду за морськими суднами протягом більш ніж 20-ти років.

Постійними членами МАКО, на сьогоднішній день, є 10 найбільших класифікаційних товариств світу:

- American Bureau of Shipping (ABS) / Американське Бюро Судноплавства;
- Bureau Veritas (BV) / Бюро Верітас;
- China Classification Society (CCS) / Китайське класифікаційне товариство;
- Det Norske Veritas (DNV) / Норвезьке класифікаційне товариство;
- Germanischer Lloyd (GL) / Германішер Ллойд;
- Korean Register of Shipping (KR) / Корейський Регістр судноплавства;
- Lloyd's Register of Shipping (LR) / Регістр судноплавства Ллойда;
- Nippon Kaiji Kyokai (NK) / Японський Регістр судноплавства;
- Registro Italiano Navale (RINA) / Італійський Регістр судноплавства;
- Russian Maritime Register of Shipping (RS) / Російський морський Регістр судноплавства.

Також, асоційованими членами МАКО є:

- Indian Register of Shipping (IRCLASS) / Індійський Регістр судноплавства;
- Polski Rejestr Statkow (PRS) / Польський Регістр судноплавства;
- Hrvatski Registar Brodova (CRS) / Хорватський Регістр Бродова.

Глава X1-1 Конвенції SOLAS 74, містить спеціальні заходи щодо підвищення безпеки на морі. Так, правило 1, зазначеної Глави, яке було змінено 1 січня 2015 року Резолюцією MSC.350 (92) вказується, що Адміністрація може делегувати свої повноваження визнаним організаціям (класифікаційним товариствам) відповідно до вимог цієї Глави та Кодексу про визнані організації.

У Резолюції А.739 (18) «Керівництво щодо надання повноважень організаціям, які діють від імені Адміністрації», містяться загальні керівні

принципи для повноваження визнаній організації діяти від імені адміністрації відносно функцій, що стосуються освідоцтва і видачі свідоцтв суднам. Адміністрація повинна упевнитися що визнана організація для виконання поставленних завдань має достатні ресурси як технічні так і управлінські та дослідницькі.

Форма угоди з визнаною організацією передбачена в Додатку 2 Резолюції А.739 (18) і містить такі елементи, як: угоду про виконання доручення, функцію передачі повідомлень адміністрації, розробку норм і правил, конфіденційність, характеристики наданих повноважень здійснення функцій адміністрації, контролю. Угода може містити інші елементи передбачені національним законодавством або іншими вимогами.

Адміністрації повинні виконувати перевірку і моніторинг класифікаційних товариств шляхом встановлення чіткого порядку зв'язку та звітності, регулярного отримання повідомлень, додаткових перевірок суден, що проводяться адміністрацією, періодичний огляд системи менеджменту якості.

Так, кожна держава ефективно здійснює в адміністративних, технічних і соціальних питаннях свою юрисдикцію і контроль над суднами, які плавають під її прапором. Кожна держава, зокрема веде реєстр суден із зазначенням назв суден, що плавають під її прапором, і їх даних, крім тих суден, які виключені з загальноприйнятих міжнародних правил внаслідок їх невеликих розмірів; і приймає на себе відповідно до свого національного права юрисдикцію над кожним судном, що плаває під її прапором, і над його капітаном, офіцерами і екіпажем щодо адміністративних, технічних і соціальних питань, що стосуються зазначеного судна.

Кожна держава по відношенню до суден, що плавають під її прапором, вживає необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі, зокрема в тому, що стосується: конструкції, обладнання та придатності суден до плавання; комплектування, умов праці та навчання екіпажів суден з урахуванням відповідних міжнародних актів; користування сигналами, підтримки зв'язку і попередження зіткнення.

До таких заходів належать заходи, необхідні для забезпечення того, щоб:

- кожне судно перед реєстрацією, а в подальшому через відповідні проміжки часу, було проінспектованим кваліфікованим судновим інспектором і мало на борту такі карти, морехідні видання і навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для безпечного плавання судна;

- кожне судно очолювалося капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема, в сфері судноводіння, навігації, зв'язку і суднових машин і обладнання, а екіпаж за своєю кваліфікацією і кількістю відповідав типу, розмірам, механізмам і устаткуванню судна;

- капітан, офіцери і, в необхідній мірі, екіпаж були повністю ознайомлені з відповідними міжнародними правилами що стосуються питань охорони людського життя на морі, попередження зіткнення, запобігання забруднення морського середовища і підтримки зв'язку по радіо і були зобов'язані дотримуватися таких правил.

Держава, яка має явні підстави вважати, що належна юрисдикція і контроль щодо будь-якого судна не здійснюються, може повідомити про такі факти державу прапора. Після отримання такого повідомлення держава прапора зобов'язана розслідувати це питання і, коли це доречно, прийняти будь-які заходи, необхідні для виправлення становища.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція ООН з морського права 1982 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text

2. Статут Організації Об'єднаних націй URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_010

3. Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text

4. Кодекс щодо здійснення документів IMO (Резолюція A.1070 (28)) URL : https://mtu.gov.ua/files/2016_Batumi_IMO

Тема 4. Функції держави порту. Контроль суден державою порту.

Відповідно до ст 94 Конвенції ООН 1982 р., основна відповідальність за відповідність технічного стану судна міжнародним стандартам безпеки лежить на державі, де це судно зареєстровано, тобто держава прапора є відповідальною за технічний стан судна та кваліфікацію його екіпажу. Як показував досвід держав, які приєдналися до конвенцій ІМО, спрямованих на забезпечення безпеки судноплавства і захисту морського середовища від забруднення, держави не в повній мірі здійснювали положення цих конвенцій щодо контролю морських суден. В результаті спостерігалося значне зростання аварійності в світовому флоті в останні роки. Тому, подальше поширення і посилення контролю за суднами з боку держави порту, стає в даний час важливим завданням ІМО. Особливого значення, контроль з боку держави порту придбав у зв'язку з неодноразовими великими аваріями в прибережних водах, які завдають величезної шкоди державі, у пребережних водах якої стався інцидент.

В останні роки діяльність ІМО розвивалася в двох напрямках: залучення до контролю за суднами в портах можливо більшого числа країн, шляхом укладення регіональних угод щодо портового контролю над суднами в різних районах світу і, в кінцевому підсумку, створення глобальної (всесвітньої) системи контролю за застосуванням на суднах світового флоту вимог конвенцій; розширення і уніфікації процедур інспекторських перевірок суден.

У *функції держави порту* входить здійснення державного нагляду за дотриманням вимог національного законодавства і норм міжнародного права у сфері торговельного мореплавства в морських торговельних і річкових портах та територіальних водах держави, над усіма морськими і річковими суднами незалежно від форми власності, галузевої приналежності і прапора держави, під яким плаває судно; технічної експлуатації морських і річкових суден, а також здійснення контролю за дотриманням вимог нормативно-правових актів з вищезазначених питань.

Під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримуватися чинних законів і правил держави порту, в тому числі тих, які стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, лоцманської проводки, буксирування, рятувальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, завантаження і розвантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню морського середовища тощо.

Правовою базою для здійснення контролю державою порту є міжнародні стандарти прийняті під егідою ІМО та МОП, такі як Конвенція SOLAS 74 яка містить вимоги до технічного стану суден, Конвенція LL 66 яка забороняє вихід в море судна в міжнародний рейс, якщо судно не пройшло відповідним чином освідоцтво, і на судно не був нанесений знак вантажної марки та не видане Міжнародне посвідчення про вантажну марку 1966 або, коли це є необхідним, Міжнародне посвідчення для вилучення про посвідчення про вантажну марку 1966 а також, Конвенція МОП 2006 р, яка містить вимоги щодо інспекцій в порту, які закріплені у статті V, зазначеної Конвенції, про портовий державний контроль, за яким судно будь-якої країни, до якого застосовується ця Конвенція, може, згідно з міжнародним правом, бути піддано інспекції не тільки державою прапора, а й іншою державою-членом, коли судно перебуває в одному з її портів, з метою визначення, чи дотримується це судно вимог цієї Конвенції. Практичний наслідок контролю з боку держави порту чітко визначено у положеннях у п. 7 статті V, який встановлює що кожна держава-член виконує свої обов'язки відповідно до цієї Конвенції таким чином, щоб забезпечити, щоб суднам, які плавають під прапором будь-якої держави, яка не ратифікувала цю Конвенцію, не надавався сприятливіший режим, ніж суднам, які плавають під прапором будь-якої держави, яка її ратифікувала.

Виконання положень про «контроль» за іноземними суднами в портах, як це закріплено в положеннях конвенцій ІМО, являє собою одну з ланок в ланцюжку необхідних дій для будь-якого уряду, який прийняв рішення

приєднатися до таких конвенцій («ратифікація», «схвалення», «прийняття» - це перша ланка, «застосування» - друга та, «контроль» - третя). Необхідною умовою безпеки судноплавства стає досить строгий і досконалий контроль в портах за застосуванням на суднах положень міжнародних конвенцій. Мета такого контролю - виявлення суден, які не відповідають чинним міжнародним стандартам, і прийняття необхідних заходів (затримання судна в порту, припинення вантажних операцій, відстрочка відходу) для виправлення недоліків.

Кодекс торговельного мореплавства України встановлює обов'язки щодо дотримання режиму порту. Стаття 85 КТМ України встановлює, що під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримуватися чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і суднопіднімальних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Закон України «Про морські порти України» покладає на Адміністрацію морських портів України організацію та забезпечення безпеки мореплавства у морському порту України (ст 74). Державний нагляд за безпекою мореплавства у морському порту, на підходах до нього та в суміжних акваторіях здійснюється капітаном морського порту. Межа зони нагляду, відносно якої поширюються повноваження капітана морського порту щодо здійснення ним державного нагляду за безпекою мореплавства, визначаються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті. Державний нагляд за безпекою мореплавства у морських терміналах, розташованих у межах територій та акваторій, відокремлених від основної території та акваторії

відповідного морського порту, здійснює окремий підрозділ служби капітана морського порту. Капітан морського порту та служба капітана морського порту діють на підставі положення, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського і річкового транспорту (ст. 75).

Навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства у внутрішніх водах, територіальному морі та виключній морській економічній зоні України здійснюється шляхом: встановлення, розвитку та утримання засобів навігаційного обладнання, яких потребує інтенсивність руху суден і ступінь навігаційної небезпеки; проведення гідрографічних зйомок; збору навігаційної інформації; своєчасної підготовки, видання і забезпечення мореплавців навігаційними картами, порадниками та посібниками для плавання, навігаційними повідомленнями і попередженнями та іншою сучасною навігаційно-гідрографічною інформацією (ст.76).

Отже, *основними функціями держави порту*, є:

1. Встановлення та контроль виконання вимог до суден, які добровільно заходять в порт, в тому числі щодо їх мореплавства, стану здоров'я членів екіпажів, умов роботи і побуту на борту судна;

2. Встановлення та контроль вимог щодо завантаження/розвантаження суден, підготовки вантажів до перевезення;

3. Встановлення та контроль виконання вимог щодо безперервної експлуатації портової інфраструктури з метою забезпечення безпечної стоянки суден, порядку оформлення приходу/відходу суден;

4. Встановлення вимог до гарантій або інших фінансових забезпечень відповідальності при здійсненні портових операцій з небезпечними вантажами;

5. Встановлення правил та контроль за виконанням робіт пов'язаних з ремонтом, переобладнанням та утилізацією суден;

6. Встановлення вимог щодо протипожежного режиму в портах і суднoремонтних підприємствах;

7. Встановлення режиму плавання на підходах до портів, суднoремонтним і суднобудівним заводам, в акваторіях портів, суднобудівних і суднoремонтних заводів, інших підприємств, а також у внутрішніх водах і на внутрішніх водних шляхах;

8. Проведення офіційних розслідувань аварійних подій на морському та річковому транспорті, а також фактів порушення встановлених правил;

9. Складання звітів про виконання функцій держави порту;

10. Представництво уряду держави в міжнародних організаціях з питань контролю держави порту;

11. Інші доручення уряду держави.

Правило 6 глави I Конвенції SOLAS 74 містить вимоги про необхідність перевірок та огляду суден Адміністрацією прапора, і також відповідними органами влади держави порту. Так, п.3. зазначеного правила встановлює, що уряд зацікавленої держави порту повинен забезпечити щоб судно не вийшло в море доти, поки воно не зможе вийти в море або залишити порт для здійснення переходу до суднoремонтного заводу без небезпеки для судна або людей на борту. Правило 19 «Контроль», Глави 1 Конвенції SOLAS 74 вимагає, щоб у випадку закінчення терміну дії будь-якого Свідоцтва про безпеку вантажного судна або Свідоцтва про безпеку пасажирського судна, перелік до видачі та до підтвердження яких міститься у Правилі 12 Конвенції SOLAS 74, або якщо є суттєва невідповідність між фактичним станом судна або його обладнанням та постачанням, посадова особа держави порту, яка здійснює контроль, повинна вжити всіх можливих заходів, для забезпечення того, щоб судно не вийшло з порту в плавання, поки не буде усунена небезпека для судна або людей на борту цього судна.

В результаті перевірки судна інспектор державного портового контролю може зафіксувати недоліки і невідповідності конвенційним вимогам, і при серйозних порушеннях, які загрожують життю людей або навколишньому середовищу, заборонити вихід судна з порту до усунення виявлених недоліків.

Стаття 91 КТМ України встановлює вимоги щодо заборони на вихід судна з морського порту. Так, кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту. Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі:

а) непридатності судна до плавання, порушення вимог щодо його завантаження, постачання, комплектування екіпажу і наявності інших недоліків, що становлять загрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, які перебувають на судні, або загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу;

б) порушення вимог до суднових документів;

в) несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів;

г) рішення уповноважених законодавством державних органів (митних органів, санітарно-карантинної служби, органів рибоохорони, центрального органу виконавчої влади, що реалізує державну політику із здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, та прикордонної служби).

Капітан морського порту може затримати судно на підставах, зазначених у частині другій цієї статті, до усунення виявлених за результатами контролю недоліків або до моменту сплати належних зборів, штрафів чи інших платежів.

Якщо недоліки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу суднoремонтну верф. Про затримку судна негайно повідомляється судновласник. Витрати, пов'язані з здійсненням капітаном морського порту прав, передбачених цією статтею, покладаються на судновласника.

Співпраця країн щодо здійснення державного портового контролю призводить до раціонального розподілу інспекційних ресурсів між країнами, та запобігає експлуатації субстандартних суден шляхом ефективного обміну даними про результати інспектування.

Регіональна організація державного портового контролю – Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту, була

створена у 1982 році чотирнадцятьма європейськими країнами з метою координації зусиль з інспектування іноземних суден в портах Європи. Починаючи з 1987 року берегова охорона США і Канади почали брати участь у засіданнях Комітету. У 1992 році такий же статус (країн, що співпрацюють) отримали Хорватія і Японія. У 1992 році Польща і у 1994 році Канада приєдналися до Паризького меморандуму як повноправні члени. Російська Федерація стала членом цієї угоди 1 січня 1996 року, в цьому ж році асоційованими членами меморандуму стали Ісландія та Естонія. Україна не є членом Паризького меморандуму. В даний час Паризький меморандум налічує 27 членів і охоплює всі порти Європи і Канади. Успішна діяльність в цій галузі країн Паризького меморандуму отримала підтримку ІМО і була визнана такою, що заслуговує подальшого розвитку.

Успішність заходів, прийнятих проти субстандартного судноплавства в рамках Паризького меморандуму, надихнула прийняття інших регіональних угод, що мають таку ж спрямованість. У річному звіті Паризького меморандуму про взаєморозуміння за 2019 рік «Розвиток держави порту; зниження кількості затриманих суден» вказується, що за період з 2017 по 2019 роки найбільшої кількості затримань зазнали судна під прапорами Коморських Островів, Республіки Молдова, Об'єднаної Республіки Танзанії і Того.

Подібно Паризькому меморандуму були створені об'єднання і в інших частинах світу. До теперішнього часу в світі створено 9 регіональних міжнародних організацій щодо контролю іноземних суден у портах на предмет виконання вимог міжнародних конвенцій:

1. Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту 1982 року (Paris MoU on Port State Control) Available from http://www.parismou.org;

2. Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, зі змінами, внесеними 20 листопада 2008 року (Memorandum of Understanding on Port State Control in the

Asia-Pacific Region, as amended 20 November 2008). Available from: http://www.tokyo-mou.org;

3. Латиноамериканська угода про державний портовий контроль суден 1992 із змінами, внесеними у 2008 році (Latin American Agreement on Port State Control of Vessels (Viña del Mar, 1992), as amended 2008. Available from: http://www.acuerdolatino.int.ar;

4. Карибський меморандум про взаєморозуміння з державного портового контролю, 1996 року (Caribbean Memorandum of Understanding on Port State Control, 1996). Available from: http://www.caribbeanmou.org;

5. Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю в Середземноморському регіоні, зі змінами, внесеними 27 листопада 2006 року (Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region, as amended 27 November 2006). Available from: http://www.medmou.org;

6. Меморандум про взаєморозуміння в Індійському океані щодо державного портового контролю зі змінами, внесеними в жовтні 2003 року (Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control, as amended October 2003). Available from: http://www.iomou.org;

7. Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю для регіону Західної і Центральної Африки, 30 жовтня 1998 року (Memorandum of Understanding on Port State Control for the West & Central African Region, 30 October 1998). Available from: http://www.abujamou.org;

8. Чорноморський меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю зі змінами, внесеними 1 січня 2006 року (Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control, as amended 01 January 2006). Available from: http://www.bsmou.org;

9. Меморандум про взаєморозуміння Ер-Ріяда щодо контролю держави порту в регіоні Перської затоки, червень 2005 року (Riyadh Memorandum of Understanding on Port State Control in the Gulf Region, June 2005. Available from: http://www.riyadhmou.org/).

Комітет Паризького меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту 17 травня 2010 року на своїй 43-й сесії в Дубліні (Ірландія) остаточно схвалив новий інспекційний режим. Найбільш важливе рішення Комітету – остаточне прийняття нового інспекційного режиму, який був розроблений Паризьким меморандумом і Євросоюзом. Новий інспекційний режим почав діяти з 1 січня 2011 року і значним чином змінив наявну систему контролю суден в портах європейських країн. Основною ідеєю нового інспекційного режиму є схема, заснована на оцінюванні ризиків щодо кожного конкретного судна. Судна та судноплавні компанії, що мають високі показники якісного управління безпекою судноплавства, отримують преференції у вигляді зменшення як кількості, так і обсягу інспекційних перевірок в портах, тоді як судна, які мають підвищений ризик невиконання міжнародних вимог безпеки мореплавства, перевіряються більш часто і більш ретельно.

Особливістю нового інспекційного режиму став поділ суден на три ступені ризику: низький, середній та високий. У чорному списку - судна держав з високим ступенем ризику, сірий - середній ступінь ризику і білий список з низьким ступенем ризику. Розрахунок ступеня ризику проводитися на основі історії інспектування судна в портах Паризького меморандуму протягом попередніх трьох років за кількома параметрами, такими як: – тип судна, його вік; якісні показники прапора судна (з урахуванням результатів проходження державою прапора судна тепер уже обов’язкової перевірки ІМО) оцінка компанії, відповідальної за експлуатацію судна; кількість раніше виявлених недоліків на судні і здійснених затримань. Судну може бути назавжди закритий доступ до портів держав, що приєдналися до Паризькому меморандуму, після чотирьох заборон. Новий інспекційний режим враховує останні зміни в конвенціях ІМО і містить ряд конкретних інструкцій інспекторам державного портового контролю.

У прес-релізі Паризького меморандуму від 1 липня 2020 року перераховано 70 прапорів, з них 41 прапор у «білому списку», 16 в «сірому

списку» і 13 в «чорному списку». У 2018 році було перераховано 73 держави прапора, з яких 41 в «білому списку», 18 в «сірому» і 14 в «чорному списку».

Чорноморський меморандум про взаєморозуміння був створений у квітні 2000 року. Країнами-членами є Болгарія, Грузія, Румунія, Російська Федерація, Туреччина та Україна. Сфера діяльності Чорноморського меморандуму - це географічне охоплення портів, розташованих на узбережжі Чорного моря. Контроль держави порту зазвичай починається з перевірки сертифікатів і документів. У разі виявлення недоліків або повідомлення про те, що судно не відповідає нормам і правилам конвенцій, проводиться більш детальна перевірка. Держава прапора, яка не є Стороною конвенцій, не користується більш сприятливим режимом. У річному звіті Чорноморського меморандуму за 2020 рік вказано, що державний портовий контроль має особливе значення для держав - членів Чорноморського меморандуму через зростаючу роль судноплавства в регіоні, чутливості басейну Чорного моря і його берегової лінії до екологічного збитку.

З метою методичного забезпечення діяльності Меморандумів про взаєморозуміння, 4 грудня 2019 року на сесії Асамблеї ІМО була прийнята *Резолюція А.1138(31) «Процедури контролю суден державою порту 2019 р.».* Мета зазначеної Резолюцій полягає у тому, щоб надати базові рекомендації з проведення перевірок в рамках контролю суден державою порту для сприяння застосуванню заходів контролю, передбачених відповідними конвенціями і розділами Кодексу щодо здійснення документів ІМО (Резолюція А.1070 (28)), а також сприяти забезпеченню послідовності в проведенні цих перевірок, у виявленні недоліків судна, його обладнання та екіпажу і в застосуванні процедур контролю.

Відповідно до Резолюції А.1138(31) «Процедури контролю суден державою порту», процедури контролю застосовуються до суден, що підпадають під дію положень:

1. Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р.;

2. Протоколу 1988 року до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р.;

3. Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р.;

4. Протоколу 1988 року до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 р.;

5. Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973/78 р.;

6. Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. з поправками;

7. Міжнародної конвенції про обмірювання суден 1969 р. з поправками;

8. Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 р.;

9. Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р. з поправками;

10. Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р.;

11. Протоколу 1992 р. про зміну Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р. з поправками;

12. Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р. (Бункерна конвенція 2001 р.);

13. Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 р.; і

14. Найробійської міжнародної конвенції про видалення затонулих суден 2007 р.

При здійсненні контролю суден державою порту сторони повинні застосовувати тільки ті положення конвенцій, які є чинними і які вони прийняли. Але, для суден держав, які не є сторонами, не повинні створюватися більш сприятливі умови щодо контролю в порту. Якщо положення відповідних конвенцій не містять конкретних вказівок, інспектор контролю суден державою порту повинен в принципі погодитися з проектною схемою, затвердженою

державою прапора, і в разі необхідності проконсультуватися з адміністрацією прапора.

Інспектор контролю суден державою порту повинен знати, що положення відповідних конвенцій дозволяють адміністраціям надавати вилучення, дозволяти використання рівноцінних замін і схвалювати альтернативні конструкції, заходи і пристрої. Якщо згідно з відповідними положеннями тієї чи іншої конвенції судну видається свідоцтво про вилучення, за умови, що воно містить коректне посилання на положення про вилучення і вимога, до якого воно відноситься, або якщо на судні є затверджена документація щодо альтернативної конструкції, заходів і пристроїв (Правило II-1 / 55.4.2 Конвенції SOLAS 74), влада держави порту повинна розглядати дане судно як таке, що дотримується положення Конвенції. Якщо ж виникають які-небудь сумніви в тому, що вилучення, рівноцінна заміна або альтернативні конструкції, заходи і пристрої, дійсно були схвалені, у цьому випадку, влада держави порту повинна в міру можливості звертатися за підтвердженням до адміністрації.

В тому, що стосується добровільного якнайшвидшого здійснення поправок до Конвенції SOLAS 74, сторони повинні керуватися циркуляром Guidelines on the voluntary early implementation of amendments to the 1974 SOLAS Convention and related mandatory instruments (MSC.1/Circ.1565).

Якщо держава порту здійснює контроль на підставі прийнятої під егідою МОП, Конвенції МОП 2006 р., керівні вказівки щодо проведення відповідних перевірок можна знайти в публікації МОП «Рекомендації по проведенню перевірок інспекторами контролю держави порту відповідно до Конвенції МОП 2006 р.»; або Конвенції МОП № 147 про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 р. або Протоколу 1996 р. до Конвенції про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 р., керівні вказівки по проведенню відповідних перевірок можна знайти в публікації МОП Inspection of labour conditions on board ship: Guide-lines for procedure.

Отже, заходи, що здійснюються згідно до Резолюції IMO A.1138(31) – «Процедури контролю суден державою порту 2019 р.», повинні бути

спрямовані на виконання таких завдань, як посилення морської безпеки і захисту навколишнього середовища; поліпшення умов праці та побуту моряків на борту судна; здатності суднових екіпажів виконувати свої обов'язки щодо експлуатаційних тренувань; підтримання ефективної системи портового контролю.

Зазвичай *судно розглядається як субстандартне*, якщо: корпус, механізми, устаткування, постачання або експлуатаційна безпека суттєво нижче стандартів, необхідних за відповідними конвенціями; чисельність екіпажу не відповідає документу про мінімальний склад екіпажу; відсутнє основне обладнання і постачання; відбувається незадовільне технічне обслуговування судна; екіпаж не має достатніх навичок в експлуатації судна або не знає основних експлуатаційних процедур; порушуються вимоги щодо дипломування моряків.

Правило 19 Глави 1 Конвенції SOLAS 74 «Контроль» вимагає, щоб судно було затримано в порту інспектування в разі виявлення таких недоліків, як: закінчення терміну дії одного з конвенційних свідоцтв; істотна невідповідність між фактичним станом судна, його обладнанням та постачанням. Також у цьому правилі міститься вимога про те, що повинні вживатися всі можливі заходи для уникнення необґрунтованих затримок судна. Відсутність дійсних суднових свідоцтв є очевидним доказом того, що судно не виконує вимоги міжнародних конвенцій і це є основою для прийняття рішення про затримання судна для подальшої його перевірки. Також вважається, що судно не відповідає вимогам, якщо його корпус, механізми, устаткування, таке як рятувальні та протипожежні засоби, радіоустаткування, істотно нижчі від встановлених стандартів. Якщо судну було дозволено плавання за наявності невідповідностей, влада держави порту повинна інформувати про цей факт владу країни наступного порту заходу судна, владу держави прапора судна і, за необхідності, визнану організацію.

Кожна адміністрація порту, повідомляє про проведеня нею інспекції державного портового контролю з електронно-довідкової мережі. Мережа

складається з регіональних центрів і на цей центр замикаються всі порти регіону. Вся інформація миттєво надходить до комп'ютерного центру, де вона зберігається, обробляється і видається за запитом. Контроль здійснюється спеціально уповноваженим інспектором держави порту, відповідно до зазначеної Резолюції А.1138(31).

Практично всі міжнародні стандарти, що спрямовані на забезпечення безпеки мореплавства, охорону людського життя на морі та попередження забруднення моря і атмосферного повітря з суден передбачають правила і вимоги, які може перевірити *державний портовий контроль (Port State Control - PSC).* Практично всі міжнародні конвенції про безпеку на морі передбачають правила і вимоги, які може перевірити державний портовий контроль. Під час перевірки, інспектор контролю держави порту повинен встановити тип судна, рік побудови і розміру судна, з тим щоб визначити, які положення конвенцій застосовні. Піднявшись на борт і представившись капітану або відповідальній особі командного складу судна, інспектор контролю держави порту повинен перевірити відповідні суднові свідоцтва і документи, передбачені конвенціями (в залежності від випадку), як перераховано в Додатку 12 Резолюції IMO A.1138(31), а саме:

1. Міжнародне мірильне свідоцтво (1969 р.);

2. Акти попередніх перевірок в рамках контролю суден державою порту;

3. Свідоцтво про безпеку пасажирського судна (правило I/12 Конвенції SOLAS 74);

4. Свідоцтво про безпеку вантажного судна по конструкції (правило I/12 Конвенції SOLAS 74);

5. Свідоцтво про безпеку вантажного судна по устаткуванню і постачання (Правило I/12 Конвенції SOLAS);

6. Свідоцтво про безпеку вантажного судна по радіообладнанню (правило I/12 Конвенції SOLAS 74);

7. Схеми і буклети по боротьбі за живучість (правило II-1/19 Конвенції SOLAS 74);

8. Інформація щодо остійності судна (правила II-1/5 і II-1/5-1 Конвенції SOLAS 74 і правило 10 Конвенції LL 66);

9. Буклет і інформація з маневрування (правило II-1/28 Конвенції SOLAS 74);

10. Підтвердження придатності судна до експлуатації з безвахтенним обслуговуванням машинних приміщень (правило II-1/46.3 Конвенції SOLAS 74);

11. Стаціонарні системи газового пожежогасіння (вантажні приміщення) Свідоцтво про вилучення і будь-який перелік вантажів (правило II-2/10.7.1.4 Конвенції SOLAS 74);

12. Схема/буклет протипожежного захисту (правила II-2/15.2.4 і II-2/15.3.2 Конвенції SOLAS 74);

13. Буклет щодо експлуатаційної пожежної безпеки (правило II-2/16.2 Конвенції SOLAS 74);

14. Маніфест або вантажний план щодо небезпечних вантажів (правила VII/4 і VII 7-2 Конвенції SOLAS 74; правило 4 Додатку III до Конвенції MARPOL 73/78);

15. Документ про відповідність спеціальним вимогам до суден, зайнятих перевезенням небезпечних вантажів (правило II-2 19.4 Конвенції SOLAS 74)$

16. Звітні записи про підготовку і навчання на судні (правила II-2/15.2.2.5 і III/19.3 і III 19.5 і III/20.6 і III/20.7 Конвенції SOLAS 74);

17. Документ про мінімальний безпечний склад екіпажу (правило V/14.2 Конвенції SOLAS 74);

18. План взаємодії з пошуково-рятувальними службами для пасажирських суден, зайнятих на постійних маршрутах (правило V/7.3 Конвенції SOLAS 74);

19. Протокол випробування на відповідність (правило V/19-1.6 Конвенції SOLAS 74);

20. Копія Документа про відповідність, виданого організацією яка робила випробування, в якому вказується дата підтвердження відповідності та

застосовні експлуатаційні вимоги до приладу реєстрації даних про рейс (правило V/18.8 Конвенції SOLAS 74);

21. Для пасажирських суден - Перелік обмежень, що стосуються експлуатації (Правило V/30.2 Конвенції SOLAS 74);

22. Повчання що стосуються кріплення вантажу (правила VI/5.6 і VII/5 Конвенції SOLAS 74 (MSC.1/Circ.1353);

23. Буклет навалочного судна (правила VI/7.2 і XII/8 Конвенції SOLAS 74);

24. План завантаження/розвантаження для навалочних суден (правило VI/7.3 Конвенції SOLAS 74);

25. Документ про дозвіл на перевезення зерна і повчання з навантаження зерна (Правило VI/9 Конвенції SOLAS 74 (розділ 3 Міжнародного кодексу щодо безпечного перевезення зерна насипом);

26. Свідоцтво про придатність судна до перевезення вантажу (Міжнародний кодекс безпечного перевезення опроміненого ядерного палива, плутонію і радіоактивних відходів високого рівня активності в упаковці на суднах) (правило VII/16 Конвенції SOLAS 74 і правило 1.3 Міжнародного кодексу безпечного перевезення опроміненого ядерного палива, плутонію і радіоактивних відходів високого рівня активності в упаковці на суднах);

27. Копія Документа про відповідність, виданого відповідно до Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забруднення (МКУБ) (правило IX/4.2 Конвенції SOLAS 74; (п. 13 МКУБ);

28. Свідоцтво про управління безпекою (СУБ), видане відповідно до МКУБ (правило IX/4.3 Конвенції SOLAS 74; (пункт 13 МКУБ);

29. Свідоцтво про безпеку високошвидкісного судна і Дозвіл на експлуатацію високошвидкісного судна (правило X/3.2 Конвенції SOLAS 74);

30. Журнал безперервної реєстрації історії судна (правило XI-1/5 Конвенції SOLAS 74);

31. Міжнародне свідоцтво про придатність судна для перевезення зріджених газів наливом або Свідоцтво про придатність судна для перевезення

зріджених газів наливом, в залежності від того, що може бути застосовано (правило 1.5.4 Міжнародного кодексу будування й оснащення суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом 1983 р., зі змінами);

32. Міжнародне свідоцтво про придатність судна для перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом або Свідоцтво про придатність судна для перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом, в залежності від того, що може бути застосовано (правило 1.5.4 Міжнародного кодексу будування й оснащення суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом 1983 р., зі змінами);

33. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню нафтою (правило 7.1 Додатку I до Конвенції MARPOL 73/78);

34. Підшивки актів розширених оглядів (для навалочних суден або нафтових танкерів) (правило XI-1/2 Конвенції SOLAS 74 і п.п. 6.2 та 6.3 додатка A, ч. A та ч. B, і додатка B, ч. A та ч. B, Міжнародного кодексу з розширеної програми перевірок під час освідоцтва навалювальних суден і нафтових танкерів 2011 р.;

35. Журнал нафтових операцій (правила 17 і 36 Додатку I до Конвенції MARPOL 73/78);

36. Судновий план надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням моря шкідливими рідкими речовинами (правило 17 Додатку II до Конвенції MARPOL 73/78);

37. Акт про відповідність (система оцінки стану судна) (правила 20.6 і 21.6.1 Додатку I до Конвенції MARPOL 73/78);

38. Для нафтових танкерів - записи системи автоматичного виміру, реєстрації і управління скиданням нафти за останній баластний рейс (правило 31.2 Додатку I до Конвенції MARPOL 73/78);

39. Судновий план надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням нафтою (правило 37.1 Додатку I до Конвенції MARPOL 73/78);

40. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом (правило 9.1 Додатку II до Конвенції MARPOL 73/78);

41. Журнал вантажних операцій (правило 15 Додатку II до Конвенції MARPOL 73/78);

42. Керівництво по методах і пристроях (танкери-хімовози) (правило 14.1 Додатку II до Конвенції MARPOL 73/78);

43. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню стічними водами (Свідоцтво ISPP) (правило 5.1 Додатку IV до Конвенції MARPOL 73/78);

44. План управління ліквідацією сміття (правило 10 Додатку V до Конвенції MARPOL 73/78);

45. Журнал операцій зі сміттям (правило 10 Додатку V до Конвенції MARPOL 73/78);

46. Міжнародне свідоцтво про запобігання забруднення повітряного середовища (Свідоцтво IAPP) (правило 6.1 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

47. Процедура переходу з одного суднового палива на інше і журнал реєстрації переходу з одного рідкого палива на інше (правило 14.6 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

48. Свідоцтво про схвалення типу інсинератора (правило 16.6 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

49. Накладні на поставку бункерного палива і репрезентативні зразки (правила 18.6 і 18.8.1 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

50. Міжнародне свідоцтво про запобігання забруднення повітряного середовища з двигуна (Свідоцтво EIAPP) (правило 2.1.1.1 Технічного кодексу по контролю за викидами окислів азоту з суднових дизельних двигунів (Технічний кодекс NOx 2008 р.);

51. Технічна документація (правило 2.3.4 Технічного кодексу NOx 2008 р.);

52. Журнал параметрів двигуна (правило 2.3.7 Технічного кодексу NOx 2008 р.);

53. Міжнародне свідоцтво про вантажну марку (ст. 16.1 Конвенції LL 66);

54. Міжнародне свідоцтво про вилучення міжнародного свідоцтва про вантажну марку (ст. 16.2 Конвенції LL 66);

55. Свідоцтва для капітанів, осіб командного і рядового складу, видані згідно з Конвенцією ПДНВ 78/95 (ст. VI, правило I/2 Конвенції ПДНВ 78 і розділ A-I/2 Кодексу ПДНВ);

56. Звітні записи про години відпочинку і таблиця із зазначенням внутрішнього трудового розпорядку на борту судна (розділ A-VIII 1.5 і 1.7 Кодексу ПДНВ та ст. 5.7 і ст. 8.1 Конвенції МОП № 180 і Стандарт А.2.3.10 і А.2.3.12 Конвенції МОП 2006 р.);

57. Свідоцтво про страхування або інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за шкоду від забруднення нафтою (ст. VII.2 Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р.);

58. Свідоцтво про страхування або інше фінансове забезпечення цивільної відповідальності за шкоду від забруднення бункерним паливом (ст. 7.2 Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р.);

59. Міжнародне свідоцтво про охорону судна або Тимчасове міжнародне свідоцтво про охорону судна (частина A/19 Додатку Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів (Міжнародний кодекс ОСПЗ));

60. Реєстрація протиобростаючої системи (правило 2 Додатку 4 до Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 р.);

61. Міжнародне свідоцтво про протиобростаючіи системи (Свідоцтво IAFS) (правило 2 Додатку 4 до Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 р.);

62. Декларація про протиобростаючі системи (правило 5 Додатку 4 до Міжнародної конвенції про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 р.);

63 Технічна документація покриття (правило II-1/3-2 Конвенції SOLAS 74);

64. Будівельні креслення судна (правило II-1/3-7 Конвенції SOLAS 74);

65. Формуляр на будівництво судна (правило II-1/3-10 Конвенції SOLAS 74);

66. Повчання по підготовці щодо пожежної безпеки (правило II-2/1 5.2.3 Конвенції SOLAS 74);

67. Плани технічного обслуговування судна (правила II-2 / 14.2.2 і II-2 / 14.4 Конвенції SOLAS 74);

68. Повчання по підготовці екіпажу (правило III/35 Конвенції SOLAS 74);

69. Морські навігаційні карти і морські навігаційні прилади допомоги (правила V/19.2.1.4 і V/27 Конвенції SOLAS 74);

70. Міжнародний звід сигналів і екземпляр Керівництва по міжнародному авіаційному та морському пошуку та рятуванню Том-3 (правило V/21 Конвенції SOLAS 74);

71. Реєстрація дій, пов’язаних з судноводінням (правила V/26 і V/28.1 Конвенції SOLAS 74);

72. Листи даних про безпеку матеріалів (правило VI/5-1 Конвенції SOLAS 74);

73. Протокол випробування Автоматичної ідинтифікованої (інформаційної) системи – AIS (Automatic Identification System) (правило V/18.9 Конвенції SOLAS 74);

74. План охорони судна і пов’язані з ним записи (правило XI-2/9 Конвенції SOLAS, частина A/9 і 10 Міжнародного кодексу ОСПЗ);

75. Міжнародне свідоцтво про енергоефективність (правило 6 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

76. Журнал озоноруйнуючих речовин (правило 12.6 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

77. Керівництво заводу-виготовлювача щодо експлуатації для інсинераторів (правило 16.7 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

78. План управління енергоефективністю судна (правило 22 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

79. Технічна документація по Досяжному конструктивному коефіцієнту енергоефективності (правило 20 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

80. Протокол вимірів шуму (правило II-1 3-12 Конвенції SOLAS 74);

81. Схеми і процедури підйому людей з води для конкретних суден (правило III/17-1 Конвенції SOLAS 74);

82. Система підтримки прийняття рішень капітанами (для пасажирських суден) (правило III/29 Конвенції SOLAS 74);

83. Керівництво по експлуатації системи автоматичного виміру і контролю над скиданням нафти (правило 31 Додатку I До Конвенції MARPOL 73/78);

84. Інформація про вантаж (правила VI / 2 і XII/10 Конвенції SOLAS 74);

85. Повчання щодо доступу до конструкцій судна (правило II-1/3-6 Конвенції SOLAS 74);

86. Керівництво щодо обладнання та експлуатації систем миття сирою нафтою (Правило 35 Додатку I до Конвенції MARPOL 73/78);

87. Інформація про поділ на відсіки і остійність судна (правило 28 Додатку I до Конвенції MARPOL 73/78);

88. План операцій по виконанню Загальних правил безпеки і захисту навколишнього середовища і перелік операцій по виконанню Загальних правил безпеки і захисту навколишнього середовища (правило 41 Додатку I до Конвенції MARPOL 73/78);

89. План управління щодо летких органічних сполук (план управління ЛОС) (на танкері, що перевозить сиру нафту, є і виконується план управління ЛОС) (правило 15.6 Додатку VI до Конвенції MARPOL 73/78);

90. Свідоцтво про вилучення (правило I/12 Конвенції SOLAS 74);

91. Свідоцтво про страхування або іншому фінансовому забезпеченню щодо

відповідальності за видалення затонулих суден (ст. 12 Нейробійської міжнародної конвенції про видалення затонулих суден 2007 р.);

92. Міжнародне свідоцтво про управління баластними водами (Ст. 9.1 і правило Е-2 Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 р.);

93. Журнал операцій з баластними водами (ст. 9.1 b і правило В-2 Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 р.);

94. План управління баластними водами (правило В-1 Міжнародної конвенції про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 р.).

Коли інспектор контролю держави порту проводить перевірку іноземного судна, яке повинно мати свідоцтво згідно будь-якої конвенції і яке знаходиться в порту або біля прибережного терміналу, що знаходиться під юрисдикцією держави порту, будь-яка така перевірка повинна обмежуватися перевіркою того, що на судні є дійсні свідоцтва та інші відповідні документи, а також створенням у інспектора контролю держави порту враження про загальний стан судна, його обладнання та його екіпаж, якщо немає «явних підстав» вважати, що стан судна або його обладнання в істотному ступені не відповідає зазначеним у свідоцтвах і дипломах відомостями.

У зазначеному випадку «явні підстави» для проведення більш детальної перевірки включають, чи не обмежуючись перерахованим:

1 Відсутність основного обладнання або пристроїв, необхідних відповідними конвенціями;

2. Доказ на підставі перевірки суднових свідоцтв того, що свідоцтво або свідоцтва явно недійсні;

3. Доказ того, що документи, необхідні відповідними конвенціями і перераховані вище за текстом, відсутні, неповні, не оформлені або оформляються неправильно;

4. Доказ на підставі загального враження і спостережень інспектора контролю держави порту того, що мають місце серйозний знос або недоліки корпусу або конструкції, які можуть ставити під загрозу конструктивну цілісність, водонепроникність судна або непроникність судна при впливі моря;

5. Доказ на підставі загального враження або спостережень інспектора контролю держави порту того, що обладнання з безпеки, запобігання забрудненню або навігаційне обладнання має серйозні недоліки;

6. Інформацію або доказ того, що капітан або члени екіпажу не знають основних суднових операцій, що відносяться до безпеки суден або запобігання забрудненню, або що такі операції не виконуються;

7. Вказівки на те, що основні члени екіпажу не можуть спілкуватися один з іншим або з іншими людьми на судні;

8. Надання неправдивих повідомлень про лихо, після якої не виконуються належні процедури для їх скасування; і

9. Отримання повідомлення або скарги, що містять інформацію про те, що судно, як видається, є субстандартним.

Якщо судно не має дійсних свідоцтв або якщо загальне враження або спостереження інспектора контролю держави порту на судні дають явні підстави вважати, що стан судна або його обладнання в істотному ступені не відповідає зазначеним у свідоцтвах відомостями або що капітан або екіпаж не знають основних суднових процедур, повинна проводитися більш детальна перевірка з використанням відповідних доповнень.

Забороняється, щоб в ході однієї перевірки в рамках контролю суден державою порту перевірялися всі обладнання та процедури, якщо стан судна або знання капітаном або екіпажем основних суднових процедур не викликає необхідності такої детальної перевірки. Крім того, справжні Процедури не мають на меті нав’язувати судну, що має право плавати під прапором іншої

сторони Конвенції ПДНВ 78/95, програму держави порту за дипломування моряків або нав'язувати процедури контролю іноземних суден понад процедур, встановлених для суден держави порту.

Якщо під час перевірки інспектором контролю держави порту, судно розглядається як субстандартне, або якщо його екіпаж не відповідає документу про безпечний склад екіпажу, серед іншого, в результаті:

1. Відсутності основного обладнання або невжиття заходів, необхідних конвенціями;

2. Недоліки устаткування і постачання або передбачених заходів відповідним технічним вимогам конвенцій;

3. Значного погіршення стану судна або його обладнання і постачання внаслідок, наприклад, незадовільного технічного обслуговування;

4. Недостатності навичок екіпажу в експлуатації судна або незнання членами екіпажу основних експлуатаційних процедур; і

5. недостатності укомплектування екіпажу або недостатності дипломування моряків.

Якщо ці очевидні чинники, в сукупності або окремо, роблять судно не мореходним і створюють небезпеку для судна або життя людей які знаходяться на ньому або представляють необґрунтовану загрозу заподіяння шкоди морському середовищу в разі отримання ним дозволу на вихід в море, його слід вважати субстандартним судном.

Влада, що отримали інформацію про субстандартне судно, яка може спричинити за собою затримання, повинна негайно повідомити морського, консульського і/або дипломатичного представників держави прапора в районі перебування судна і запропонувати їм розпочати розслідування або співпрацювати в його проведенні. Подібним чином слід повідомити визнану організацію, що видала від імені держави прапора відповідні свідоцтва. Ці положення не звільняють, проте, влади держави порту, що є стороною відповідної конвенції, від обов'язку вживати належних заходів згідно з їх повноваженнями, що випливають з відповідних конвенцій.

При прийнятті рішення про те, чи достатньо серйозні виявлені на судні недоліки для його затримання, інспектор контролю держави порту повинен визначити, чи є на судні відповідні дійсні документи; і, чи є на судні екіпаж, необхідний в документі про мінімальний безпечний склад екіпажу.

У ході перевірки інспектора контролю держави порту повинен, крім того, оцінити, чи здатні судно і / або екіпаж протягом усього майбутнього рейсу відповідати наступним вимогам: здійснювати безпечне плавання; безпечно обробляти, перевозити вантаж і контролювати його стан; безпечно експлуатувати машинне відділення; забезпечувати належне рух і управління кермом; якщо необхідно, ефективно боротися з пожежами в будь-якій частині судна; якщо необхідно, швидко і безпечно залишати судно і здійснювати рятувальні операції; запобігати забрудненню навколишнього середовища; підтримувати належну остійність; підтримувати належну водонепроникність; якщо необхідно, здійснювати зв'язок при небезпеці і забезпечувати безпечні та сприятливі для здоров'я умови на борту. Якщо результат будь-якої з цих оцінок є негативним з урахуванням всіх виявлених недоліків, слід серйозно розглянути питання про затримання судна. Під час знаходження судна в порту слід вживати всіх можливих спеціальних заходів, з підвищення безпеки та посилення охорони судна.

Після трагічних подій 11 вересня 2001 року, двадцять друга сесія Асамблеї ІМО одноголосно вирішила розробити нові заходи з охорони суден і портових засобів, так 12 грудня 2002 року Конференція урядів, що домовляються, схвалила поправки до Конвенції SOLAS 74, стосовно спеціальних заходів з підвищення безпеки та посилення охорони в морі, та *Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів (Міжнародний кодекс ОСПЗ).*

Окрім нових правил, що увійшли до Розділу XI-2 Конвенції SOLAS 74, і частини А і Б Міжнародного кодексу ОСПЗ, Дипломатична конференція прийняла поправки до існуючих правил Конвенції SOLAS 74, що сприяють прискоренню виконання вимог обладнання суден автоматичними ідентифікаційними системами, і затвердила нові правила для включення до

Розділу XI-1 Конвенції SOLAS 74 щодо суднових розпізнавальних номерів і необхідності мати на судні журнал безперервної реєстрації історії судна. Найважливішими поправками є новий Розділ XI-2 «Спеціальні заходи з посилення охорони на морі» Конвенції SOLAS 74 та Міжнародний кодекс ОСПЗ.

Отже, у Розділі XI-2 Конвенції SOLAS 74 вводяться нові вимоги, що регламентують охорону суден і портових засобів з метою протидії незаконним актам, спрямованим проти безпеки мореплавства і перевезення морем захищених вантажів. Вимоги Міжнародного кодексу ОСПЗ формують міжнародну структуру, за допомогою якої судна і портові засоби можуть взаємодіяти з метою виявлення і запобігання актам, що загрожують безпеці в секторі морського транспорту. Міжнародний кодекс ОСПЗ складається з двох частин: Частина А носить обов'язковий характер, а частина Б - рекомендаційний. Рекомендації в частині Б слід враховувати при здійсненні положень Розділу XI-2 Конвенції SOLAS 74 і частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ.

Частина А встановлює вимоги щодо:

- Декларації про охорону;
- захисту судна;
- оцінки вразливості судна;
- плану охорони судна;
- особи командного складу, відповідальної за охорону судна;
- тренувань і навчань на суднах;
- безпеки портових засобів;
- оцінки вразливості портових засобів;
- плану охорони портових засобів;
- посадової особи компанії, відповідальної за охорону;
- посадової особи портового засобу, відповідальної за охорону;
- тренувань і навчань на портових засобах;
- огляду та сертифікації;

• видачі та підтвердження свідоцтв; а також встановлюється:

• відповідальність урядів, що домовляються;

• і обов'язки судноплавної компанії.

Міжнародний кодекс ОСПЗ встановлює обов’язкові вимоги щодо о*фіцеру охорони судна,* який призначається компанією на кожне судно, на яке поширюється Розділ XI-2 Конвенції SOLAS 74 та Міжнародного Кодексу ОСПЗ.

Офіцер охорони судна звітує про свої дії капітану судна і, в залежності від обставин, може звертатись безпосередньо до офіцера охорони компанії. Міжнародний кодекс ОСПЗ не вимагає введення на судні окремої штатної одиниці для офіцера охорони судна, тому обов’язки офіцера охорони судна зазвичай покладаються додатково на осіб командного складу судна. Як правило, це - помічники капітана, а іноді - капітан судна. На пасажирських суднах посада офіцера охорони судна може бути штатною.

Основними завданнями та обов’язками офіцера охорони судна є наступні:

- проведення регулярних перевірок охорони судна з метою переконання в дотриманні відповідних заходів охорони;

- дотримання плану охорони судна і контроль над його виконанням, включаючи будь-які поправки до плану;

- координація в частині, що стосується охорони, дій під час обробки вантажу і суднових запасів з іншим судновим персоналом та відповідними посадовими особами портових засобів, відповідальними за охорону;

- внесення пропозицій про зміни в плані охорони судна;

- інформування офіцера охорони компанії про будь-які недоліки і невідповідності, виявлені під час внутрішніх перевірок, періодичних оглядів, перевірок охорони і перевірок виконання вимог, а також вжиття заходів щодо виправлення становища;

- підвищення інформованості в питаннях охорони і підвищення пильності на судні;

- забезпечення належної відповідної підготовки персоналу, відповідального за охорону судна;

- надсилання повідомлень про всі події, пов’язані з охороною;

- координація виконання плану охорони судна з офіцером охорони компанії і з відповідним офіцером охорони портового засобу;

- забезпечення правильної експлуатації, випробування, калібрування та обслуговування охоронного обладнання.

Офіцер охорони судна повинен мати такі ж знання і отримати таку ж підготовку, як і офіцер охорони компанії. Крім того, він повинен мати відповідні знання та отримати підготовку в таких сферах, як: план судна; план охорони судна і процедури, що відносяться до нього (включаючи підготовку з прийняття відповідних заходів на основі різних сценаріїв); методи управління групами людей та їх контролю; експлуатація обладнання та систем охорони; випробування, калібрування та технічне обслуговування обладнання і систем охорони під час перебування в морі.

План охорони судна забезпечує організацію виконання обов’язків з охорони судна, та передбачати наступне:

1. Обов’язки та область відповідальності всіх членів екіпажу судна, залучених до охорони;

2. Необхідні процедури або запобіжні заходи, що гарантують постійну підтримку безперервного зв’язку;

3. Дії з оцінки ефективності процедур охорони і будь-якого обладнання та систем охорони і виявлення, включаючи процедури виявлення відмови або несправності обладнання та систем і прийняття контрзаходів;

4. Підхід і затверджений порядок дій, спрямовані на захист конфіденційної інформації з питань охорони, що зберігається на паперових та електронних носіях;

5. Відомості про типи обладнання і системи охорони та виявлення, у разі наявності, а також вимоги до їх технічного обслуговування;

6. Порядок, який би забезпечував своєчасне подання і розгляд доповідей про можливу наявність незахищених охороною ділянок або доповідей, що відображають стурбованість з питань охорони; і

7. порядок складання, ведення і коректури переліку будь-яких небезпечних вантажів або речовин на борту, включаючи вказівку їх розташування.

Оцінка ступеня ризику, що інцидент безпеки наступить або відбудеться, у Міжнародному кодексі ОСПЗ, визначається за *трьма рівнями*.

Рівень охорони 1 – рівень, на якому постійно повинні підтримуватися певні мінімальні заходи щодо охорони;

Рівень охорони 2 – рівень, на якому через підвищений ризик настання інциденту безпеки повинні підтримуватися відповідні додаткові заходи щодо забезпечення охорони;

Рівень охорони 3 – рівень, на якому протягом обмеженого часу, коли ймовірним або неминучим є настання інциденту безпеки, повинні підтримуватися особливі специфічні заходи для забезпечення охорони, включаючи випадки, якщо неможливо визначити конкретну мету нападу.

Для *рівня охорони 1,* план охорони судна повинен передбачати наступні заходи з контролю доступу на судно:

1. Перевірка осіб всіх людей, бажаючих пройти на судно, і обґрунтованості їх наміру шляхом перевірки, наприклад, розпоряджень про включення до складу екіпажу, пасажирських квитків, посадочних пропусків, приписів на виконання робіт тощо;

2. Судно у взаємодії з портовим засобом повинно забезпечити спеціальні огороджені ділянки для здійснення перевірки та огляду людей, багажу (включаючи предмети, що переносяться на собі), особистих речей, транспортних засобів та їх вмісту;

3. Судно у взаємодії з портовим засобом повинно забезпечити, щоб засоби що перевозяться та підлягають навантаженню на призначене для перевезення автомобілів судно типу ро-ро та інші пасажирські судна, піддавалися огляду до навантаження і з повторюваністю, що вимагається за планом;

4. Відокремлення осіб, що пройшли перевірку, і їх особистих речей від тих, що ще не пройшли перевірку;

5. Відокремлення пасажирів, що здійснюють посадку, від пасажирів, що здійснюють висадку;

6. Вказівка місць доступу, що повинні перекриватись або охоронятись з метою запобігання несанкціонованому доступу;

7. Перекриття шляхом закриття чи іншими засобами доступу на ділянки, що не охороняються і межують з ділянками, до яких мають доступ пасажири і відвідувачі; і

8. Проведення з усім екіпажем судна інструктажів з питань охорони, можливих видів загрози, порядку доповідей про підозрілих осіб, об'єкти або дії, а також необхідності проявляти пильність.

При *рівні охорони 1* всі бажаючі пройти на судно повинні розглядатися як потенційні об'єкти огляду. Повторюваність такого огляду, включаючи огляд за випадковим вибором, повинна узгоджуватись у затвердженому плані і схвалюватись Адміністрацією. Доцільніше, коли такі огляди здійснюються портовим засобом у тісній співпраці з судном і в безпосередній близькості до нього. Члени екіпажу судна не повинні залучатися до огляду інших членів екіпажу і їх особистого майна, за винятком ситуацій, коли для цього є явні підстави, що мають відношення до охорони. Будь-який такий огляд повинен здійснюватися таким чином, щоб повністю брати в розрахунок права людини і не завдавати шкоди основам людської гідності.

Для *рівня охорони 2,* план охорони судна, повинен передбачати наступні заходи охорони, що застосовуються для протидії підвищеному ризику подій, що впливають на захищеність, і які спрямовані на забезпечення підвищеної пильності і жорсткішого контролю:

1. Призначення додаткових осіб для обходу ділянок палуби в неробочий час, з метою запобігання несанкціонованому доступу;

2. Обмеження кількості місць доступу на судно, визначення тих, що мають бути закриті і засобів їх належного закриття;

3. Вжиття заходів протидії проникненню на судно з боку води, включаючи, наприклад, організацію шлюпкового дозору у взаємодії з портовим засобом;

4. Встановлення, в тісній співпраці з портовим засобом, зони обмеженого доступу з боку борту, повернутого до берега;

5. Збільшення частотності і ретельності огляду людей, особистих речей і транспортних засобів, що допускаються на судно;

6. Супровід відвідувачів судна;

7. Проведення додаткових, цілеспрямованих інструктажів усього екіпажу, що направлені на будь-які виявлені види загрози і додатково акцентують увагу на порядку доповідей про підозрілих осіб, об'єкти або дії, а також підкреслюють необхідність підвищеної пильності;

8. Виконання повного або часткового обшуку судна.

Для *рівня охорони 3,* судно повинно дотримуватись вказівок, що надійшли від тих, хто проводить відповідні дії, пов'язані з подією або її загрозою. План охорони судна повинен передбачати наступні, детально викладені, заходи охорони, що можуть вживатись судном в тісній взаємодії з тими, хто здійснює відповідні дії, з боку порту:

1. Зменшення кількості місць доступу до одного контрольованого місця;

2. Надання доступу лише особам, що проводять відповідні дії, пов'язані з подією або її загрозою;

3. Вказівки людям на борту судна;

4. Призупинення посадки або висадки;

5. Призупинення вантажних операцій, доставок тощо;

6. Евакуацію людей з судна;

7. Перестановку судна на інший причал; і

8. Підготовку до повного або часткового обшуку судна.

За розробку *плану охорони портового засобу* відповідає посадова особа портового засобу, відповідальна за охорону. Від посадової особи портового засобу, відповідальної за охорону, не вимагається особисте виконання усієї

роботи, пов’язаної з виконанням цих посадових обов’язків, проте вона несе головну відповідальність за її належне виконання.

Зміст кожного окремо взятого плану охорони портового засобу повинен відрізнятись від інших, в залежності від конкретних обставин, властивих цьому портовому засобу або портовим засобам, до якого відноситься цей план. Особливі для цього портового засобу характерні властивості та види потенційного ризику, що зумовлюють необхідність в призначенні посадової особи портового засобу, відповідальної за охорону, і в розробці плану охорони портового засобу, виявляються в результаті здійснення оцінки портового засобу на предмет охорони. При розробці плану охорони портового засобу слід прийняти на розрахунок ці характерні властивості, а також міркування охорони місцевого чи національного масштабу, і введення належних заходів охорони для мінімізації ймовірності наявності незахищених областей і наслідків пов’язаного з цією ймовірністю потенційного ризику. Уряди, що домовляються, можуть дати рекомендації з розробки і змісту плану охорони портового засобу.

Кожен *план охорони портового засобу* повинен:

1. Містити докладний опис служби охорони портового засобу;

2. Містити докладний опис зв’язку служби охорони з відповідними іншими органами влади і опис необхідних систем зв’язку, призначених для забезпечення дієвої та безперервної роботи служби охорони та її контакту з іншими, включаючи судна, що знаходяться в порту;

3. Містити детальний виклад заходів охорони, передбачених для *рівня охорони 1*, як передбачених організацією роботи портового засобу, так і матеріального характеру, які повинні діяти постійно;

4. Містити детальний виклад додаткових заходів охорони, що повинні забезпечувати негайний перехід портового засобу на *рівень охорони 2* і, за потреби, на *рівень охорони 3*;

5. Передбачати регулярний розгляд плану на предмет його відповідності своєму призначенню або проведення аудиторської перевірки, а також внесення змін до нього на підставі досвіду або обставин, що змінилися;

6. Передбачати порядок доповідей в органи для зв’язку з відповідними урядами, що домовляються.

Розробка дієвого плану охорони портового засобу залежить від ретельності проведення оцінки всіх питань, що стосуються справи охорони цього портового засобу, включаючи, зокрема, ретельний облік характеристик цього портового засобу, як матеріального характеру, так і тих, що стосуються організації його роботи.

Плани охорони портових засобів підлягають схваленню урядом, під чиєю юрисдикцією знаходяться ці портові засоби. Уряди, повинні розробити порядок здійснення оцінок планів охорони портових засобів, спрямований на забезпечення їх безперервної дієвості, і можуть вимагати внесення поправок до плану, як до його первинного схвалення, так і після цього. План охорони портового засобу повинен передбачати зберігання записів про події, що мали місце і впливають на захищеність, про аудиторські перевірки, навчальні заняття, тренування і навчання, для використання цих записів в якості доказу відповідності вимогам.

Питання застосування вогнепальної зброї на суднах або біля них, а також в портових засобах, повинно розглядатися з великою ретельністю, оскільки це може бути пов’язано з особливим і значним ризиком, зокрема, у разі наявності певних небезпечних речовин. У випадку, якщо уряд, приймає рішення про необхідність використання озброєного персоналу на суднах або біля них, чи в портових засобах, то він повинен забезпечити, щоб такий персонал був належним чином уповноважений на застосування своєї зброї і навчений цьому, а також усвідомлював характерний для згаданих ділянок ризик для безпеки. Якщо уряд, дозволяє застосування вогнепальної зброї, він повинен надати спеціальну інструкцію з безпечного застосування цієї зброї. План охорони портового засобу повинен містити спеціальні вказівки з цього питання, особливо, стосовно суден, що перевозять небезпечні вантажі та речовини.

Для виконання та застосування вимог Міжнародного кодексу ОСПЗ вживаються терміни, та їх визначення, і трактуються таким чином:

1. Company (Компанія) - означає власника судна або організацію, що взяли на себе відповідальність за експлуатацію судна і при цьому погодились прийняти на себе обов'язки і відповідальність, покладену на компанію цими правилами;

2. Ship/port in Interface (взаємодія судна з портом) - взаємні дії з безпосереднього залучення судна в операції, що включають пересування людей, вантажів, продуктів за допомогою портових засобів на судно або з судна;

3. Port Facility (портові споруди) - територія, визначена Урядом або призначеними органами влади, де мають місце взаємні дії між судном і портом, включаючи якірні стоянки, причали очікування (відстою) і підходи з моря, якщо це застосовно;

4. Ship to ship Activity (дії між суднами) - будь-які дії, що не відносяться до портових засобів і включають пересування вантажів або персоналу з одного судна на інше;

5. Designated Authority (призначений орган влади) - організація або адміністрація, визначена урядом, як відповідальна за забезпечення застосування положень Міжнародного кодексу ОСПЗ;

6. International Ship and Port Security Code - Міжнародний Кодекс з охорони суден і портових засобів, що складається з частини А-обов'язкової і частини В-рекомендаційної;

7. Security Incident (небезпечний інцидент) – будь-яка підозріла дія або обставина, що загрожує безпеці судна, включаючи морські бурильні установки, високошвидкісні плавучі засоби або портові споруди чи будь-які операції судно/порт чи судно/судно;

8. Security Level (рівень безпеки) - характеристика ступеня ризику, коли є імовірність небезпечного інциденту або можливість його спроби;

9. Declaration of Security (Декларація про охорону) - угода між судном і портовим районом або іншим судном, що передбачає застосовні ними заходи охорони і їх взаємодію;

10. Recognized Security Organization (Визнана організація з охорони) - організація з відповідною компетентністю в галузі охорони, що має відповідні знання суднових і портових операцій, та уповноважена здійснювати оцінку, перевірку, затвердження або сертифікації, що вимагаються в частині А Міжнародного кодексу ОСПЗ;

11. Ship Security Plan (План охорони судна) - план, складений для забезпечення застосування на борту судна заходів для захисту персоналу, вантажу, вантажного транспорту та суднових запасів від ризику небезпечного інциденту;

12. Port facility Security Plan (План охорони портових споруд) - план для забезпечення застосування заходів для захисту портових споруд, суден, персоналу, вантажів, вантажного транспорту та суднового постачання, що знаходяться в порту при ризику небезпечного інциденту;

13. Ship Security Officer (Офіцер з охорони судна) - особа на борту судна, підзвітна капітанові, призначена Компанією, як відповідальна за охорону судна, включаючи застосування й дотримання суднового плану охорони, і за зв’язок з офіцером охорони компанії та офіцерами охорони порту;

14. Company Security officer (Офіцер Компанії з охорони) – особа, призначена судноплавною компанією для проведення оцінки безпеки судна, складання суднового плану охорони, подання його на затвердження, подальше його застосування і дотримання, а також для зв’язку з офіцерами охорони портів і офіцерами охорони суден;

15. Port facility Security Officer (Офіцер з охорони портових споруд) – особа, відповідальна за створення, застосування, перегляд та дотримання плану з охорони портових засобів і за зв’язок з офіцерами охорони суден і компаній;

16. Security Level (Рівень охорони 1) - рівень, при якому мінімальні захисні та охоронні заходи підтримуються весь час, як нормальний експлуатаційний стан;

17. Security Level 2 (Рівень охорони 2) – рівень, при якому відповідні додаткові заходи захисту і охорони повинні дотримуватися під час існування підвищеного ризику інциденту;

18. Security Level 3 (Рівень охорони 3) - рівень, при якому подальші специфічні захисні та охоронні заходи повинні дотримуватись протягом обмеженого відрізка часу, коли існує велика ймовірність або загроза інциденту, хоча мета нападу може бути невідома;

19. Piracy (Піратство) - незаконні дії, визначені у статті 101 Конвенції ООН 1982 р.;

20. Armed robbery against ships (Збройне пограбування суден) - будь-який незаконний акт насильства або затримання, чи будь-який акт розкрадання або його загроза, спрямований проти судна або проти людей чи майна, що знаходяться на борту, і який мав місце в межах дії національної юрисдикції держави;

21. Конвенція SOLAS 74 - Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р.

Процедура контролю за суднами під час їх перебування в портових засобах України, встановлена в Керівництві з застосування заходів контролю до іноземних суден, які відвідують порти України, при порушенні ними вимог Глави XI-2 Конвенції SOLAS 74 та Міжнародного кодексу ОСПЗ, затвердженого Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України ((Міністерство інфраструктури України – утворене 09 грудня 2010 р. шляхом реорганізації Міністерства транспорту та зв'язку України) від 18.01.2006 р. № 47.

Зазначене керівництво встановлює наступне: кожне судно під час перебування в конвенційних портових засобах України і підпадає під дію Глави XI-2 Конвенції SOLAS 74 об'єктом контролю з боку посадових осіб. Контроль може обмежуватися перевіркою наявності на судні діючого Міжнародного свідоцтва з охорони судна або діючого Тимчасового міжнародного свідоцтва з охорони судна, що видані на підставі положень частини А Міжнародного

кодексу ОСПЗ. Ці свідоцтва повинні визнаватися, якщо вони дійсні і відсутні підстави вважати, що судно не виконує вимог глави XI-2 Конвенції SOLAS 74 або частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ.

У випадках коли неможливо достовірно визначити ситуацію з охороною на судні перед заходом в порт або діюче Свідоцтво не було пред'явлено або є явні підстави вважати, що судно не виконує вимог глави XI-2 Конвенції SOLAS 74 або частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ, судно залишається об'єктом контролю та інспектори контролю держави поту повинні застосовувати до судна один або більше контрольних заходів з такого переліку:

- огляд або більш детальна інспекція судна;

- затримка судна;

- обмеження судна у діях включаючи переміщення в порту або висилання судна з порту;

- додаткові або альтернативні адміністративні заходи, такі, як штраф; оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом порушення вимог Глави XI-2 Конвенції SOLAS 74 і частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ; конфіскація предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом порушення вимог глави XI-2 Конвенції SOLAS 74, Міжнародного кодексу ОСПЗ або грошей, одержаних внаслідок вчинення порушення цих вимог судном або екіпажем при взаємодії судно/порт; інші види адміністративних заходів, встановлених законодавством України.

Явними підставами *для застосування заходів контролю до суден*, під час їх перебування в порту України, на підставі невідповідності суден вимогам Глави XI-2 Конвенції SOLAS 74 і частині А Міжнародного кодексу ОСПЗ, вважається:

- доказ, отриманий в ході перевірки Міжнародного свідоцтва з охорони судна, що воно є недійсним, або термін його дії минув;

- доказ, або надійна інформація про існування серйозних невідповідностей охоронного устаткування і документації, або організаційних заходів з охорони;

- доповідь, або скарга, що містять, відповідно до професійної думки посадової особи портового засобу, надійну інформацію, яка чітко вказує на невідповідність судна встановленим вимогам;

- доказ, отриманий посадовою особою портового засобу на підставі професійної думки, або його спостереження, які свідчать, що капітан, особа командного складу судна, відповідальна за охорону, або персонал судна не знають найважливіших процедур з охорони судна або не здатні проводи тренування з охорони судна, або про те, що такі процедури, або тренування не проводилися;

- доказ, отриманий посадовою особою портового засобу на підставі професійної думки, або його спостереження, які свідчать, що члени суднового персоналу не здатні належним чином взаємодіяти із ключовими членами суднового персоналу, відповідальними за охорону судна;

- доказ, або надійна інформація про те, що судно прийняло на борт людей, суднові запаси, або вантажі в портових засобах, або з борту іншого судна які порушують Главу XI-2 Конвенції SOLAS 74 і частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ, а на судні, відносно якого йде мова, не була заповнена Декларація з охорони і не були прийняті відповідні, особливі, або додаткові заходи з охорони, або не виконувалися відповідні процедури з охорони судна;

- доказ, або надійна інформація про те, що судно прийняло на борт людей, суднові запаси, або вантажі в портових засобах, або з борту іншого транспортного засобу (наприклад, іншого судна, або гелікоптера), а на судні, відносно якого йде мова, не були прийняті відповідні, особливі або додаткові, охоронні заходи, або не виконувалися відповідні процедури з охорони судна;

- наявність на судні чергового Тимчасового міжнародного свідоцтва з охорони судна, послідовно виданого після закінчення терміну дії попереднього Тимчасового свідоцтва але, на думку інспектора контролю держави порту, судно або компанія отримали таке Свідоцтво з метою продовжити термін неповної відповідності судном вимогам Глави XI-2 Конвенції SOLAS 74 і

частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ і таким чином уникнути повної відповідності.

Наявність явних підстав слід вважати як доказ, або достовірну інформацію про те, що судно не виконує вимог Глави XI-2 Конвенції SOLAS 74, або частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ.

Такий доказ, або достовірна інформація можуть з'явитися на підставі професійної думки, або спостережень посадової особи портового засобу під час перевірки Міжнародного свідоцтва з охорони судна, або на підставі інших джерел. Навіть, якщо на судні є діюче Міжнародне свідоцтво з охорони судна, у посадової особи портового засобу може з'витися підстави вважати, що судно не виконує зазначених вимог.

При виникненні ситуацій, коли, або потрібно вжити заходів, що виходять за рамки Глави XI-2 Конвенції SOLAS 74, або виникне необхідність враховувати права судна, на які не поширюється цей розділ Конвенції, посадова особа портового засобу, повина керуватися нормами міжнародного права при застосуванні заходів з забезпечення безпеки або охорони людей, суден, портових засобів та іншого майна. Посадова особа портового засобу має право вжити заходи у випадках, коли судно, викликає ризик для охорони.

У випадках застосування до судна заходів контролю, посадова особа портового засобу негайно повідомляє про це державне підприємство «Агенство морської безпеки», яке терміново готує пропозиції щодо встановлення негайного зв'язку з Адміністрацією держави прапору судна, для передачі їй всієї необхідної інформації та підтримує з нею постійний зв'язок.

Глава XII Конвенції SOLAS 74, яка набрала чинності 1 січня 2016 року, закріплює вимоги до перевірки відповідності, так відповідно п 1, правила 1, перевірка означає систематичний, незалежний і документований процес отримання відомостей і їх об'єктивної оцінки з метою визначити, в якій мірі виконані критерії перевірки. Кожний уряд піддається періодичним перевіркам з боку ІМО відповідно до стандарту перевірки з метою перевірки відповідності цій Конвенції і її здійснення.

Прийнята 4 грудня 2013 р., Резолюція А.1070 (28) ІМО, вводить в дію *Кодекс щодо здійснення документів ІМО*, який ввійшов до Глави XII Конвенції SOLAS 74. Метою цього Кодексу є підвищення безпеки на морі, поліпшення захисту морського середовища на глобальному рівні та сприяння державам у здійсненні документів ІМО. Різні держави розглядають цей Кодекс відповідно з їх власними умовами і пов'язані його положеннями лише в частині, що стосується здійснення тих документів, договірними урядами або учасниками яких вони є. В силу географічних та інших умов деякі держави можуть більшою мірою виступати в ролі держави прапора, ніж держави порту або прибережної держави, тоді як інші можуть більшою мірою виступати в ролі прибережного держави або держави порту, ніж держави прапора.

Так, держави порту мають певні права і зобов'язання згідно з різними міжнародними документами. При здійсненні своїх прав згідно з цими документами держави порту набувають додаткові зобов'язання. Держави порту можуть відігравати важливу роль в забезпеченні безпеки на морі і захисту морського середовища, включаючи запобігання забруднення. Роль і обов'язки держави порту щодо безпеки на морі та захисту навколишнього середовища випливають із сукупності міжнародних договорів, конвенцій, національного законодавства, а також, в ряді випадків, з двосторонніх і багатосторонніх угод.

Для ефективного виконання своїх зобов'язань держава порту має:

1. Здійснювати політику за допомогою видання національного законодавства та рекомендацій, які сприятимуть здійсненню і забезпечення виконання вимог всіх конвенцій і протоколів, що відносяться до безпеки і запобігання забрудненню, учасником яких вона є; і

2. Розподіляти обов'язки для поновлення і огляду будь-якій відповідній прийнятій політиці в міру необхідності.

Держава порту має забезпечити розробку законодавства, рекомендацій і процедур для послідовного здійснення і перевірки своїх прав, зобов'язань і обов'язків, що містяться у відповідних міжнародних документах, учасницею

яких вона є. Такі права, зобов'язання і обов'язки, серед іншого, можуть включати:

1. Забезпечення належних прийомних споруд, або ємностей для прийому всіх відходів, які регулюються згідно до стандартів ІМО;

2. Контроль суден державою порту; і ведення реєстрації постачальників рідкого палива.

При здійсненні своїх прав і виконанні своїх зобов'язань держави порту повинні вживати всіх необхідних заходів для забезпечення дотримання міжнародних норм. Міжнародні стандарти, що стосуються безпеки та запобігання забрудненню моря, містять конкретні положення, що дозволяють проводити контроль суден державою порту. Крім того, ряд цих документів зобов'язують держави порту не надавати країнам, які не є учасниками конвенцій ІМО, більш сприятливого режиму, ніж той, який надається учасникам цих документів. Це означає, що держави порту повинні застосовувати умови цих документів до суден під прапором будь-якої країни. При здійсненні свого права на виконання контролю суден, держава порту має встановити процеси по управлінню програмою контролю суден державою порту згідно відповідної резолюції, прийнятої ІМО.

Контроль суден державою порту повинен виконуватися тільки уповноваженими і кваліфікованими інспекторами контролю суден державою порту згідно з відповідними процедурами, прийнятими ІМО. На інспекторів контролю суден державою порту і осіб які надають їм допомогу, не повинно чинитися комерційного, фінансового або іншого тиску, і вони не повинні мати комерційного інтересу щодо порту, в якому проводиться перевірка, чи щодо суден які перевіряються, судноремонтних підприємств або допоміжних служб в порту чи іншому місці; вони також не повинні працювати в визнаних організаціях або класифікаційних товариствах або виконувати роботу від їх імені. Повинні застосовуватися додаткові процедури для забезпечення того, щоб особи або організації, що не належать до держави порту, не могли

впливати на результати проведеної перевірки та контролю суден державою порту.

Держава порту має періодично оцінювати свою діяльність щодо здійснення своїх прав і виконання своїх зобов'язань на підставі документів, які застосовуються ІМО.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція ООН з морського права 1982 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text

2. Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text

3. Кодекс щодо здійснення документів ІМО (Резолюція А.1070 (28)) URL : https://mtu.gov.ua/files/2016_Batumi_IMO

4. Процедури контролю суден державою порту 2019 року (Резолюція ІМО А.1138(31)) URL : http://rise.odessa.ua/texts/A1138_31.php3

5. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035#Text

6. Керівництво з застосування заходів контролю до іноземних суден, які відвідують порти України, при порушенні ними вимог Гл. XI-2 Конвенції СОЛАС-74 та Міжнародного кодексу ОСПЗ URL : https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0047650-06#Text

7. Паризький Меморандум про контроль за портовою державою в 1982 року URL: http://www.parismou.org/)

8. Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні, зі змінами, внесеними 20 листопада 2008 року URL: http://www.tokyo-mou.org)

9 Латиноамериканська угода про державний портовий контроль суден 1992 із змінами, внесеними у 2008 URL: http://www.acuerdolatino.int.ar/)

10. Карибський меморандум про взаєморозуміння з державного портового контролю, 1996 року URL: http://www.caribbeanmou.org)

11. Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю в Середземноморському регіоні, зі змінами, внесеними 27 листопада 2006 року URL: http://www.medmou.org)

12. Меморандум про взаєморозуміння в Індійському океані щодо державного портового контролю зі змінами, внесеними в жовтні 2003 року URL: http://www.iomou.org)

13. Меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю для регіону Західної і Центральної Африки, 30 жовтня 1998 року URL: http://www.abujamou.org)

14. Чорноморський меморандум про взаєморозуміння щодо державного портового контролю зі змінами, внесеними 1 січня 2006 року URL: http://www.bsmou.org)

15. Меморандум про взаєморозуміння Ер-Ріяда з контролю держави порту в регіоні Перської затоки, червень 2005 року URL: http://www.riyadhmou.org/)

16. Кодекс торговельного мореплавства України URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text

17. Закон України «Про морські порти України» URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text

Тема 5. Забезпечення безпеки мореплавства згідно з Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі 1974 року

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі в своїх послідовних модифікаціях зазвичай розглядається в якості найважливішого з усіх міжнародних договорів, які стосуються безпеки торговельних суден. Перший її варіант був прийнятий у 1914 році, другий у 1929 році, третій у 1948 році. У 1974 році була прийнята абсолютно нова *Конвенція з охорони людського життя на морі (International Convention for the Safety of Life at Sea (Конвенція SOLAS 74)*), яка складалася з 8 розділів, і включила в себе не тільки поправки, узгоджені до цього часу, але і нову процедуру їх прийняття (тепер вони повинні застосовуватися протягом певного періоду часу). В період використання судна як транспортного засобу, практично всі сторони діяльності суднового екіпажу щодо підтримки корпусу, механізмів, устаткування в нормальному технічному стані і забезпечення безпеки плавання регламентуються відповідними положеннями Конвенції SOLAS 74.

Разом з тим, в Конвенцію SOLAS 74, починаючи з 1974 року, за минулий період часу вносилися численні доповнення і зміни, текст деяких глав повністю змінювався, також застосування багатьох її положень залежить від року будування судна і термінів введення положень Конвенції в дію. Процес поповнення Конвенції SOLAS 74 новими стандартами та коректури існуючих стандартів, триває і до цього часу, з метою відповідності змісту Конвенції SOLAS 74 до сучасних умов і вимог безпечної експлуатації суден.

З огляду на велику важливість застосування вимог цієї Конвенції для безпечної експлуатації суден та захисту життя і здоров’я людей які працюють на судні, транспортні та пасажирські судна підлягають перевіркам з боку численних органів: посадових осіб Морської адміністрації держави прапора, судновласника, інспекторів класифікаційного товариства, сюрвеєрів фрахтувальника, страхових компаній і офіцерів інспекцій контролю держави порту в портах відвідування.

Мета такого контролю - перевірка виконання на борту суден вимог і правил Конвенції SOLAS 74 та виявлення суден, які не відповідають чинним міжнародним стандартам. У теперішній час сформована глобальна система контролю за суднами в портах відвідування. Вона містить ряд регіональних систем-угод держав щодо виконання відповідних перевірок іноземних суден у своїх портах. У зв'язку з цим необхідно відзначити, що з досвіду діяльності контролю (в портах відвідування) встановлено, що найбільш розповсюдженими причинами затримки суден в портах і будь-яких штрафних заходів, є порушення вимог Конвенції SOLAS 74, таких як: несправності рятувальних і протипожежних засобів, навігаційних приладів тощо.

Конвенція SOLAS 74 це величезний за обсягом матеріал, що містить численні правила щодо вимог до конструкції, обладнання, постачання вантажних та пасажирських суден, їх експлуатації і огляду. З огляду на викладене очевидно, що члени суднового екіпажу, зобов'язані, в процесі роботи, застосовувати ті чи інші вимоги зазначеної Конвенції відповідно до займаної посади, повинні не тільки добре знати і розуміти відповідні положення Конвенції, але й постійно бути в курсі доповнень і змін до них, які мають важливе практичне значення. В зв'язку з низкою аварій танкерів в кінці 70-х р.р., у 1978 році був прийнятий протокол до Конвенції SOLAS 74, Конвенції про вантажну марку і Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден. Для підтримки правил і вимог щодо захисту людського життя на морі, на рівні сучасності, в Конвенцію SOLAS 74 систематично вносять доповнення і поправки, які приймаються на Асамблеї ІМО, або на сесії Комітету з безпеки на морі. У 1994 році Конвенція SOLAS 74, була доповнена трьома главами:

- гл. IX - «Управління безпечною експлуатацією суден»;

- гл. X - «Про заходи безпеки для високошвидкісних суден»;

- гл. XI - «Спеціальні заходи щодо підвищення безпеки на морі».

У 1997 році була додана до Конвенції, Глава XII - «Додаткові заходи безпеки для суден, що здійснюють перевезення навалочного вантажу».

Періодично, після накопичення таких змін, ІМО видає консолідований текст Конвенції, що включає всі нові стандарти, прийняті за період, що минув після публікації попереднього її варіанту. Діюча Конвенція SOLAS 74, у теперішній час складається з 14 глав:

Глава 1. Загальні положення.

Глава II - 1. Конструкція - поділ на відсіки і остійність, механічні та електричні установки.

Глава II - 2. Конструкція - пристрій, протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі.

Глава III. Рятувальні засоби і пристрої.

Глава IV. Радіозв'язок.

Глава V. Безпека мореплавання.

Глава VI. Послуги з перевезення вантажів і рідкого палива.

Глава VII. Перевезення небезпечних вантажів.

Глава VIII. Ядерні судна.

Глава IX. Управління безпечною експлуатацією суден.

Глава X. Заходи безпеки для високошвидкісних суден.

Глава XI - 1. Спеціальні заходи щодо підвищення безпеки на морі.

Глава XI -2. Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі.

Глава XII. Додаткові заходи безпеки для навалочних суден.

Глава XIII. Перевірка відповідності.

Глава XIV. Заходи безпеки для суден, що експлуатуються в полярних водах.

У грудні 2002 року на дипломатичній конференції країн-учасниць Конвенції, Глава XI була розділена на дві частини: Глава XI - 1 з колишньою назвою отримала незначні доповнення, нова Глава XI -2 містить вимоги щодо посилення охорони суден і портових засобів від незаконних дій, головним чином терористичних актів.

Слід мати на увазі, що в цілому вимоги до конструкції, обладнання та постачання, що містяться у зведеному тексті Конвенції SOLAS 74,

застосовуються до суден, побудованим 1 липня 1986 року або після цієї дати. Вимоги експлуатаційного характеру поширюються на всі судна, незалежно від дати побудови, виключення обумовлені в тексті самих правил. У різних розділах Конвенції встановлюються дати застосування певних вимог до нових суден (Nev ships) і існуючих суден (Existing ships). При цьому вказується дата і рік закладання кілю. Усі судна, побудовані (закладені) до цієї дати, вважаються існуючими, а після новими. У багатьох місцях є посилання і примітки які відсилають до відповідних міжнародних кодексів, посібників і рекомендацій. Отже, розглянемо основні положення Конвенції SOLAS 74, так:

Глава I. Загальні положення

Включає правила, що стосуються огляду різних типів суден і видачі свідоцтва, які підтверджують, що судно відповідає вимогам Конвенції, а також заходи з контролю суден в портах іншої держави. Складається з трьох частин і містить 21 правило.

Частина А - «Застосування, визначення» (правила 1-5);

частина В - «Огляд і свідоцтва» (правила 6-20);

частина С - «Аварії» (правило 21).

Правила Конвенції SOLAS 74, якщо спеціально не передбачене інше, застосовуються тільки до суден, що здійснюють міжнародні рейси. У кожному розділі більш точно визначено, до яких суден і в якій мірі правило застосовується. Отже, правила, якщо спеціально не передбачене інше, не застосовуються до:

- (i) військових кораблів і транспорту;
- (ii) вантажних суден валовою місткістю менше 500 брт;
- (iii) суден, які не мають механічних засобів руху;
- (iv) дерев'яних суден примітивної конструкції;
- (v) прогулянкових яхт, які не займаються комерційними перевезеннями;
- (vi) риболовецьких суден.

Рятувальні пристрої та інше обладнання вантажних суден місткістю 500 брт і більше піддаються таким видам оглядів, як:

1. Першоогляд (Initial survey), до введення судна в експлуатацію.

2. Огляд для поновлення свідоцтва (Renewal survey) з періодичністю, що не перевищує 5 років.

3. Періодичний огляд (Periodical survey), в межах трьох місяців до або після другої або третьої щорічної дати Свідоцтва про безпеку вантажного судна по устаткуванню і постачанню.

4. Щорічний огляд (Annual survey), в межах трьох місяців до або після кожної щорічної дати Свідоцтва про безпеку вантажного судна по устаткуванню і постачанню.

5. Додатковий огляд (Additional survey), повний або частковий, проводиться після ремонту або відновлювальних робіт.

Радіоустановки вантажних суден і радіоустановки, які використовуються на рятувальних засобах, підлягають оглядам:

- початковому, для оновлення свідоцтва;

- періодичному (в межах трьох місяців до або після кожної щорічної дати Свідоцтва про безпеку вантажного судна по радіообладнанню); та,

- додатковому.

Конструкція, механізми, устаткування і постачання вантажного судна підлягають оглядам: початковому (що включає перевірку підводної частини судна); для поновлення свідоцтва (з періодичністю не більше 5 років); проміжного (в межах трьох місяців до або після другої або третьої щорічної дати Свідоцтва про безпеку вантажного судна по конструкції); щорічного, а також не менше двох перевірок підводної частини судна протягом будь-якого п’ятирічного періоду. У всіх випадках проміжок між будь-якими такими перевірками не повинен перевищувати 36 місяців. Судно і його устаткування підтримуються в стані, що відповідає положенням цих правил, для забезпечення того, щоб судно залишалося придатним для виходу в море без небезпеки для судна і людей на його борту.

Вантажному судну, яке відповідає відповідним вимогам Гл. II - 1, II - 2, III, IV, V видається Свідоцтво про безпеку вантажного судна по (конструкції,

обладнанню та постачанню, про радіообладнання) тобто, в залежності від виду свідоцтва, перелік глав Конвенції, яким судно має відповідати, змінюється.

Кожне судно, яке перебуває в порту іншої держави, підлягає контролю посадових осіб, належним чином уповноважених урядом цієї держави в тій мірі, в якій цей контроль має за мету перевірити, що свідоцтва є дійсними. Такі свідоцтва, якщо вони дійсні, повинні визнаватися, якщо немає явних підстав вважати, що є суттєва невідповідність між дійсним станом судна, або його обладнанням та постачанням, і даними будь-якого Свідоцтва щодо безпеки вантажного судна. При таких обставинах посадова особа, яка здійснює контроль, вживає заходів, щоб судно не покинуло порт до тих пір, поки воно не зможе вийти в море з забезпеченням безпеки мореплавства або залишити порт для переходу на відповідний суднoремонтний завод без загрози безпеці для судна або людей на борту судна. Зацікавлені влади держави порту, щодо цієї справи, надають інформацію про таке судно, владі наступного порту заходу за шляхом судна. При здійсненні контролю додаються всі можливі зусилля, щоб уникнути невиправданої затримки або відстрочки виходу судна з порту.

Глава II. Конструкція

Глава II складається з двох частин: Глава II-1 і Глава II-2. Ці Глави встановлюють вимоги щодо конструкції суден для забезпечення плавучості, непотоплюваності, остійності та протипожежного захисту.

Глава II-1. Конструкція-пристрій, розподіл на відсіки і остійність, механічні та електричні установки

Зазначена Глава поділяється на частини: А - Загальні положення; А-1 - Устаткування суден; В - Розподіл на відсіки і остійність; В -1 - Остійність; В-2 - Розподіл на відсіки, водонепроникність і непроникність при впливі моря; В-З - Призначення вантажної ватерлінії поділу на відсіки на пасажирських суднах; В-4 - Підтримка остійності, С - Механічні установки; Б - Електричні установки; Е - Додаткові вимоги для машинних приміщень з періодичним без вахтовим обслуговуванням; Р - альтернативні конструкції, заходи і пристрої, та містить 55 правил.

Ця Глава, якщо не передбачено інше, застосовується до суден, кіль яких закладено 1 січня 2009 року або після цієї дати.

Основне призначення Глави II-1 - забезпечення непотоплюваності і остійності суден в нормальному і ушкодженому стані, обладнання необхідними механізмами і електроустаткуванням відповідно до типу судна і його виробничими функціями.

Як відомо, непотоплюваність судна - здатність після затоплення частини приміщень (наприклад при аварії) залишатися на плаву і зберігати остійність, а також деякий запас плавучості. Масу води яка може влитися всередину корпусу судна можна розглядати як масу додаткового вантажу, прийом якого завжди викликає збільшення осадки. При цьому занурення судна буде відбуватися до тих пір, поки об’єм додатково зануреної неушкодженої частини корпусу не опиниться рівним об’єму води, яка влилася у корпус судна.

Чим більше запас плавучості судна, тим більше води воно може прийняти, тобто, тим вище ступінь його непотоплюваності. Головним напрямком у боротьбі за непотоплюваність є збільшення запасу плавучості і вжиття заходів, що обмежують кількість надходження води в корпус судна при його пошкодженні. Перше досягається збільшенням висоти надводного борту до верхньої водонепроникної палуби, друге - поділом корпусу на ряд невеликих відсіків водонепроникними поперечними і поздовжніми перегородками.

Але, такі заходи не гарантують живучості судна у пошкодженому стані - крім плавучості повинна бути забезпечена і аварійна остійність, яка через утворення вільної поверхні води в частково затоплених відсіках різко зменшується. Особливо небезпечні додаткові моменти та моменти крену що виникають від несиметричного щодо збільшення осідання розташування затоплюваних відсіків. Щоб зменшити крен при затопленні бортових відсіків, встановлюють перетічні труби між симетричними відсіками одного і другого борту судна.

У Главі II-1 наводяться розрахункові формули для визначення найбільших допустимих відстаней між поперечними перегородками. Отже, судно

вважається таким, що не затоплюється, якщо після затоплення одного, будь-якого відсіку або декількох суміжних (для вантажних суден - одного, для пасажирських - двох), верхня водонепроникна палуба, до якої доведені всі водонепроникні перегородки, не занурюється у воду. У місці найбільшого занурення висота надводного борту від ватерлінії до цієї палуби повинна бути не менше 3 дюймів (76 мм).

При несиметричному затопленні крен до прийняття аварійних заходів по вирівнюванню не повинен перевищувати 15°, а після вирівнювання збільшення осідання 7° для пасажирських і не більше 12° для вантажних суден. Встановлюються також вимоги остійності пошкодженого судна (метацентрична висота, максимальне плече діаграми статичної остійності).

У Главі II-1 наводяться також, вимоги щодо обладнання суден, зокрема електричних установок, акумуляторних батарей, що забезпечують нормальну роботу судна, і аварійних джерел електроенергії при пошкодженні основних.

При всіх умовах експлуатації, повинна бути забезпечена достатня остійність непошкодженого судна, що дозволяє йому витримувати кінцеву стадію затоплення будь-якого одного головного відсіку, що знаходиться в межах остаточної довжини затоплення. Капітан судна повинен бути забезпечений відомостями, необхідними для підтримки в умовах експлуатації остійності непошкодженого судна, достатньою для того, щоб воно могло витримувати найнебезпечніше розрахункове пошкодження. Після завантаження судна і до його виходу з порту, капітан повинен визначити диферент і остійність судна, а також упевнитися і занести в судновий журнал відомості про те, що судно відповідає критеріям остійності діючих правил.

Судно ні в якому разі не повинно бути завантажено так, щоб відповідно даному сезону і району плавання вантажна марка, визначена згідно з Конвенцією LL 66, опинилася під водою. Судно ні в якому разі не повинно бути завантажено так, щоб, будучи в солоній воді, марка вантажної ватерлінії поділу на відсіки, що відповідає даному рейсу і виду експлуатації, опинилася під водою. В Главі II-1 вказується, що на всіх суднах повинні:

- щотижня проводитися тренування з управління водонепроникними дверима, ілюмінаторами і механізмами закриття шпігатів, зольних і сміттєвих рукавів; на суднах, що здійснюють рейси тривалістю більше тижня, повне тренування проводиться перед виходом з порту, а наступні - не менше як один раз на тиждень протягом рейсу;

- всі водонепроникні двері головних поперечних перегородок, як навісні, так і з приводом від джерела енергії, якими користуються в морі - перевірятися щодня;

- водонепроникні двері і всі пов'язані з ним механізми і клапани, закриття яких необхідно для забезпечення водонепроникності відсіку, ... при знаходженні судна в морі - перевірятися періодично, не менше як один раз в тиждень.

На всіх суднах:

- навісні двері, з'ємні листи, ілюмінатори, лацпорти, вантажні та вугільні порти та інші отвори які, згідно з цими Правилами, під час плавання потрібно тримати закритими, повинні закриватися до виходу судна з порту. Час відкриття і закриття повинно реєструватися в судновому журналі;

- про всі тренування і перевірки, які встановлюються правилом II-1/24, повинні робитися записи в судновому журналі з детальним зазначенням усіх недоліків, які можуть бути при цьому виявлені.

Глава II-2. Конструкція - протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі

Глава II-2, поділена на частини: A - Загальні положення; B - Гасіння пожежі і уникнення вибуху; З - Боротьба з пожежею; D - Вихід назовні; E - Експлуатаційні вимоги; F - Альтернативні конструкції і пристрої; G - Спеціальні вимоги, і містить 20 правил. Якщо спеціально не обумовлено інше, зазначена Глава застосовується до суден, побудованим 1 липня 2002 року і після цієї дати. Для суден, що перебувають в даний час в експлуатації, діють правила Глави II-2 Конвенції SOLAS 74 в «старій» редакції з поправками,

введеними ІМО раніше - до 73-й сесії Комітету з безпеки на морі (Maritime Safeti Committee - MEPC), коли був прийнятий новий текст Конвенції.

Глава II-2, визначає мету протипожежної безпеки:

- запобігання виникненню пожежі і вибуху;

- під час пожежі знижувати ризик для людського життя;

- під час пожежі знижувати ризик пошкоджень судна і вантажу і шкоду, що наноситься пожежею навколишньому середовищу;

- перешкоджати поширенню, контролювати, перешкоджати пожежам і вибухам у відсіках, де вони виникли;

- забезпечувати в достатній кількості для пасажирів і екіпажу постійно готові до використання засоби виходу назовні.

Для досягнень цієї мети, в зазначену Главу включені наступні функціональні вимоги:

- поділ судна на головні вертикальні і горизонтальні зони конструктивними елементами з тепловою ізоляцією і без неї;

- відділення житлових приміщень судна від інших конструкційними елементами з тепловою ізоляцією і без неї;

- обмеження застосування горючих матеріалів;

- виявлення пожежі в зоні її виникнення;

- обмеження поширення і гасіння пожежі в місцях її виникнення;

- захист засобів виходу назовні і доступу для боротьби з пожежею;

- постійна готовність засобів пожежогасіння до швидкого застосування;

- зведення до мінімуму можливості займання парів вантажу.

З метою обмеження розростання пожежі, в кожному приміщенні судна, повинні виконуватися наступні функціональні вимоги:

- забезпечуються засоби управління надходженням повітря в приміщення;

- забезпечуються засоби контролю за рідиною в приміщенні яка легко підлягає займанню;

- обмежується використання горючих матеріалів.

На суднах передбачаються пожежні насоси, пожежні магістралі, крани та рукави, що відповідають встановленим вимогам Глави II-2. Заходи та пристрої постійної готовності до забезпечення водою на вантажних суднах повинні бути на розсуд Адміністрації. Щоб будь-який пожежний рукав міг бути знятий при роботі пожежних насосів, встановлюється клапан для обслуговування кожного пожежного крана. Кількість і розміщення кранів повинні бути такими, щоб щонайменше два струмені води з різних кранів, одна з якої, подається по рукаву стандартної довжини, діставали до будь-якої частини судна, зазвичай доступною для екіпажу під час плавання, а також до будь-якої частини будь-якого порожнього вантажного приміщення тощо.

Судна валовою місткістю 1000 брт. і більше повинні мати принаймні п’ять переносних вогнегасників. Судна валовою місткістю 500 брт. і більше забезпечуються щонайменше одним міжнародним береговим з’єднанням, що відповідає вимогам *Кодексу по системам протипожежної безпеки* (Fire Safeti Systems – *FSS Code*).

З метою оповіщення екіпажу про пожежу для забезпечення безпечної евакуації на суднах, повинна передбачатися загально суднова система аварійно-попереджувальної сигналізації і система гучномовного зв’язку. Остання забезпечується в усіх житлових і службових приміщеннях, на постах управління і на відкритих палубах.

Для підтримки ефективних заходів з протипожежної безпеки повинні виконуватися наступні функціональні вимоги:

- системи протипожежного захисту, системи і засоби пожежогасіння повинні підтримуватися готовими до використання;

- системи протипожежного захисту, системи і засоби пожежогасіння повинні належним чином випробовуватися і перевірятися.

Всі системи протипожежного захисту повинні знаходитись в хорошому стані так, щоб забезпечити їх необхідну роботу на випадок пожежі.

Для зниження наслідків можливої пожежі, екіпаж повинен мати необхідні знання і навички боротьби з пожежею. Члени екіпажу повинні отримувати на

судні інструкції з протипожежної безпеки які відповідають їх встановленим обов’язкам. Організовуються протипожежні партії, відповідальні за пожежогасіння на судні. Ці партії повинні бути здатні виконувати свої обов’язки в будь-який час, поки судно знаходиться в експлуатації. Виконання членами екіпажу призначених обов'язків по боротьбі з пожежею періодично оцінюється шляхом проведення тренувань на судні і навчань для виявлення недоліків з метою забезпечення постійної компетентності в навичках пожежогасіння і для забезпечення експлуатаційної готовності організації боротьби з пожежею. Підготовка персоналу по використанню систем і засобів пожежогасіння повинна проводитися на судні якомога швидше, але не пізніше, ніж через 2 тижні після прибуття члена екіпажу на судно. Проведення інструктажів з використанням суднових засобів пожежогасіння повинні проводитися через такі ж проміжки часу, як і навчання. Відповідно до вимог цієї Глави та МКУБ, в судноплавних компаніях розробляються і застосовуються на практиці Керівництва з обслуговування суднових протипожежних пристроїв, в яких містяться також вимоги щодо їх перевірок. З метою контролю за застосуванням Керівництва в компанію передаються звіти про виконані на судні перевірок протипожежних пристроїв і їх результати.

Діяльність суднового екіпажу щодо забезпечення протипожежної (і інших видів) безпеки можна умовно поділити на два періоди: 1) в повсякденній (нормальній) обстановці; 2) у надзвичайній ситуації. У першому періоді необхідні дії і процедури виконуються відповідно до суднових правил та інструкцій і спрямовані на запобігання пожежі. До таких, наприклад, відноситься куріння тільки у встановлених місцях, обмеження на використання деяких електроприладів в житлових приміщеннях, особливі вимоги при виконанні «вогневих» робіт, систематичні перевірки стану ручних вогнегасників, систем пожежогасіння, навчання і тренування суднового персоналу тощо.

У надзвичайній ситуації, коли пожежа вже виникла, члени екіпажу діють відповідно до обов’язків, зазначеними в судновому розкладі по тривогах і в

особистій картці. Інформаційно-нормативною базою, у таких випадках, являються документи, такі як: «Safety Manuals» - посібник з безпеки, «Standing instruction» - суднові інструкції та накази капітана. У свою чергу, ці документи ґрунтуються на вимогах і стандартах діючих міжнародних угод і конвенцій. На суднах іноземних компаній, відповідальність за рятувальне та протипожежне обладнання і пов'язані з їх використанням навчання, зазвичай несе один з помічників капітана.

Потрібно, щоб на всіх суднах для керівництва командного складу були вивішені в певних місцях схеми загального розташування протипожежних пристроїв, тобто для кожної палуби показані пости керування, різні пожежні секції з перекриттями, спринклерні установки, системи сигналізації тощо. Комплект схем протипожежного захисту або буклет, призначений для берегової пожежної команди, повинен зберігатися в захищеному місці, зовні рубки. Всі суднові протипожежні засоби повинні міститися в справному стані і бути готовими до негайного використання протягом всього рейсу.

В окремій папці повинні бути інструкції з технічного обслуговування і застосування всіх суднових засобів та установок гасіння і обмеження поширення пожежі. Правило 13 «Засоби виходу назовні» передбачає наявність трапів, що забезпечують шляхи для швидкої евакуації на відкриту палубу і далі до рятувальних шлюпок і плотів з усіх житлових приміщень та інших приміщень, в яких працює екіпаж. Зазвичай, потрібна наявність не менше двох віддалених один від одного шляхів евакуації з кожної групи приміщень. З метою запобігання пожежі на суднах потрібно керуватися принциповим положенням, яке відноситься до всіх людей на борту: єдиний гарантований спосіб уникнути важких наслідків пожежі на морі - це не мати пожежі. Тому всі, без винятку, люди на борту зацікавлені в запобіганні пожежі.

Велику небезпеку з позиції самозаймання представляють брудні відходи, дрантя, тирса, особливо просочені мазутом. Їх слід зберігати у відведеному для цього місці і при першій нагоді здавати в порту.

У машинному відділенні необхідно завжди підтримувати чистоту, не допускати протікання палива, видаляти горючі матеріали з місць які нагріваються. Для збору і зберігання дрантя повинні застосовуватися зручні металеві контейнери. У машинному відділенні, не повинні зберігатися фарби, дерево, спирт. Потрібно також дотримуватися рекомендацій щодо запобігання загорянь на камбузі в коморах з провізією і при виконанні «вогневих» робіт.

Отже, основними причинами пожеж на суднах можуть бути:

- витікання палива в машинному відділенні;

- куріння в недозволених місцях;

- перегрівання підшипників;

- несправність камбузних пристроїв (печей, димоходів тощо);

- раптове загоряння (вантажу, паперу);

- здійснення «вогневих» робіт (зварювання, різання); несправність електроапаратури (коротке замикання, непрофесійний ремонт);

- самозаймання, хімічні реакції (вантажу).

Навчання і тренування екіпажу по боротьбі з пожежами, повинні включати теоретичну і практичну частину. На теоретичних заняттях повинні бути опрацьовані такі питання, як:

- три складові елементи пожежі (вибуху) - «пожежний трикутник»: горючий матеріал, кисень, джерело спалаху (тепло);

- джерела загоряння: хімічні, біологічні, фізичні;

- горючий матеріал, його характеристики: займання, температура спалаху, швидкість спалаху, нижня межа займання, верхня межа, статичну електрику тощо;

- класифікація пожеж та відповідних засобів гасіння;

- визначники (детектори) пожежі;

- протипожежне обладнання, стаціонарно встановлене на судні: пожежна магістраль, міжнародне морське з’єднання, установки піногасіння, води під тиском, автоматична спринклерна система, аварійні пожежні насоси, генератори тощо;

- індивідуальне протипожежне спорядження на борту: спорядження пожежника, дихальні апарати, апаратура для реанімації постраждалих, проти димні маски, вогнезахисні рятувальні ліні;

- загальне обладнання: пожежні шланги, насадки, з'єднання, переносні вогнегасники, кошми;

- конструкція і розміщення: шляхи рятування, засоби для дегазації танків, відсіки класу A, B, C, системи інертних газів;

- організація боротьби з пожежею: загальна тривога, плани контролю пожежі, місця збору і обов'язки членів екіпажу, засоби зв'язку, включаючи «берег-судно» (в порту), індивідуальні процедури безпеки, періодичні навчальні тривоги, система патрулювання пожежонебезпечних місць тощо;

методи боротьби з пожежею: локалізація та ізоляція, викидання палаючих частин за борт, стримування, обмеження доступу кисню, гасіння;

- протипожежні агенти: вода (в звичайному стані, розбризкана, у вигляді туману, яка використовується шляхом затоплення); піна - різного ступеня кратності; карбондіоксід (CO-2); піноутворюючі хімікалії тощо.

Кожен моряк повинен шляхом тренування отримати практичні навички, щодо:

1) використання різних типів вогнегасників;

2) використання дихальних апаратів (в заплічних контейнерах);

3) гасіння «малих» пожеж, як електрозаймання;

4) гасіння пожежі з різними видами піни, порошку та інших відповідних хімічних агентів;

5) гасіння поширеного вогню за допомогою води;

6) входу і проходження з рятувальним линем (без дихального апарату) через приміщення, в яке збризнуто піну високої концентрації;

7) боротьби з вогнем в задимленому приміщенні з одягненим дихальним апаратом;

8) гасіння пожежі водяним туманом або іншим подібним агентом в приміщенні або машинному відділені;

9) гасіння пожежі з насадкою-розприскувачем, сухим хімічним порошком;

10) ефективного рятування в задимленому приміщенні з використанням дихального апарату.

Безсумнівно, що суднові офіцери, відповідно до своїх службових обов'язків і обов'язками по тривогам, повинні мати достатні знання й практичні навички попередження пожеж та ефективного їх гасіння.

Корисні практичні рекомендації щодо запобігання пожеж і боротьба з ними на суднах міститься в Керівництві, підготовленому ІМО разом з МОП «An International Maritime Training Guide» 1985 року, яке пізніше увійшло в «Fire prevention and Fire fighting» IMO 1987 року.

Глава III. Рятувальні засоби і пристрої

Зазначена Глава застосовується до суден, кіль яких був закладений 1 липня 1998 року або після цієї дати. Для більш «старих» суден застосовуються вимоги Глави III в колишній редакції. При цьому слід керуватися вказівками, наведеними в останньому за термінами випуску виданні ІМО Конвенції SOLAS 74.

Глава III складається з двох частин: А - Загальні положення (пр. 1-5): В - Вимоги до суден і рятувальних засобів (пр. 6-37), яка містить п'ять розділів: 1 - Пасажирські та вантажні судна; II - Пасажирські судна (додаткові вимоги); III - Вантажні судна (додаткові вимоги); IV- Вимоги до рятувальних засобів і пристроїв; V - Різне.

У розділі I наводяться вимоги до засобів зв'язку, індивідуальних рятувальних засобів, інструкцій по їх експлуатації, вказівки щодо розкладу по тривогам і на випадок аварії, інструкції щодо забезпечення спуску і підйому рятувальних шлюпок і плотів, проведення навчань по боротьбі за живучість судна, забезпечення збору і посадки людей в рятувальні шлюпки і плоти, вимоги щодо підтримання експлуатаційної готовності, технічного обслуговування і перевірок.

У розділі II наводяться додаткові вимоги для пасажирських суден, що враховують наявність на борту великої кількості ненавчених людей (пасажирів)

та інші особливості експлуатації таких суден. Зокрема, містяться вимоги щодо надання інформації про пасажирів, місць на судні для посадки гелікоптера, відомості, що сприяють прийняттю рішень капітанами пасажирських суден, вказівки по виробництву навчань тощо.

Розділ III (пр. 31-33) присвячений деяким додатковим вимогам до рятувальних засобів, як колективним так і індивідуальним, для вантажних суден.

Розділ IV містить вказівку про те (пр. 34), що всі рятувальні засоби і пристрої повинні задовольняти поставленим вимогам *Міжнародного кодексу з рятувальних засобів* (International Life-Saving Appliance Code - *LSA Code*), який прийнятий КБМ в 1996 році і є обов'язковим документом.

У розділі V наведені наставляння по залишенню судна і суднові посібники з підготовки, інструкції з технічного обслуговування і ремонту рятувальних засобів, розклад по тривогах і інструкції на випадок аварії (пр. 35-37).

Отже, Глава III встановлює вимоги до дій екіпажу судна щодо:

1. Установки рятувальних шлюпок і плотів. Так, кожна рятувальна шлюпка або пліт повинні бути в стані постійної готовності до використання з тим щоб два члени екіпажу могли підготувати їх до посадки і спуску протягом не більше 5 хв. Шлюпки і плоти повинні бути з повним постачанням відповідно до вимог цього розділу та Міжнародного кодексу з рятувальних засобів. Чергові шлюпки повинні встановлюватися в стані постійної готовності до спуску протягом не більше 5 хв.

2. Підготовці і навчанням з боротьби за живучість судна, якими передбачено, що кожен член екіпажу, до початку рейсу, повинен бути ознайомлений зі своїми обов'язками, які йому належить виконувати в разі аварійної ситуації. Щомісяця кожен член екіпажу повинен брати участь, щонайменше, в одному навчанні щодо залишення судна і в одному - по боротьбі з пожежею. Якщо в попередньому місяці більше 25% членів екіпажу не брали участі в навчаннях, які проводилися на судні, щодо залишення судна і

боротьбі з пожежею, то навчання екіпажу повинні бути проведені протягом 24 годин після виходу судна з порту.

3. Експлуатаційної готовності, яка передбачає, що до виходу судна з порту, а також протягом всього рейсу всі рятувальні засоби повинні бути в робочому стані і готовності до негайного використання.

4. Щотижневої перевірці, яка передбачає проведення візуального огляду всіх рятувальних шлюпок, плотів, чергових шлюпок і спускових пристроїв, щоб переконатися, що вони знаходяться в готовності до використання. Двигуни всіх рятувальних та чергових шлюпок повинні працювати протягом 3 хв. Повинна бути випробувана загальносуднова аварійно-попереджувальна сигналізація.

5. Щомісячної перевірці, яка вимагає перевірку постачання рятувальних шлюпок з тим щоб переконатися в їх укомплектованості та в тому, що вони знаходяться в хорошому стані.

Також Глава III закріплює вимоги, щодо рятувальних шлюпок і плотів на судні, так: вантажні судна повинні мати на кожному борту одну або більше повністю закритих рятувальних шлюпок, що відповідають вимогам LSA Code, загальною місткістю, достатньою для розміщення загального числа людей, які знаходяться на борту судна. Крім того, один надувний або жорсткий рятувальний пліт або більша їх кількість, що мають достатню загальну місткість для розміщення загального числа людей які знаходяться на борту судна.

Замість дотримання вищезазначених вимог, вантажні судна можуть мати одну або більше рятувальних шлюпок, що відповідають вимогам LSA Code, які можуть бути спущені методом вільного падіння з корми судна, загальною місткістю, достатньою для розміщення загального числа людей які знаходяться на борту судна. Крім того, один або більше надувних або жорстких рятувальних плотів загальною місткістю, достатньою для розміщення загального числа людей які знаходяться на борту судна.

Всі рятувальні шлюпки і плоти, які потрібні для забезпечення залишення судна усіма людьми які знаходяться на борту судна ... повинні мати можливість

спуску на воду їх з повним комплектом людей і постачання протягом періоду часу, що не перевищує 10 хв з моменту подачі сигналу про залишення судна.

До індивідуальних рятувальних засобів відносяться рятувальні круги, рятувальні жилети, гідротермо костюми, теплозахисні засоби. Рятувальні жилети повинні бути передбачені для кожної людини на борту і достатня кількість рятувальних жилетів для вахтового персоналу.

Глава IV. Радіозв'язок

Глобальна морська системи зв’язку про лихо і для забезпечення безпеки - ГМССБ застосовується до всіх суден валовою місткістю 300 брт. і більше. Глава IV поділяється на три частини (20 правил): А - Загальні положення; В – Зобов’язання договірних урядів; З - Вимоги до суден.

Згідно вимог Глави IV, кожне судно повинно задовольняти вимогам Правил 7.1.4 (НАВТЕКС) Міжнародної автоматизованої служби передачі на судна радіаційної, гідрометеорологічної інформації та інформації про лихо на частоті 518 кГц і Правил 7.1.6 (супутниковій АРБ) Аварійні радіобуї.

Отже, на кожному судні, що знаходиться в морі, повинні забезпечуватися:

- передача повідомлень про лихо в напрямку судно-берег, принаймні, двома окремими і незалежними засобами;

- прийом повідомлень про лихо в напрямку берег-судно;

- передача і прийом повідомлень про лихо в напрямку судно-судно;

- прийом і передача повідомлень для координації пошуку і рятування;

- передача і прийом повідомлень на місці лиха;

- передача і прийом (відповідно до правила 12 гл. V) сигналів для визначення місцезнаходження;

- прийом і передача інформації з безпеки на морі;

- передача і прийом радіоповідомлень загального призначення;

- передача і прийом повідомлень «місток-місток».

Кожне судно повинно мати радіоустановки, що забезпечують виконання під час передбачуваного рейсу функціональних вимог, визначених Правилом IV/4, IV/7, і, в залежності від морського району, вимог Правило IV/8, 9, 10 або

11. Кожна радіоустановка повинна відповідати певним вимогам, зазначеним в даному Правилі, щоб забезпечити її найбільшу експлуатаційну надійність і безпеку використання. Органи управління УКВ радіотелефонних каналів, необхідних для безпеки мореплавання, повинні перебувати на ходовому містку в місці, зручному для управління судном.

Кожне судно повинно мати кваліфікованих фахівців для забезпечення радіозв'язку при настанні лиха та з метою безпеки, що відповідають вимогам Адміністрації, іншими словами, - Кодексу ПДНВ, глава IV, розділ B-IV/2. Ці фахівці повинні мати відповідні дипломи, зазначені в Регламенті радіозв'язку; будь-який з них може бути призначений відповідальним за радіозв'язок під час лиха.

Про всі події, пов'язані з радіозв'язком, які мають важливе значення для охорони людського життя на морі, повинні вестися записи відповідно до вимог Адміністрації та Регламенту радіозв'язку.

Глава V. Безпека мореплавства

Редакція глави V набрала чинності з 1 липня 2002 року, застосовується до всіх суден, що здійснюють будь-які рейси, та містить 35 правил, які містять ряд практично важливих положень щодо обладнання суден навігаційними приладами та пристроями, повідомлень про небезпеку в морі, шляхах руху суден, укомплектування їх, достатнім з позицій безпеки екіпажом, настанов та інших публікацій з судноводіння, організації пошуку і рятування людей які зазнали лиха на морі тощо, спрямованих на забезпечення безпеки плавання торговельних суден.

Зазначена Глава, застосовується до всіх суден, що здійснюють будь-які рейси, за винятком військових кораблів, а також суден, що плавають тільки в межах Великих озер Північної Америки і водах що їх з'єднують.

Уряди держав зобов'язуються, щодо своїх національних суден, вживати заходів для того, щоб з точки зору охорони людського життя на морі всі судна були укомплектовані екіпажами в належній кількості і належної кваліфікації.

Принципи мінімальної безпечної чисельності екіпажів містяться в Резолюції Асамблеї ІМО А. 890 (21) яка була прийнята 25.11.1999 року.

Судна, побудовані до 1 липня 2002 р. повинні бути укомплектовані обладнанням, яке виконує вимоги правил V 11, V/12 і V/20 Конвенції SOLAS 74, що діє до 1 липня 2002 року. Судна, побудовані 1 липня 2002 року і після цієї дати, укомплектовуються навігаційними системами та обладнанням, які повинні відповідати вимогам зазначеного Правила. Так, судна, побудовані до 01.07.2002 року, валовою місткістю 150 брт і більше, повинні мати: головний магнітний компас; шляховий магнітний компас; належні засоби зв'язку між місцем установки головного компаса і місцем, з якого зазвичай здійснюється управління судном; засоби для взяття пеленгів по дузі горизонту в 360°. Девіація кожного магнітного компаса на судні повинна бути належним чином ліквідована і постійно повинна бути таблиця або крива його залишкової девіації.

Судна валовою місткістю 500 брт і більше, побудовані 1 вересня 1984 року або після цієї дати, повинні мати гірокомпас. Судна валовою місткістю 1600 брт і більше, побудовані до 1 вересня 1984 року при здійсненні міжнародних рейсів повинні мати гірокомпас, а також радіолокаційну станцію. Радіолокаційна станція повинна забезпечувати роботу в діапазоні 9 Гц. Судна валовою місткістю 10 000 брт і більше повинні мати дві радіолокаційні станції, здатні працювати незалежно один від одного. На ходовому містку суден, які згідно з цим Правилом повинні мати радіолокаційну станцію, повинні передбачатися засоби для ведення радіолокаційної прокладки.

Судна валовою місткістю 1600 брт і більше, побудовані до 25 травня 1980 року і судна валовою місткістю 500 брт, побудовані 25 травня 1980 року або після цієї дати, при здійсненні міжнародних рейсів повинні мати ехолот.

Судна валовою місткістю 500 брт і більше, побудовані 1 вересня 1984 року або після цієї дати, при здійсненні міжнародних рейсів повинні мати пристрій для вказівки швидкості і пройденої відстані.

Судна валовою місткістю 1600 брт і більше, побудовані до 1 вересня 1984 року і судна валовою місткістю 500 брт і більше, побудовані 1 вересня 1984 року або після цієї дати, повинні мати покажчики кутового положення керма, частоти обертання кожного гребного гвинта і режиму роботи гвинтів регульованого кроку (якщо встановлені). Показання всіх цих покажчиків повинно бути видно з поста керування судном.

Судна валовою місткістю 100 000 брт і більше, побудовані 1 вересня 1984 року або після цієї дати, повинні мати покажчик швидкості повороту.

Все навігаційне обладнання, встановлене на суднах відповідно до цього правила, має задовольняти експлуатаційним стандартам не нижче тих, які схвалені ІМО.

Відповідно до Правила 19, судна побудовані 1 липня 2002 року і після цієї дати, оснащуються навігаційними системами та обладнанням, що відповідають наступним вимогам, так всі судна, незалежно від розміру, повинні мати:

- магнітний компас, у якого знищено девіація і визначені її залишкові значення;

- пілорус або пеленгаторний пристрій компаса, щоб брати пеленги по дузі горизонту в 360°;

- засоби корекції для отримання істинних пеленгів і курсу в будь-який час;

- морські навігаційні карти і морські навігаційні прилади допомоги, щоб планувати попередню прокладку шляху судна в передбачуваному рейсі і вести виконавчу прокладку; може використовуватися Електронна картографічна навігаційна інформаційна система;

- приймач Глобальної навігаційної супутникової системи або інший засіб для визначення поточних координат судна автоматичним способом;

- радіолокаційний відбивач або інший засіб забезпечення можливості їх виявлення суднами, які використовують радіолокатор;

- якщо ходовий місток є повністю закритим – систему яка приймає звуки або інший засіб, що забезпечує можливість вахтовому помічнику прослуховувати звукові сигнали і визначати їх напрямок.

Для суден, побудованих після 1 липня 2002 року, в Главі V наводиться комплекс вимог щодо навігаційного обладнання. До традиційних приладів додається: прилад реєстрації даних рейсу, який буде використовуватися для надання допомоги при розслідуванні аварій суден; *Автоматична ідентифікаційна система (АІС)*, що дозволяє здійснювати в автоматичному режимі обмін інформацією між судном та іншими суднами в видимості і береговими постами контролю за рухом суден. АІС повинні передавати позивний, найменування судна, його координати і ряд інших відомостей, що дозволяють ідентифікувати судно і здійснювати контроль за його переміщенням.

Основними достоїнствами автоматичної ідентифікаційної системи - АІС є:

- наявність даних про позиції суден і їх відображення на екрані в зоні відповідальності морського рятувально-координаційного центру, а також знання їх найменувань, характеристик, наявності небезпечного вантажу і навігаційних даних (місце розташування, курс, швидкість тощо), що сприяє більш повній оцінці ситуації при наданні допомоги у випадках лиха;

- в аварійній ситуації кожне судно матиме інформацію про найменування, місцезнаходження та навігаційні дані інших суден в радіусі дії УКВ-радіозв’язку, що сприяє швидкому наданню допомоги;

- завдяки безперервній роботі на судні створюється можливість передачі найближчим суднам і береговим службам, включеним в АІС, сигналів лиха або терміновості, що містять відомості про подію;

- можливість взаємодії (обміну інформацією) з вертольотами, які беруть участь у пошуково-рятувальних операціях, і іншими суднами в районі лиха;

- на роботу АІС не впливають опади і хвилювання моря, це забезпечує можливість спостереження за малими суднами в умовах сильного хвилювання моря;

- контроль за суднами, що знаходяться в тіньових зонах (вигин мису, острів), за рахунок кращого поширення радіохвиль.

Незважаючи на явні переваги, при використанні АІС існує ряд обмежень. Судноводії і берегові оператори АІС повинні брати до уваги той фактор, що АІС може вийти з ладу або бути виключеною за рішенням капітана при певних обставинах (знаходження судна в районі військових або терористичних дій). Морські адміністрації багатьох країн прийняли національні вимоги про обов'язкове оснащення всіх суден, що перебувають в певних районах, апаратурою АІС. Такі вимоги опубліковані владою Панамського каналу (з 01.07.2003 р.), Американо-канадською адміністрацією Водного шляху Св. Лаврентія (з 25.03.2003 р.).

До виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб був складений план наміченого рейсу, використовуючи для цього відповідні морські навігаційні карти і посібники, беручи до уваги керівництва і рекомендації, вироблені ІМО. Морські навігаційні карти і посібники (лоції, вогні і знаки, повідомлення мореплавцям і ін.), для майбутнього рейсу повинні бути в достатній кількості і приведені до рівня сучасності.

Забороняється застосування міжнародного сигналу лиха з метою іншою, ніж повідомлення про те, що людина або люди зазнали лиха на морі.

Глава VI. Перевезення вантажів і рідкого палива

Глава VI. Складається з трьох частин (містить 12 правил): А - Загальні положення; В - Спеціальні вимоги для навалочних вантажів, інших, ніж зерно; З - Перевезення зерна. Застосовується до перевезення вантажів за винятком рідин наливом і тих видів вантажів, які підпадають під дію інших глав Конвенції SOLAS 74, і для яких внаслідок їх особливої шкідливості для суден і людей на борту, може знадобитись спеціальна обережність, і до вантажних суден валовою місткістю менше 500 брт. Необхідно також дотримуватись рекомендацій і вимог відповідних кодексів ІМО.

До навантаження навалочного вантажу, капітан судна повинен мати у своєму розпорядженні вичерпну інформацію щодо остійності судна і про розподіл вантажу згідно з типовими випадками завантаження. Спосіб

підготовки такої інформації повинен задовольняти вимогам Адміністрації. Необхідно керуватися документами ІМО, такими як:

1. Резолюція А 167(1V) «Рекомендації по остійності непошкоджених пасажирських і вантажних суден довжиною менше 100 м» і Резолюція А 749(18) «Кодекс остійності непошкоджених суден всіх типів, на які розповсюджуються документи ІМО» прийнята 04.11.1993 року.

2. Резолюція А. 562(14) «Рекомендації по критерію сильного вітру і бортовий качки (критерій погоди) для остійності непошкоджених пасажирських і вантажних суден довжиною 24 м і більше» прийнята 20.11.1985 року.

Вантажовідправник зобов'язаний забезпечити капітана судна інформацією про вантаж завчасно до навантаження, щоб дати можливість застосувати запобіжні заходи, необхідні для безпечного перевезення вантажу. Вантажі, які можуть розріджуватися, приймаються до навантаження тільки тоді, коли дійсний зміст вологи у вантажі менше, ніж гранична вологість для транспортування.

На додаток до інших застосованих вимогам справжніх правил вантажне судно, що перевозить зерно, має відповідати вимогам Міжнародного кодексу безпечного перевезення зерна насипом прийнятого Комітетом з безпеки на морі Резолюція MSC. 23 (59) прийнята 23.05.1991 року, і мати Документ про дозвіл, який видається кожному судну, яке завантажується у відповідності з правилами зазначеного Кодексу, або Адміністрацією, або визнаною нею організацією, або урядом країн які домовились від імені Адміністрації. Документ про дозвіл, повинен визнаватися як доказ того, що судно відповідає вимогам визначених правил в Кодексі..

Глава VII. Перевезення небезпечних вантажів

Глава VII складається з п'яти частин (містить 16 правил): А - Перевезення небезпечних вантажів в упаковці; А-1 - Перевезення небезпечних вантажів навалом; В - Конструкція і обладнання суден, що здійснюють перевезення небезпечного хімічного вантажу наливом; З - Споруда і обладнання суден, що здійснюють перевезення зріджених газів наливом; В - Спеціальні вимоги до

перевезення відпрацьованого ядерного палива, плутонію і високорадіоактивних відходів в тарі на суднах.

До забезпечення виконання вимог, щодо безпечного перевезення небезпечних вантажів, до Глави VII застосовуються наступні кодекси:

1. Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів;

2. Кодекс безпечної практики навантаження і розвантаження суден, що здійснюють перевезення вантажів навалом;

3. Кодекс безпечного перевезення відпрацьованого (опроміненого) ядерного палива, плутонію і радіоактивних відходів високого рівня активності в контейнерах на борту суден;

4. Кодекс будівництва та устаткування суден, що здійснюють перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом;

5. Міжнародний кодекс споруди і обладнання суден, що здійснюють перевезення зріджених газів наливом.

Небезпечні вантажі означають речовину, матеріали та вироби, на які поширюються положення Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів.

Частина А Кодексу, застосовується до небезпечних вантажів, що перевозяться в упаковці або навалом на всіх суднах, до яких застосовуються правила Конвенції SOLAS 74, а також на вантажних суднах валовою місткістю менше 500 брт. Положення цієї частини не застосовуються до суднових запасів і обладнання. Перевезення небезпечних вантажів без дотримання положень зазначеного Розділу забороняється, крім того, слід застосовувати вимоги, викладені в національних посібниках щодо безпечної упаковки і умов перевезення небезпечних вантажів.

Упаковки з небезпечним вантажем повинні мати маркування, яке вказує їх правильне технічне найменування, розпізнавальні знаки небезпеки, виконані у вигляді ярликів або плакатів, або нанесені на упаковки за допомогою трафарету, та чітко вказують на небезпечні властивості вантажу який в них міститься. Способи нанесення на упаковки з небезпечним вантажем знаків

небезпеки та інших даних повинні бути такими, щоб ця інформація могла залишатися помітною на упаковках, що знаходилися в морській воді протягом 3 місяців. Форма і розміри ярликів небезпеки пропонуються Рекомендаціями ООН, на ярлику небезпеки вказують номер класу (за класифікацією ООН), до якого належить зазначений вантаж.

Розділ В Кодексу, застосовується до танкерів-хімовозів, побудованим 1 липня 1986 року або після цієї дати. Танкер-хімовоз повинен відповідати вимогам зазначеного Кодексу, а також повинен проходити огляд з отриманням свідоцтва, як передбачено цим Кодексом (Правило 10).

Розділ З Кодексу, застосовується до газовозів, побудованим 1 липня 1986 року або після цієї дати. Газовоз повинен відповідати вимогам зазначеного кодексу, а також в доповнення до вимог правил 1/8, 1/9 і 1/10 проходити огляд з отриманням свідоцтва, як передбачено цим Кодексом.

Розділ D Кодексу містить 3 правила: правило 14 - визначення; правило 15 - застосування до суден, що здійснюють перевезення вантажу відпрацьованого ядерного палива; правило 16 - вимоги до суден, що здійснюють перевезення вантажу відпрацьованого (опроміненого) ядерного палива, плутонію і радіоактивних відходів високого рівня активності.

Глава VIII. Ядерні судна

Глава VIII містить 12 правил і визначає вимоги щодо безпечної експлуатації ядерних (з атомною силовою установкою) суден. У 1981 році був прийнятий Кодекс з безпеки ядерних суден, та у 1980 році ІМО і Міжнародне агенство з атомної енергії ухвалили рекомендації щодо безпеки портів при заході в них ядерних суден. Зазначена Глава застосовується до всіх ядерних суден, крім військових кораблів.

З метою оцінки ядерної силової установки і безпеки судна, на ядерних суднах повинна готуватися інформація про безпеку, щоб забезпечити в морі або в порту, відсутність надмірної радіаційної небезпеки для екіпажу, пасажирів, населення і водних шляхів. Така інформація завчасно подається урядам тих країн, в які передбачається захід ядерного судна, для оцінки його безпеки.

Для персоналу ядерного судна, повинно бути розроблене спеціальне керівництво по експлуатації, що зачіпає всі питання експлуатації ядерної силової установки, що мають значення для забезпечення безпеки при експлуатації судна. Керівництво повинно бути схвалено Адміністрацією і перебувати на судні. До ядерних суден застосовуються всі інші глави Конвенції SOLAS 74 за винятком тих її положень, які змінені правилами цієї Глави.

Глава IX. Управління безпечною експлуатацією суден

Глава IX була прийняла в Лондоні на Конференції ІМО 24 травня 1994 року, набрала чинності 1 липня 1998 року, містить 6 правил і передбачає впровадження і застосування *Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забруднень (МКУБ).* Мета зазначеного Кодексу полягає в забезпеченні безпеки на морі, запобіганню травматизму та загибелі працюючих на суднах людей, щоб уникнути шкоди навколишньому середовищу та майну. Починаючи з 1 липня 2002 року, ці вимоги набрали чинності для всіх суден (незалежно від дати їх побудови) та морських пересувних бурових установок. Починаючи з цієї дати всі компанії, що управляють суднами, повинні мати Документ про відповідність (Document of Compliance), кожне судно мати Свідоцтво про управління безпекою (Safety Management Certificate).

Зазначена Глава закріплює, що компанія і судно повинні відповідати вимогам МКУБ. Наводиться вимога огляду компаній і суден на відповідність положенням МКУБ. Вказується, що Документ про відповідність видається компанії, яка відповідає вимогам МКУБ Адміністрацією держави прапора або організацією, визнаною Адміністрацією, або, на прохання Адміністрації, іншим Договірним урядом. Примірник Документа про відповідність, повинен знаходитися на судні, щоб капітан міг його надати при перевірці. Кожному судну видається Адміністрацією або призначеної нею організацією, Свідоцтво про управління безпекою після того, як виконана Адміністрацією перевірка встановила, що дії компанії і її методи управління на судні здійснюються

відповідно до схваленої *Системи управління безпекою*. Стан Системи управління безпекою *(СУБ)* має підтримуватися відповідно до МКУБ.

Незважаючи на відносно невеликий обсяг Глави IX, вона має дуже важливе значення для практики мореплавання, так як доповнення її до Конвенції SOLAS 74, надає обов'язковий статус МКУБ. Прообразом зазначеного Кодексу стало прийняте у листопаді 1981 року, під егідою ІМО «Керівництво з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забрудненню», в якому, зокрема, зазначається, що: «Найбільш важливими засобами запобігання морських аварій і забруднення моря з суден є проектування, будівництво, оснащення і технічне обслуговування суден, а також їх експлуатація кваліфікованими членами екіпажу, кваліфікація яких підтверджується знаннями щодо дотримання міжнародних стандартів з безпеки на морі і попередженню забруднення.

До таких документів належать: Конвенція SOLAS 74, MARPOL 73/78, Конвенція LL 66, ПДНВ-78/95, Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року і Конвенція МОП № 147 Про мінімальні стандарти на торгових суднах.

Метою МКУБ є забезпечення безпеки на морі, запобігання травматизму людей або втрати життя, попередження забруднення морського середовища і майна. Кодекс встановлює завдання безпечного управління, до яких відносяться:

- забезпечення безпечної практики експлуатації суден і попередження забруднення морського середовища;

- забезпечення захисту проти всіх передбачуваних (певних) ризиків;

- постійне поліпшення навичок безпечного управління персоналу, включаючи підготовку до надзвичайних ситуацій.

СУБ судна представляє собою організовану належним чином сукупність людей (членів екіпажу), обладнання, технічних пристроїв, ресурсів, процесів на борту, функціонування яких регламентується комплексом нормативних документів з метою забезпечення безпечного управління судном, підтримки

всіх його частин у справному стані, збереження вантажів, захисту навколишнього середовища, охорони здоров'я та життя екіпажу судна. Щоб СУБ ефективно діяла відповідно до призначення, на судні повинні виконуватися, наступні вимоги:

1. Належне укомплектування судна кваліфікованими членами екіпажу;
2. Організація несення вахти на містку і в машинному відділенні;
3. Забезпечення належного зв'язку «судно-берег», «судно-судно»;
4. Безпечна організація вантажно-розвантажувальних робіт;
5. Проведення систематичних навчань і тренувань на борту судна;
6. Ефективна організація боротьби за живучість судна;
7. Належний технічний огляд та ремонт судна.

Глава X. Заходи безпеки для високошвидкісних суден

Глава X прийнята Конференцією держав-учасниць Конвенції SOLAS 74 у травні 1994 року, набрала чинності 1 січня 1996 року, та містить три правила:

1 - Визначення; 2 - Застосування; 3 - Вимоги, що пред'являються до високошвидкісних суден. У грудні 2000 року в зазначену Главу були внесені поправки і прийнятий Міжнародний кодекс безпеки високошвидкісних суден 2000 року.

Високошвидкісне судно означає судно, здатне розвивати максимальну швидкість в метрах в секунду (м/с), що дорівнює або перевищує $3,7V^{01667}$, де V – об'єм водотоннажності, відповідний розрахунковій ватерлінії ($м^3$), за винятком суден, корпус яких підтримується повністю поза водної поверхні в не водозміщаючому режимі аеродинамічними силами, що виникають від поверхневого ефекту. Зазначена Глава застосовується до наступних високошвидкісних суден, побудованих 1 липня 2002 року або після цієї дати:

- пасажирським суднам, які за час рейсу не віддаляються від місця притулку на відстань, що перевищує відстань, яку вони можуть пройти за 4 години на експлуатаційній швидкості при повному завантаженні;

- вантажним суднам місткістю 500 брт і більше, які за час рейсу не віддаляються від місця притулку на відстань, що перевищує відстань, яку вони

можуть пройти за 8 годин на експлуатаційній швидкості при повному завантаженні;

- будь-яке судно, незалежно від дати побудови ..., після ремонту, переобладнання ... має відповідати вимогам, що пред'являються до нього до зазначених вимог.

Високошвидкісні судна, побудовані 1 січня 1996 року або після цієї дати, повинні повністю відповідати вимогам Міжнародного кодексу безпеки високошвидкісних суден, прийнятого Комітетом з безпеки на морі (Резолюція MSC 36(63) прийнята 20 травня 1994 року), і мати відповідне свідоцтво згідно до зазначеного Кодексу. При цьому, високошвидкісне судно визнається таким, що відповідає вимогам Глав I, II, III та IV та правил V/18, V/19, V/20 Конвенції SOLAS 74. Високошвидкісні судна, побудовані 1 січня 2002 року або після цієї дати, повинні повністю відповідати вимогам Міжнародного кодексу безпеки високошвидкісних суден 2000 року і мати відповідне свідоцтво, як це передбачено зазначеним Кодексом. При цьому, таке судно вважається таким, що відповідає вимогам Глав I, II, III та IV та правил V/18, V/19, V/20 Конвенції SOLAS 74.

Глава XI-1. Спеціальні заходи щодо підвищення безпеки на морі

Глава XI-1, прийнята Конференцією Договірних урядів Конвенції SOLAS 74 в Лондоні у травні 1994 року, містить шість правил: 1 - Надання повноважень визнаним організаціям; 2 - Розширення огляду; 3 - Розпізнавальний номер суден; 3-1 - Ідентифікаційні номери компаній та зареєстрованого власника; 4 - Контроль держави порту за виконанням експлуатаційних вимог; 5 - Журнал безперервної реєстрації історії судна; 6 - Додаткові вимоги з розслідування аварій та інцидентів на морі.

Глава XI-1 зазначає, що держава може надавати повноваження діяти від її імені організаціям (наприклад класифікаційними товариствам), які повинні відповідати вимогам керівництва ІМО - «*Керівництво з видачі повноважень організаціям, що діють за дорученням Адміністрації*» (Резолюція A.739 (18) прийнята 4 листопада 1993 року). Організації, що отримали відповідні

повноваження Адміністрації, направляють на судна своїх інспекторів для виконання передбачених Конвенцією SOLAS 74 перевірок і огляду.

Глава XI-1 вказує на те, що навалочні судна і нафтові танкери підлягають перевіркам за розширеною програмою відповідно до прийнятого під егідою ІМО Керівництва щодо розширеної програми перевірок під час огляду суден які здійснюють перевезення вантажу навалом і нафтових танкерів (Резолюція А.744 (18) прийнята 4 листопада 1992 року). Програма розширеного огляду балкерів і танкерів містить ряд перевірок щодо вимірів товщини набору, відомість останнього ремонту тощо), при здійсненні яких можливо надійно визначити технічний стан судна та його придатність до передбачуваних умов експлуатації.

Кожне судно (пасажирське і вантажне - місткістю 300 брт і більше) повинно мати розпізнавальний номер, відповідний системі розпізнавальних номерів, яка була прийнята ІМО, «Система розпізнавальних номерів суден ІМО» (Резолюція А. 600(15) прийнята 19 листопада 1987 року). Цей номер присвоюється кожному судну, вказується в усіх його документах і не змінюється протягом усього періоду його експлуатації, він співпадає з номером Регістру Ллойда. Наявність розпізнавального номера полегшує розпізнання судна в різних виробничих ситуаціях (прохід вузькості і стоянка на рейді), дозволяє контролювати його місцезнаходження, зміну країни реєстрації (прапора), власника тощо; тобто переслідує мету підвищення безпеки мореплавання, обмеження можливостей захоплення суден силою (піратства) та їх продажу, шахрайства при здійсненні будь-яких морських операцій відносно судна.

У правилі 4 зазначеної глави, вказується, що «судно, перебуваючи в порту іншого Договірного уряду, підлягає контролю посадових осіб, належним чином уповноважених цим урядом, який стосується виконання експлуатаційних вимог щодо безпеки суден, якщо є явні підстави вважати, що капітан і екіпаж не знають найважливіші суднові процедури, які стосуються безпеки судна». У такому випадку, держава порту вживає необхідних заходів для того, щоб судно

не вийшло в море, поки недоліки не будуть усунуті у відповідності до вимог Конвенції SOLAS 74. В свою чергу, відповідно до правила XI-1/5 держави прапора повинні забезпечити, щоб на їх суднах виконувалися записи, що відображають характеристики і стан судна, які повинні містити наступну інформацію:

- назва держави прапора; дату реєстрації судна цією державою;

- ідентифікаційний номер судна відповідно до правила XI-1/3 Конвенції SOLAS 74;

- назва судна;

- порт реєстрації судна;

- назва офіційного власника і його адресу;

- назва класифікаційного товариства, в класі якого міститься судно;

- найменування Адміністрації Договірного уряду, яка видала Документ про відповідність МКУБ, компанії - власнику судна;

- найменування Адміністрації, яка видала Свідоцтво про управління безпекою судна згідно МКУБ,

- найменування Адміністрації, яка видала судну Міжнародний документ про охорону, та ряд інших відомостей. Наявність на борту зазначених записів перевіряється інспекторами в портах відвідування.

Глава XI-2. Спеціальні заходи щодо посилення охорони на морі

Глава XI-2, містить тринадцять правил, які регламентують відповідальність учасників морських перевезень за охорону суден і портів від ворожих дій.

В *Правилі 1* наводиться термінологія, що відноситься до зазначеної Глави. Більшість термінів описано в інших розділах Конвенції SOLAS 74 та Міжнародному кодексі ОСПЗ. Отже,

1. Ship/port in Interface (взаємодія судна з портом) - взаємні дії з безпосереднього залучення судна в операції, що включають пересування людей, вантажів, продуктів за допомогою портових засобів на судно або з судна;

2. Port Facility (портові споруди) - територія, визначена урядом або призначеними органами влади, де мають місце взаємні дії між судном і портом, включаючи якірні стоянки, причали очікування і підходи з моря;

3. Designated Authority (призначений орган влади) - організація або адміністрація, визначена урядом, як відповідальна за забезпечення застосування положень Міжнародного кодексу ОСПЗ;

4. Security Incident (небезпечний інцидент) – будь-яка підозріла дія або обставина, що загрожує безпеці судна, включаючи морські бурильні установки, високошвидкісні плавучі засоби або портові споруди чи будь-які операції судно/порт чи судно/судно;

5. Security Level (рівень безпеки) - характеристика ступеня ризику, коли є імовірність небезпечного інциденту або можливість його спроби;

6. Declaration of Security (Декларація про охорону) - угода між судном і портовим районом або іншим судном, що передбачає застосовні ними заходи охорони і їх взаємодію;

7. Recognized Security Organization (Визнана організація з охорони) - організація з відповідною компетентністю в галузі охорони, що має відповідні знання суднових і портових операцій, та уповноважена здійснювати оцінку, перевірку, затвердження або сертифікації, що вимагаються в частині А Міжнародного кодексу ОСПЗ;

Правило 2 закріплює, що Глава застосовується до суден, зайнятих в міжнародних перевезеннях:

- пасажирським суднам, включаючи високошвидкісні;

- вантажним суднам, включаючи високошвидкісні, 500 брт і більше;

- мобільним морським буровим вишкам; та портовим засобам, що обслуговують такі судна, що зайняті в міжнародних рейсах.

Вимоги зазначеної Глави не застосовуються до військових кораблів, допоміжних суден ВМФ і іншим суднам, які використовуються Договірним урядом виключно не в комерційних цілях.

Правило 3 встановлює зобов'язання договірних урядів щодо охорони. Отже:

1. Адміністрації встановлюють рівні охорони і забезпечують умови інформування про це всіх суден яким надане право плавання під їх прапорами.

2. Договірні уряди встановлюють рівні охорони і забезпечують умови інформування про це портових засобів, розташованих на їх території, і суден, які прямують в їх порти або знаходяться там.

Правило 4 визначає, що компанії повинні задовольняти відповідним вимогам цієї Глави та частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ. Судна повинні відповідати поставленим вимогам цієї Глави та частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ, перед приходом в порт або в період перебування в порту на території договірного уряду судна повинні відповідати вимогам рівня охорони, встановленого договірним урядом, якщо цей рівень охорони вище, ніж рівень, встановлений Адміністрацією для судна.

Правило 5 закріплює специфічну відповідальність компанії. Так, компанія забезпечує, що капітан судна весь час має інформацію, за допомогою якої офіцери, призначені Договірним урядом, можуть встановити:

1. Хто несе відповідальність за призначення членів екіпажу або інших осіб, тимчасово зайнятих на борту судна;

2. Хто відповідає за рішення по використанню судна;

3. У випадках, коли судно працює по чартеру, хто є фрахтувальником.

Правило 6 закріплює, що усі судна повинні бути обладнані системою попереджувально-охоронною сигналізації, а також Система оповіщення кораблів «The ship securiti alert system» повинна бути здатною приводитися в дію з навігаційного містка і, щонайменше, ще з одного місця на судні та відповідати експлуатаційним стандартам на судні, встановленим ІМО. Коли Адміністрація отримує повідомлення суднової системи охоронної сигналізації, вона негайно повідомляє про це державі, поблизу якого судно в цей час знаходиться. Коли Договірний уряд отримує повідомлення суднової системи попереджувальної сигналізації з судна, яке не плаває під його прапором, цей

уряд негайно повідомляє про це відповідній Адміністрації і державі, поблизу якого судно знаходиться.

Для упередження загрози суднам, *Правило 7* встановлює, що:

1. Договірна держава встановлює рівень охорони і забезпечує інформування про це суден, що працюють в його територіальних водах або мають намір увійти в територіальні води;

2. Договірна держава забезпечує можливість контакту з такими суднами, які можуть запросити поради або допомоги, і через такі пункти передати повідомлення, що стосуються охорони інших суден;

3. Коли ризик нападу встановлено, Договірний уряд повинен сповістити суднам, яких це стосується, і їх Адміністрації про поточний рівень охорони; заходи охорони, які повинно зробити судно, щоб захистити себе від нападу відповідно до умов частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ; заходи охорони, які прибережна держава вирішила застосувати, якщо це мало місце.

Правило 8 закріплює повноваження капітана з питань безпеки та охорони. Капітан не може бути обмежений компанією, фрахтувальником або іншою особою в прийнятті або виконанні будь-яких рішень, які в силу професійного судження капітана необхідні для підтримки безпеки і охорони судна. Якщо в силу професійного судження капітана виникає конфлікт між якимись вимогами щодо безпеки і охорони, капітан повинен віддати перевагу вимогам, необхідним для підтримання безпеки. В такому випадку капітан може вжити тимчасових заходів охорони та інформувати про них Адміністрації.

У великому за обсягом *Правилі 9*, викладаються методи контролю судна в порту (Control of ships in port), зміст інформації, яку має передати договірному уряду судно, яке має намір увійти в його територіальне море, додаткові умови.

У першому випадку уповноважений офіцер в порту перебування судна перевіряє наявність на борту дійсного Міжнародного свідоцтва з охорони судна, виданого судну відповідно до умов частини А Міжнародного кодексу ОСПЗ. У разі, якщо чинного Свідоцтва судні немає, або є явні підстави вважати, що судно не відповідає вимогам цієї Глави або частини А

Міжнародного кодексу ОСПЗ, інспектор державного контролю порту може застосувати до такого судна, один або кілька способів контролю, зазначених у даному правилі: перевірка судна, відстрочка відходу судна, затримання судна, обмеження операцій, включаючи переміщення всередині порту, або відправлення судна з порту. Про намір судна увійти в територіальні води договірного уряду, воно повинне передати уповноваженому офіцеру ряд відомостей, що стосуються рівня охорони судна, щоб уникнути необхідності застосування заходів контролю або додаткових дій. До відомостей що стосуються рівня охорони судна, відносяться такі, як: наявність на борту судна дійсного сертифіката, рівень охорони, при якому працює судно, рівень охорони, при якому судно працювало в попередньому порту заходу, спеціальні заходи охорони, що застосовувалися в попередньому порту заходу тощо; при наявності явних підстав вважати, що судно не відповідає вимогам цього розділу або частині А Міжнародного кодексу ОСПЗ, офіцер може прийняти ряд заходів, запропонованих частиною В Міжнародного кодексу ОСПЗ, в тому числі заборона заходу судна в порт.

Правило 10 містить вимоги до портових споруд і засобів, які повинні відповідати вимогам цієї Глави та частині А Міжнародного кодексу ОСПЗ.

Правило 11 передбачає альтернативні угоди про охорону. Так, Договірні уряди можуть при застосуванні цієї Глави та частини А Кодексу ОСПЗ вступати в угоди з іншими Договірними урядами щодо альтернативних заходів охорони для суден, що здійснюють короткі рейси на постійних лініях між портами, розташованими на їх територіях. Такі судна не повинні проводити якісь дії з іншими суднами, які не включені в цю угоду.

Правило 12 встановлює, що еквівалентні структури охорони Адміністрація може дозволити визначеним судну або групі суден, що працюють під її прапором, застосувати інші заходи охорони, еквівалентні описаним в цьому розділі або в частині А Міжнародного кодексу ОСПЗ. Ці заходи повинні бути щонайменше такими ефективними, як і описані в цьому розділі.

Правило 13 встановлює, що Договірні уряди повинні не пізніше 1 липня 2004 року повідомити в ІМО і зробити доступними для підприємств і суден:

1. Назву та засоби контакту їх національних властей, відповідальних за охорону суден і портових засобів;

2. Місця (зони) всередині їх території, які охоплюють затверджені плани охорони портових засобів;

3. Назву та контактні засоби тих осіб, які призначені бути доступними весь час, щоб отримувати попереджувальні повідомлення з суден (ship-to shore security alerts) і діяти відповідно до правила 6.2.1. Глави XI-2;

4. Назву та контактні засоби тих, хто призначений бути доступними весь час, щоб забезпечувати поради і допомогу суднам і тим, кому судна можуть передати відомості щодо охорони. Наводиться також ряд інших умов, що стосуються зобов'язань договірних урядів перед ІМО щодо охорони своїх суден і портових засобів.

Глава XII. Додаткові заходи безпеки для навалочних суден

Прийнята в листопаді 1997 року Глава XII Конвенції SOLAS 74, набрала чинності 1 липня 1999 року, містить чотирнадцять правил, які містять ряд вимог, спрямованих на підвищення безпеки експлуатації суден які здійснюють перевезення вантажу навалом.

Ці вимоги вказують, що навалочні судна з одинарним корпусом завдовжки 150 м і більше (побудовані після 1 липня 1999 року), що здійснюють перевезення вантажу щільністю 1000 кг/м^3 і більше, при завантаженні по літню вантажну марку повинні витримувати затоплення будь-якого суднового вантажного трюму і залишатися на плаву в стані рівноваги. Існуючі судна (побудовані до 1 липня 1999 року), що здійснюють перевезення навалочних вантажів щільністю 1780 кг/м^3 і більше, при завантаженні по літню вантажну марку повинні витримувати затоплення носового трюму і залишатися на плаву в задовільному стані рівноваги. Важкі навалочні вантажі - вантажі щільністю 1780 кг/м^3, такі як залізна руда, чавун в чушках, боксити, цемент. До легких

вантажів відносяться вантажі щільністю 1000 - 1780 кг/м^3, включаючи зерно, борошно, рис, ліс.

Вказується, що навалочні судна довжиною 150 м і більше, віком 10 років і більше, не повинні перевозити навалочні вантажі щільністю 1780 кг/м^3 і більше, якщо вони не пройшли задовільно огляд відповідно з розширеною програмою (Глава XI-1 Конвенції SOLAS 74) і огляд всіх вантажних трюмів.

Правило 11 зазначеної Глави, містить вимогу про обладнання навалочних суден довжиною понад 150 метрів приладами, здатними надавати інформацію про сили перерізання і згинальних моментах в корпусі судна.

Глава XIII. Перевірка відповідності

Глава XIII, прийнята 22 травня 2014 року (Резолюція MSC.366(93)), набрала чинності 01 січня 2016 року, містить три правила, які передбачають Систему перевірки держав-членів ІМО, з урахуванням керівництва, розробленого Організацією (Рамкові принципи і процедури Системи перевірки держав-членів ІМО (Резолюція А. 1067(28)).

Перевірка означає систематичний, незалежний і задокументований процес отримання відомостей і їх об'єктивної оцінки з метою визначити, в якій мірі виконані критерії перевірки. Стандарт перевірки означає Кодекс по здійсненню «*Кодекс по здійсненню документів ІМО*», прийнятий ІМО Резолюцією А. 1070 (28).

Так, кожний договірний уряд піддається періодичним перевіркам з боку ІМО відповідно до стандарту перевірки з метою перевірки відповідності цієї Конвенції і її здійснення. Генеральний секретар ІМО несе відповідальність за здійснення Системи перевірки на основі керівництва, розробленого ІМО, в свою чергу кожний договірний уряд несе відповідальність за полегшення проведення перевірки та здійснення програми вжиття заходів в світлі зроблених висновків на основі керівництва, розробленого ІМО.

Перевірка всіх договірних урядів заснована на загальному розкладі, підготовленому Генеральним секретарем ІМО з урахуванням керівництва, розробленого ІМО; і проводиться з регулярними інтервалами з урахуванням

зазначеного керівництва, а саме *Рамочні принципи і процедури Системи держав-членів ІМО Резолюція А. 1067(28).*

Завданням перевірки є визначення ступеня, в якій держави-члени здійснюють і забезпечують виконання документів які застосовуються ІМО. Для виконання цього завдання в ході перевірки будуть спостерігатися і оцінюватися:

1. Відповідність стандарту перевірки;

2. Прийняття державою-членом законодавства, в залежності від випадку, який стосується документів які застосовуються ІМО, що відносяться до безпеки на морі і запобігання забрудненню, учасником яких вона є;

3. Адміністративне управління і забезпечення виконання діючих законодавчих актів і правил держави-члена;

4. Встановлені механізм і заходи контролю для передачі державою-членом повноважень визнаної організації і для застосування вимог конвенцій, що відносяться до безпеки і захисту навколишнього середовища;

5. Механізм контролю і спостереження та зворотного зв'язку, встановлений державою-членом щодо його власного процесу огляду та видачі свідоцтва та, якщо це може бути застосовано, його визнаною організації; і

6. Обсяг, в якому держава-член виконує будь-які інші зобов'язання і обов'язки відповідно до документів які застосовуються ІМО.

Крім того, перевірка сприятиме нарощуванню потенціалу і надання відповідної технічної допомоги шляхом виявлення областей, в яких можуть бути досягнуті поліпшення завдяки подальшому розвитку, в обсязі, в якому технічна допомога може сприяти виконанню державою-членом її обов'язків та забезпечить для держави-члена, яка підпадає під перевірку, зворотний зв'язок, з тим щоб допомогти їй більш ефективно здійснювати відповідні стандарти ІМО.

Перевірка повинна охоплювати зобов'язання і обов'язки, зазначені в документах які застосовуються ІМО, в тій мірі, в якій такі документи набрали чинності для держави-члена та згідно з якими держава-член має діяти в якості держави прапора, порту і прибережної держави. Перевірки повинні охоплювати

документи які застосовуються ІМО, що відносяться до безпеки людського життя на морі; запобігання забрудненню із суден; стандартів підготовки та дипломування моряків і несення вахти; вантажної марки; обміру суден; і правил запобігання зіткненню суден на морі.

Глава XIV. Заходи безпеки для суден, що експлуатуються в полярних водах

Глава XIV прийнята 21 листопада 2014 року (Резолюція MSC.386(94)), набрала чинності 01 січня 2017 року, містить чотири правила. Правило 1 – Визначення, Правило 2 – Застосування, Правило 3 – Вимоги до суден, до яких застосовується зазначена Глава, Правило - 4 Альтернативні конструкції, заходи та пристрої.

Для досягнення мети цієї глави Комітет з безпеки на морі на своїй дев'яносто четвертій сесії Резолюцією MSC. 385 (94) прийняв поправки до Конвенції SOLAS 74, за допомогою яких положення Полярного кодексу, які стосуються безпеки, здобувають обов'язковий характер. *Полярний кодекс* означає *Міжнародний кодекс для суден, що експлуатуються в полярних водах* та складається з вступу і частин I-A і II-A і частин I-B і II-B.

Метою цього Кодексу є забезпечення безпечної експлуатації суден і захист навколишнього середовища полярних районів за допомогою обліку видів ризику, характерних для полярних вод, зниження наслідків, дії яких не регулюється належним чином іншими стандартами ІМО.

Полярний кодекс розглядає види небезпеки, що здатні приводити до підвищення рівня ризику, як внаслідок збільшення ймовірності виникнення небажаної події, так і внаслідок виникнення більш важких його наслідків, або і того, і іншого одночасно:

- лід;

- обмерзання верхніх конструкцій, вантажу тощо, що має результатом можливе зниження остійності і працездатності обладнання;

- низькі температури та тривалі періоди полярної ночі і полярного дня, що можуть вплинути на мореплавання і працездатність людей;

- високі широти, оскільки вони впливають на навігаційні системи, системи зв’язку і якість відображення візуальної інформації про льодову обстановку;

- віддаленість району плавання і можлива відсутність точних і повних гідрографічних даних і відомостей, обмежена кількість засобів навігаційного забезпечення і знаків, що має результатом підвищену ймовірність посадки на грунт, яка посилюється віддаленим розташуванням засобів пошуку та рятування і труднощами в оперативному розгортанні цих засобів, затримки в наданні екстреної допомоги та обмежені можливості зв’язку, що потенційно впливає на процес реагування на подію;

- потенційно недостатній досвід дій екіпажу в полярних умовах, з можливістю здійснення людьми помилкових дій;

- можливість недостатньої наявності належного обладнання для надання допомоги в надзвичайних ситуаціях, що потенційно обмежує дієвість заходів щодо зниження масштабу наслідків;

- суворі погодні умови і їх швидке змінення, що потенційно призводить до зростання і розвитку масштабу подій; і довкілля в частині його чутливості до впливу шкідливих речовин та інших видів впливу, і необхідності його тривалого відновлення.

Рівень ризику в полярних водах може бути різним, в залежності від географічного району, пори року, а саме рівня освітленості і кількості льоду тощо. Таким чином, необхідні заходи по обмеженню наслідків дії ризиків, характерні для зазначених вище окремих видів небезпеки, можуть варіюватися в межах полярних вод, і бути різними для акваторій Арктики і Антарктики.

Район Антарктики означає райони моря на південь від широти 60° пн.ш.

Арктичні води означає води, що тягнуться на північ від лінії, що лежить між точкою з координатами 58 ° 00'.0 пн.ш. і 042 ° 00'.0 з.д. і точкою 64 ° 37'.0 пн.ш. і 035 ° 27'.0 з.д., продовженої прямою лінією до точки 67 ° 03',9 пн.ш., 026 ° 33'.4 з.д., потім прямою лінією до точки з координатами 70 ° 49'.56 пн.ш. і 008° 59'.61 з.д. (Сёркапп, Ян-Маєн), потім через південне узбережжя острова Ян-Майєн до точки з координатами 73°31'.6 пн.ш. і 019°01'.0 с.д. біля острова

Бьорнёйа, потім вздовж ортодромічної лінії до точки з координатами 68° 8'.29 пн.ш. і 043°23'.08 с.д. (Мис Канін Ніс), потім вздовж північного берега Азіатського континенту на схід до Берингової протоки, потім від Берингової протоки на захід до широти 60° пн.ш. до селища Ільпирскій, потім вздовж паралелі 60°с до протоки Етолін включно, потім вздовж північного узбережжя Північної Америки на південь до паралелі 60° с.ш., потім на схід уздовж паралелі 60°с до точки 056°37'.4 з.д., потім до точки з координатами 58°00'.0 пн.ш. і 042° 00'.0 з.д.

Глава не застосовується до суден, що належать або експлуатуються договірним урядом і використовуються у теперішній час, тільки для урядових некомерційних цілей. Судна, на які поширюється ця Глава, повинні відповідати положенням з безпеки введення і частини I-A Полярного кодексу і повинні, на додаток до вимог правил I/7, I/8, I/9, і I/10, за належністю, пройти обстеження і отримати Свідоцтво судна полярного плавання, як це передбачено цим Кодексом.

Зазначена Глава (Правило 4), визначає надання методології альтернативних конструкцій, заходів і пристроїв для корпусу, механічних і електричних установок, пожежної безпеки та рятувальних засобів і пристроїв. Будь-які альтернативні конструкції, заходи і пристрої, що відрізняються від вимог приписного характеру, повинні бути вказані в Свідоцтві судна полярного плавання і в Повчанні по експлуатації в полярних водах, із зазначенням також технічних і експлуатаційних заходів та умов дозволених відхилень від вимог.

Отже, всі стандарти Конвенції SOLAS 74, спрямовані на охорону людського життя при будь-яких операціях в морі і відносяться до всіх людей на судні. Відповідно до займаної посади і встановленими службовими обов’язками їх повинні знати і застосовувати на практиці всі члени екіпажу. Необхідно пам’ятати, що положення цієї Конвенції засновані на багаторічному досвіді торгового мореплавання, результатах розслідування причин великих аварій суден, наукових розробках і відображають потребу сучасної практики експлуатації морських суден різних типів.

Відповідальність за застосування вимог Конвенції SOLAS 74 на судні несе капітан і офіцери (відповідно до посадових обов'язків). Один з офіцерів призначається відповідальним за безпеку і планує, організовує і контролює всі конкретні заходи щодо виконання положень Конвенції. Він же веде необхідну документацію відповідно до міжнародних та національних правил і вказівок компанії.

Починаючи з 1 січня 2020 року до Конвенції SOLAS 74 вступили нові поправки. Мета поправок - підвищити впевненість моряків в тому, що вони можуть повністю покластися на рятувальні плавзасоби, що відповідають вимогам Конвенції SOLAS 74, а також запобігання нещасним випадкам рятувальних шлюпок. Зміни стосуються техобслуговування, ретельних перевірок, експлуатаційних випробувань, поточного і капітального ремонту рятувальних шлюпок, плотів, спускових пристроїв і механізмів.

Отже, поправки до Правил III/3 і III/20 Конвенції SOLAS 74, встановлюють обов'язкові вимоги, що пред'являються до техобслуговування, ретельних перевірок, експлуатаційних випробувань, поточного та капітального ремонту рятувальних шлюпок і плотів, спускових пристроїв і механізмів. Ці положення призначені для запобігання нещасним випадкам з рятувальними плавзасобами і вирішення таких проблем, як необхідність в єдиному, надійному та документально закріпленому стандарті, що стосується обслуговування цих пристроїв, а також в уніфікованих вимогах до кваліфікації і сертифікації персоналу суден який здійснює ці послуги і до уповноважених організацій. Першочергова мета зазначених поправок - підвищити впевненість моряків в тому, що вони можуть повністю покластися на рятувальні плавзасоби, що відповідають вимогам Конвенції SOLAS 74.

Також, набрали чинності важливі поправки до Конвенції SOLAS 74 і різним кодексам, які носять обов'язковий характер відповідно до Конвенції, а саме: поділ на відсіки і остійність суден в пошкодженому стані. Так, поправки до Глави II-1 Конвенції SOLAS 74, яка регулює вимоги до поділу на відсіки і остійності, в першу чергу вносять зміни в правила що стосуються поділу на

відсіки для пасажирських суден, а також в правила, що стосуються інформації щодо остійності, яка повинна бути в розпорядженні капітана судна. Ці поправки розроблені на основі детального перегляду розділу II-I Конвенції SOLAS 74, при цьому особлива увага приділялась новим пасажирським суднам. Також були враховані рекомендації, отримані в результаті аварії «Costa Concordia» в 2012 році.

Набрали чинності вимоги, які передбачають підготовку до евакуації. Вони стосуються всіх нових пасажирських суден, які здійснюють перевезення 36 пасажирів і більше, і які з теперішнього часу повинні будуватися враховуючи аналіз організації евакуації на стадії проектування.

Таким чином, згідно з поправками до Розділу II-2/13 Конвенції SOLAS 74, вимоги, що стосуються аналізу організації евакуації, тепер поширюються на всі пасажирські судна, а не тільки на пасажирські судна типу ро-ро. В ході аналізу повинні бути визначені і виключені, наскільки це можливо, ризики що стосуються скупчень людей на шляхах евакуації. Крім того, аналіз повинен продемонструвати, що схема евакуації є досить гнучкою і враховує, що в результаті аварії можуть виявитися недоступними певні шляхи евакуації, місця збору, посадки пасажирів або частина рятувальних засобів.

Розширюється список постачальників морських систем супутникового зв'язку. Поправки до глави IV Конвенції SOLAS 74 і деяким кодексам передбачають установку «визнаних рухомих супутникових служб» для передачі сигналів лиха на морі і здійснення зв'язку про лихо. Раніше правилами була передбачена установка систем супутникового зв'язку конкретно компанії «Inmarsat» - компанія супутникового зв'язку, яка була заснована у 1979 році у Великій Британії.

Серед інших змін, які набрали чинності, важливими є:

- поправки до глави 8 Міжнародного кодексу по системам пожежної безпеки, що стосуються запобігання внутрішньої корозії і засмічення спринклерів, і включення нової глави 17 в зазначений Кодекс, яка встановлює

обов’язкові вимоги до засобів пінного пожежогасіння для вертолітних пристроїв;

- поправки до правила II-1 / 3-12 Конвенції SOLAS 74, про захист від шуму і правилам II-2/1 і II-2/10 про гасіння пожеж і нове правило XI-1/2-1 про узгодження періодів огляду вантажних суден, що не підпадають під дію Міжнародного кодексу за розширеною програмою перевірок під час оглядів навалювальних суден і нафтових танкерів;

- поправки до Міжнародного кодексу остійності суден в непошкодженому стані, що стосуються суден, що займаються обробкою якорів, підйомом і буксируванням, включаючи буксирування в складі ескорту;

- поправки до Міжнародного кодексу по системам пожежної безпеки, які уточнюють розосередження членів екіпажу в громадських приміщеннях для розрахунку ширини сходів;

- поправки до Міжнародного кодексу будування і обладнання суден, що здійснюють перевезення зріджених газів наливом, які відносять вимоги що містяться в Кодексі, до класу вогнестійкості вікна рульової рубки у відповідність до вимог, викладених в главі II-2 Конвенції SOLAS 74;

- комплекс поправок до Глави II-1 Конвенції SOLAS 74, яка регулює вимоги до поділу на відсіки і остійності суден в пошкодженому стані. Вони були розроблені після істотного перегляду глави II-1, при цьому особливу увагу було приділено новим пасажирським суднам. У зв’язку з цим Комітет з безпеки на морі прийняв переглянуті пояснювальні примітки до розділу II-1 правил Конвенції SOLAS 74 і правилам забезпечення остійності суден в пошкодженому стані, а також переглянуте керівництво що стосуються водонепроникних дверей на пасажирських суднах, які можуть відкриватися під час плавання;

- поправки до правила II-2/3.56 Конвенції SOLAS 74, що стосуються визначення «судна для перевезення транспортних засобів», і прийняття нового правила II-2/20.2 Конвенції SOLAS 74 про вимоги пожежної безпеки для вантажних приміщень, де знаходяться транспортні засоби з паливом,

призначеним для того, щоб привести в рух їх власний двигун, зокрема, транспортні засоби, які не включають двигун в межах вантажних приміщень;

- поправки до правила II-2/9.4.1.3 Конвенції SOLAS 74, що уточнюють вимоги до вогнестійкості вікон на пасажирських суднах, що здійснюють перевезення не більше 36 пасажирів, і на суднах спеціального призначення, на борту яких перебуває понад 60 (але не більше 240) осіб;

- поправки до правил III/1.4, III/30 і III/37 Конвенції SOLAS 74, що стосуються навчання з боротьби за живучість на пасажирських суднах, що вимагають проведення таких навчань на всіх пасажирських суднах з 2020 року;

- поправки до правил II-1/1 і II-1/8-1 Конвенції SOLAS 74, що стосуються забезпечення капітана судна підтримкою у вигляді бортового комп'ютера для розрахунку остійності в разі затоплення, - для існуючих пасажирських суден;

- поправки по оновленню Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів (Поправка 39-18) відповідно до останніх Рекомендацій ООН з перевезення небезпечних вантажів, включаючи нові положення, що стосуються цистерн (типу 9) ІМО, спеціальні положення щодо перевезення літієвих батарей і транспортних засобів, працюючих на рідини яка легко займається або газі;

- поправки до додатка 3 до Міжнародного кодексу щодо застосування процедур випробування на вогнестійкість, що стосуються матеріалів для протипожежного захисту та необхідних методів випробування на пасажирських і високошвидкісних судах;

- поправки до форм Типовий інформації / посібникам по завантаженню та остійності, якими повинно бути забезпечене судно відповідно до Міжнародного кодексу будування і обладнання суден, що здійснюють перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk - IBC Code), з Міжнародним кодексом будування і обладнання суден, що здійснюють перевезення зріджених газів наливом (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk - IGC Code), з Кодексом

будування і обладнання суден, що здійснюють перевезення небезпечних хімічних вантажів наливом (International Code for Fire and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk - BCH Code), з Кодексом для існуючих суден, що здійснюють перевезення зріджених газів наливом (International Code for the Construction and. Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk - EGC Code), а також до Кодексу будування і обладнання суден, що здійснюють перевезення зріджених газів наливом (Code of construction and equipment of vessels carrying liquefied gases in bulk - GC Code).

А також, прийняті поправки MSC.456(101) що містять перелік обладнання безпеки для вантажного судна (Форма Е), які набудуть чинності 01.01.2024 року.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року URL : https://marad.gov.ua/ua/npa/mizhnarodna-konvenciya-pro-ohoronu-lyudskogo-zhittya-na-mori-1974-roku-solas-74

2. Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1335-14#Text

3. Міжнародний кодекс з управління безпечної експлуатації суден і попередження забруднення URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304#Text

4. Міжнародний кодекс для суден, що експлуатуються в полярних водах (Полярний кодекс) URL : https://mtwtu.org.ua/news/do-uvagi-morakiv-aki-pracuut-na-sudnah-so-pidpadaut-pid-sferu-dii-polar-code-abo-igf-code

5. Кодекс по здійсненню документів IMO URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_001-18#Text

6. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035#Text

7. Принципи безпечного складу екіпажу суден (Резолюція Асамблеї IMO A.890 (21) прийнята 25.11.1999 р.) URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1507-14#Text

Тема 6. Захист морського середовища. Правове регулювання охорони морського середовища від забруднення (Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 року)

Морське середовище з його ресурсами виконує економічну, соціальну, екологічну та інші функції. Тому забруднення морської екосистеми є для суспільства й навколишнього середовища вкрай негативним фактором із відповідними наслідками. Забруднення з суден обумовлені перш за все надходженням в море нафти і нафтопродуктів, мазуту і хімікатів, небезпечних вантажів що перевозяться наливом і в тарі, сміття, стічних вод, баластної води і чужорідних для даної акваторії видів живих організмів. Забруднення цієї категорії поділяються на два типи: ті, що виникають при нормальній експлуатації суден (експлуатаційні) та ті, що виникають в результаті аварій на морі. До забруднювачів атмосферного повітря відносяться вихлопи з димових труб суден, випаровування (гази), пил з вантажу, речовини що руйнують озон, шуми. Джерелами забруднення моря можуть бути як індустріальні відходи і природні джерела так і термінали і очисні споруди; операції танкерів і аварії танкерів; офшорні установки; та інші операції в судноплавстві.

Найчастішим компонентом забруднення в результаті суднових операцій є нафта, однією з причин потрапляння нафти в море є аварії танкерів. Хоча вони трапляються не часто, але можуть мати катастрофічні наслідки для Світового океану і прибережних держав, особливо якщо судно велике за розмірами і аварія сталася поблизу берегів. Приклади цього аварії танкерів «Торрі Каньйон» (1967 р.), «Амоко Кадіс» (1978 р), «Екссон Валдез» (1989 р.), «Браєр» (1994 р), «Сі Емпресс» (1996 р.), «Еріка» (1999 р.).

Найбільш частіша причина забруднення - інцидент в процесі вантажних операцій танкерів біля причалу, в разі якого значна кількість нафти потрапляє в море в результаті нормальних (звичайних) операцій на танкерах, пов’язаних з мийкою танків, коли судно виходить з порту вивантаження, для того щоб завантажити інший вантаж. Ще однією з причин забруднення Світового океану є очищення танків в зв'язку з постановкою в сухий док, відкачування льяльних

вод (як у танкерів так і інших типів суден) а також аварії всіх інших типів суден.

Хоча увага суспільства зосереджена на забрудненні моря нафтою, багато шкідливих речовин, що перевозяться на спеціалізованих або універсальних суднах, також становлять небезпеку для Світового океану і не дивлячись на невеликі партії вантажів з шкідливими речовинами і заходи захисту що приймаються при перевезенні таких речовин, їх вплив на морське середовище може бути дуже сильним. Так, кожен день контейнеровоз (місткістю 2100 TEU) з головним двигуном потужністю 12500 kW використовує 53 тис. літрів палива і 140 літрів змазуючих речовин. Його «відходи» складають 2 тони залишків масла, до 10 куб.м. нафти що містить лояльні води, 160 тон вуглекислотного газу, 4,3 тони оксиду сірки.

З врахуванням існуючих видів морегосподарської діяльності та джерел, що спричиняють забруднення, можна визначити такі *категорії забруднення*:

- *Забруднення спричинене здійсненням морегосподарської діяльності на морському дні* (зокрема, розвідування й розробка природних ресурсів морського дна та його надр, наприклад нафти, газу та інших корисних копалин у відкритому морі). Зазначене забруднення пов'язано з дотриманням правил забезпечення безпеки цього виду робіт на морі, регламентації проектування, конструкції, обладнання, експлуатації штучних установок та пристроїв, а також вчасним здійсненням заходів щодо уникнення аварій і ліквідації надзвичайних ситуацій. Так, згідно ч. 13 розд. III Загальнодержавної програми охорони та відтворення довкілля Азовського і Чорного морів визначено «Здійснення днопоглиблювальних і дноочисних робіт у морських акваторіях призводить до деградації донних біоценозів і забруднення морського середовища завислими та токсичними речовинами»;

- *Забруднення, спричинене торговельним судноплавством, портовою діяльністю; суднобудуванням та судноремонтною діяльністю*. Основна проблема спричинення забруднення полягає в недотриманні правил та заходів із забезпечення техніки безпеки щодо управління морським транспортним

засобом та здійсненням робіт на морі. У зв'язку із зростаючим негативним впливом морських транспортних засобів на стан морського середовища та необхідністю розвивати вітчизняну морську галузь, Україна підписала та ратифікувала міжнародно-правові акти, спрямовані на всебічне попередження забруднення із суден: Конвенцію про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 р., Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден 1973 р., Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 р., Резолюція А.741 (18) «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення» прийнята Асамблеєю ІМО у 1993 р., Протокол про співробітництво в боротьбі із забрудненням морського середовища Чорного моря нафтою й іншими шкідливими речовинами у надзвичайних ситуаціях до Конвенції про захист Чорного моря від забруднення та інші;

- *Забруднення спричинене введенням у морське середовище немісцевих видів або генетично змінених організмів*. Держави прапора судна або держави, що здійснюють наукову діяльність у морських просторах, повинні застосовувати всіх заходів щодо попередження забруднення в результаті навмисного або випадкового введення під їх юрисдикцією чи контролем нових організмів, що є чужими чи новими для будь-якої частини морського середовища. Згідно ст.. 196 Конвенції ООН 1982 р., «держави вживають усіх заходів, необхідних для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища в результаті такого використання технології під їх юрисдикцією або контролем або такого навмисного або випадкового введення видів організмів, чужих або нових для будь-якої конкретної частини морського середовища, які можуть викликати в ній значні і шкідливі зміни»;

- *Забруднення, спричинене викидами в море сміття, харчових, побутових і експлуатаційних відходів*. Сміття, що скидається в море, в зв'язку з своєю різноманітністю надає негативний вплив на навколишнє морське середовище. Скид сміття з суден у відкритому морі і «особливих районах» регламентується

правилами Додатку V Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973/78 р., а у внутрішніх і територіальних водах національними правилами і законодавством прибережної держави. В Балтійському морі скидання сміття встановлено Конвенцією щодо Комісії захисту морського середовища Балтійського моря.

- *Забруднення, спричинене шкідливими викидами з суден в атмосферу*. Крім морської води самохідне судно споживає також атмосферне повітря для забезпечення горіння палива в суднових енергетичних установках. В цьому випадку відбувається теплове забруднення атмосфери, що обумовлене викидами палких відпрацьованих і димових газів з суднових двигунів і котлів, а також забруднення у вигляді неспалених часточок палива і продуктів його паління, що тягнуть за собою різноманітні шкідливі з'єднання (окису сірки, азоту, вуглецю, тяжких металів). Зазначені викиди розсіюються в атмосфері, осідають на поверхні води і розчиняються в ній. Додаток VI Міжнародної конвенції по запобіганню забруднення з суден 1973/78 р., в якому викладені «Правила попередження забруднення атмосфери з суден» і «Технічний Кодекс по контролю викидів окислів азоту з суднових двигунів» спрямовані на всебічне попередження забруднення із суден атмосферного повітря;

- *Забруднення, спричинене в результаті надзвичайних обставин – при аваріях*. В таких випадках забруднення, викликають катастрофічні наслідки для тваринного і рослинного світу, морського середовища а також завдають значних економічних збитків країнам, біля берегів яких відбулося забруднення;

- *Забруднення, спричинене скиданням із наземних джерел*. Такий вид забруднення включає в себе скиди забруднюючих речовин із річковим стоком, з естуаріїв, каналів, прибережних споруд, водо випусків, трубопроводів, водовідвідних споруд, конструкцій або стоків, або забруднення з будь-яких наземних джерел, у тому числі через атмосферу;

- *Забруднення спричинене похованням у морському середовищі*. Згідно п. 1 ст. 210 Конвенції ООН з морського права 1982 р., держави приймають закони і правила для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення

морського середовища в результаті схоронення, а п. 3 зазначеної статті Конвенції встановлює обов’язок мати дозвіл на поховання від компетентних органів відповідних держав, забороняється здійснювати поховання в межах територіального моря, виключної економічної зони або на континентальному шельфі без чітко висловленого попереднього схвалення прибережної держави, яка має право дозволяти, регулювати і контролювати таке схоронення після належного розгляду цього питання з іншими державами, на яких таке схоронення може негативно позначитися через їх географічне розташування.

Міжнародна морська організація (далі - ІМО) вживає заходів щодо захисту морського середовища від забруднення, в результаті судноплавства, шляхом розробки і прийняття державами, які є її членами, міжнародних конвенцій, які потім вводяться в дію і зобов'язують уряди країн - учасниць ІМО виконувати встановлені правила і стандарти. Конвенції ІМО вирішують проблему забруднення світового океану декількома шляхами, такими як:

- *Попередження забруднення в період суднових операцій* (наприклад, які відбуваються при скиданні води після мийки танків в море). Це досягається застосуванням відповідних заходів під час проектування, обладнання та експлуатації суден;

- *Зниження числа аварій*. Досягається введенням суворих і обов’язкових стандартів і навігаційних процедур на всесвітньому підґрунті, направлених на підвищення безпеки судноплавства;

- *Зниження наслідків аварій*. Заходи, що застосовуються до обмеження забруднення у випадку аварій (наприклад, зменшення об’єму танків);

- *Забезпечення компенсації збитків*. Вартість збитків від забруднення може бути величезною. Застосовуються заходи до того, щоб сторона, яка понесла збитки внаслідок забруднення, отримала відповідну компенсацію;

- *Допомога в застосуванні*. ІМО надає технічну та іншу допомогу урядам держав в розробці планів щодо протистояння забрудненню.

Одним з перших міжнародних договорів, який розглядає питання екології моря стала Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню моря нафтою

1954 р., яка набрала чинності в 1958 році. Зростаюча роль морських перевезень в забрудненні океану вимагала серйозної зміни, посилення й розширення положень зазначеної Конвенції 1954 р. Нова *Міжнародна конвенція по запобіганню забруднень з суден (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL*) була прийнята під егідою ІМО у 1973 році, але, через різні причини вона була введена в дію в 1978 році з прийняттям Протоколу 1978 р., що доповнює Конвенцію (Протокол Конвенції *MARPOL 73/78*). Зміст самої Конвенції MARPOL 73/78 як і зміст Протоколу 1978 р., відноситься до обов'язків держав, які її підписали. У 1997 році до Конвенції MARPOL 73/78, був прийнятий ще один Протокол, який додає нові інструкції щодо попередження забруднення атмосфери з суден до Додатку VI зазначеної Конвенції.

Конвенція MARPOL 73/78 містить 20 Статей і 2 Протоколи («Відносно повідомлень про інциденти, що тягнуть викид шкідливих речовин» і «Про арбітраж», а також 6 Додатків до неї, які викладають Правила щодо забруднення моря конкретними забруднюючими речовинами: нафтою; шкідливими хімічними речовинами, які перевозяться наливом; речовинами, які перевозяться в упакованій формі; стічними водами; сміттям; і, попередження забруднення атмосфери з суден. В теперішній час встановлені Конвенцією MARPOL 73/78 норми поширюються більш ніж на 90% світового торгового флоту.

Крім положень Конвенції MARPOL 73/78, розроблених на універсальному рівні міжнародно-правового регулювання захисту морського середовища від забруднень**,** діють також:

- *Міжнародна конвенція про захист людського життя на морі 1974 р.*, яка містить ряд розділів, що відносяться до охорони природного середовища від забруднень, контролю держави порту (гл. VI, VII, VIII, IX);

- *Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забруднення*, мета якого полягає в забезпеченні міжнародного стандарту щодо управління безпечною експлуатацією суден та попередження

забруднення, чим найменше буде аварій і інцидентів з суднами, тим менша ймовірність потрапляння різних шкідливих речовин та забруднень у море;

- *Конвенція ООН з морського права 1982 р.*, яка зобов'язує держави, що до неї приєдналися, вживати всіх заходів для запобігання забруднення морського середовища з будь-якого джерела (з берега, з транспортних засобів, з атмосфери);

- *Міжнародна конвенція про підготовку, дипломування моряків і несення вахти 1978/95*, містить вимоги до професійної підготовки фахівців у морській галузі, в тому числі щодо застосування природоохоронних заходів як, в час знаходження судна в морі так і на якорі в порту;

- *Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р.*, яка містить вимоги до конструкції і проектування суден, які також є вагомими факторами запобігання забруднення моря при експлуатації суден;

- *Міжнародні правила попередження зіткнення суден в морі 1972 р.,* направлені на запобігання аваріям суден в результаті зіткнень і, отже, виконують мету зниження ризику забруднення моря;

- *Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну від забруднення нафтою 1969 р.*, з подальшими доповненнями та змінами, яка застосовується виключно до шкоди від забруднення, заподіяної на території договірної держави, (включаючи її територіальне море і виключну економічну зону), і до попереджувальних заходів, вжитих для відвернення або зменшення такої шкоди;

- *Конвенція про створення Міжнародного фонду компенсації збитків від забруднення нафтою 1971 р. з поправками від 2000 р.*, завданням якої є створення і функціонування фонду, що забезпечує виплату компенсації збитку від забруднення моря в тій мірі, в якій захист, що надається Міжнародною конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 р., є недостатньою.

Для охорони морського середовища від забруднень спрямовані положення і міжнародних кодексів, таких як:

- *Міжнародний кодекс щодо будівництва і обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом*, прийнятий Комітетом по безпеці на морі (Резолюція MSC. 4 (48)), передбачає встановлення Міжнародного стандарту щодо будування типів суден, для безпечного морського перевезення наливом рідких небезпечних хімічних вантажів, перерахованих в розділі 17 Кодексу, шляхом розпорядження норм проектування і конструкції суден незалежно від тоннажу та обладнання, яке вони повинні мати, щоб з урахуванням властивостей перевезених продуктів скоротити до мінімуму небезпеку для судна, його екіпажу і навколишнього середовища;

- *Міжнародний кодекс будування і обладнання суден, що перевозять зріджені гази наливом,* прийнятий Комітетом по безпеці на морі (Резолюція MSC.370 (93)), основною концепцією якого, є відповідність типів суден небезпечним властивостям продуктів, що є предметом Кодексу. Важкі випадки зіткнень або посадки на мілину можуть привести до пошкодження вантажного танка і некерованому виходу продукту. Такий вихід може мати наслідком випаровування і розсіювання продукту, а в деяких випадках викликати крихке руйнування корпусу судна. Вимоги Кодексу, засновані на сучасних знаннях і досягненнях техніки, спрямовані на зведення цієї небезпеки до мінімуму, наскільки це можливо практично;

- *Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів*, введений Асамблеєю Міжнародної морської організації 27.09.1965 р (Резолюція А. 81 (IV)), регламентує морське перевезення небезпечних вантажів, забезпечує виконання обов'язкових положень Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі і Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню з суден. Кодекс охоплює такі питання, як упаковка, контейнерні перевезення і зберігання, з особливим наголосом на сегрегацію несумісних речовин. У Кодексі небезпечні вантажі класифіковані на різні класи, загальні положення для кожного класу або підкласу також наведені.

При розгляді питання про захист морського середовища від забруднення з

суден необхідно перш за все визначити обсяг повноважень прибережних держав щодо вжиття заходів, покликаних забезпечити належний рівень захисту морського середовища. Для цього слід звернутися до положень Конвенції ООН 1982 р., яка поділяє повноваження держав в сфері захисту морського середовища від забруднення з суден на ті, що пов'язані з прийняттям законів і правил, спрямованих на захист морського середовища від забруднення з суден, і ті, що стосуються забезпечення виконання національних законів і правил, а також міжнародних норм і стандартів щодо запобігання забруднення морського середовища з суден. Об'єм цих повноважень держав диференціюється в залежності від того, по відношенню до якої морської зони встановлюються захисні правила, а також в залежності від того, ким приймаються заходи щодо забезпечення виконання передбачених правил і норм.

У п. 1 ст. 211 Конвенції ООН 1982 р. вказується на те, що «держави, діючи через компетентну міжнародну організацію, встановлюють міжнародні норми і стандарти для запобігання, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з суден і сприяють встановленню ..... систем шляхів для зведення до мінімуму загрози аварій, які можуть викликати забруднення морського середовища, включаючи узбережжя». Крім цього, в п.2 ст. 211 цієї Конвенції встановлюється обов'язок держав вживати по відношенню до суден, що працюють під їх прапором, національні закони і правила для запобігання, скорочення і контролю забруднення морського середовища з суден. Ці національні закони повинні бути як мінімум настільки ж ефективними, як і загальновизнані міжнародні норми і стандарти.

У межах своїх внутрішніх вод і вод портів, держави мають повний суверенітет і можуть встановлювати особливі вимоги, пов'язані із скороченням, контролем і запобіганням забрудненню морського середовища, яким повинні задовольняти іноземні судна для можливості входу і знаходження в цих водах. Такі правила мають бути опубліковані і повідомлені компетентній міжнародній організації - ІМО. Відповідно до п. 3 ст. 211 Конвенції ООН 1982 р., дві і більше держави мають право узгодити заходи, що вживаються для захисту

морського середовища в межах їх внутрішніх вод, і встановлювати їх в ідентичній формі. Кожна держава - учасник подібних домовленостей може запитувати у судна яке знаходиться в її територіальному морі і має прапор іншої держави - учасниці домовленостей, інформацію про те, куди воно прямує, а також про дотримання встановлених вимог для заходу в порт. Таким чином, положення п.3 ст. 211 зазначеної Конвенції, надало можливість для розвитку концепції контролю держави-порту щодо захисту морського середовища від забруднення.

У відношенні іноземних суден, що знаходяться в межах територіального моря і здійснюють право мирного проходу, прибережна держава може вживати заходів, спрямованих на захист морського середовища від забруднення з суден. Відповідно до положень п. 3 ст. 21; п. 4 ст. 211 Конвенції ООН 1982 р., такі особливі правила і закони повинні бути опубліковані, не повинні обмежувати право мирного проходу і не повинні носити дискримінаційний характер.

У виключній економічній зоні прибережна держава може приймати закони і правила, спрямовані на скорочення, контроль і запобігання забрудненню морського середовища з суден, але тільки в рамках міжнародних стандартів і норм, яким відповідно до п. 5 ст. 211 зазначеним Конвенції повинні відповідати всі діючі заходи. Однак, відповідно до підпункту «а» п. 6 ст. 211 Конвенції можуть бути особливі райони виключної економічної зони, в яких вимагається прийняття спеціальних обов'язкових заходів для попередження забруднення морського середовища з суден. Виокремлення таких районів обумовлено технічними причинами, пов'язаними з океанографічними і економічними умовами, а також з використанням цього району або захистом його ресурсів і особливим характером руху суден. В таких випадках держави можуть приймати додаткові закони і встановлювати правила, але тільки після консультацій з іншими зацікавленими державами при умові підтвердження з боку ІМО потреби особливого захисту зазначеного району.

Варто зазначити, що саме поняття «особливий район» крім Конвенції ООН з морського права 1982 року також зустрічається і в додатках Конвенції

MARPOL 73/78, але під ними маються на увазі різні поняття. Так, відповідно до Конвенції ООН 1982 р. *особливий район* – це частина або певна ділянка в рамках виключної економічної зони однієї держави, на території якої ця держава приймає додаткові захисні заходи. Зазначена Конвенція обмежує коло питань, щодо яких можуть застосовуватися такі додаткові правила, до них відносяться правила, що регулюють можливість скидання сміття або шкідливих речовин, а також практика мореплавання.

У положеннях Конвенції MARPOL 73/78 (додаток I, правило 10 (1); додаток II, правило 1 (7); додаток V, правило 5) зазначається, що «*особливий район*» – це район моря, де по визнаним причинам, що відносяться до його океанографічним і екологічним умовам і специфіці судноплавства, необхідно прийняття особливих обов'язкових методів попередження забруднення морського середовища. В даному визначенні немає обмежень щодо простору моря, тобто до особливого району можуть входити морські простори з різним міжнародно-правовим режимом, в тому числі це можуть бути цілі моря, а не тільки окремі ділянки виключної економічної зони. В особливих районах встановлюються спеціальний режим і, вимоги до суден що в них знаходяться, передбачені відповідними положеннями Конвенції MARPOL 73/78 яка передбачає заходи зі скорочення і запобігання забруднення морського середовища як нафтою і нафтопродуктами, так і іншими речовинами, шкідливими для морського середовища, мешканців моря і атмосфери, які перевозяться на суднах або утворюються в процесі їх експлуатації.

В якості основної мети, в Преамбулі Конвенції MARPOL 73/78 визначено досягнення повного припинення умисного забруднення морського середовища нафтою та іншими шкідливими речовинами і доведення до мінімуму їх випадкових скидів. В п.2 ст.2 зазначеної Конвенції, надається достатньо широке визначення того, що відноситься до *шкідливих речовин*: «… будь-яка речовина, яка при попаданні в море здатна створити небезпеку для здоров'я людей, завдати шкоди живим ресурсам, морській фауні і флорі, порушити природну привабливість моря як місця відпочинку або перешкодити іншим видам

правомірного використання моря».

Конвенція MARPOL 73/78 застосовується:

- до суден, що плавають під прапором країни-участника конвенції;

- до суден, які знаходяться в оперативному управлінні країни-участника незалежно, під яким прапором вони працюють, за виключенням військових суден і суден, що використовуються для урядових некомерційних цілей. Однак, п.3 Конвенції MARPOL 73/78 встановлює, що навіть по відношенню до цих виключень держави - учасники даної Конвенції зобов'язані забезпечити, щоб такі судна діяли відповідно до її положень. Відповідно до визначення, наведеного в п. 4 ст. 2 Конвенції MARPOL 73/78, *поняття «судно»* охоплює судна будь-якого типу, включаючи «судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, плавучі засоби, а також стаціонарні і плавучі платформи».

Конвенція MARPOL 73/78 встановлює зобов'язання взаємного визнання, державами-учасниками Свідоцтв, що видаються суднам, а також передбачаються положення про інспекцію суден на предмет наявності Свідоцтва на борту судна і затримання суден у разі їх явної невідповідності Свідоцтва або при відсутності останнього. Згідно п.2 ст.5 Конвенції, судно, яке зобов'язане мати Свідоцтво, під час перебування в портах або віддалених від берега терміналах, що знаходяться під юрисдикцією якої-небудь держави – учасника Конвенції, підлягає інспектуванню, яке здійснюється посадовими особами, належним чином уповноваженими цією державою. Будь-яке таке інспектування обмежується лише перевіркою наявності на судні дійсного Свідоцтва, якщо в цієї держави-учасника Конвенції не буде очевидних підстав думати, що стан судна або його устаткування значною мірою не відповідає зазначеним у Свідоцтві даним. У цьому випадку або у випадку, якщо судно не має дійсного Свідоцтва, держава-учасник Конвенції, що здійснює інспектування, вживає заходів, що забезпечують невихід у море такого судна доти, поки воно не зможе вийти в море, не представляючи надмірної загрози для морського середовища. Однак, така держава-учасник Конвенції може

дозволити судну залишити порт або віддалений від берега термінал для прямування на найближчу підходящу судноремонтну верф.

Крім того, заборонене будь-яке порушення положень Конвенції MARPOL 73/78 в межах юрисдикції будь-якої держави-учасника Конвенції, і передбачаються санкції (покарання) за таке порушення, що встановлюються законодавством цієї держави. У випадку порушень в межах її юрисдикції держава-учасник або сама повинна почати переслідування у відповідності до свого законодавства, або повідомити про здійснення такого порушення, з наданням фактів, державу-прапора судна, яка в свою чергу зобов'язана повідомити про вжиті заходи щодо наданої їй первісної інформації учасника Конвенції. Санкції (покарання) відповідно до Конвенції, повинні бути достатньо суворими, для того, щоб покласти край порушенням.

Якщо держава-учасник Конвенції відмовляє іноземному судну в заходженні в порти або віддалені від берега термінали, що знаходяться під її юрисдикцією, або вживає які-небудь заходи проти такого судна на підставі того, що це судно не відповідає положенням цієї Конвенції, та немає дійсного Свідоцтва, в даному випадку, відповідно до п. 3 ст. 5 така держава-учасник Конвенції негайно інформує консула або дипломатичного представника держави, під прапором якої судно має право плавання, або, якщо це не можливо, тоді Адміністрацію такого судна. Відповідно до п. 4 ст. 5, держави-учасники Конвенції, застосовують її вимоги і до суден держави, яка не є учасницею (Стороною) Конвенції, оскільки це необхідно, щоб для таких суден не створювалися більш сприятливі умови.

Конвенція MARPOL 73/78 передбачає співпрацю держав-учасниць Конвенції у виявленні порушень Конвенції та порядок такого співробітництва, використовуючи усі відповідні і практично доступні засоби виявлення і постійного спостереження за навколишнім середовищем, а також відповідні способи передачі повідомлень і збору доказів (п. 1 ст. 6), включаючи інспектування суден, підозрюваних в скоєнні порушень (скидів) посадовими особами (п.2 ст. 6).

Держава-учасник Конвенції може піддати інспектуванню судно, коли воно заходить у порти або віддалені від берега термінали, що знаходяться під її юрисдикцією, якщо від іншої держави-учасника Конвенції отримано прохання про таке інспектування разом з достатніми доказами того, що це судно зробило в якому-небудь місці скидання шкідливих речовин або стоків, що містять такі речовини. Доповідь про таке інспектування надсилається державі, що просила про інспектування, і Адміністрації для того, щоб можна було вжити відповідні заходи відповідно до положень цієї Конвенції. Кожна держава-учасник Конвенції надає Адміністрації докази, якщо такі є, відносно того, що судно зробило скидання шкідливих речовин або стоків, що містять такі речовини. Якщо це практично можливо, компетентна влада цієї держави повідомляє капітана судна про передбачуване порушення. Держави-учасники Конвенції зобов'язуються інформувати один одного про інциденти, надсилати будь-яку інформацію до ІМО відносно прийнятих законів і правил, приймальних споруд у портах, накладених на порушників санкцій, аваріях, забруднювачів довкілля і т. п. (ст. 11-12 Конвенції).

Важливі правила, що забезпечують запобігання забруднення морського середовища при експлуатації суден, та охоплюють різні джерела забруднення з суден, містяться в шести додатках до Конвенції МАРПОЛ-73/78.

Додаток I - Правила запобігання забруднення нафтою (набув чинності в 2 жовтня 1983 року) відноситься до всіх суден, на які поширюється Конвенція MARPOL 73/78.

Кожен нафтовий танкер валовою місткістю 150 рег тон і більше підлягає перерахованим оглядам: початковому; періодичному; як мінімум одному проміжному огляду на протязі терміну дії *Міжнародного свідоцтва запобігання забрудненню нафтою*, щоб упевнитися, що обладнання і пов'язані з ним насоси і системи трубопроводів повністю задовольняють застосованим до них вимоги цього Додатку і знаходяться в хорошому робочому стані. Адміністрація встановлює порядок проведення позапланових перевірок протягом терміну дії Міжнародного свідоцтва запобігання забрудненню нафтою, їх мета - засвідчити,

що судно і його обладнання в усіх відношеннях залишаються задовільними для тієї експлуатації, для якої судно призначене. Міжнародне свідоцтво про запобігання забруднення нафтою складається за формою, що відповідає зразку, англійською або французькою мовою, терміном що не перевищує 5 років.

Конвенція MARPOL 1973 р. визнала систему «навантаження поверх», яка була розвинена нафтовидобувною промисловістю в 1960-х роках. На баластному рейсі танкер приймає баластну воду (баласт відходу) в брудні вантажні танки. Інші танки очищаються для прийому чистого баласту. Вода після миття танків відкачується в спеціальний відстійний танк. Після кількох днів баласт відходу відстоюється, і нафта збирається на поверхні. Чиста вода нижче фільтрується, в той час як приймається новий баласт (баласт прибуття). Верхній шар баласту відходу перекачується в відстійні танки, де знову відстоюється і очищається. Наступний вантаж завантажується поверх залишків нафти в відстійних танках, що і пояснює термін «навантаження поверх».

Всі судна, що мають на борту нафтопродукти, повинні мати можливість збереження нафтових відходів на борту судна або через систему «навантаження поверх», або для відкачування на берегові очисні споруди. Це передбачає впровадження відповідного обладнання: системи контролю і спостереження за скиданням нафти, системи фільтрації і сепарації води що містить нафту, відстійні цистерни, насоси, трубопроводи та арматура.

Конвенція MARPOL 1973 р. визначила правила скидання нафти, які містяться в Додатках 1969 року до Міжнародної конвенції щодо запобігання забруднення моря нафтою 1954 року, без суттєвих змін, а саме експлуатаційні скиди нафти з танкерів (Правило 15) дозволені тільки при виконанні наступних умов:

1. Загальна кількість нафти, яку танкер може скинути в баластному рейсі на ходу не повинна перевищувати 1/15000 повної вантажомісткості судна;

2. Швидкість скидання не повинна перевищувати 60 літрів на одну милю шляху;

3. Заборонено скидання нафти в будь-якому вигляді з вантажних

приміщень танкера в межах 50 миль від найближчого берега.

Крім того, в Конвенції MARPOL 1973 р. максимальну кількість нафти, яку дозволено для скидання на баластному рейсі нових нафтових танкерів, було зменшено з 1/15000 вантажомісткості до 1/30000 кількості вантажу, що перевозиться. Ці критерії однакові для однорідної (чорної) і неоднорідної (білої) нафти.

Зливи з машинних приміщень всіх суден (протягом руху) дозволяється на відстані більше 12-ти миль від берега, і місткість нафти в них повинно бути не менш як 15 частин на мільйон.

Для забезпечення контролю за кількістю нафти в водяному баласті який скидається, нафтовий танкер обладнується приладом для вимірювання кількості нафти схваленим Адміністрацією, який встановлюється не пізніше першого відвідування судноверфі що здійснюється після набрання чинності Конвенції MARPOL 73/78.

Передбачена система автоматичного виміру, реєстрації і управління скидання нафти і обладнання для фільтрації нафти:

- будь-яке судно валовою місткістю 400 рег.т. і більше, але менше 10000 рег.т оснащується обладнанням для фільтрації нафти;

- будь-яке судно валовою місткістю 10000 рег.т і більше оснащується обладнанням для фільтрації нафти і пристроями сигналізації та автоматичного припинення будь-якого скидання що містить нафтову суміш, в якій вміст нафти в стоці перевищує 15 частин на мільйон.

На борту повинен бути *Журнал нафтових операцій*, в якому реєструється переміщення вантажу і його залишків від навантаження до вивантаження за принципом «з танка - в танк». Журнал нафтових операцій заповнюється по кожному танку, якщо це може бути застосовано, в кожному разі, коли на судні виробляються будь-які із зазначених нижче операцій:

- операції в машинних приміщеннях (для всіх суден):

- прийом баласту в танки нафтового палива або їх очищення;

- скидання брудного баласту або промивної води з танків,

- видалення нафтових залишків (нафтовмісних опадів);

- скидання за борт або видалення іншим чином льяльних вод, що накопичилися в машинних приміщеннях;

- баластних-вантажних операцій (для нафтових танкерів):

- навантаження нафтового вантажу;

- перекачування нафтового вантажу в межах судна під час рейсу;

- вивантаження нафтового вантажу;

- прийом баласту в вантажні танки і виділені для чистого баласту танки;

- очистка вантажних танків, включаючи мийку сирою нафтою;

- скидання баласту, за винятком скидання з танків ізольованого баласту;

- скидання води з відстійних танків;

- закриття всіх належних клапанів або аналогічних пристроїв після проведення скидання з відстійних танків;

- закриття клапанів, що відокремлюють виділені для чистого баласту танки від вантажних і зачисних трубопроводів, після проведення скидання з відстійних танків;

- видалення залишків.

Кожна операція, детально і без зволікання реєструється в Журналі нафтових операцій так, щоб всі записи в Журналі, що відносяться до даної операції, були завершеного вигляду. Кожна закінчена операція підписується особою або особами командного складу, відповідальними за ці операції, а кожна заповнена сторінка Журналу підписується капітаном судна. Записи в Журналі нафтових операцій здійснюються на офіційній мові держави, під прапором якої судну надано право плавання, а на суднах, що мають Міжнародне свідоцтво про запобігання забруднення нафтою, також англійською або французькою мовою. У разі суперечки або різночитання перевага віддається записам на офіційній національній мові держави, під прапором якої судну надано право плавання.

Журнал нафтових операцій зберігається на судні (за винятком буксируваних суден без екіпажу), в такому місці, яке легко доступно і дозволяє

в будь-який розумний час провести його перевірку. Журнал зберігається протягом трьох років після внесення до нього останнього запису.

Компетентні органи уряду Сторони Конвенції можуть перевірити Журнал нафтових операцій на будь-якому судні, що перебуває в її порту або у віддалених від берега терміналах, до якого застосовується цей Додаток, і зняти копію з будь-якого запису в цьому журналі, а також вимагати, щоб капітан судна запевнив, що ця копія є справжньою копією такого запису. Будь-яка така копія, завірена капітаном судна як справжня копія запису в Журналі нафтових операцій, може бути пред'явлена незалежно від розгляду в якості доказу фактів, викладених в записах.

Запобігання забрудненню в результаті інциденту, що викликає забруднення нафтою передбачає, що всім судам слід мати на борту *«Судновий план надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням нафтою» (Shipboard oil pollution emergency plan - SOPEP)*, схвалений Адміністрацією держави прапора, який містить:

1. Процедуру, якої повинен дотримуватися капітан для повідомлення про інцидент, пов’язаний із забрудненням моря нафтою;

2. Список організацій, з якими необхідно зв’язатися в разі забруднення моря нафтою;

3. Детальний опис дій, які повинен негайно вжити екіпаж для зменшення витоку нафти;

4. Процедуру і місце на судні для координації дій судна з національною та місцевою владою по боротьбі із забрудненням моря;

5. Дії які повинні бути зроблені в першу чергу щодо порятунку людського життя, остійності і міцності судна і ін.

Важливою особливістю Конвенції MARPOL 1973 року стала концепція «*особливих районів*», які вважаються настільки вразливими до забруднення нафтою, що скиди в їх межах були повністю заборонені з невеликими і чітко визначеними винятками. Додаток I Конвенції (правило 10) визначає район *Середземного моря, район Балтійського моря, Чорного моря, Червоного моря,*

«Район заток», Аденську затоку і район Антарктики як «особливі райони».

Протокол 1978 р. містить деякі зміни до Додатка I Конвенції MARPOL 1973 р. Танки ізольованого баласту повинні бути на всіх нових танкерах вантажомісткістю 20000 т. і більше (в Конвенції MARPOL 1973 р. - 70000 т. і більше). Зазначений Протокол також, вимагає такого розташування танків ізольованого баласту, щоб вони могли захистити вантажні танки в разі зіткнення або посадки на мілину.

По-перше, нові нафтові танкери (ті, для яких контракт на будівництво був укладений після 31 грудня 1975 р.) вантажомісткістю 70000 т. і більше повинні бути оснащені танками ізольованого баласту достатнього обсягу, щоб забезпечити відповідне експлуатаційне навантаження без необхідності приймати баластну воду в вантажні нафтові танки.

По-друге, корпуси нових нафтових танкерів повинні ділиться на відсіки а також мати кваліфікацію аварійної остійності таким чином, щоб при будь-яких умовах завантаження судна забезпечувалася живучість судна після зіткнення.

Інше важливе нововведення стосувалося очищення сирою нафтою, яка була розроблена нафтовидобувною промисловістю в 1970-х р. і має багато переваг. При очищенні сирою нафтою танки миються не водою, а сирою нафтою. Очищення сирою нафтою було прийнято як альтернатива до танків ізольованого баласту на існуючих танкерах і як додаткова вимога - на нових.

Для існуючих танкерів, що перевозять сиру нафту (побудованих перед введенням в дію Протоколу 1978 р.) була третя альтернатива терміном на два - чотири роки після вступу в силу Конвенції MARPOL 73/78. Система танків чистого баласту має на увазі використання деяких танків тільки для баластної води. Це дешевше, ніж повна система танків ізольованого баласту, так як система танків чистого баласту використовує існуючі насоси і трубопроводи, але після закінчення вищевказаного періоду на таких танкерах повинні бути встановлені інші системи.

Деякі танкери працюють тільки на певних маршрутах між портами, які забезпечені відповідними прийомними спорудами. Деякі не використовують

воду в якості баласту. Конференція 1978 р. визнала, що такі судна не повинні підкорятися всім вимогам Конвенції MARPOL 73/78. Загальновизнано, що ефективність міжнародних угод залежить від ступеня покори їм, а це в свою чергу в основному залежить від ступеня до них примусу. Тому, Протокол 1978 р. запровадив суворі правила огляду та сертифікації суден.

Поправки 1992 р. до Додатку I зробили двокорпусну конструкцію нових танкерів обов'язковою. Також, 1 березня 2018 року набули чинності Поправки, що стосуються відновлення форми B Доповнення до Міжнародного сертифікату щодо запобігання забруднення нафтою щодо роздільних баластних танків.

Додаток II - Правила запобігання забруднення шкідливими рідкими речовинами, які перевозяться наливом (набув чинності 6 квітня 1987 року), містить детальні вимоги, критерії та заходи щодо контролю за зливом за борт отруйних рідких речовин, що перевозяться наливом. Конвенція вимагає, щоб танкери-хімовози, побудовані після 1 липня 1986 року відповідали правилам Міжнародного кодексу по хімовозам прийнятого Комітетом по захисту морського середовища (Marine Environment Protection Committee – MEPC) резолюцією MEPC.19(22), а танкери, побудовані до цього часу, повинні відповідати вимогам попередника – Міжнародного кодексу будування і обладнання суден, що перевозять небезпечні хімічні вантажі наливом, прийнятого Комітетом по захисту морського середовища Резолюцією MEPC.20(22).

Додаток II передбачає поділ перевезених наливом хімічних речовин на *4 категорії (X, Y, Z і інші речовини*) в залежності від ступеня їх токсичності та потенційної шкоди, їх скидання в результаті очищення танків або зливу баласту може заподіяти шкоду морським ресурсам і здоров'ю людини. Додаток встановлює максимальні концентрації шкідливих речовин при скиданні або повністю забороняє таке скидання.

Категорія X: шкідливі рідкі речовини, які, будучи скинутими в море з танка в процесі очищення або дебаластіровки, становлять велику загрозу або

морським ресурсам, або здоров'ю людини і, отже, повинні бути заборонені до скидання в морське середовище;

Категорія Y: шкідливі рідкі речовини, які, якщо їх скинути в море при очищенні танка або дебаластних операціях, становлять загрозу або для морських ресурсів або здоров'я людини, або завдають шкоди іншим можливостям використання моря і, отже, має обмежуватися і кількість, і якість таких речовин, що скидаються в морське середовище;

Категорія Z: шкідливі рідкі речовини, які, будучи скинутими в море при очищенні танка або дебаластних операціях, представляють невелику загрозу або морським ресурсам, або здоров'ю людини, і, таким чином, по відношенню до них повинні бути менш суворі обмеження за кількістю і якістю таких речовин, що скидаються в море;

Інші речовини які, за оцінкою, знаходяться поза категорій X, Y, Z тому, що вони не завдають шкоди морським ресурсам, здоров'ю людини або іншим законним можливостям використання моря при зливі в море під час очищення танків або в процесі дебаластіровки. В результаті нової системи класифікації рослинні масла, які раніше відносилися до категорії, що не має обмежень, повинні будуть перевозитися в хімічних танкерах.

У будь-якому разі не дозволяється скидання відходів, що містять отруйні речовини, на відстані менше 12 миль від берега і при глибинах менших 25 метрів. Ще більші обмеження встановлені для *Балтійського і Чорного морів*, які визначені як «*особливі райони*». Операції, що проводяться з речовинами, які охоплюються Додатком II, повинні записуватися в *Журналі вантажних операцій*, який може перевірятися компетентними органами держав-учасниць Конвенції MARPOL 73/78.

У Додатку II також встановлюються види та правила оглядів танкерів-хімовозів, таких як:

- початкового огляду, перед введенням судна в експлуатацію або перед первинною видачею Свідоцтва, яке включає повний огляд конструкції, обладнання, систем, пристроїв, пристосувань і матеріалів в обсязі вимог, що

пред’являються до судна цим Додатком;

- огляду для поновлення Свідоцтва через проміжки часу, встановлені Адміністрацією, але не перевищують 5 років, щоб упевнитися, що конструкція, устаткування, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю задовольняють застосовним до них вимогам цього Додатка;

- проміжного огляду в межах 3 місяців до або після другої щорічної дати або в межах 3 місяців до або після третьої щорічної дати Свідоцтва, який проводиться замість одного з щорічних оглядів, щоб упевнитися, що обладнання і пов’язані з ним насоси і системи трубопроводів повністю задовольняють застосовним до них вимогам цього Додатка і знаходяться в хорошому робочому стані. Про такі проміжні огляди проводиться запис у Свідоцтві про запобігання забрудненню під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом;

- щорічного огляду в межах 3 місяців до або після кожної щорічної дати Свідоцтва, включаючи загальну перевірку конструкції, обладнання, систем, пристроїв, пристосувань і матеріалів в обсязі вимог, що пред’являються до судна цим Додатком;

- додатковому загальному або частковому огляду, в залежності від обставин, які повинні проводитися після ремонту в результаті обстежень, або кожен раз, коли здійснюється будь-який серйозний ремонт або заміна, щоб упевнитися, що необхідні ремонт або заміна були проведені якісно, що матеріал і виконання такого ремонту або заміни в усіх відношеннях задовільні і що судно у всіх відношеннях відповідає вимогам цього Додатка.

Видача *Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню* під час перевезення шкідливих рідких речовин наливом видається після початкового огляду або огляду для поновлення свідоцтва кожному судну, призначеному для перевезення шкідливих рідких речовин наливом і виконує рейси в порти або до терміналів, що знаходяться під юрисдикцією інших держав-учасниць Конвенції.

Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню під час перевезення

шкідливих рідких речовин наливом складається за формою, що відповідає зразку, наведеному в цьому Додатку, і, щонайменше, англійською, французькою або іспанською мовами. Якщо використовуються також записи на офіційній національній мові держави, під прапором якої судно має право плавати, то в разі спору або різночитання перевага віддається записам на цій мові, видається на термін, встановлений Адміністрацією, але не перевищує п’яти років.

Передбачені вимоги до інспектування танкерів в порту, прийомних споруд та пристроїв для вивантаження вантажу біля причалів:

- порти і причали навантаження і вивантаження забезпечуються спорудами, достатніми для прийому без надмірної затримки суден таких залишків і сумішей, що містять шкідливі речовини, які могли б залишитися для видалення з суден що їх перевозять як наслідок застосування цього Додатка;

- ремонтні порти, що проводять ремонт танкерів-хімовозів, забезпечуються спорудами, достатніми для прийому залишків і сумішей, що містять шкідливі рідкі речовини.

Уряд кожної держави-учасниці Конвенції MARPOL 73/78, призначає або уповноважує інспекторів для здійснення контролю щодо запобігання інцидентів, пов’язаних з рідкими хімічними речовинами. Капітан судна, що перевозить шкідливі рідкі речовини наливом, забезпечує виконання заходів контролю і заповнення Журналу вантажних операцій в усіх випадках, коли вони проводяться.

Додаток III - Правила запобігання забруднення шкідливими речовинами, які перевозяться морем в упаковці (набув чинності 1 липня 1992 року), відноситься до суден, що перевозять шкідливі речовини в упакованому вигляді. При цьому *під шкідливими речовинами* маються на увазі речовини, позначені як «забруднювачі моря» в Міжнародному кодексі перевезення небезпечних вантажів, який був введений в дію 1 січня 1991 року, а під *упаковкою* - будь-які вмістилища вантажу, що не є судновими конструкціями (пакети, контейнери, трейлери, цистерни).

Упаковки повинні відповідати вимогам зведення до мінімуму небезпек для морського середовища з урахуванням їх специфічного змісту. Упаковки, що містять шкідливу речовину маркуються надійним довговічним маркуванням чи забезпечуються надійним довговічним ярликом, що вказують, що речовина є шкідливим речовиною згідно з відповідними положеннями Міжнародного кодексу перевезення небезпечних вантажів (правило 3 Додатку).

На кожному судні, що перевозить шкідливі речовини, повинен бути спеціальний перелік, маніфест або вантажний план, в яких вказані, згідно з відповідними положеннями Міжнародного кодексу перевезення небезпечних вантажів, шкідливі речовини на судні і їх розташування. Копія одного з цих документів повинна надаватися перед відходом судна особі або організації, призначеним органом держави порту (правило 4 Додатку).

Шкідливі речовини розміщуються і закріплюються так, щоб звести до мінімуму небезпеку для морського середовища без погіршення безпеки судна і людей які перебувають на борту.

Судно, перебуваючи в порту або у віддаленого від берега терміналу іншої держави-учасника Конвенції, підлягає інспектуванню посадовими особами, належним чином уповноваженими цією державою-учасником Конвенції, яка стосується виконання експлуатаційних вимог згідно з цим Додатком (правило 8). Якщо є явні підстави вважати, що капітан або екіпаж не знають найважливіших суднових процедур, що відносяться до запобігання забрудненню шкідливими речовинами, держава вживає заходів, включаючи проведення ретельної перевірки, і, якщо потрібно, забезпечує, щоб судно не відійшло до тих пір, поки стан справ не буде виправлений відповідно до вимог цього Додатку.

Основний принцип Додатку III- ніяка шкідлива речовина, що перевозиться в упаковці не може бути скинута за борт ні за яких умов, за винятком випадків, коли це необхідно для порятунку судна або людського життя.

Додаток IV - Правила запобігання забруднення стічними водами із суден (набув чинності 27 вересня 2003 року), присвячений правилам, що

належать до скидання стічних вод з суден; вимог до обладнання суден, призначеному для контролю скидання стічних вод, і вимог до прийомних споруд для прийому стічних вод в портах і терміналах, а також правилам огляду суден і видачі *Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню стічними водами*.

Стічні води означають:

- стоки та інші відходи з усіх типів туалетів і пісуарів;

- стоки з медичних приміщень (амбулаторій, лазаретів тощо) через розташовані в таких приміщеннях раковини, ванни і шпігати;

- стоки з приміщень, в яких містяться живі тварини; або

- інші стічні води, якщо вони змішані з перерахованими вище стоками.

Судну, що не є пасажирським судном, дозволено скидати подрібнені і знезаражені стічні води на відстані більше 3 морських миль від найближчого берега, використовуючи систему, схвалену Адміністрацією або скидати неподрібнені і незнезаражені стічні води на відстані більше 12 морських миль від найближчого берега за умови, що в будь-якому випадку накопичені в збірних танках стічні води або стічні води з приміщень, в яких містяться живі тварини, скидаються не миттєво, а поступово, коли судно рухається, маючи швидкість не менше 4 вузлів.

Скидання стічних вод з пасажирських суден в межах «особливого району» забороняється для нових пасажирських суден 1 січня 2016 року або після цієї дати, а також для існуючих пасажирських суден 1 січня 2018 року або після цієї дати, за винятком випадків, коли задоволені наступні умови:

- на судні діє схвалена установка для обробки стічних вод, яка засвідчена Адміністрацією в тому, що вона задовольняє експлуатаційним вимогам, цього Додатка, і

- стік не дає видимих плаваючих твердих частинок і не викликає зміни кольору навколишньої води.

«*Особливими районами*» в зазначеному Додатку встановлено: *район Балтійського моря та будь-який інший морський район, призначений*

Організацією відповідно до критеріїв і процедур призначення особливих районів щодо запобігання забруднення стічними водами із суден.

Кожна держава-член Конвенції, берегова лінія якої прилягає до особливого району, зобов'язується забезпечити, для пасажирських суден, щоб:

- в портах і на терміналах, які знаходяться в особливому районі і які використовуються пасажирськими суднами, були передбачені споруди для прийому стічних вод;

- споруди були достатніми для задоволення потреб цих пасажирських суден; -і споруди експлуатувалися таким чином, щоб не приводити до надмірного простою цих пасажирських суден.

Судно під час перебування в порту або у віддаленого від берега терміналу іншої держави-члена Конвенції MARPOL 73/78 підлягає інспектуванню посадовими особами, належним чином уповноваженими цією державою, яке стосується виконання експлуатаційних вимог згідно з цим Додатком, якщо є явні підстави вважати, що капітан або екіпаж не знають найважливіших суднових процедур, що відносяться до запобігання забруднення стічними водами.

Кожне судно, від якого слід дотримуватися положень цього Додатка, підлягає встановленим оглядам:

Початковому огляду перед введенням судна в експлуатацію або перед первинною видачею *Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню стічними водами*, яке включає повний огляд його конструкції, обладнання, систем, пристроїв, пристосувань і матеріалів в тій мірі, в якій судно охоплено цим Додатком, щоб упевнитися, що конструкція, устаткування, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю задовольняють застосовним до них вимогам цього Додатка (п.1 правило 4).

Огляду для поновлення Міжнародного свідоцтва про запобігання забрудненню стічними водами через інтервали, встановлені Адміністрацією, але не перевищують п'яти років, щоб упевнитися, що конструкція,

устаткування, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю задовольняють застосовним до них вимогам цього Додатка (п.2 правило 4).

Додатковий огляд, загальний або частковий, в залежності від обставин, проводиться після ремонту, або у всіх інших випадках після проведення будь-якого значного ремонту або відновлювальних робіт, щоб упевнитися, що необхідні ремонт або відновлювальні роботи були проведені якісно, що матеріали і якість такого ремонту або відновлювальних робіт в усіх відношеннях задовільні і що судно у всіх відношеннях відповідає вимогам цього Додатка (п.3 правило 4).

Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню стічними водами видається кожному судну, яке здійснює рейси в порти або до віддалених від берега терміналів, які знаходяться під юрисдикцією інших держав-учасниць Конвенції MARPOL 73/78, після початкового огляду або огляду для поновлення Свідоцтва, складається за формою, що відповідає зразку, наведеному в додатку англійською, французькою або іспанською мовами. Якщо використовується офіційна мова країни яка видає Свідоцтво, то воно повинно мати перевагу в разі суперечок або невідповідностей, видається на термін, встановлений Адміністрацією, але не перевищує п’яти років (правило 5).

Додаток V - Правила запобігання забруднення сміттям з суден (набув чинності 31 грудня 1988 року) встановлює суворі обмеження на скидання сміття в море в прибережних водах і «особливих районах», повністю забороняє скидання сміття з пластику і накладає обмеження на скидання сміття з паперу, ганчір’я, скла і металу і способи, якими можна від нього позбутися. Як перераховано нижче, скидання сміття заборонено або обмежено:

1. Будь-якого пластикового сміття (рибальські синтетичні мережі, пластикові пакети).

2. Плаваючі і пакувальні матеріали можуть бути скинуті в море на відстані більше 25 миль від берега.

3. Харчові відходи і весь інший сміття (папір, ганчір'я, скло, метал) не можуть бути скинуті в море в межах 12 миль від берега, якщо вони перед цим

не пройшли дроблення або подрібнення.

Найбільш важлива особливість Додатку - повна заборона викиду в море всіх форм пластмаси.

Вимоги набагато жорсткіше в «*особливих районах*» які встановлені в цьому Додатку, це: *район Середземного моря, район Балтійського моря, район Чорного моря, район Червоного моря, район затоки, район Північного моря, район Антарктики і Великий Карибський район*.

Додатково в особливих районах скидання в море харчових відходів повинно проводитися настільки далеко від найближчого берега, наскільки це реально, але не ближче 12 морських миль від найближчого берега або найближчого шельфового льодовика. Харчові відходи повинні бути подрібнені або розмелені і повинні проходити через гуркіт з отворами розміром не більше 25 мм. Харчові відходи не повинні бути забруднені будь-яким іншим видом сміття. Скидання інтродукованих продуктів з птиці, включаючи домашню птицю і її частині, не дозволяється в районі Антарктики, якщо вони не оброблені для приведення їх у стерильне стан (пр. 6).

Кожне судно валовою місткістю 400 і більше і кожне судно, на якому допускається перевезення 15 осіб і більше, які здійснюють рейси в порти або до прибережних терміналів, що знаходяться під юрисдикцією інших держав-учасниць Конвенції MARPOL 73/78, і кожна стаціонарна або плавуча платформа забезпечуються *Журналом операцій зі сміттям, Планом обліку сміття* і *плакатів*, що ілюструють правила запобігання забрудненню сміттям. План обліку сміття повинен враховувати наявні на судні пристрої для збору, зберігання, утилізації, здавання сміття. Ці правила набрали чинності для всіх суден з 1 липня 1998 року.

Журнал операцій зі сміттям може бути частиною офіційного суднового журналу або окремим журналом за формою, встановленою доповненням до цього Додатка. Кожна виконана операція по скиданню в море або приймальні споруди або спалюванню швидко реєструється в Журналі операцій зі сміттям і підписується в день скидання або спалювання відповідальною особою

командного складу. Кожна заповнена сторінка Журналу операцій зі сміттям підписується капітаном судна. Записи в Журналі операцій зі сміттям здійснюються щонайменше англійською, іспанською або французькою мовами. У разі спору або різночитання перевага віддається записам офіційною мовою держави, під прапором якої судно має право плавати. Запис про скидання або спалювання включає дату і час, місцезнаходження судна, категорію і приблизну кількість скинутого або спаленого сміття. Журнал операцій зі сміттям зберігається на борту судна або на стаціонарній або плавучій платформі в такому місці, яке є легкодоступним для перевірки в розумний час. Цей документ зберігається протягом щонайменше двох років після внесення до нього останнього запису.

У разі скидання або аварійної втрати предметів, в Журналі операцій зі сміттям або (в разі суден валовою місткістю менше 400) в судновому журналі робиться запис про місцезнаходження, обставини і причини скидання або втрати, а також реєструються докладні відомості щодо скинутих або втрачених предметах і приймаються розумні запобіжні заходи для запобігання або зведення до мінімуму такого скидання або аварійної втрати (правило 10).

Починаючи з 1 січня 2013 року застосовується оновлене (виправлене видання - revised edition) Додатку V - *Правила запобігання забруднення сміттям з суден* Конвенції MARPOL 73/78 (Annex V Regulations for the Prevention of Pollutionby Garbage from Ships), щодо запобігання забруднення сміттям з суден.

Почався цей процес ще в 2006 році, Комітет по захисту морського середовища, зайнявся розробкою оновленого видання Додатку V і, в липні 2011 року, була прийнята резолюція MEPC.201 (62) – Оновлена MARPOL 73/78 Додаток V, вимоги якої почали діяти з 1-го січня 2013 року.

Основні нововведення стосуються поділу сміття на 9 категорій:

A. Plastics - пластик

B. Food wastes - харчові відходи

C. Domestic wastes - побутові відходи (паперові вироби, ганчір’я, скло,

метал, пляшки, посуд і т.д).

D. Cooking oil - рослинне масло

E. Incinerator Ashes - попіл після спалення сміття

F. Operational wastes - оперативні відходи

G. Cargo residues - залишки вантажу

H. Animal Carcass (es) - туші тварин

I. Fishing gear - рибальська снасть

Заборонено скидати за борт суден: папір, скло, попіл, ганчір'я, не подрібнені харчові відходи в «особливих районах».

Визначення Operational wastes – оперативні відходи (резолюція MEPC.201(62) / положення 1, визначення - оперативні відходи, і резолюція MEPC.219(63) / положення 1.7.4) означає, що вода для замивання трюмів і палуби, що містить миючі засоби, тепер відноситься до сміття категорії F. Отже, після замиву палуби, необхідно зробити записи в Книзі для скидання сміття (Garbage Log Book). Але перед використанням миючого засобу необхідно упевнитися, що воно не шкідливо для морського середовища, дуже важливо мати документ, який свідчить про це.

Важливим супутнім документом щодо запобігання забруднення сміттям з суден є резолюція MEPC.220 (63), яка містить рекомендації щодо розробки Плану обліку сміття (Garbage Management Plan). У пункті 4 резолюції MEPC.220 (63) чітко вказані моменти, які повинні бути описані в оновленому Плані обліку сміття, отже вказується особа, відповідальна за його виконання. Ця особа повинна забезпечувати виконання плану управління ліквідацією сміття і, цій особі повинен надавати допомогу судновий екіпаж для забезпечення того, щоб зведення до мінімуму, збір, сепарація і переробка сміття були належними і ефективними в усіх районах судна.

Важливими вимогами, що містяться у вищевказаних резолюціях для запобігання забруднення сміттям з суден є наступними:

MEPC.201 (62) / п.4- вимоги до записів в Журналі операцій зі сміттям при різних ситуаціях (здача на берег / судно; спалювання (incineration); скидання за

борт судна; аварійне скидання за борт судна);

MEPC.219 (63) / п. 2.3 / Таблиця 1 - короткий виклад вимог щодо скидання сміття;

MEPC.219 (63) / п. 2.4 / Таблиця 2 - блок-схема як поводитися зі сміттям;

MEPC.219 (63) / п. 2.4.2 - вимоги до сміттєвих контейнерів;

MEPC.219 (63) / п. 2.11 - вимоги до спалювання сміття;

MEPC.219 (63) / п. 3 – вказівки щодо дій із залишками насипних вантажів;

MEPC.219 (63) / п. 4.4 - вимоги до плакатів з врахуванням стандарту Конвенції MARPOL 73/78 Додатки V, а в кінці зазначеної резолюції - їх приклади.

З 1 березня 2018 року набрали чинності нові Поправки до Додатку V Конвенції MARPOL 1973/78 , які також встановлюють правила щодо запобігання забрудненню сміттям з суден. Вони відносяться до залишків вантажів, шкідливих для морського середовища, і нового формату Журналу операцій зі сміттям.

Зокрема, поправки вимагають, щоб вантажовідправник декларував, чи належать вантажі до категорії шкідливих для морського середовища. У оновленому Додатку наведено критерії класифікації твердого навалочного вантажу. Додатково до цього, нова форма Журналу операцій зі сміттям ділиться на дві частини: одна застосовується до всіх суден, а інша призначена для суден, що перевозять тверді навалочні вантажі. Крім того, в Журнал операцій зі сміттям включена нова категорія: «електронні відходи».

Додаток VI - Правила запобігання забруднення повітряного середовища з суден (прийнятий у вересні 1997 року), містить заходи щодо запобігання забруднення повітря, включаючи озоноруйнівні речовини, оксиди азоту, оксиди сірки і леткі органічні сполуки, заходи з перевірки суден і зачіпає такі основні напрями і встановлює межі щодо:

- викидів від суднових дизельних двигунів (оксиди сірки, азоту);
- спалювання сміття на судні (суднові інсинератори);
- якості рідкого палива (обмежується вміст сірки);

- озоноруйнуючих речовин, які застосовуються на судні, та

- систем контролю випарів.

Вимоги Додатка VI встановлюють глобальне обмеження на вміст сірки в судновому паливі, що використовується на суднах і не повинно перевищувати наступних меж:

1. 4,50% по масі до 1 січня 2012 року;

2. 3,50% по масі 1 січня 2012 року і після цієї дати; і

3. 0,50% по масі 1 січня 2020 року і після цієї дати. І зобов'язують ІМО контролювати середній вміст сірки в паливі.

Встановлюються «*особливі райони*» контролю викидів, з передбаченим більш суворим контролем викидів оксидів сірки, це: *район Балтійського моря; район Північного моря; Північноамериканський район; район Карибського моря Сполучених Штатів, морський район, розташований біля атлантичного і Карибського узбережжя Співдружності Пуерто-Ріко і Віргінських островів Сполучених Штатів та, будь-який інший морський район, включаючи будь-який портовий район, призначений Організацією, географічні кордони якого будуть ґрунтуватися на критеріях чіткої делімітацій пропонованого району, опис населення і екологічних районів, що знаходяться під загрозою впливу викидів з суден; включаючи викиди і опади з суден, що здійснюють плавання в пропонованому районі, структуру і інтенсивність судноплавства, а також вітровий режим.*

У цих районах вміст сірки в паливі, що використовується на суднах, не повинно перевищувати наступних меж:

1. 1,50% по масі до 1 липня 2010 року;

2. 1,00% по масі 1 липня 2010 і після цієї дати; і

3. 0,10% по масі 1 січня 2015 року та після цієї дати; і

4. до 1 січня 2020 року вміст сірки в рідкому паливі, не застосовується до суден, що експлуатуються в Північноамериканському районі або районі Карибського моря Сполучених Штатів, побудованим 1 серпня 2011 року або до цієї дати і мають головні парові котли, які спочатку не були спроектовані для

постійної роботи на судновому дистилятному паливі або природному газі.

Кожне судно валовою місткістю 400 і більше, а також кожна стаціонарна і плавуча бурова установка та інші платформи для забезпечення дотримання вимог глави 3 цього Додатка підлягають перерахованим нижче оглядам:

- початковому огляду перед введенням судна в експлуатацію або перед первинною видачею Свідоцтва, для того, щоб упевнитися, що обладнання, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю задовольняють застосовним до них вимогам цього Додатка;

- огляду для поновлення Свідоцтва через проміжки часу, встановлені Адміністрацією, але не перевищують п’яти років, щоб упевнитися, що обладнання, системи, пристрої, пристосування і матеріали повністю задовольняють застосовним до них вимогам цього Додатка;

- проміжному огляду в межах трьох місяців до або після другої щорічної дати або в межах трьох місяців до або після третьої щорічної дати огляду, яке проводиться замість одного з щорічних оглядів, щоб упевнитися, що обладнання та пристосування повністю задовольняють застосовним до них вимогам цього Додатка і знаходяться в хорошому робочому стані. Про такі проміжні огляди проводиться запис в Міжнародному свідоцтві про запобігання забрудненню повітряного середовища;

- щорічному огляду в межах трьох місяців до або після кожної щорічної дати огляду, включаючи загальну перевірку обладнання, систем, пристроїв, пристосувань і матеріалів, щоб упевнитися, що вони продовжують відповідати умовам експлуатації, для яких судно призначене. Про такі щорічні огляди проводиться запис в Міжнародному свідоцтві про запобігання забрудненню повітряного середовища;

- додатковому загальному або частковому огляду, в залежності від обставин, які повинні проводитися кожен раз, коли проводиться будь-який серйозної ремонт або заміна, або після ремонту в результаті обстежень, щоб упевнитися, що необхідний ремонт або заміна були проведені якісно, що матеріали і виконання такого ремонту або замінені, в усіх відношеннях

задовільні і що судно у всіх відношеннях відповідає вимогам цього Додатка (правило 5).

Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню повітряного середовища або *Міжнародне свідоцтво про енергоефективність* видається після початкового огляду або огляду для поновлення свідоцтва будь-якому судну валовою місткістю 400 і більше, яке здійснює рейси в порти або до віддалених від берега терміналів, які знаходяться під юрисдикцією інших держав-учасниць Конвенції MARPOL 73/78, і платформам і буровим установкам, що здійснюють рейси в води, що знаходяться під суверенітетом або юрисдикцією інших держав-учасниць Конвенції.

Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню повітряного середовища складається за формою, що відповідає зразку, наведеному в додатку I до цього Додатка, і має бути оформлено англійською, іспанською або французькою мовами. Якщо використовується також офіційна мова країни, що видала Свідоцтво, то в разі спору або різночитання перевага віддається цій мові. Міжнародне свідоцтво про запобігання забрудненню повітряного середовища видається на термін, встановлений Адміністрацією, але не перевищує п’яти років. Міжнародне свідоцтво про енергоефективність складається за формою, що відповідає зразку, наведеному в додатку VIII до цього Додатка, і має бути оформлено іспанською або французькою мовами.

У випадку, якщо є явні підстави вважати, що капітан або екіпаж не знають найважливіших суднових процедур, що відносяться до запобігання забруднення повітряного середовища з суден, судно під час перебування в порту або у віддаленого від берега терміналі, що знаходяться під юрисдикцією будь-якої іншої держави-учасниці, підлягає інспектуванню посадовими особами цієї держави, яке стосується виконання експлуатаційних вимог згідно з цим Додатком, (правило 10)

Забороняється спалювання на судні таких речовин, як залишку вантажів, які підпадають під дію Додатку I, II, III, або пов’язаних з ними забруднених пакувальних матеріалів; полі хлорованих біфенілів; сміття, як воно визначено в

Додатку V, що містить важкі метали в обсязі, більшому ніж мікропримеси; очищених нафтопродуктів, що містять галогенні сполуки; осадів стічних вод і нафтових залишків, які не утворюються на судні; і залишків з систем очищення відпрацьованих газів.

Передбачено заходи по забезпеченню портів і терміналів засобами прийому і контролю з боку держави порту для відповідних експлуатаційних вимог. Так, кожна держава-член Конвенції MARPOL 73/78 зобов'язується забезпечувати надання споруд, достатніх для задоволення:

- потреб суден, що використовують її ремонтні порти для прийому видалених з суден озоноруйнуючих речовин і устаткування, яке включає такі речовини;

- для прийому залишків очистки відпрацьованих газів з системи очищення відпрацьованих газів, без необґрунтованої затримки суден; і

- потреб в спорудах, на яких проводиться розбирання суден на злам, для прийому видаляються з суден озоноруйнуючих речовин і устаткування, яке включає такі речовини (правило 17).

Починаючи з 1 січня 2019 року, розпочався збір даних про витрати суднового палива, при цьому дані необхідно направляти в ІМО в кінці кожного календарного року. Так, система збору даних призначена для постачання ІМО конкретними даними по витраті палива, які повинні допомогти державам-членам організації приймати рішення про подальші заходи, необхідні для підвищення енергоефективності з вираховуванням викидів парникових газів при міжнародних перевезеннях. Метою вимог до звітності витрати суднового палива є підвищення енергоефективності міжнародного судноплавства.

Комітет по Захисту морського середовища ІМО, Резолюціями MEPC.203(62) та MEPC.213(62) від 02.03.2012 р. прийняв Керівництво 2012 року по розробці *Плану управління енергоефективністю судна (Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP*), схвалив поправки до Протоколу 1997 року, з включенням правил енергоефективності для суден, до Додатка VI Конвенції MARPOL 73/78.

Всі нові судна валовою місткістю 400 и більше (контракт на будівництво укладено 01.01.2013 р. або вони поставляються після 01.07.2015 р) повинні задовольняти вимоги енергоефективності, яка оцінюється Конструктивним коефіцієнтом енергоефективності, який розраховується при проектуванні та перевіряється при здачі судна замовнику, перевірка здійснюється в стандартних умовах, послідуючі умови експлуатації судна не впливають на значення Конструктивного коефіцієнту енергоефективності, і судна видається постійне Свідоцтво. Правило 22 Додатка VI до Конвенції MARPOL 73/78 вимагають, щоб на кожному судні був конкретний для даного судна SEEMP.

Мета SEEMP полягає у встановленні для компанії і/або судна механізму підвищення ефективності експлуатації судна, переважно, щоб зазначений SEEMP конкретного судна, був пов'язаний з більш широкою корпоративною політикою компанії, яка володіє, експлуатує або контролює судно, в області управління енергією, визнаючи, що не має двох однакових судноплавних компаній і що судна експлуатуються в широкому діапазоні різних умов.

Багато компаній вже володіють системою Екологічного менеджменту згідно Міжнародного стандарту ISO 14001, який містить процедури вибору оптимальних заходів для конкретних суден та послідуючої і подальшої постановки завдань по вимірюванню відповідних параметрів поряд з відповідними засобами контролю та зворотного зв'язку. А тому, моніторинг експлуатаційної екологічної ефективності слід розглядати в якості невід'ємної частини більш широких систем управляння компанії. Крім того, багато компаній вже розробляють, здійснюють та підтримують Систему управління безпекою. У такому випадку SEEMP може бути частиною судової Системи управляння безпекою.

Починаючи з 31 грудня 2018 року на суднах валовою місткістю 5000 тонн і вище в суднові Плани управління енергоефективністю судна необхідно включати опис методології збору даних та процедури надання даних Адміністрації (уряду державі прапора судна).

Нові вимоги Додатку VI Конвенції MARPOL 73/78, що стосуються чистоти

палива і обмежують вміст в ньому сірки до 0,5 %, набирають чинності 1 січня 2020 року і для деяких судновласників стануть важким тягарем, і змусять підскочити суму щорічних рахунків за паливо до 60 млрд. дол. США, не менше 10 млрд. долл. США обійдеться захист навколишнього середовища і атмосфери і контейнерному сектору. Як повідомляє World Maritime News посилаючись на Bloomberd «…у зв'язку з цим аналітики висловлюють побоювання, що судновласникам недотримання нових норм і виплата штрафів обійдеться набагато дешевше, ніж перехід на нове паливо або оснащення суден скруберами».

Наміри ІМО скоротити загальний обсяг викидів сірки до 0,5 %, важливий крок для приведення морської галузі до норм Паризької кліматичної угоди. Для виконання цих зобов'язань вкрай важливо, щоб морська промисловість розглянула можливі альтернативи викопним видам палива для силових і допоміжних суднових систем. Акумулятори застосовуються для дуже маленьких суден, а ядерні реактори - лише для великих. Для переважної більшості морських суден обидва варіанту не практичні. На думку голови компанії Joi Scientific Тревера Кеннеді, сірководень може зіграти важливу роль в скороченні CO_2, сірки і важких металів у морській індустрії і в цьому напрямку його компанія разом зі Штаб-квартирою у Флориді лідирує в розробці технології видобутку сірководню зі звичайної води.

Протокол I Конвенції MARPOL 73/78 встановлює положення, що стосуються повідомлення про інциденти, пов'язані з скиданням шкідливих речовин (відповідно до ст. 8 зазначеної Конвенції).

Обов'язок давати повідомлення покладається на капітана судна, втягнутого в один з інцидентів (про які згадується в Ст. III цього Протоколу), або інша особа, відповідальна за судно, подає відомості про такий інцидент без затримки і в якомога повному обсязі відповідно до положень цього Протоколу.

У тому випадку, коли судно покинуте або повідомлення із судна є неповним або його не можна одержати, власник, фрахтувальник, керуючий, оператор судна або їхні агенти повинні в якомога більш повному обсязі взяти

на себе зобов'язання, покладені на капітана відповідно до положень цього Протоколу.

Кожне повідомлення, коли це можливо, передається по радіо, але у всякому разі - за допомогою найбільш швидкого і доступного на момент інциденту засобу. Повідомлення по радіо передаються наскільки можливо в першу чергу. Повідомлення надсилаються відповідній посадовій особі, тобто Адміністрації судна, з яким відбувся інцидент, і будь-якій іншій Державі, яку може це торкатися (п.2, Ст 8 Конвенції MARPOL 73/78).

Повідомлення дається в будь-якому випадку, коли інцидент тягне за собою:

1. Скидання інше, ніж те, що дозволено цією Конвенцією;

2. Скидання, дозволене цією Конвенцією у зв’язку з тим, що:

- воно зроблене з метою забезпечення безпеки судна або порятунку людського життя на морі; або воно відбулося в результаті пошкодження судна або його устаткування;

3. Скидання шкідливої речовини з метою боротьби з особливим випадком забруднення або з метою проведення правомірних наукових досліджень по боротьбі з забрудненням або по контролю над ним;

Кожне повідомлення повинно містити зокрема: точну назву або опис шкідливих речовин, пов’язаних з інцидентом, включаючи, якщо можливо, правильну технічну назву таких речовин (не слід використовувати замість правильної технічної назви комерційну назву речовин); точну або приблизну кількість, концентрацію і можливий стан шкідливих речовин, що були або, ймовірно, можуть бути скинуті в море; і, у відповідному випадку, опис упаковки і знаків маркування; і, якщо можливо, ім’я відправника вантажу, вантажоодержувача або виготовлювача.

У кожному повідомленні точно вказується, чи є шкідлива речовина, що була або, ймовірно, може бути скинута, нафтою, отруйними речовинами, отруйними твердими або отруйними газоподібними речовинами і перевозилася або перевозиться вона наливом, насипом або в упаковці, у вантажних

контейнерах, знімних танках або в автодорожніх і залізничних цистернах. Повідомлення можуть доповнюваться, якщо це необхідно, будь-якими іншими відомостями, що мають відношення до інциденту, про які запитує одержувач повідомлення або які вважає за необхідне передати особа, що дає повідомлення.

Особа, зобов'язана давати повідомлення, а також, повинна, коли це можливо, доповнити початкове повідомлення, якщо необхідно, відомостями про подальші події, і у якомога більш повному обсязі задовольнити прохання зацікавлених Держав про надання додаткових відомостей, що стосуються інциденту (Ст. V Протоколу I).

Затребуваність арбітражу для цілей врегулювання міждержавних морських суперечок зростає, про що свідчить збільшення числа справ, розглянутих арбітражами в останні роки. Посилаючись на міжнародні договори, які регулюють відносини, що виникають у зв'язку з використанням Світового океану, в яких передбачений арбітраж як засіб вирішення спорів, можна констатувати, що:

- арбітраж може бути вказаний як єдиний засіб врегулювання спорів (Конвенція MARPOL 73/78);

- арбітраж може займати пріоритетне місце серед інших засобів вирішення спорів (Конвенція ООН 1982 р.);

- арбітраж може бути одним з багатьох способів вирішення спорів (Угода щодо забезпечення виконання рибальськими суднами у відкритому морі міжнародних заходів щодо збереження та управління 1993 р.).

Протокол II Конвенції MARPOL 73/78, відповідно до ст. 10 (врегулювання спорів) зазначеної Конвенції, містить норми що стосуються здійснення арбітражної процедури, відповідно до положень цього Протоколу за умови, що Сторони які вступають в спір не приймуть іншого рішення.

Третейський суд створюється на прохання однієї із Сторін Конвенції, адресованої іншій, на підставі ст. 10 цієї Конвенції. Прохання про арбітраж повинно містити виклад суті справи з додатком підтверджуючих документів (ст.II Протоколу II). Сторона, що звертається з проханням повідомляє

Генеральному секретарю Організації про те, що вона заявила прохання про створення суду, про інші Сторони, між якими виник спір, і про Статті Конвенції або Правила, щодо тлумачення або застосування яких, на її думку, існує розбіжність. Генеральний секретар надсилає ці відомості всім Сторонам.

Третейський суд складається з трьох членів: двох арбітрів, що призначаються відповідно кожної з сторін спору, і третього арбітра, який призначається за згодою між двома першими арбітрами і діє в якості Голови суду. Якщо після закінчення шістдесяти днів з дня призначення другого арбітра не буде призначений Голова суду, то Генеральний секретар Організації на прохання однієї із Сторін протягом додаткового шістдесяти денного терміну призначає Голову суду з числа кваліфікованих осіб, список яких був попередньо складений Радою Організації. Голова суду, призначений відповідно до положень цієї статті, не повинен бути особою, яка має або мав громадянство однієї з зацікавлених Сторін, якщо тільки на це не дала згоду інша Сторона.

Суд може розглядати зустрічні вимоги, безпосередньо пов’язані з предметом спору, і приймати по ним рішення (ст. V Протоколу II). Кожна Сторона несе зобов'язання по винагороді свого арбітра, також пов'язані з Судом витрати і витрати по підготовці своєї справи. Витрати по винагороді Голови суду і все загальні витрати, пов’язані з розглядом, розподіляються порівну між Сторонами. Суд веде облік усіх своїх витрат і подає за ним остаточний рахунок.

Будь-яка Сторона Конвенції, чиї інтереси правового характеру можуть бути порушені рішенням у справі, може після письмового повідомлення Сторін, що з самого початку вдалися до арбітражної процедури, приєднатися до участі в ній за згодою суду (Ст. VII Протоколу II). Кожен Третейський суд, створений відповідно до положень цього Протоколу, встановлює свої власні правила процедури.

Рішення суду з будь-якого питання, переданого на його розгляд, приймаються більшістю голосів його членів; відсутність або утримання від голосування одного з членів суду, за призначення яких Сторони були відповідальні, не може перешкоджати винесенню судом рішення. У випадку

поділу голосів порівну, голос Голови є вирішальним.

Сторони повинні сприяти роботі суду. З цією метою вони згідно з своїм законодавством і використовуючи всі наявні в їхньому розпорядженні засоби:

По-перше, надають суду необхідні документи і відомості;

По-друге, надають суду можливість в'їзду на їхню територію, можливість вислуховувати показання свідків або експертів і відвідувати місце події.

Відсутність або неявка однієї із Сторін не перешкоджає розгляду справи.

Суд виносить рішення протягом п'яти місяців з дати свого створення, якщо він не вирішить, у разі потреби, продовжити цей період на термін, що не перевищує трьох місяців. До рішення суду додається виклад його мотивів. Воно є остаточним і оскарженню не підлягає. Воно надсилається Генеральному секретарю Організації. Сторони повинні виконати це рішення без зволікання. Отже, морські справи є доволі специфічними та складними. Для того щоб прийняти правильне рішення, необхідно мати спеціальні знання та досвід.

Саме тому, в шипінговій індустрії віддають перевагу арбітражу перед судовим провадженням. Арбітри більше обізнані на морських справах, ніж судді, які мають лише обмежений досвід у морській практиці. Вони приймають рішення у справах на підставі права, практичного досвіду та на комерційних підставах. Крім того, через доктрину судді можуть бути вимушені вирішувати сучасні спори на підставі застарілого прецедентного права. На відміну від них, арбітри не пов’язані цією доктриною та мають ширші погляди на використання їх комерційного принципу справедливості. Також арбітри не пов’язані суворими судовими правилами щодо доказів та процедури.

Найпопулярнішим місцем проведення морського арбітражу досі залишається Лондон. Більшість стандартних форм договорів фрахтування, міжнародних договорів купівлі-продажу, договорів рятування, перестрахування та правил клубів взаємного страхування встановлені лондонським арбітражем, зокрема арбітражем в Лондонській асоціації морських арбітрів.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція Організації Об’єднаних націй з морського права 1982 року. URL : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_009

2. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. URL : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_009

3. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року. URL : http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_251

4. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. URL : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_053

5. Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення моря скидами відходів та іншими матеріалами. URL : http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_127

6. Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_049

7. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1992 року. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_839

8. Міжнародна конвенція о создании Международного фонда для компенсации ущерба от загрязнения нефтью 1971 року. URL : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_807

9. Процедура з сертифікації систем управління безпекою (Guidelines for Certification of Safety Management Systems) № 2-04-9 / Регістр судноплавства України. – Київ, 2016. : http://shipregister.ua/security/2-04-9.pdf

Тема 7. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 р. з Манільськими поправками 2010 р.

Вимоги, що пред'являються до кваліфікації моряків, що наймаються на роботу як на судна під прапором України так і на судна іноземних судновласників, засновані в першу чергу на нормах *Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків і несення вахти 1978 року з поправками 1995 року (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW 78/95) (Конвенція ПДНВ 78/95),* а також відповідних рекомендаціях і резолюціях Міжнародної морської організації.

Конвенція ПДНВ 78 була прийнята 7 липня 1978 року, набрала чинності 28 квітня 1984 року. Статті Конвенції і Додаток до неї встановлюють юридичні рамки для застосування обов'язкових технічних стандартів, що містяться в частині А Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти. Частина В зазначеного Кодексу містить керівництво, для надання допомоги тим, хто займається навчанням, підготовкою або оцінкою компетентності моряків або хто іншим чином пов'язаний з застосуванням положень Конвенції ПДНВ78. Не являючись обов'язковим, зазначене керівництво було погоджене шляхом обговорень в рамках ІМО, з використанням, при необхідності, консультацій Міжнародної організації праці. Дотримання до зазначеного керівництва забезпечує більш однакове застосування вимог цієї Конвенції.

Додаток до Конвенції ПДНВ 1978 р. з поправками містить 8 глав, кожна з яких складається з правил, що визначають принципи і порядок професійної підготовки моряків, обов'язкові мінімальні вимоги для дипломування осіб командного і рядового складу, порядок здійснення контролю державами порту щодо застосування Конвенції в процесі підготовки моряків на суднах; медичні вимоги відносно стану здоровя моряків, використання тренажерів тощо. Важливою умовою Конвенції є надання інформації від держав до ІМО, яка стосується якості підготовки моряків і здійсненням контролю за їх відповідним професійним рівнем в цих державах; встановлені вимоги періодичного підтвердження дипломів.

З моменту набрання чинності Конвенції ПДНВ 78 р., поправки до неї були прийняті у 1991, 1994, 1995, 1997, 1998, 2004, 2006 і 2010 роках.

Поправки 1991 року, стосуються Глобальної морської системи зв'язку під час лиха і для забезпечення безпеки мореплавства (далі – ГМСЗБ) і проведення випробувань, були погоджені резолюцією MSC 21(59) та набрали чинності 1 січня 1992 року.

Поправки 1994 року, що містять спеціальні вимоги щодо підготовки екіпажів танкерів, були погоджені резолюцією MSC 33(63) та набрали чинності 1 січня 1996 року.

Поправки 1995 року, були погоджені резолюцією 1 Конференції Сторін Конвенції ПДНВ 78/95, яка була скликана і проведена у штаб-квартирі Організації з 26 червня по 07 липня 1995 року (далі - Конференція ПДНВ 1995 року). Конференція ПДНВ 1995 року, прийняла Кодекс з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (далі - Кодекс ПДНВ). Зазначений Кодекс містить:

в *частині А*: обов'язкові положення на які надається спеціальне посилання у додатку до Конвенції ПДНВ 78/95 і в яких докладно викладаються мінімальні стандарти, яким повинні дотримуватися Сторони Конвенції ПДНВ 78/95 з метою повного здійснення її положень; і

частини В: рекомендоване керівництво, що призначене для надання Сторонам Конвенції ПДНВ 78/95 і особам, які зайняті здійсненням, застосуванням або забезпеченням виконання її положень, сприяння у повному і однаковому здійсненні її вимог.

Поправки 1997 року до Конвенції ПДНВ 78/95 і до частини А Кодексу, що стосуються підготовки персоналу пасажирських суден і пасажирських суден типу ро-ро, були погоджені резолюціями MSC 66(68) і MSC 67(68). Зазначені поправки набрали чинності 1 січня 1999 року.

Поправки 1998 року до частини А Кодексу, що стосуються підвищення компетентності при обробці та розміщенні вантажів, особливо навалочних вантажів, були погоджені резолюцією MSC 78(70). Зазначені поправки набрали

чинності 1 січня 2003 року.

Травневі поправки 2004 року до частини А Кодексу, що вносять зміни до дипломів і підтверджень рівня кваліфікації моряків, були погоджені резолюцією MSC 156(78). *Поправки 2004 року* до частини А Кодексу, що були внесені у грудні, приймають до уваги устрої віддачі гаків під навантаженням і без навантаження відносно компетентності, що стосуються рятувальних шлюпок, рятувальних плотів, і чергових шлюпок які не являються швидкими черговими шлюпками, були погоджені резолюцією MSC 180(79). Зазначені поправки 2004 року набрали чинності 1 липня 2006 року.

Поправки 2006 року до частини А Кодексу, що вводять, посеред іншого, нові вимоги, що стосуються осіб командного складу судна, відповідальних за охорону, були погоджені резолюцією MSC 209(81) та набрали чинності 1 січня 2008 року.

Поправки 2010 року (Манільські поправки) до Конвенції і Кодексу, були погоджені на Конференції Сторін Конвенції ПДНВ 78/95, що проходила в м. Маніла (Філіппіни), з 21 по 25 червня 2010 року (Конференція ПДНВ 2010 року). Зазначеними поправками уточнюються стандарти компетентності що вимагаються, перш за все, в світлі нових технологій, вводяться нові вимоги і технології до підготовки і дипломування моряків, покращуються механізми забезпечення виконання її положень і докладно викладаються вимоги, що стосуються тривалості робочого часу і часу відпочинку моряків, попередження зловживання наркотичними засобами і алкоголем, а також норм придатності моряків за станом здоров'я.

Поправки до частини В Кодексу були погоджені на 69-й, 72-й, 77-й, 80-й, 81-й сесіях Комітету з безпеки на морі (далі – КБМ) і надані в наступних циркулярах ПДНВ: STCW6/Circ3 (1998), Circ4(1998), Circ5(2000), Circ6(2003), Circ7(2005) і Circ8-10(2006).

Отже, Конвенція ПДНВ 78/95 закріплює міжнародні норми підготовки та дипломування моряків і несення вахти, і передбачає положення, які забезпечують, щоб моряки на суднах були належним чином навчені і

підготовлені, мали достатній досвід, навички та кваліфікацію, відповідали вимогам щодо роботи, віку, стану здоров'я та були придатні до виконання своїх обов'язків таким чином, який забезпечує охорону людського життя і збереження майна на морі, а також захист морського середовища від забруднення. Згідно правила, що міститься в ст. 1 Конвенції ПДНВ 78/95, держави зобов’язуються здійснювати положення зазначеної Конвенції та Додатка до неї, який становить її невід’ємну частину, видавати усі закони, накази і правила та вживати усіх інших заходів, які можуть бути потрібні для повного здійснення положень Конвенції ПДНВ 78/95 з метою забезпечення того, щоб, з точки зору охорони людського життя і збереження майна на морі, а також захисту морського середовища від забруднення, моряки на суднах мали належну кваліфікацію і були здатні виконувати свої обов’язки.

Положення Конвенції ПДНВ 78/95, у відповідності з правилом, що міститься в ст. 3, застосовуються до моряків, які працюють на морських суднах, що мають право плавання під прапором держави сторони, за винятком моряків, які відбувають службу на військових кораблях, військово-допоміжних суднах або працюють на інших суднах, що належать державі або експлуатуються нею і використовуються виключно для урядової некомерційної служби. Однак, будь-яка держава, шляхом вживання відповідних заходів, що не шкодять експлуатації або експуатаційним можливостям таких суден, що належать їй або експлуатуються нею, має забезпечити, щоб особи, які працюють на таких суднах, відповідали, наскільки це доцільно і практично можливо, вимогам Конвенції ПДНВ 78/95. Конвенція ПДНВ 78/95, також не застосовується до моряків які:

- працюють на риболовецьких суднах;

- працюють на прогулянкових яхтах, що не займаються комерційними перевезеннями; або працюють на дерев’яних суднах примітивної конструкції.

У відповідності з правилом, що міститься в ч. 5. ст. 10 зазначеної Конвенції, при здійсненні контролю з боку держави-порту вимоги до кваліфікації екіпажу, що містяться в ній, повинні пред’являтися і до суден, що

плавають під прапором держав, які не є стороною Конвенції ПДНВ 78/95, для того щоб не створювати більш сприятливих умов, ніж суднам, що мають право плавати під прапором держави-сторони.

У забезпечення того, щоб моряки на суднах були належним чином навчені і підготовлені, мали достатній досвід, навички та кваліфікацію, відповідали вимогам щодо роботи, віку, стану здоров'я та були придатні до виконання своїх обов'язків Конвенція регламентує вимоги:

- до капітана і палубної команди;
- до машинної команди;
- до радіо спеціалістів;
- щодо екіпажів певних типів суден;
- щодо функцій, пов'язаних з аварійними ситуаціями, охороною праці, медичним доглядом та виживанням;
- щодо дипломування і альтернативного дипломування;
- щодо несення вахти.

Кодекс ПДНВ встановлює *три рівні відповідальності*:

1. Рівень управління – для виконання обов'язків капітана судна, старшого помічника капітана, старшого механіка. Другого механіка та інших посад, що охоплюють всі функції управління або окрему галузь управління на судні.

2. Операторський рівень – для виконання обов'язків офіцеру який несе вахту на навігаційному містку або в машинному відділенні.

3. *Рівень підтримки (допоміжний*), до якого відносяться всі члени суднового екіпажу, які не відповідають першим двом рівням.

Містить функціональний підхід щодо оцінки навчання та компетентності моряків. Визначені 7 функцій в області експлуатації, управління і матеріально-технічного обслуговування суден:

1. Судноводіння;
2. Вантажні операції;
3. Обслуговування потужної установки і механізмів;
4. Обслуговування електричних та електронних систем і пристроїв;

5. Зв’язок;

6. Технічне обслуговування і ремонт;

7. Управління судновими операціями і турбота про людей на борту судна. Зазначена функція містить компетентності щодо: забезпечення виконання вимог щодо запобіганню забруднення, підтримки судна в морехідному стані, запобіганню виникнення пожеж і боротьба з пожежами на суднах, використання рятувальних засобів, застосування засобів першої медичної допомоги на суднах, спостереження за дотриманням вимог законодавства.

Конвенція ПДНВ 78/95, встановлює зразки документів, які видаються під час дипломування моряків. Так, ***кандидати, на отримання дипломів, повинні надавати:***

- задовільне засвідчення щодо своєї особи;

- що їх вік не менше того, який зазначений правилом, що відповідає диплому, який вони бажають отримати;

- що вони відповідають вимогам до стану здоров’я, зазначеним у розділі A-I/9 Кодексу ПДНВ;

- що вони мають стаж роботи на судні та пройшли будь-яку зв’язану з цим обов’язкову підготовку для диплома, який вони бажають отримати; та

- що вони відповідають стандартам компетентності, для посад, функцій та рівнів, які повинні бути зазначені в підтвердженні до диплому.

Кожна компанія, тобто, власник судна чи будь-яка інша організація або особа (наприклад, менеджер або фрахтувальник за бербоут-чартером, які прийняли від власника судна відповідальність за експлуатацію судна, та які, прийняв таку відповідальність, погодились прийняти на себе всі обов’язки та відповідальність, покладені на компанію) несе відповідальність стосовно призначення моряків на роботу на їхніх суднах згідно з положеннями Конвенції ПДНВ 78/95. В свою чергу *Адміністрація має вимагати, щоб кожна така компанія забезпечила*:

- наявність належного диплома у кожного моряка, призначеного на будь-яке з її суден згідно з положеннями Конвенції та правилами, встановленими

Адміністрацією;

- комплектацію її суден екіпажами відповідно до застосовуваних вимог Адміністрації стосовно безпечного комплектування суден екіпажами;

- проходження моряками, призначеними на будь-які з її суден, курсів перепідготовки та підвищення кваліфікації, як це вимагається Конвенцією;

- утримання в порядку документів та відомостей, що стосуються всіх моряків, які працюють на її суднах, постійну доступність їх, у тому числі, але не обмежуючись цим, документів та відомостей про їхній досвід, підготовку, придатність за станом здоров'я та компетентність у виконанні призначених обов'язків;

- ознайомлення моряків, які отримали призначення на будь-яке з її суден, зі своїми конкретними обов'язками, а також з усіма судновими пристроями, установками, обладнанням, процедурами та характеристиками судна, які стосуються їхніх повсякденних обов'язків чи обов'язків під час аварій;

- спроможність ефективної координації судновим персоналом своєї діяльності під час аварійної ситуації та під час виконання функцій, що мають життєво важливе значення для забезпечення безпеки, охорони та запобігання забрудненню або пом'якшення його наслідків; та

- на суднах постійне здійснення ефективного усного спілкування згідно з главою V, правило 14, п.3 та п.4 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року.

Кожна *держава зобов'язується вести реєстр всіх дипломів та підтверджень* капітанів, осіб командного складу та, в залежності від обставин, осіб рядового складу, що видаються, дія яких закінчилася або поновлена, дія яких призупинена, які були анульовані, загублені або знищені, а також виданих пільгових дозволів.

Як приклад, в рамках навчального посібника, розглянемо **обов'язкові мінімальні вимоги для дипломування вахтових помічників капітана суден валовою міскістю 500 або більше.**

Отже, згідно Правила II/1 – обов'язкові мінімальні вимоги для

дипломування вахтових помічників капітана суден валовою місткістю 500 або більше, кожний вахтовий помічник капітана морського судна валовою місткістю 500 або більше повинен мати професійний диплом. Для отримання диплома, кожний кандидат повинен бути не молодше 18 років; та мати схвалений стаж роботи на судні не менше 12 місяців як частину схваленої програми підготовки, яка включає підготовку на судні, що відповідає вимогам розділу A-II/1 Кодексу ПДНВ, та документально підтверджена у схваленій Книзі реєстрації підготовки, або мати схвалений стаж роботи на судні не менше 36 місяців.

1. Кожний кандидат на отримання професійного диплома повинен продемонструвати компетентність, яка дозволяє йому прийняття на себе на рівні експлуатації завдань, обов'язків та відповідальності, тобто продемонструвати свою компетентність, щодо:

функція:Судноводіння на рівні експлуатації

- планування і проведення переходу та визначення місцезнаходження судна,
- несення безпечної навігаційної вахти,
- використання радіолокатора та ЗАРП для забезпечення безпеки плавання,
- використання ЕКНІС для забезпечення безпеки плавання,
- дій під час аварій,
- дій під час отримання сигналу лиха на морі,
- використання Стандартного морського розмовника ІМО та використання англійської мови у письмовій та усній формі,
- передачі та отримання інформації за допомогою візуальних сигналів,
- маневрування судна.

функція: Обробка та розміщення вантажів на рівні експлуатації

- нагляду за завантаженням, розміщенням, кріпленням, доглядом під час рейсу та розвантаженням вантажів,
- проведення перевірок та надання повідомлення про дефекти та пошкодження у вантажних приміщеннях, на кришках люків і в баластних

танках.

функція: Управління операціями судна та піклування про людей на судні на рівні експлуатації

- забезпечення виконання вимог стосовно запобігання забрудненню,
- підтримання судна в морехідному стані,
- запобігання пожежам та боротьба з пожежами на суднах,
- використання рятувальних засобів,
- застосування засобів першої медичної допомоги на суднах,
- здійснення нагляду за дотриманням вимог законодавства,
- застосування навичок керівника та вміння працювати в команді,
- внеску у безпеку персоналу та судна.

2. Кожний кандидат на отримання професійного диплома повинен надати доказ того, що він досяг необхідного стандарту компетентності відповідно до методів демонстрації компетентності та критеріїв оцінки компетентності, тобто складання екзамену та оцінка результатів підготовки, отриманої в одній або кількох з таких форм, як схвалений досвід роботи; схвалений досвід підготовки на учбовому судні; схвалена підготовка на тренажері, коли це можна вжити; схвалена підготовка з використанням лабораторного обладнання з використанням каталогів карт та карт, морських навігаційних посібників, навігаційних попереджень, що передаються за допомогою радіо тощо.

3. Протягом необхідного стажу роботи на судні виконувати обов’язки з несення вахти на містку під керівництвом капітана або кваліфікованої особи командного складу протягом не менше шести місяців;

4. Відповідати застосовним вимогам правил глави IV для виконання призначених обов’язків з радіослужби, згідно з Регламентом радіозв’язку. Так, для отримання диплома вахтового помічника капітана, кожний кандидат повинен мати, щонайменш, належний професійний диплом для здійснення функцій з УКХ радіозв’язку згідно з вимогами Регламенту радіозв’язку; та якщо він призначається відповідальним за радіозв'язок під час лиха, мати належний професійний диплом, виданий чи визнаний згідно з положеннями

Регламенту радіозв’язку; мінімальні знання, розуміння та професіональні навички, які вимагаються для дипломування, рівень знань повинен бути достатнім для виконання обов’язків з несення вахти вахтовими помічниками капітана.

Підготовка та досвід для досягнення необхідного рівня теоретичних знань, розуміння та професійних навичок повинні ґрунтуватися на розділі A-VIII/2, частини 4-1, яка має назву - **Принципи несення ходової навігаційної вахти**, та визначає, що вахтовий помічник капітана є представником капітана та постійно несе основну відповідальність за безпечність плавання судна та дотримання Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі 1972 р.

Пройти схвалену програму підготовки, яка забезпечує, що протягом необхідного стажу роботи на судні кандидат отримує систематичну практичну підготовку та досвід стосовно виконання завдань, обов’язків та несення відповідальності вахтового помічника капітана, здійснюється під безпосереднім керівництвом та наглядом кваліфікованих осіб командного складу суден, на яких кандидат проходить схвалений стаж роботи; та яка належним чином документально відображена у книзі реєстрації підготовки чи подібному документі.

5. Відповідати стандартам компетентності, зазначеним:

- у п. 2 розділу A-VI/1 (Обов’язкові мінімальні вимоги стосовно ознайомлення, початкової підготовки та інструктажу з питань безпеки для всіх моряків) Кодексу ПДНВ, містяться вимоги, відповідно до яких, моряки, які працюють або зайняті на судні на будь-якій посаді, яка пов’язана з виконанням обов’язків стосовно безпеки або запобігання забрудненню під час експлуатації судна, до призначення їм будь-яких обов’язків на судні, повинні отримати відповідну схвалену початкову підготовку або інструктаж з способів особистого виживання, протипожежної безпеки та боротьби з пожежею, надання елементарної медичної допомоги, а також особистої безпеки та громадських обов’язків; та

- у п.п. 1, 2, 3 і 4 розділу A-VI/2 (Обов’язкові мінімальні вимоги до видачі

свідоцтв фахівців з рятувальних шлюпок і плотів, чергових шлюпок та швидкісних чергових шлюпок) Кодексу ПДНВ, містяться вимоги, відповідно до яких, кожний кандидат на отримання свідоцтва фахівця з рятувальних шлюпок, рятувальних плотів та чергових шлюпок, що не є швидкісними черговими шлюпками, повинен продемонструвати компетентність, яка дозволяє йому прийняти на себе завдання, обов'язки та відповідальність, щодо командування рятувальною шлюпкою, рятувальним плотом або черговою шлюпкою під час їх спуску та після спуску, експлуатації двигуна рятувальної шлюпки, управління людьми та керування рятувальною шлюпкою і плотом після залишення судна, використання пристроїв для визначення місцезнаходження, зокрема обладнання зв'язку та сигнальна апаратура, надання першої медичної допомоги врятованим.

Рівень знань з питань, що підтверджують вищезазначені компетентності, повинен бути достатнім для здійснення кандидатом спуску та командування рятувальною шлюпкою, рятувальним плотом або черговою шлюпкою у випадку аварійних ситуацій.

6. Кожний кандидат на отримання Свідоцтва повинен надати доказ того, що він досяг необхідного стандарту компетентності, шляхом демонстрації компетентності, яка дозволяє йому прийняти на себе завдання, обов'язки та відповідальність, відповідно до методів демонстрації компетентності та критеріїв для оцінки компетентності, а також екзамену або систематичної оцінки під час проходження підготовки за схваленою програмою, яка охоплює матеріал, щодо знань, розумінь та професійних навичок мінімального стандарту компетентності для фахівців з рятувальних шлюпок, рятувальних плотів та чергових шлюпок, що не є швидкісними черговими шлюпками;

- у п.п. 1, 2, 3 і 4 розділу A-VI/3 (Обов'язкові мінімальні вимоги до підготовки з боротьби з пожежею за розширеною програмою) Кодексу ПДНВ, містяться вимоги, відповідно до яких, моряки, призначені керувати операціями з боротьби з пожежею, повинні успішно пройти підготовку з питань методів боротьби з пожежею за розширеною програмою, звертаючи особливу увагу на організацію, тактику та управління, і продемонструвати компетентність, яка

дозволяє їм прийняти на себе завдання, обов’язки та відповідальність, щодо керівництва операціями з боротьби з пожежею на суднах, організації та підготовки пожежних партій, перевірки та обслуговування обладнання й систем для виявлення пожежі та пожежогасіння, розслідування й складення звітів об інцидентах, пов’язаних з пожежами.

Рівень знань та розуміння з таких питань, як: **процедури боротьби з пожежею в морі та в порту**, звертаючи особливу увагу на організацію, тактику й управління; використання води для пожежогасіння, її вплив на остійність судна, заходи застереження та процедури з усунення негативних наслідків; зв'язок та координація під час боротьби з пожежею; управління вентиляцією, зокрема видалення диму з приміщень; контроль за паливною системою та електрообладнанням; небезпеки, які виникають під час боротьби з пожежею (суха возгонка (сублімація), хімічні реакції, займання в димоходах котлів тощо); боротьба з пожежею, пов'язаною з небезпечними вантажами; заходи протипожежної безпеки та небезпеки, пов’язані зі зберіганням та використанням матеріалів (фарби тощо); догляд за людьми, які отримали травми, та надання їм допомоги; процедури координації спільних дій з береговими пожежними командами; підготовки планів дій на випадок надзвичайних ситуацій; складу та призначення персоналу у пожежні партії; розробки стратегії й тактики боротьби з вогнем у різних частинах судна; оцінки причин інцидентів, пов'язаних з пожежею, повинен бути достатнім для ефективного керівництва операціями з боротьби з пожежею на суднах.

Кожний кандидат на отримання свідоцтва фахівця повинен надати доказ того, що він досяг необхідного стандарту компетентності відповідно до методів демонстрації компетентності та критеріїв для оцінки мінімального стандарту компетентності, *з підготовки по боротьбі з пожежею за розширеною программою;*

- у п.п. 1, 2, і 3 розділу A-VI/4 (Обов’язкові мінімальні вимоги стосовно надання першої медичної допомоги та медичного догляду) Кодексу ПДНВ, міститься вимоги, відповідно до яких, кожний моряк, призначений *надавати*

першу медичну допомогу на судні, повинен продемонструвати компетентність, яка дозволяє йому прийняти на себе завдання, обов'язки та відповідальність, щодо надання невідкладної медичної допомоги у разі нещасного випадку або захворювання на судні.

Рівень знань з питань, аптечки першої допомоги, анатомії людини та функції організм, токсичної небезпеки на суднах, використання Керівництва з надання першої медичної допомоги на суднах при нещасних випадках, пов’язаних з небезпечними вантажами або його національного еквіваленту; огляду потерпілого або пацієнта; травми хребта; опіків, обшпарювання й наслідків перегріву та переохолодження; переломів, вивихів та м’язових травм; медичного догляду за врятованими людьми; медичних консультацій, що надаються за допомогою радіо; фармакології, стерилізації, зупинки серця, утоплення та асфіксія, повинен бути достатнім для того, щоб дозволити відповідному моряку виконати невідкладні ефективні заходи у випадку нещасного випадку або захворювань, типових для судових умов.

Кожний кандидат на отримання свідоцтва, повинен надати доказ того, що він досяг необхідного стандарту компетентності відповідно до методів демонстрації компетентності та критеріїв для оцінки компетентності *з надання першої медичної допомоги*, таким чином, як: виявлення можливої причини, характеру та ступеню тяжкості травм проводяться швидко, повною мірою та відповідають сучасній практиці надання першої медичної допомоги; ризик завдання шкоди самому собі та іншим постійно зводиться до мінімуму; лікування травм та захворювань проводиться задовільно, відповідає визнаній практиці надання першої медичної допомоги та міжнародним керівним документам.

В Правилі II/2 - викладені **обов’язкові мінімальні вимоги для дипломування капітанів та старших помічників капітана суден валовою міскістю 500 або більше***, так:*

1. Кожний капітан та старший помічник капітана морського судна валовою місткістю від 500 до 3000 повинен мати професійний диплом;

2. Кожний кандидат на отримання диплома повинен:

- для отримання диплома старшого помічника капітана відповідати вимогам, що застосовуються до вахтового помічника капітана суден валовою місткістю 500 або більше;

- для отримання диплома капітана відповідати вимогам для вахтового помічника капітана суден валовою місткістю 500 або більше, та мати схвалений стаж роботи на судні не менше 36 місяців на цій посаді; однак цей строк може бути скорочений до 24 місяців, якщо кандидат має стаж роботи на судні на посаді старшого помічника капітана не менше 12 місяців; та

- пройти схвалену підготовку та відповідати стандарту компетентності, зазначеному у розділі A-II/2 Кодексу ПДНВ, для капітанів та старших помічників капітана суден валовою місткістю від 500 до 3000.

Мінімальний стандарт компетентності для капітанів та старших помічників капітана суден валовою місткістю 500 одиниць або більше містить три функції:

- *судноводіння на рівні управління;*

- *обробка та розміщення вантажів на рівні управління;*

- *управління операціями судна та піклування про людей на судні на рівні управління*.

Так, кожний кандидат на отримання професійного диплома капітана або старшого помічника капітана суден валовою місткістю 500 одиниць або більше повинен продемонструвати компетентність, яка дозволяє йому прийняти на себе на рівні управління завдання, обов’язки та відповідальність, тобто продемонструвати свою компетентність, щодо:

функція: Судноводіння на рівні управління

- планування рейсу та судноводіння;

- визначення місцезнаходження й точність результатів визначення місцезнаходження різними способами;

- визначення та врахування поправок компаса;

- координації пошуково-рятувальних операцій;

- організації та процедури несення вахти;

- забезпечення безпечного плавання шляхом використання інформації від навігаційного обладнання та систем, що полегшують процес прийняття рішення;

- забезпечення безпечного плавання шляхом використання ЕКНІС та пов'язаних з нею навігаційних систем, що полегшують процес прийняття рішень;

- прогнозу погоди та океанографічних умов;

- дій при аваріях, що виникають під час плавання;

- маневрування та управління судном у будь-яких умовах;

- експлуатації систем дистанційного управління руховою установкою та системами й службами машинного відділення.

функція: Обробка та розміщення вантажів на рівні управління

- планування та забезпечення безпечного завантаження, розміщення, кріплення, догляду під час рейсу та розвантаження вантажів;

- оцінки виявлених дефектів та пошкоджень вантажних приміщень, люкових закриттів і баластних танків та вжиття відповідних заходів;

- перевезення небезпечних вантажів.

функція: Управління операціями судна та піклування про людей на судні на рівні управління

- здійснення контролю за посадкою, остійністю та напруженнями корпусу;

- нагляду та контролю за виконанням законодавчих вимог, а також заходів стосовно забезпечення охорони людського життя на морі, охорони та захисту морського середовища;

- забезпечення безпеки екіпажу судна й пасажирів та експлуатаційного стану рятувальних засобів та пристроїв, протипожежної системи та інших систем безпек;

- розробки планів дій під час аварійних ситуацій та схем з боротьби за живучість судна, а також дій в аварійних ситуаціях;

- використання навичок керівника та організатора;

- організації та керівництва наданням медичної допомоги на судні.

Беручи до уваги те, що відповідальність за охорону судна, його пасажирів, екіпажу та вантажу, а також охорону морського середовища від забруднення з судна у кінцевому рахунку несе капітан, та що старший помічник повинен бути постійно готовим прийняти на себе таку відповідальність, оцінка з цих питань повинна виявити здатність кандидатів засвоїти всю доступну інформацію, яка впливає на забезпечення безпеки судна, його пасажирів, екіпажу та вантажу або захист морського середовища. Рівень знань з питань, повинен бути достатнім для роботи на посаді капітана або старшого помічника капітана. Кожний кандидат на отримання професійного диплома повинен надати доказ того, що він досяг необхідного стандарту компетентності відповідно до методів демонстрації компетентності та критеріїв для оцінки компетентності, наведених у колонках 3 і 4 таблиці A-II/2 Конвенції ПДНВ 78/95.

Правило II/3 встановлює **обов'язкові мінімальні вимоги для дипломування вахтових помічників капітана та капітанів суден валовою місткістю менше 500 що не задіяні в прибережному плаванні і для суден, що задіяні в прибережному плаванні**.

Так, кожний вахтовий помічник капітана, який працює на морському судні валовою місткістю менше 500, *що не задіяне в прибережному плаванні*, повинен мати професійний диплом для роботи на суднах валовою місткістю 500 або більше, а, кожний капітан, який працює на морському судні валовою місткістю менше 500, *що не задіяне в прибережному плаванні*, повинен мати професійний диплом для роботи на посаді капітана суден валовою місткістю від 500 до 3000.

Кожний вахтовий помічник капітана морського судна валовою місткістю менше 500, *що задіяне в прибережному плаванні*, повинен мати професійний диплом, і для його отримання, повинен бути не молодше 18 років; пройти спеціальну підготовку, яка включає достатній стаж відповідної роботи на судні, як вимагається Адміністрацією, або схвалений стаж роботи на судні в складі палубної команди не менше 36 місяців; відповідати застосовним вимогам

правил Глави IV для виконання призначених обов'язків з радіослужби відповідно до Регламенту радіозв’язку.

Пройти схвалене навчання та підготовку й відповідати стандарту компетентності, визначеному у розділі A-II/3 (Обов’язкові мінімальні вимоги для дипломування вахтових помічників капітана та капітанів суден валовою місткістю менше 500, зайнятих у прибережному плаванні) Кодексу ПДНВ, та продемонструвати компетентність, яка дозволяє йому прийняття на себе на рівні експлуатації, завдань, обов'язків та відповідальності щодо:

функція: Судноводіння на рівні експлуатації

- планування й здійснення прибережного переходу та визначення місцезнаходження;

- несення безпечної навігаційної вахти;

- виконання дій під час аварій та під час отримання сигналу лиха у морі;

- маневрування судна та управління силовими установками малих суден.

функція: Обробка та розміщення вантажів на рівні експлуатації

- нагляд за завантаженням, розміщенням, кріпленням, розвантаженням вантажів та догляд за вантажами під час рейсу.

функція: Управління операціями судна та піклування про людей на судні на рівні експлуатації

- забезпечення виконання вимог стосовно запобігання забрудненню;

- підтримання судна в морехідному стані;

- запобігання пожежам та боротьба з пожежею на судні;

- використання рятувальних засобів;

- застосування засобів першої медичної допомоги на суднах;

- здійснювати нагляд за дотриманням вимог законодавства;

- сприяння внесоку у безпеку персоналу та судна.

Відповідати стандарту компетентності, (шляхом демонстрації компетентності відповідно до методів та критеріїв для оцінки компетентності, а також складання екзамену або систематичної оцінки як частини схваленої підготовки), який передбачений і для дипломування вахтових помічників

капітана суден валовою місткістю 500 або більше (співпадає і був вище визначений для.

Кожний капітан, який працює на морському судні валовою місткістю менше 500, *що задіяне в прибережному плаванні*, повинен мати професійний диплом, і для його отримання, повинен бути не молодше 20 років; мати схвалений стаж роботи на судні на посаді вахтового помічника капітана не менше 12 місяців; пройти схвалене навчання та підготовку й відповідати стандарту компетентності, визначеному у розділі A-II/3 (Обов'язкові мінімальні вимоги для дипломування вахтових помічників капітана та капітанів суден валовою місткістю менше 500, зайнятих у прибережному плаванні) Кодексу ПДНВ (який був вище визначений). А також, відповідати стандарту компетентності, який визначений і для кандидата на отримання професійного диплома в*ахтових помічників капітана суден валовою міскістю 500 або більше.*

Разом з тим, якщо Адміністрація вважає, що розміри судна та умови плавання є такими, що застосування в повному обсязі вимог цього правила та розділу A-II/3 (Обов'язкові мінімальні вимоги для дипломування вахтових помічників капітана та капітанів суден валовою місткістю менше 500, зайнятих у прибережному плаванні) Кодексу ПДНВ є недоцільним або практично неможливим, вона може певною мірою звільнити капітана та вахтового помічника капітана такого судна чи класу суден від відповідності деяким з вимог, беручи до уваги безпеку усіх суден, які можуть плавати у тих самих водах.

Глава V Кодексу встановлює критерії для спеціальної підготовки персоналу певних типів суден і методика оцінювання знань та навичок, отриманих в результаті такої підготовки. В ній викладено обов'язкові мінімальні вимоги для підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного та рядового складу нафтових танкерів, танкерів-хімовозів та танкерів-газовозів; а також обов'язкові мінімальні вимоги для підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного і рядового складу та іншого персоналу пасажирських суден.

В Правилі V/1-1 викладені **обов'язкові мінімальні вимоги для**

підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного та рядового складу нафтових танкерів та танкерів-хімовозів. Так, особи командного та рядового складу, призначені виконувати особливі обов'язки, що стосуються вантажу або вантажного устаткування на нафтових танкерах чи танкерах-хімовозах, повинні мати документ, що засвідчує проходження початкового курсу підготовки для здійснення вантажних операцій на нафтових танкерах та танкерах-хімовозах. Для отримання зазначеного свідоцтва кожний кандидат, повинен пройти початкову підготовку та інструктаж з питань безпеки для всіх моряків, відповідно до положень розділу A-VI/1 Кодексу ПДНВ, а також мати щонайменш трьохмісячний схвалений стаж роботи на нафтових танкерах або танкерах-хімовозах та відповідати стандарту компетентності, який дозволяє йому прийняти на себе завдання, обов'язки та відповідальність, щодо: сприяння безпечним вантажним операціям на нафтових танкерах і танкерах-хімовозах; вживання запобіжних заходів для попередження виникнення небезпек; гігієни праці та вживати запобіжні заходи, що забезпечують безпеку; проведення операцій для боротьби з пожежею; дій під час аварій; прийняття заходів для запобігання забруднення навколишнього середовища в результаті розливу нафти або хімічних речовин.

Капітани, старші механіки, старші помічники капітана, другі механіки та будь-які особи, які безпосередньо відповідають за завантаження, розвантаження та застережні заходи під час перевезення чи обробки вантажу, чищення танків або інші вантажні операції на нафтових танкерах, повинні мати свідоцтво про проходження підготовки за розширеною програмою для здійснення вантажних операцій на нафтових танкерах. На отримання якого, кожний кандидат повинен відповідати вимогам, визначеним до отримання свідоцтва про початкову підготовку для здійснення вантажних операцій на нафтових танкерах та танкерах-хімовозах; та за наявністю кваліфікації, яка вимагається для отримання свідоцтва фахівця про початкову підготовку для здійснення вантажних операцій на нафтових танкерах та танкерах-хімовозах мати щонайменше три місяці схваленого стажу роботи на нафтових танкерах, або

пройти щонайменше один місяць схваленої підготовки на нафтових танкерах на понадштатній посаді, включаючи не менше трьох операцій з завантажень та трьох операцій з вивантажень, документально засвідченій у схваленій Книзі реєстрації підготовки, беручи до уваги керівництво, викладене в розділі B-V/1.

Зазначене Керівництво встановлює вимоги до підготовки та кваліфікації персоналу танкерів, так весь персонал танкерів повинен пройти ознайомлювальну підготовку на судні та, за необхідністю, на березі до того, як їм буде доручено виконання суднових обов'язків. Така підготовка повинна проводитися кваліфікованим персоналом, який має відповідний досвід стосовно обробки вантажів нафти, рідких хімічних речовин або зріджених газів, та який знає їхні характеристики, а також пов'язані з цим заходи безпеки.

Підготовка повинна, щонайменш, охоплювати питання що вимагають знання суднових правил та інструкцій, що забезпечують безпеку персоналу на борту танкера як в порту так і у морі.

Так, питання небезпеки для здоров'я та заходи застереження, охоплюють знання щодо: небезпеки контакту зі шкірою; вдиху та випадкового проковтування вантажу; шкідливих властивостей вантажів, що перевозяться, нещасних випадків з членами персоналу та пов'язана з цим перша допомога; дій, що рекомендуються і забороняються при наданні першої допомоги.

Питання протипожежної безпека та боротьба з пожежею, охоплюють знання щодо: контролю за дотриманням обмежень стосовно куріння та приготування їжі; джерел займання; запобігання пожежі та вибуху; методів боротьби з пожежею; переносних вогнегасників та стаціонарних установок пожежогасіння.

Знання щодо запобігання забрудненню, охоплюють процедури, яких необхідно дотримуватися для запобігання забрудненню повітря та води, а також заходи, які повинні вживатися у випадку розливу. Дії під час аварійних ситуацій вимагають знань щодо належного використання захисного одягу та спорядження, засобів приведення до свідомості, спорядження для евакуації та порятунку а також знання процедур згідно планам дій в аварійних ситуаціях.

Аналогічно викладені вимоги відповідної професійної підготовки *капітанів, старших механіків, старших помічників капітана, других механіків та будь-яких осіб, які безпосередньо відповідають за завантаження, розвантаження та застережні заходи під час перевезення чи обробки вантажу, чищення танків або інші вантажні операції на танкерах-хімовозах* (п.п. 5,6 і 7 правила розділу V/1-1 – Обов'язкові мінімальні вимоги для підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного та рядового складу нафтових танкерів та танкерів-хімовозів).

Адміністрації повинні забезпечувати видачу свідоцтва фахівця морякам, які мають кваліфікацію що відповідає обов'язковим мінімальним вимогам для підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного та рядового складу нафтових танкерів та танкерів-хімовозів, або, щоб існуючий професійний диплом або свідоцтво фахівця були належним чином підтверджені.

В Правилі V/1-1 викладені **обов'язкові мінімальні вимоги для підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного та рядового складу танкерів-газовозів.**

Так, особи командного та рядового складу, за якими закріплені особливі обов'язки та відповідальність, що стосуються вантажу або вантажного устаткування на танкерах-газовозах, повинні мати документ, що засвідчує проходження початкового курсу підготовки для здійснення вантажних операцій на танкерах-газовозах.

На отримання свідоцтва про проходження початкового курсу підготовки для здійснення вантажних операцій на танкерах-газовозах, кожний кандидат повинен пройти базовий курс підготовки з безпеки відповідно до положень розділу A-VI/1 Кодексу – обов'язкові мінімальні вимоги стосовно ознайомлення, початкової підготовки та інструктажу з питань безпеки для всіх моряків, а також мати щонайменше три місяці схваленого стажу роботи на танкерах-газовозах та відповідати стандарту компетентності, яка дозволяє йому прийняти на себе завдання, обов'язки та відповідальність, щодо: сприяння безпечній експлуатації танкера-газовоза; вживання заходів застереження для

запобігання виникнення небезпек; гігієни праці та вживання запобіжних заходів, що забезпечують безпеку; проведення операцій по боротьбі з пожежею; дій під час аварій; вживання запобіжних заходів для запобігання забрудненню навколишнього середовища в результаті випуску зріджених газів, або пройти схвалену початкову підготовку для проведення вантажних операцій на танкерах-газовозах та відповідати зазначеному стандарту компетентності.

Капітани, старші механіки, старші помічники капітана, другі механіки та будь-які особи, які безпосередньо відповідають за завантаження, розвантаження та застережні заходи під час перевезення чи обробки вантажу, чищення танків або інші вантажні операції на танкерах-газовозах, повинні мати свідоцтво про проходження підготовки за розширеною програмою для здійснення вантажних операцій на танкерах-газовозах.

Кожний кандидат на отримання свідоцтва про початкову підготовку за розширеною програмою для здійснення вантажних операцій на танкерах-газовозах повинен відповідати вимогам, які пред'являються для отримання свідоцтва про початкову підготовку для здійснення вантажних операцій на танкерах-газовозах; та за наявності кваліфікації, яка вимагається для отримання свідоцтва про початкову підготовку для здійснення вантажних операцій на танкерах-газовозах мати щонайменше три місяці схваленого стажу роботи на танкерах-газовозах; або щонайменше один місяць схваленої підготовки на борту танкерів-газовозів на понадштатній посаді, включаючи не менше трьох операцій з завантажень та трьох операцій з вивантажень, документально засвідченій у схваленій Книзі реєстрації підготовки беручи до уваги керівництво стосовно підготовки та кваліфікації персоналу танкерів в розділі B-V/1 (загальні принципи якого вищевикладені); та пройти схвалений курс підготовки за розширеною програмою для здійснення вантажних операцій на танкерах-газовозах і відповідати стандарту компетентності, який дозволяє йому прийняти на себе завдання, обов’язки та відповідальність.

Адміністрації повинні забезпечувати видачу свідоцтва фахівця морякам, які мають кваліфікацію що відповідає обов’язковим мінімальним вимогам для

підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного та рядового складу танкерів-газовозів, або, щоб існуючий професійний диплом або свідоцтво фахівця були належним чином підтверджений.

Правило V/2 встановлює **обов'язкові вимоги до капітанів, осіб командного та рядового складу, а також іншого персоналу, який працює пасажирських суднах, що здійснюють міжнародні рейси**. В сою чергу, Адміністрації визначають можливість застосування вимог цього правила і до персоналу пасажирських суден, які не виконують міжнародних рейсів. До того, як їм буде доручено виконання обов'язків на пасажирських суднах, моряки повинні пройти підготовку, відповідно до їхньої посади, обов'язків та відповідальності.

Так, капітани, особи командного складу та інший персонал, призначений у судновому розкладі по тривогам надавати допомогу пасажирам на пасажирських суднах у випадку аварійних ситуацій, повинні пройти підготовку з управління неорганізованими масами людей, як визначено в п.1 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ, а саме продемонструвати знання рятувальних засобів та аварійних планів, зокрема: знання розкладу по тривогам та інструкції з дій у випадку аварійних ситуацій; знання аварійних виходів, а також обмеження стосовно використання ліфтів та ескалаторів.

Персонал, який забезпечує безпосереднє обслуговування пасажирів в пасажирських приміщеннях на пасажирських суднах, повинен пройти підготовку з питань безпеки, визначену в п.2 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ, а саме уміння надавати допомогу пасажирам на шляху до місць збору та посадки в рятувальні засоби, у тому числі: уміння віддавати чіткі, підбадьорливі розпорядження; управління пасажирами у коридорах, та в проходах; підтримання шляхів евакуації вільними від перешкод; наявні способи евакуації інвалідів та людей, що потребують спеціальної допомоги, а також обхід житлових приміщень.

Капітани, старші механіки, старші помічники капітана, другі механіки та будь-які особи, призначені згідно розкладу по тривогах відповідальними за

безпеку пасажирів пасажирських суден у аварійних ситуаціях, повинні пройти схвалену підготовку відносно управління та поведінки людини у критичних ситуаціях, вказану в п. 3 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ, а саме процедури збору, у тому числі: важливість підтримання порядку; уміння використовувати процедури зменшення та уникнення паніки; уміння використовувати, коли це можливо, списки пасажирів для підрахування їхньої кількості під час евакуації, а також уміння забезпечити, щоб пасажири були відповідним чином одягнені та правильно одягли рятувальні жилети.

Капітани, старші механіки, старші помічники капітана, другі механіки та кожна особа, на яку покладена безпосередня відповідальність за посадку та висадку пасажирів, завантаження, розвантаження або кріплення вантажу чи закриття отворів у корпусі пасажирських суден типу ро-ро, повинні пройти схвалену підготовку з питань безпеки пасажирів та вантажу, а також водонепроникності корпусу, як визначено в п. 4 розділу A-V/2 Кодексу ПДНВ, та продемонструвати уміння: правильно використовувати надану інформацію про остійність та напруження у корпусі; розраховувати остійність та посадку для різних умов завантаження, використовуючи прилади розрахунку остійності або надані комп'ютерні програми; розраховувати навантаження на палуби; а також розраховувати вплив перекачувань баластної води та палива на остійність, посадку і напруження корпусу.

Моряки, від яких вимагається проходження підготовки згідно із вищезазначеними вимогами до компетентності, повинні через строк, який не перевищує п’яти років, проходити відповідні курси підвищення кваліфікації або надати доказ того, що вони протягом попередніх п’яти років досягли необхідного стандарту компетентності. Адміністрації забезпечують видачу кожній особі, яку визнано кваліфікованою згідно з положеннями цього правила, документального підтвердження проходження нею підготовки.

Глава VI Кодексу встановлює **функції, які стосуються надзвичайних ситуацій, техніки безпеки, охорони судна, медичного догляду та виживання.**

Так, в Правилі VI/1 наведений *обов'язків мінімум компетентності стосовно ознайомлення, початкової підготовки та інструктажу з питань безпеки для всіх моряків.* Так, усі особи, які не є пасажирами, до призначення на судно для виконання службових обов'язків чи робіт, повинні пройти схвалену ознайомлювальну підготовку відносно способів особистого виживання або отримати достатню інформацію та інструктаж, беручи до уваги керівництво, наведене в частині В, для того, щоб вони могли спілкуватися з іншими людьми на судні стосовно основних питань безпеки та розуміти інформацію з безпеки, представлену у вигляді символів, знаків та аварійно-попереджувальних сигналів; знали, як діяти у випадку:

- падіння людини за борт;

- виявлення пожежі чи диму; або подачі сигналу про пожежу чи залишення судна;

- знали місця збору й посадки та шляхи евакуації на випадок аварійних ситуацій;

- знали місцезнаходження рятувального жилету та уміли надягати його;

- уміли оголошувати тривогу та мали початкові знання з використання переносних вогнегасників;

- могли здійснювати негайні дії під час нещасного випадку або за інших обставин, що потребують негайного медичного втручання, перш ніж звертатися за подальшою медичною допомогою, яку можна отримати на судні; а також могли закривати і відкривати водонепроникні, протипожежні двері та непроникні двері для захисту від погодних впливів, установлені на конкретному судні, інші, ніж ті, які призначені для закриття отворів у корпусі судна.

В Правилі VI/2 наведений **обов'язковий мінімум компетентності до кандидатів на отримання свідоцтва фахівця з рятувальних шлюпок і плотів та чергових шлюпок, що не є швидкісними черговими шлюпками**, який повинен бути не молодше 18 років; мати схвалений стаж роботи на судні не менше 12 місяців або пройти схвалений курс підготовки й мати схвалений

стаж роботи на судні не менше шести місяців; та відповідати стандарту компетентності для отримання свідоцтва фахівця з рятувальних шлюпок і плотів та чергових шлюпок, щодо командування рятувальною шлюпкою, рятувальним плотом або черговою шлюпкою під час їх спуску та після спуску; експлуатації двигуна рятувальної шлюпки; управління людьми та керування рятувальною шлюпкою і плотом після залишення судна; використання пристроїв для визначення місцезнаходження, зокрема обладнання зв'язку та сигнальна апаратура, а також піротехнічні засоби; надання першої медичної допомоги врятованим.

Аналогічно викладено вимоги у відношенні обов’язкового мінімуму компетентності до кандидатів на отримання свідоцтва фахівця зі швидкісних чергових шлюпок.

В Правилі VI/3 наведені **обов’язкові мінімальні вимоги до підготовки з сучасних методів боротьби з пожежею**. Моряки, призначені керувати операціями з боротьби з пожежею, повинні успішно пройти підготовку з питань методів боротьби з пожежею за розширеною програмою, звертаючи особливу увагу на організацію, тактику та управління, і продемонструвати компетентність, яка дозволяє їм прийняти на себе завдання, обов’язки та відповідальність, щодо виконання керівництва операціями з боротьби з пожежею на суднах; організації та підготовки пожежних партій; перевірці та обслуговування обладнання й систем для виявлення пожежі та пожежогасіння; розслідування й складення звітів об інцидентах, пов'язаних з пожежами.

У випадку, якщо підготовка з сучасних методів боротьби з пожежею не включена до кваліфікаційних вимог стосовно видачі професійного диплома, видається свідоцтво фахівця, у якому зазначається, що його власник пройшов курс підготовки з сучасних методів боротьби з пожежею.

Правило VI/4 встановлює **обов’язкові мінімальні вимоги стосовно надання першої медичної допомоги та медичного догляду**. Кожний моряк, призначений надавати першу медичну допомогу на судні, повинен продемонструвати компетентність, яка дозволяє йому прийняти на себе

завдання, обов’язки та відповідальність відносно невідкладної медичної допомоги у разі нещасного випадку або захворювання на судні. У випадках, якщо підготовка в галузі першої медичної допомоги або медичного догляду не включена до кваліфікаційних вимог для видачі професійного диплома, видається свідоцтво фахівця, у якому зазначається, що його власник пройшов курс підготовки в галузі першої медичної допомоги або медичного догляду.

Правило VI/5 встановлює **обов’язкові мінімальні вимоги для видачі свідоцтва фахівця особам командного складу судна, відповідальним за охорону**.

Кожен кандидат на здобуття свідоцтва фахівця в якості особи командного складу судна, відповідального за охорону, повинен мати схвалений стаж роботи на судні не менше 12 місяців або відповідний стаж роботи на судні і знання суднових операцій; та відповідати стандарту компетентності (п.п. 1-4 розділу A-VI/5 Кодексу ПДНВ), який вимагається для видачі свідоцтва фахівця в якості особи командного складу судна, відповідального за охорону, та продемонструвати знання щодо ведення плану охорони судна та контроль за його здійсненням та оцінки ризику, загрози і вразливості з точки зору охорони; проведення регулярних оглядів судна для посвідчення у тому, що відповідні заходи охорони виконуються та підтримуються; заохочення проінформованості та пильності у питаннях охорони. Рівень знання вище перелічених питань, має бути достатнім для того, щоб кандидат міг діяти в якості призначеної особи командного складу, відповідальної за охорону судна.

Адміністрації повинні забезпечувати, щоб кожній особі, яка визнана такою, що має кваліфікацію відповідно до положень даного правила, було видане свідоцтво фахівця.

Правило VI/6 встановлює *обов’язкові мінімальні вимоги для підготовки та інструктажу з питань охорони для усіх моряків*. Так, усі особи, які не є пасажирами, до призначення на судно для виконання службових обов'язків чи робіт на морському судні, яке зобов’язане відповідати положенням Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів, повинні пройти

схвалену ознайомлювальну підготовку з питань, пов'язаних з охороною, беручи до уваги керівництво, надане у частині B, щоб мати змогу повідомляти про випадки, пов’язані з охороною, у тому числі загрозу нападу або напад піратів або озброєних грабіжників та знати процедури, які необхідно виконувати у випадку виявлення загрози для охорони; та приймати участь в пов'язаних з охороною процедурами та діях у надзвичайних ситуаціях.

Ознайомлювальна підготовка з питань охорони повинна проводитись особою командного складу, відповідальною за охорону судна або особою, яка має таку ж кваліфікацію.

Глава VII Кодексу присвячена питанням **видачі альтернативних дипломів**, які надають право виконувати обов’язки вахтових помічників капітану і/або вахтових механіків. Кожний кандидат на отримання такого диплому пройшов схвалене навчання та підготовку та відповідає стандартам компетентності, приписаним у відповідних розділах Кодексу ПДНВ для вахтового помічника капітану і вахтового механіка.

Для вахтових помічників капітану, мати схвалений стаж роботи на судні не менше 12 місяців як частину схваленої програми підготовки, та документально підтверджена у схваленій Книзі реєстрації підготовки, або мати схвалений стаж роботи на судні не менше 36 місяців. А також, кандидати на отримання диплома, які повинні виконувати функції судноводіння на рівні експлуатації, повинні відповідати застосовуваним вимогам правил Глави IV для виконання призначених обов'язків з радіозв'язку згідно з Регламентом радіозв’язку.

Для вахтового механіка, мати загалом не менше 12 місяців об’єднаної практичної підготовки на виробництві та під час схваленого стажу плавання в морі, який розглядається як частина схваленої програми підготовки, та документально підтверджена у схваленій книзі реєстрації підготовки, або в іншому випадку мати об’єднану практичну підготовку на виробництві та під час схваленого стажу плавання загалом не менше 36 місяців, з яких не менше 30 місяців - стаж роботи на судні у складі машинної команди.

Жодна альтернативна система дипломування не може застосовуватися,

якщо вона не забезпечує рівень безпеки на морі та не дає ефекту в частині запобігання забрудненню. Також видача альтернативних дипломів сама по собі не повинна використовуватися для зменшення кількісного складу екіпажу судна, зруйнування цілісності професії або зниження кваліфікації моряків, або виправдання покладання поєднаних обов'язків вахтового механіка та вахтового помічника капітана на власника якого-небудь одного диплома під час будь-якої певної вахти; а також особа, яка здійснює командування, повинна призначатися в якості капітана; застосування будь-якого заходу з альтернативного дипломування не повинне негативно впливати на юридичний статус і повноваження капітана та інших осіб.

В Главі VIII Кодексу викладено **основні принципи несення вахти на навігаційному містку, в машинному відділенні та несення радіо вахти** при плаванні судна в морі, плавання у прибережних водах та районах інтенсивного судноплавства, плавання з лоцманом на борту, коли судно знаходиться на якорі і в порту, та визначається придатність моряків для виконання обов'язків.

У розділі A-VIII/1 - Придатність до виконання обов'язків, викладено основні принципи стосовно всіх осіб, призначених виконувати обов'язки вахтового помічника капітана або осіб рядового складу, які входять до складу вахти, а також осіб, яким призначено виконання обов'язків стосовно забезпечення безпеки та охорони, а також запобігання забрудненню, щодо можливості мати час на відпочинок не менше, ніж:

- щонайменш 10 годин відпочинку протягом 24-годинного періоду; та

- 77 годин протягом будь-якого 7-денного періоду. Години відпочинку можуть бути розділені не більше ніж на 2 періоди, один з яких повинен тривати щонайменш 6 годин, а проміжки часу між періодами відпочинку не повинні перевищувати 14 годин.

Вимоги стосовно періодів відпочинку, не обов'язково повинні дотримуватися у випадку аварійної ситуації чи в інших надзвичайних умовах експлуатації. Збори по тривозі, навчання з боротьби з пожежею та використанням рятувальних шлюпок, а також навчання, прописані

національним законодавством та правилами, а також міжнародними документами, повинні проводитися таким чином, щоб зменшити порушення тривалості відпочинку до мінімуму, а навчання не викликали втому.

Розклад несення вахти має бути розміщений у легкодоступному місці, складатися у стандартному форматі на робочій мові або мовах на судні та на англійській мові. Якщо моряк прибуває за викликом, у разі, наприклад, машинного приміщення, яке не обслуговується, він повинен отримати достатній період відпочинку у якості компенсації, якщо звичайний період відпочинку переривається через виклики для проведення робіт. Записи щоденних годин відпочинку моряків мають бути на судні у стандартному форматі на робочій мові або мовах на судні та на англійській мові, з метою забезпечити можливість нагляду та перевірки. Моряки повинні отримувати копії записів, які стосуються них самих, та які повинні бути затверджені капітаном або уповноваженою капітаном особою та моряками.

З метою попередження зловживання алкоголем, встановлено обмеження, що не повинне перевищувати 0.05% рівня алкоголю у крові (РАК) або 0,25 мг/л алкоголю з подиху або кількість алкоголю, яка призводить до такої концентрації алкоголю у капітанів, осіб командного складу та інших моряків під час виконання призначених обов'язків, пов'язаних з забезпеченням безпеки, охорони та захисту навколишнього середовища.

У розділі A-VIII/2 – **Організація та принципи несення вахти**, наводяться вимоги до дипломування вахтового помічника капітана, який повинен мати належну кваліфікацію згідно з положеннями глави II або глави VII Кодексу ПДНВ, які стосуються обов’язків, пов’язаних з несенням ходової вахти або вахти на стоянці та вахтового механіка, який повинен мати належну кваліфікацію згідно з положеннями глави III або глави VII Кодексу ПДНВ, які стосуються обов'язків, пов'язаних з несенням вахти у машинному відділенні.

Частина 2 цього розділу, містить загальні вимоги щодо планування рейсу, планування до початку кожного рейсу, перевірці та прокладанню запланованого шляху, випадків відхилення від запланованого шляху. Так, рейс,

що має відбутися, повинен плануватися заздалегідь, беручи до уваги всю інформацію, що цього стосується, а будь-який прокладений курс повинен бути перевірений до початку рейсу. Старший механік повинен, після консультації з капітаном, заздалегідь визначити потреби рейсу, що має відбутися, беручи до уваги потреби стосовно палива, води, мастильних матеріалів, хімікатів, витратних та інших запасних частин, інструментів, запасів та будь-які інші потреби.

В частині 3 – **Принципи несення вахти в цілому**, встановлено, що несення вахти має ґрунтуватися на основі таких принципів управління ресурсами на містку та у машинному відділенні, як: належна організація вахтового персоналу повинна забезпечуватися відповідно до ситуацій; будь-які обмеження в кваліфікації або придатності до несення вахти окремих осіб повинні враховуватися під час розміщення вахтового персоналу; повинно бути встановлено розуміння членами вахтового персоналу особистої ролі та відповідальності кожного з них, а також їхні ролі у колективі; капітан, старший механік та вахтовий помічник капітана судна повинні підтримувати належне несення вахти, максимально ефективно використовуючи усі наявні ресурси, такі як інформація, установки/обладнання та інший персонал; члени вахтового персоналу повинні розуміти функції та роботу установок/обладнання та бути ознайомлені з їх управлінням; члени вахтового персоналу повинні розуміти інформацію та способи реагування на інформацію, яка надходить від кожного поста/установки/обладнання; інформація, яка надходить з постів/установок/обладнання, повинна бути розповсюджена належним чином серед усього вахтового персоналу; члени вахтового персоналу повинні постійно обмінюватися відповідною інформацією у будь-якій обстановці; та члени вахтового персоналу повинні без вагань повідомляти капітана, старшого механіка та вахтового помічника капітана судна будь-які сумніви щодо того, яких заходів необхідно вжити в інтересах забезпечення безпеки.

В частині 4 – **Несення вахти у морі,** визначено принципи, які стосуються несення вахти в цілому та захисту морського середовища. Так, капітан кожного

судна зобов’язаний забезпечувати належну організацію безпечної ходової навігаційної або вантажної вахти. Під загальним керівництвом капітана вахтові помічники несуть відповідальність за безпечне судноводіння під час своєї вахти, приділяючи особливу увагу заходам по уникненню зіткнення та посадки на мілину. Старший механік кожного судна зобов'язаний, після консультації з капітаном, забезпечувати належну організацію несення безпечної вахти в машинному відділенні.

В частині 4-1 – **Принципи несення ходової навігаційної вахти**, зазначено, що вахтовий помічник капітана є представником капітана та постійно несе основну відповідальність за безпечність плавання судна та дотримання Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі 1972 р.

Вказується на необхідність забезпечення на судні належного спостереження, що повинно постійно проводитися відповідно до Правила 5 Міжнародних правил запобігання зіткненню суден у морі 1972 р., організації вахти на ходовому містку, яка вимагає безперервну присутність вахтового персоналу на ходовому містку; прийняття вахти; несення ходової навігаційної вахти; несення вахти в різних умовах та районах, зокрема плавання в районах ясної видимості, плавання в умовах обмеженої видимості, у темний час доби, плавання у прибережних водах та районах інтенсивного судноплавства, плавання з лоцманом на борту, судно на якорі.

Частина 4-2 - **Принципи несення ходової машинної вахти**, містить вимоги щодо організації вахти, тобто склад вахти повинен бути завжди достатнім для забезпечення безпечної роботи усіх механізмів, що впливають на експлуатацію судна, як у автоматичному, так і в ручному режимі управління та відповідати переважаючим обставинам та умовам. Прийняття вахти вимагає від механіка, який заступає на вахту, впевнитися в тому, що весь персонал його вахти здатний виконувати свої обов'язки у повному обсязі. Принцип несення машинної вахти встановлює, що вахтовий механік повинен забезпечувати виконання встановленого порядку несення вахти, та щоб під його керівництвом рядовий склад машинної вахти, якщо такий є, сприяв безпечній та ефективній

роботі енергетичної установки й допоміжного обладнання.

Частина 4-3 - **Принципи несення радіовахти**, містить вимоги щодо організації радіовахти, під час якої капітан кожного судна повинен забезпечити, щоб несення радіовахти відбувалося згідно відповідних положень Регламенту радіозв'язку та Конвенції SOLAS 74; забезпечити, щоб ведення радіообміну, не пов'язаного з безпекою руху судна та безпекою мореплавства, не заважало основним обов'язкам з несення радіовахти; а також враховувати радіообладнання, встановлене на судні, та його експлуатаційний стан. Несення радіовахти вимагає від радіооператора під час несення вахти, регулярно перевіряти роботу радіообладнання та його джерела живлення і доповідати капітану про будь-яку помічену несправність цього обладнання.

В частині 5 – **несення вахти в порту**, містяться принципи, що застосовуються до несення всіх вахт, і зазначено, що капітан кожного судна, яке безпечно пришвартоване або стоїть на якорі в порту при звичайних обставинах, повинен організувати відповідне та ефективне несення вахти для забезпечення безпеки. Спеціальні вимоги можуть виявитися необхідними для спеціальних типів суднових рухових установок або допоміжного обладнання та для суден, що перевозять небезпечні, шкідливі, отруйні або займисті речовини чи інші види спеціальних вантажів.

Вказується на обов'язковість організації вахти, коли судно знаходиться в порту, і, її слід організувати таким чином, щоб постійно забезпечувалася охорона людського життя, безпека судна, порту та навколишнього середовища, а також безпечна експлуатація всіх механізмів, що стосуються вантажних операцій; дотримувались міжнародні, національні і місцеві правила; а також підтримувались порядок і нормальна діяльність судна.

Викладено принципи передачі вахти, відносно яким вахтові помічники капітана або вахтові механіки не повинні передавати вахту особі командного складу, яка заступає на вахту, якщо є підстава вважати, що остання є неспроможною ефективно виконувати обов'язки з несення вахти; в такому випадку він повинен повідомити про це капітана або старшого механіка

відповідно. Особа командного складу, яка заступає на вахту, повинна впевнитися у тому, що весь персонал її вахти здатний ефективно виконувати свої обов'язки.

В частині 5-1 – **Передача палубної вахти**, викладені вимоги до вахтового помічника капітана, стосовно наступного:

- глибини біля причалу, осадки судна, рівня та часу повної та малої води; стану швартовів, положення якорів та кількості витравленого якірного ланцюга, а також про інші особливості стоянки, важливі для безпеки судна; стану головних двигунів та можливостей їх використання під час аварійної ситуації;

- усіх робіт, що проводяться на судні; характеру, кількості та розміщення вже завантаженого вантажу або того, що залишився, і будь-яких залишків вантажу після розвантаження судна;

- рівня води у ллялах та баластних танках;

- сигналів чи вогнів, виставлених на судні, або тих, що подаються звуковими сигнальними засобами;

- кількості членів екіпажу, яким необхідно бути присутніми на борту, та присутності сторонніх осіб на судні;

- стану протипожежних засобів;

- будь-яких спеціальних портових правил;

- розпоряджень стосовно вахти та спеціальних вказівок капітана;

- наявних ліній зв'язку між судном та береговим персоналом, в тому числі портовими властями, у випадку виникнення аварійної ситуації або необхідності отримання допомоги;

- будь-яких інших обставин, важливих для безпеки судна, його екіпажу, вантажу або охорони навколишнього середовища від забруднення; а також процедур повідомлення відповідних органів влади про будь-яке забруднення навколишнього середовища, що сталося в результаті діяльності судна.

В частині 5-2 - **Передача машинної вахти**, викладені вимоги відносно передачі машинної вахти, механік, який приймає вахту, повинен бути інформований механіком, що здає вахту стосовно:

- діючих на цей день розпоряджень стосовно вахти, особливих інструкцій, що стосуються експлуатації судна, технічного обслуговування і ремонту суднових механізмів або систем управління та контролю;

- характеру всіх робіт, які виконуються з механізмами та системами на борту судна, задіяного у цих роботах персоналу та потенційних небезпек;

- рівня та, коли це можна вжити, стану води і залишку в ллялах, баластних, зливних, резервних танках, стічних цистернах та спеціальних вимог до використання чи видалення їх вмісту;

- будь-яких спеціальних вимог, що стосуються зливу з санітарних систем;

- стану та ступеню готовності переносного протипожежного обладнання, стаціонарних установок пожежогасіння та систем виявлення пожежі;

- персоналу, призначеного для проведення ремонтно-виробничих робіт на судні, місць його роботи та функцій з ремонту, а також стосовно будь-яких інших призначених осіб та необхідного складу екіпажу;

- будь-яких портових правил, що стосуються зливів з судна, вимог до боротьби з пожежею та готовності судна, особливо в умовах можливої поганої погоди;

- наявних ліній зв'язку між судном та береговим персоналом, зокрема портові органи влади, у випадку виникнення аварійної ситуації або необхідності отримання допомоги;

- будь-яких інших обставин, важливих для безпеки судна, його екіпажу, вантажу або захисту навколишнього середовища від забруднення; а також процедур повідомлення відповідних органів влади про будь-яке забруднення навколишнього середовища, що сталося в результаті ремонтно-виробничих робіт.

В частині 5-3 – **Несення палубної вахти**, визначено обов’язки вахтового помічника капітана, такі як:

- здійснювати обходи судна через відповідні проміжки часу;

- звертати особливу увагу на: стан та кріплення трапу, якірного ланцюга та швартовів, особливо при зміні припливної течії або в місцях стоянки з

великими підйомами та спадами води, і, якщо необхідно, вживати заходів, що забезпечують їх знаходження в нормальних робочих умовах;

- виконання всіх правил, пов’язаних з дотриманням заходів безпеки та протипожежного захисту;

- вжити всіх заходів, що забезпечують запобігання забрудненню навколишнього середовища судном;

- під час аварійної ситуації, яка загрожує безпеці судна, оголосити тривогу, повідомити капітана, вжити всіх можливих заходів для запобігання нанесенню будь-яких пошкоджень судну, його вантажу та людям на судні, і, якщо необхідно, звернутися за допомогою до берегових органів влади або сусідніх суден;

- знати стан остійності судна для того, щоб у випадку пожежі берегові пожежні органи влади могли отримати відомості про приблизну кількість води, яку можна буде подати на судно без загрози для остійності;

- пропонувати допомогу суднам або людям, які зазнають лиха;

- вживати необхідних заходів застереження для запобігання аварійним випадкам або пошкодженням під час провертання гвинтів; а також заносити до відповідного журналу всі важливі події, що стосуються судна.

В частині 5-5 - **Несення вахти в порту на суднах, що перевозять небезпечні вантажі**, визначено, що капітан кожного судна, що перевозить небезпечний вантаж, зокрема вибухові, займисті, отруйні, шкідливі для здоров’я або забруднюючі навколишнє середовище речовини, повинен забезпечувати несення безпечної вахти. На суднах, що перевозять небезпечні вантажі навалом чи наливом, це може бути досягнуто шляхом постійної наявності належним чином кваліфікованої особи або осіб командного та, коли це необхідно, рядового складу, навіть якщо судно безпечно пришвартоване чи знаходиться на якірній стоянці в порту.

На суднах, що перевозять небезпечні вантажі, інші, ніж навалом чи наливом, капітан повинен повністю враховувати характер, кількість, упаковку та розміщення небезпечних вантажів, а також будь-які особливі умови на судні,

прилягаючій акваторії та на березі.

В частині 5-6 - **Вантажна вахта** визначено, що особи командного складу, відповідальні за планування та контроль вантажних операцій, повинні забезпечувати, щоб такі операції проводилися безпечно через контроль певних ступенів ризику, зокрема, коли йдеться про осіб, які не є частиною персоналу судна.

Отже, застосування Конвенції ПДНВ 78, з внесеними доповненнями та поправками (особливо щодо інформування ІМО про дії урядів по виконанню вимог Кодексу ПДНВ), істотно підвищило її ефективність та її позитивний вплив на укомплектування екіпажу суден кваліфікованими кадрами і безпеку світового судноплавства. Всеосяжний перегляд Конвенції та Кодексу ПДНВ який проводився в період з 2006 по 2010 р, отримав назву - Манільські поправки до додатка до Конвенції ПДНВ 78 р. (Резолюція 1 Конференції Сторін Конвенції ПДНВ 78р.) та Манільські поправки до Кодексу ПДНВ (Резолюція 2 Конференції Сторін Конвенції ПДНВ 78 р.)).

Манільські поправки вносять такі найбільш суттєві зміни, як:

1. Уточнено назву і дано визначення видів документів, які видаються морякам, відповідно до вимог Конвенції. Передбачені наступні групи документів: Certificate of competency - диплом особи командного складу, який видається капітанам, судновим офіцерам і радіооператорам Глобальної морської системи зв'язку у разі лиха та для забезпечення безпеки (далі – ГМЗЛБ) відповідно до положень глав II, III, IV та VIII Конвенції;

Certificate of proficiency (свідоцтво про професійну придатність) - означає документ, виданий моряку, інший, ніж диплом особи командного складу, який підтверджує, що вимоги Конвенції щодо підготовки, компетентності та стажі роботи виконані. У цю групу входять документи про кваліфікацію осіб рядового складу, що видаються відповідно до вимог Правил II/4, II/5, III/4, III/5, VII/2, а також і деякі свідоцтва про проходження підготовки, згідно Конвенції ПДНВ, зокрема, свідоцтва для роботи на танкерах, свідоцтво Офіцера охорони судна тощо;

Documentary evidence (документальне підтвердження) - означає документ, інший, ніж диплом особи командного складу або свідоцтво про професійну придатність, який підтверджує, що відповідні вимоги Конвенції виконані. До цієї групи, відноситься Свідоцтво про підготовку щодо виживання персоналу пасажирських суден тощо.

2. Визначено, що документи про компетентність (дипломи), що видаються капітанам і особам командного складу морських суден відповідно до вимог Правил II/1, II/2, II/3 (капітан та вахтовий помічник капітана), III/1, III/2 (механікам) , III/6 (електромеханікам), IV/I і IV/2 (радіоспеціалістам) і свідоцтва про професійну освіту, що видаються відповідно до правил II/4, II/5 (матросам), III/4, III/5 (мотористам), III/7 (електрикам), а також документи про підготовку відповідно до правил V/1-1 і V/1-2 (свідоцтва про підготовку для роботи на танкерах) повинні видаватися тільки Адміністрацією;

Визначено перелік інформації, яка повинна вноситися до свідоцтва про професійну придатність. Передбачається, що назва свідоцтва про професіоналізм має відповідати суті відповідного правила Конвенції (наприклад, якщо свідоцтво видано відповідно до вимог Правила VI/3 п.2 «Обов'язкові мінімальні вимоги по підготовці до боротьби з пожежею за розширеною програмою», то назва свідоцтва має бути «Боротьба з пожежею за розширеною програмою» (Advanced Fire Fighting).

4. Уточнені вимоги до Реєстру документів моряків. Передбачено, що, починаючи з 01.01.2017 р, інформація про статус документів моряків повинна бути доступна англійською мовою через електронні засоби зв'язку для інших Сторін Конвенції і компаній при перевірці щодо дійсності цих документів з метою їх визнання в рамках вимог Правила I/10 Конвенції.

5. Введено нові визначення ряду посад осіб командного складу та суднового екіпажу, а саме: електромеханік (electro-technical officer), кваліфікований матрос (able seafarer deck), кваліфікований моторист (able seafarer engine), електрик (electro-technical rating).

6. Уточнено вимоги до процедури проведення медичних оглядів, формі і

змісту медичного свідоцтва. Визначається, що кожна Сторона Конвенції має розробити положення про порядок визнання медичних установ або осіб медичного персоналу, які мають право проводити медичні огляди моряків. Реєстр чинних визнаних медичних установ або осіб медперсоналу повинен бути створений Стороною та доступний для інших Сторін, організацій і моряків на їх запит. Передбачено, що термін дії медичного свідоцтва не повинен перевищувати двох років. При цьому, якщо термін дії медичного свідоцтва минає в рейсі, то таке свідоцтво може вважатися дійсним до приходу в порт, де моряк може пройти медичний огляд, але цей період не може перевищувати трьох місяців. Мінімальні службові стандарти зору уточнені і зроблені обов'язковими. Уточнено рекомендовані стандарти оцінки мінімальних фізичних здібностей моряків при прийомі їх на роботу і в наступний час. Передбачено, що вся діяльність схвалених медичних установ з проведення медичних оглядів моряків та видачі медичних свідоцтв, повинна постійно контролюватися за допомогою системи стандартів якості у відповідності з Правилом I/8 «Стандарти якості».

7. На Сторони Конвенції покладено відповідальність за прийняття і застосування відповідних заходів з метою попередження шахрайства та інших видів незаконної практики, пов'язаної з видачею документів про компетентність і професіоналізм (новий пункт Правила I/5 Конвенції).

8. Уточнено вимоги щодо інформації, що направляється Сторонами Конвенції Генеральному секретарю ІМО про виконання всіх вимог Конвенції та Кодекса ПДНВ. Конкретизовано обов'язки компетентних осіб ІМО щодо оцінювання такої інформації.

9. Новими пунктами Правила 1/14 Конвенції та Розділу частини А- I/14 Кодексу на судноплавні компанії покладається відповідальність за:

- забезпечення проходження моряками, які направляються на судна цієї компанії, курсів підвищення кваліфікації та перепідготовки (refresh and updating training), відносно вимог Конвенції;

- проходження відповідної підготовки капітанами, особами командного

складу та іншими членами екіпажу, яким ставляться специфічні обов'язки і відповідальність під час роботи на пасажирських судах;

- забезпечення для ефективного спілкування робочою мовою членами екіпажів протягом усього часу їх перебування на суднах компанії.

10. Надано роз’яснення визначення «схвалений стаж плавання». Уточнено, що при схваленні стажу плавання, відносно вимог Конвенції, сторони повинні забезпечити, щоб відповідні практика або робота на судні були пов'язані з кваліфікацією, яку освоює моряк, маючи на увазі, що крім первинного ознайомлення з роботою на морських суднах, метою такої практики або роботи має бути надання можливості моряку отримати інструктаж і практичний досвід виконання, під відповідним наглядом, тих завдань, обов’язків і робіт, які передбачені посадою на судні, на яку претендує моряк і яка буде вказана в дипломі або свідоцтві про професійну придатність (Розділ A-I / 1 п.5 Кодексу).

11. Уточнено, що при схваленні навчально-тренажерних центрів (курсів і програм підготовки) Сторони повинні брати до уваги дотримання вимог відповідних модельних курсів ІМО (Розділ A-I / 1 п.6 Кодексу).

12. Визначено обов’язкові види підготовки, які повинні мати капітан і особи командного складу (судноводії, механіки та електромеханіки) для отримання відповідних дипломів про компетентність з метою роботи на морських суднах.

13. Новими правилами Конвенції (Правила II/5, III/5, III/7) введені вимоги до стандартів компетентності для кваліфікованого матроса, кваліфікованого мотириста і електрика. Встановлено, що кожна Сторона Конвенції в термін до 01.01.2012 р повинна порівняти діючі стандарти компетентності цих осіб з тими, які передбачені розділами частини А нової версії Кодексу ПДНВ (A-II/5, A-III/5, A-III/7) і визначити необхідність підвищення кваліфікації цими особами;

Уточнено Правило III/1 щодо загального стажу підготовки в майстернях і на суднах, необхідного для отримання диплома вахтового механіка. Передбачено, що не менше 6 місяців стажу плавання має бути на морських

суднах, з виконанням обов'язків вахтового механіка, що має бути документально підтверджено у схваленій Книзі реєстрації підготовки; в іншому випадку - стаж плавання повинен складати не менше 30 місяців;

Правилом III/5 введені стандарти компетентності для електромеханіків на рівні експлуатації та порядок їх дипломування. Передбачено, що загальний час підготовки в майстернях і на судні для отримання диплома електромеханіка має бути не менше 12 місяців, з яких не менше 6 місяців - під час плавання на суднах з виконання обов'язків електромеханіка, що має бути документально підтверджено у схваленій Книзі реєстрації підготовки; в іншому випадку - стаж плавання повинен ставити не менше 30 місяців.

До стандартів компетентності осіб командного складу на рівнях управління і експлуатації введені нові компетенції, знання і вміння, які передбачають різні види підготовки, викликані впровадженням на сучасних суднах нових технологій і складного сучасного устаткування.

Так, для судноводіїв передбачені обов’язкові мінімальні стандарти компетентності щодо використання Електронно-картографічних інформаційних систем (ECDIS), управлінню ресурсами навігаційного містка, щодо вміння здійснювати керівництво суднового персоналу, щодо більш ефективного використання Систем регулювання рухом суден; визначені мінімальні обов’язкові стандарти компетентності що стосуються морехідної астрономії, світлової сигналізації, охороні навколишнього середовища;

Для суднових механіків додатково передбачені стандарти компетентності щодо управління ресурсами машинного відділення, вмінню здійснювати керівництво персоналом, по установкам сепаратора льяльних вод, з управління судновими системами: паливної, мастила, баластних вод і іншими, з охорони навколишнього середовища;

До стандартів компетентності осіб командного складу на рівнях управління і експлуатації введені нові компетенції, знання і вміння, які передбачають різні види підготовки, викликані впровадженням на сучасних судах нових технологій і складного сучасного устаткування.

14. Наведено на рівень сучасності вимоги щодо підготовки та дипломування персоналу, що працює на всіх типах танкерів, і введені нові вимоги до дипломування персоналу танкерних суден.

Замість ознайомчої підготовки та спеціалізованої підготовки для персоналу танкерних суден, Манільськими поправками передбачені:

- базова підготовка для всіх, кому може бути доручено виконання особливих обов'язків на танкерах;

- підготовка за розширеною програмою для капітанів, старших помічників капітанів, старших механіків, других механіків та інших осіб, які несуть безпосередню відповідальність за вантажні операції і вантаж.

При цьому, кандидат на отримання сертифіката за розширеною підготовкою по вантажним операціям на танкерах повинен мати не менше, ніж три місяці стажу роботи на відповідному типі танкера (або 1 місяць стажу плавання на відповідному типі танкера, за умови роботи на цьому танкері в поверх штатної посади і участю не менше, ніж в трьох операціях з навантаження і трьох операціях з вивантаження відповідного виду вантажу, що має бути підтверджено записами в схваленій книзі реєстрації). Передбачено, що свідоцтва про професійну підготовку, що видаються персоналу танкерних суден (нафтовозів, хімовозів і газовозів) повинні видаватися тільки Адміністрацією.

15. Доповнено вимоги до компетентності персоналу, що працює на пасажирських суднах типу ро-ро.

16. Введено рекомендації щодо підготовки персоналу, що працює на суднах в полярних водах і персоналу, що працює на судах з системами динамічного позиціонування.

17. Введено нові вимоги щодо підготовки всіх членів екіпажу до дій щодо забезпечення охорони суден і екіпажів при плаванні в водах піратських дій. Передбачено, що всі члени екіпажу судна, на яке поширюються дії Кодексу з охорони суден та портових засобів, повинні пройти підготовку з охорони судна і відповідати вимогам до компетентності, передбаченим Правилом VI/6

Конвенції ПДНВ 78/95. При цьому, члени екіпажу, яким не передбачається в майбутньому доручення будь-яких обов’язків з охорони судна, повинні бути ознайомлені з заходами з охорони судна (security awareness training) і підтвердити компетентність, встановлену Розділом A-VI/6-1 Кодексу.

Члени екіпажу судна, яким передбачається доручення спеціальних обов'язків з охорони судна в районі дії піратів або озброєних грабіжників, повинні мати відповідну для таких осіб підготовку (training for designated security duties) і підтвердити компетентність, необхідну Розділом A-VI/6-2 Кодексу. В обох випадках проходження такої підготовки повинно бути підтверджено свідоцтвом про професійну придатність.

18. Уточнено принципи, що визначають прибережне плавання. Передбачено, що кордони прибережного плавання повинні бути вказані в підтвердженні диплома.

19. Переглянуті вимоги щодо готовності до несення вахти і годин роботи і відпочинку. Зокрема, всі особи, які призначені виконувати обов’язки вахтового офіцера або особи рядового складу, включеного до складу вахти, а також ті, чиї обов'язки передбачають відповідальність за безпеку/охорону судна, людей і попередження забруднення навколишнього середовища, повинні мати як мінімум 10 годин відпочинку протягом 24-годинного періоду і 77 годин відпочинку протягом будь-якого 7-ми денного періоду. При цьому години відпочинку можуть бути розділені не більше ніж на два періоди, один з яких повинен бути тривалістю не менше 6 годин і інтервали між послідовними періодами відпочинку не повинні перевищувати 14 годин.

20. Введено нові обов’язкові для Адміністрацій вимоги щодо попередження зловживань використанням на суднах наркотиків і алкоголю. З цією метою Адміністраціям пропонується встановити максимальну межу алкоголю в крові (УАК не вище 0,05%) або алкоголю у видихуваному повітрі (0,25 мг / л) для капітанів, офіцерів і інших моряків під час виконання ними обов'язків щодо несення вахти, забезпечення безпеки або охорони судна, людей і навколишнього морського середовища. Адміністрації повинні передбачити

дієві заходи по контролю за дотриманням цих вимог.

Конференцією прийнято рішення встановити 25 червня кожного року, починаючи з 2010 р, як - *День моряка* (Резолюція 19). Уряди, судноплавні організації і компанії, судновласники і всі інші зацікавлені сторони закликаються сприяти для широкого святкування Дня моряка в своїх країнах.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text

2. Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року; Манільські поправки до Кодексу з підготовки і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) від 25 червня 2010 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_052

3. Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035

Тема 8. Міжнародні стандарти у сфері праці моряків

За своєю природою умови праці моряків такі, що потребують міжнародно-правового регулювання. Особливе значення в цьому процесі належить *Міжнародній організації праці (МОП) (International Labor Organisation – ILO),* яка здійснює міжнародно-правовий захист трудових прав громадян на універсальному рівні. Вона створена у 1919 році згідно Версальського мирного договору в рамках Ліги Націй з метою об'єднання спільних зусиль урядів, підприємців і представників профспілок для сприяння соціальної справедливості і встановлення єдиних стандартів у сфері трудових відносин. Особливі умови праці та життя моряків призвели до того, що під егідою МОП було прийнято більш ніж 50 «морських конвенцій» і рекомендацій, присвячених цій категорії працівників, а в деяких випадках і рибалкам. Взяті разом «морські конвенції» та рекомендації МОП складають так званий *Міжнародний трудовий кодекс моряків.* Він не є кодексом в юридичному сенсі цього терміну, по суті це не офіційний звід конвенцій та рекомендацій МОП, у сфері регулювання трудових відносин та відносин пов'язаних з ними, що виникають у сфері торговельного мореплавства.

Приділяючи особливу увагу торговельному флоту, діяльність якого носить міжнародний характер, а також зважаючи на його природу та масштаби, і враховуючи особливі умови праці і життя на морі, з самого початку МОП проводить спеціальні (морські) сесії, для обговорення морських питань, для яких МКП, у складі делегацій морських держав, розробляє міжнародні норми що пов'язані з працею моряків.

Усі питання, пов'язані із змінами або доповненнями Статуту МОП та структури її основних органів, розглядаються тільки на загальних сесіях МКП і не входять до компетенції її (морських) сесій, тому, що вони зачіпають загальні інтереси всіх членів МОП. Загальні сесії МКП проводяться щорічно, а (морські) сесії - проводяться в залежності від обставин, що виникають у торговельному мореплавстві, практики регулювання соціально-трудових відносин моряків у торговельному мореплавстві та регламентації галузі соціально-трудового

забезпечення прав моряків.

Так, всі міжнародні акти (конвенції і рекомендації) що спрямовані на врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства, розглядались та приймалися на спеціальних (морських) сесіях, що проводились МКП: друга (морська) – Генуя, 1920 рік; третя – Женева, 1921 рік; дев'ята (морська) – Женева, 1926 рік; двадцять перша і двадцять друга (морська) – Женева, 1936 рік; двадцять восьма (морська) – Сієтл, 1946 рік; тридцять друга – Женева, 1949 рік; сорок перша (морська) – Женева, 1958 рік; п'ятдесят п'ята (морська) – Женева, 1970 рік; шістдесят друга (морська) – Женева, 1976 рік; сімдесят четверта (морська) – Женева 1987 рік і вісімдесят четверта (морська) – Женева, 1996 рік; дев'яносто перша сесія – Женева 2003 рік; дев'яносто четверта (морська) – Женева, 2006 рік. Отже, спеціальні (морські) сесії скликалися не регулярно, в міру необхідності вирішення питань праці і соціального забезпечення моряків, (морські) сесії не мають порядкових номерів, їм присвоюється номер чергової сесії МКП.

Дев'яносто четверта (морська) сесія знаменує важливий етап у нормотворчій діяльності МОП у секторі морського судноплавства. Рішення МОП про активізацію створення важливої нової конвенції про працю в морському судноплавстві стало результатом спільної резолюції, ухваленої у 2001 році міжнародними організаціями моряків і судновласників, яку пізніше підтримали уряди. Вони відзначили, що галузь судноплавства є «найпершою у світі справжньою глобальною галуззю», яка «вимагає міжнародних регуляторних заходів відповідного характеру – глобальних норм, застосовних до всієї галузі». Представники галузі закликали МОП розробити «нормотворчий інструмент, де у консолідованому тексті буде зведено разом якомога більше чинних інструментів МОП, якщо ця задача виявиться здійсненною», в пріоритетному порядку, «для покращення відповідності цих норм потребам усіх зацікавлених сторін сектора морського судноплавства». Було зроблено висновок, що дуже велика кількість чинних «морських конвенцій», багато з яких є дуже детальними, ускладнили урядам задачу

ратифікації та забезпечення дотримання всіх цих норм. Багато з цих норм були застарілими й не відображали сучасні умови праці та життя на борту суден. Крім того, існувала потреба в розробленні більш дієвої системи застосування та забезпечення виконання, яка б допомогла вилучити судна, що не відповідають вимогам, і яка б працювала в рамках усталеної міжнародної системи забезпечення дотримання міжнародних норм щодо безпеки та безпечності суден і охорони навколишнього середовища, прийнятих Міжнародною морською організацією. На зазначеній сесії МКП була представлена і прийнята *Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року (Convention ILO on Maritime Labour 2006) (Конвенція МОП 2006 р.)*, що охоплює майже всі питання спрямовані на врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства.

Конвенція МОП 2006 р. не застосовується до:

- суден, які плавають винятково у внутрішніх водах, у межах захищених вод або в безпосередній до них близькості, або в районах дії портових правил;

- суден, зайнятих рибним промислом;

- суден традиційної будівлі, таких як плоскодонні шлюпки та джонки;

- військових кораблів і допоміжних військово-морських суден.

Конвенція застосовується до всіх суден (і до моряків на суднах), що перебувають у державному або приватному володінні, які звичайно займаються комерційною діяльністю. У Статті II зазначеної Конвенції *моряк* чітко визначений як «будь-яка особа, яка зайнята, задіяна або працює в будь-якій якості на борту судна, до якого застосовується ця Конвенція».

Стаття VIII Конвенції МОП 2006 р. містить умови щодо набрання чинності, так «…Конвенція набуває чинності через 12 місяців після дати реєстрації документів про ратифікацію не менш як 30 держав-членів, загальна частка яких у світовій валовій місткості суден становить 33 відсотки». Це набагато вище звичайного рівня ратифікації (для конвенцій МОП), причому застосовується нова формула, покликана забезпечити найбільший фактичний вплив Конвенції. Це відображає той факт, що для забезпечення дієвості системи

застосування та забезпечення виконання, створеної згідно з Конвенцією, необхідне широке міжнародне співробітництво. Оскільки, багато з зобов'язань за Конвенцією МОП 2006 р. спрямовані на судновласників і на держави-прапора, важливо, щоб її ратифікували ті держави-члени МОП, які мають велику зацікавленість у галузі морського судноплавства й велику валову місткість суден, які плавають під її юрисдикцією.

Конвенція побудована так, щоб стати глобальним правовим інструментом, який після набрання чинності став «четвертим стовпом» міжнародного регуляторного режиму якісного керування рухом суден, доповнюючи основні конвенції ІМО, такі як: Конвенція SOLAS - 74; Конвенцію ПДНВ 78/95; Конвенцію MARPOL – 73/78.

Також, Конвенція МОП 2006 року, містить усеосяжний набір глобальних норм, що побудований на нормах (конвенціях і рекомендаціях), спрямованих на врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства, прийнятих МОП починаючи з 1920 року. Відповідно до ст. X Конвенції, вона переглядає тридцять шість «морських конвенцій». Україна є учасницею лише восьми з них. У Конвенції майже всі з цих існуючих документів МОП, які можна визначити як міжнародні стандарти у сфері праці в морському судноплавстві, зведені разом у єдиний новий формат, з деякими оновленнями, спрямованими на відображення сучасних умов і формулювань. Конвенція є «зведенням» чинного міжнародного права з питань врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства. Не була включена до Конвенції МОП 2006 р., Конвенція № 185 (переглянута) про посвідчення особи моряків 2003 року. Крім того, Конвенція не включила у зведення Конвенцію № 71 про пенсії моряків 1946 року і Конвенцію № 15 про мінімальний вік для вантажників вугілля та кочегарів у флоті 1921 року, яка вже не є актуальною у теперішній час.

Конвенція МОП 2006 р. за своєю структурою відрізняється від усіх інших конвенцій МОП. Вона скоріше нагадує конвенції, які приймалися під егідою ІМО. Конвенція складається з:

- преамбули;

- шістнадцяти Статей тексту самої Конвенції, які містить основні принципи і базові зобов'язання держав-учасників;

- правил, що формулюють права й обов'язки суб'єктів трудових і пов'язаних з ними відносин (моряка, судновласника, служби найму й працевлаштування моряків, держави);

- кодексу, що містить докладну інформацію, у вигляді стандарту або керівного принципу, про виконання правил.

Правила і Стандарти (Частина А) та Керівні принципи (Частина В), що викладені у Кодексі, об'єднані та організовані у загальні сфери інтересу за п'ятьма розділами:

Розділ 1, – Мінімальні вимоги стосовно праці моряків на борту судна

Розділ 2 – Умови зайнятості

Розділ 3 – Житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування і столове обслуговування

Розділ 4 – Охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування і захист в галузі соціального забезпечення

Розділ 5 – Дотримання і забезпечення виконання

Ці п'ять Розділів, по суті, охоплюють ту саму сферу, що і раніше прийняті документи МОП (конвенції і рекомендації) які спрямовані на врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства, причому за необхідності забезпечується їхнє оновлення.

Розділ 1 - Мінімальні вимоги стосовно праці моряків на борту судна, містить чотири правила, які встановлюють мінімальний вік осіб для праці на борту судна; вимоги до придатності моряків за станом здоров'я для виконання своїх обов'язків у морі; підготовки та кваліфікації моряків а також вимоги до набору та працевлаштування моряків.

У відповідності з положеннями Правила 1.1 *«Мінімальний вік»*, не допускається прийом на роботу, залучення до роботи або використання праці на борту судна осіб молодше 16 років. Стандарт А 1.1 зазначеного Правила

встановлює вимоги, відносно яким, забороняється праця в нічний час моряків віком до 18 років. Нічний час визначається згідно з національними законодавством і практикою і охоплює період не менше дев'яти годин, що починається не пізніше півночі й закінчується не раніше п'ятої години ранку.

Але, компетентним органом, можуть робитися винятки з суворого дотримання обмеження, що стосується праці в нічний час, якщо:

- це положення перешкоджатиме ефективній професійній підготовці моряків, здійснюваній відповідно до затверджених програм і графіків; або

- особливий характер обов'язків або затверджена програма професійної підготовки вимагають, щоб моряки, на яких поширюється цей виняток, виконували свої обов'язки в нічний час, а відповідний орган влади визначає, після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків, що ця робота не матиме несприятливого впливу на їхнє здоров'я або благополуччя.

Також, забороняється приймати на роботу, залучати до роботи або використовувати працю моряків віком до 18 років, якщо така робота може загрожувати їхньому здоров'ю або безпеці. Типи таких робіт визначаються національним законодавством чи нормативно-правовими актами або компетентним органом після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків, відповідно до належних міжнародних норм.

У відповідності з положеннями Правила 1.2. *«Медичне свідоцтво»* Конвенції МОП 2006 р., метою якого є: забезпечити, щоб усі моряки були придатні за станом здоров'я до виконання своїх обов'язків у морі, містить вимоги, відносно яким, моряки не допускаються до роботи на борту судна, якщо не засвідчена їхня придатність за станом здоров'я до виконання своїх обов'язків.

Стандарт А 1.2. зазначеного Правила встановлює вимоги, відносно яким компетентний орган вимагає, щоб перед початком роботи на борту судна моряки мали чинне медичне свідоцтво, що затверджує їхню придатність за станом здоров'я до виконання обов'язків, які вони мають виконувати в морі.

Для забезпечення того, щоб медичні свідоцтва дійсно відображали стан здоров'я моряків у світлі обов'язків (які вони повинні виконувати), компетентний орган, після консультацій із зацікавленими організаціями судновласників і моряків і з належним урахуванням застосовуваних міжнародних керівних принципів, приписує характер медичного огляду й свідоцтва. Встановлений стандарт не зашкоджує Конвенції ПДНВ 78/95.

Медичне свідоцтво видається практикуючим лікарем, що має належну кваліфікацію, або, якщо мова йде про свідоцтво, що стосується тільки зору, особою, визнаною компетентним органом як уповноваженою видавати таке свідоцтво. У проведенні процедур медичного огляду практикуючі лікарі повинні користуватися повною професійною незалежністю при винесенні своїх медичних висновків.

Морякам, яким відмовлено у видачі свідоцтва або стосовно яких установлено обмеження працездатності, зокрема щодо часу, місця роботи або сфери професійної діяльності, надається можливість проходження подальшого огляду в іншого незалежного практикуючого лікаря або незалежного медичного арбітра.

У кожному медичному свідоцтві зазначається, зокрема, що слух і зір відповідного моряка, а також відчуття кольору для моряків, які повинні виконувати обов'язки, при яких їхня придатність до роботи може постраждати в результаті порушення відчуття кольору, є цілком задовільними; відповідний моряк не страждає від будь-яких медичних відхилень, які можуть загостритися в результаті роботи в морі або зробити моряка непридатним для такої роботи чи загрожувати здоров'ю інших осіб на борту судна.

Медичне свідоцтво залишається чинним максимум два роки, однак якщо морякові не виповнилося 18 років, то в цьому випадку максимальний термін його чинності становить один рік. Свідоцтво про відчуття кольору залишається чинним максимум шість років. У надзвичайних обставинах компетентний орган може допускати до роботи моряка без чинного медичного свідоцтва до наступного порту заходу судна, де моряк може одержати медичне свідоцтво у

кваліфікованого практикуючого лікаря за умови, що термін дія такого дозволу не перевищує трьох місяців; і відповідний моряк має медичне свідоцтво, термін дії якого минув недавно.

Важливе значення для вирішення питань щодо підготовки та кваліфікації моряків, при працевлаштуванні має Правило 1.3 Конвенції МОП 2006 р. *«Підготовка та кваліфікація»* метою якого є: забезпечити, щоб моряки проходили професійну підготовку або одержували кваліфікацію для виконання своїх обов'язків на борту судна. Правило містить вимоги, відносно яким:

- моряки не допускаються до роботи на борту судна, якщо вони не пройшли професійну підготовку або не одержали диплом, що засвідчує їх компетентність, або не довели в якийсь інший спосіб свою придатність до виконання своїх обов'язків;

- моряки не допускаються до роботи на борту судна, якщо вони не завершили успішно проходження підготовки з питань особистої безпеки на борту судна;

- професійна підготовка й видача диплома відповідно до обов'язкових актів, прийнятих ІМО, вважаються такими, що відповідають вимогам зазначеної Конвенції.

Правило 1.4. Конвенції МОП 2006 р. «*Набір і працевлаштування»*, метою якого є «забезпечити, щоб моряки мали доступ до ефективної та чітко регульованої *системи набору та працевлаштування*», покладає обов'язок на держав-членів, в яких діє державна служба набору й працевлаштування моряків, щоб ця служба діяла відповідно до встановленого порядку, що забезпечує захист і повагу прав моряків у сфері зайнятості, передбачених у цій Конвенції. Зазначене Правило встановлює, що усі моряки повинні мати доступ до ефективної, адекватної та підзвітної системи пошуку роботи на борту судна, якій здійснюється для моряків безкоштовно. Держава, приймаючи зазначену систему, включає у своє законодавство й нормативно-правові акти або інші заходи, положення, які:

1. Забороняють службам набору й працевлаштування моряків

використовувати кошти, механізми або списки, спрямовані на те, щоб перешкодити морякам одержати роботу, на яку вони мають право відповідно до своєї кваліфікації, або утримати їх від цього;

2. Вимагають, щоб моряк не оплачував, прямо чи опосередковано, повністю або частково, жодних комісійних або інших витрат за набір і працевлаштування або за надання робочого місця, за винятком видатків, які моряк несе у зв'язку з одержанням передбаченого національним законодавством медичного свідоцтва, національної книжки моряка і паспорта або інших аналогічних особистих проїзних документів, крім, однак, вартості віз, яку покриває судновласник;

3. Забезпечують, щоб служби набору й працевлаштування моряків, що діють на її території:

- вели й постійно оновлювали реєстр усіх моряків, набір й працевлаштування яких були забезпечені ними, що повинен бути відкритий для перевірки з боку компетентного органу;

- переконувалися в тому, що моряки інформовані про свої права та обов'язки, зазначені у трудових договорах, перед прийомом на роботу або в його процесі, що вжиті належні заходи, які дозволяють морякам ознайомитися зі змістом трудового договору перед його підписанням і після цього, і що вони одержали копію цього договору;

- перевіряли, щоб моряки, найняті або працевлаштовані ними, володіли кваліфікацією та мали документи, необхідні для виконання відповідних робіт, і щоб трудові договори моряків відповідали чинному законодавству й нормативно-правовим актам, а також колективному договору, що є частиною трудового договору;

- переконувалися, наскільки можливо, в тому, що судновласник має кошти для забезпечення захисту моряків від небезпеки опинитися у скрутному становищі в іноземному порту;

- розглядати будь-які скарги стосовно своєї діяльності й реагувати на них, а також інформували компетентний орган про неврегульовані скарги;

- створили систему захисту у формі страхування або в іншій еквівалентній формі з метою компенсації морякам грошового збитку, який вони можуть понести в результаті невиконання службою набору й працевлаштування або відповідним судновласником своїх зобов'язань перед моряками відповідно до трудового договору з останнім.

Компетентний орган здійснює ретельний нагляд і контроль за всіма службами набору й працевлаштування моряків, що діють на території відповідної держави-члена. Усі ліцензії чи сертифікати або аналогічні форми дозволу на діяльність приватних служб на її території надаються або поновлюються тільки після перевірки того, що відповідна служба набору й працевлаштування моряків відповідає вимогам національного законодавства й нормативно-правових актів. Забезпечує наявність адекватних механізмів і процедур для розслідування, якщо буде потреба, скарг, що стосуються діяльності служб набору й працевлаштування моряків, із залученням, залежно від обставин, представників судновласників і моряків.

Розділ 2. - Умови зайнятості, містить вимоги до укладення трудового договору; обчислення й виплати заробітної плати; тривалості робочого часу й часу відпочинку; обчислення відпустки; репатріації; компенсації морякам у випадку втрати або затоплення судна; кількості персоналу для безпечної, ефективної та надійної експлуатації судна; розвитку кар'єри, підвищенню кваліфікації та можливостям для зайнятості моряків.

Так, згідно Правила 2.1. Конвенції МОП 2006 р. «*Трудові договори моряків»*, метою якого є «забезпечити, щоб моряки мали справедливий трудовий договір», умови зайнятості моряка встановлюються або викладаються у чіткому письмовому договорі, забезпеченому правовою санкцією.

Трудовий договір моряка узгоджується з моряком на умовах, які забезпечують морякові можливість вивчити його й одержати консультації стосовно умов, передбачених у договорі, і вільно прийняти їх до підписання договору а також настільки, наскільки це відповідає національному законодавству та практиці держави-члена, трудовий договір моряка трактується

як такий, що включає будь-які чинні колективні договори.

Кожна держава зобов'язана приймати законодавство або нормативно-правові акти, які вимагають, щоб судна, що плавають під її прапором, виконували наступні вимоги:

1. Моряки, які працюють на суднах, що плавають під її прапором, мають підписаний як моряком, так і судновласником або представником судновласника трудовий договір моряка (або, якщо вони не є найманими робітниками, свідчення договірних або інших відносин), який забезпечує їм гідні умови праці й життя на борту судна відповідно до вимог цієї Конвенції;

2. Морякам, які підписують трудовий договір, надається можливість його вивчення й одержання консультацій стосовно договору до його підписання, а також будь-які інші можливості, які є необхідними для забезпечення вільного укладення ними договору з достатнім розумінням своїх прав і обов'язків;

3. Відповідні судновласник і моряк мають по екземпляру підписаного оригіналу трудового договору моряка;

4. Вживаються заходи для забезпечення того, щоб моряки, включаючи капітана судна, могли вільно одержувати на борту чітку інформацію стосовно умов їхнього наймання й щоб така інформація, включаючи копію трудового договору моряка, була також доступна для вивчення посадовим особам компетентного органу, в тому числі в портах заходу судна;

5. Кожному морякові видається документ, що містить відомості про його службу на борту судна. Кожна держава-член забезпечує, щоб цей документ містив достатні відомості з перекладом англійською мовою, щоб полегшити одержання подальшої роботи або задовольняти вимогам морської служби для підвищення кваліфікації або просування по службі.

Якщо колективний договір повністю або частково входить у трудовий договір моряка, то на борту судна є копія цього договору. Якщо трудовий договір моряка та будь-який чинний колективний договір складені не англійською мовою, то на борту судна повинні бути в наявності копія стандартної форми договору і, ті положення колективного договору, які

підлягають державній портовій інспекції відповідно до Правила 5.2. «Обов'язки держави-порту», складені англійською мовою (за винятком суден, що здійснюють тільки внутрішні рейси).У будь-якому разі трудовий договір моряка містить наступні дані: повне ім'я моряка, дату народження або вік, місце народження; прізвище та адресу судновласника; місце й дату укладання трудового договору моряка; посаду, на яку наймається моряк; розмір заробітної плати моряка або, залежно від обставин, формулу, використовувану для її обчислення; розмір оплачуваної щорічної відпустки або, залежно від обставин, формулу, використовувану для її обчислення; допомога з медичного обслуговування та соціального забезпечення, які мають надаватися морякові судновласником; право моряка на репатріацію; посилання на колективний договір, залежно від обставин; будь-які інші дані, яких може вимагати національне законодавство; строк і умови припинення дії договору, в тому числі, якщо договір укладений на невизначений строк – умови, що надають право кожній із сторін розірвати його, а також встановлений термін повідомлення, який не повинен бути коротшим для судновласника, ніж для моряка; якщо договір укладений на певний строк – точну дату закінчення строку дії договору; якщо договір укладений на один рейс – порт призначення й час, що повинний минути після прибуття до порту, перш ніж моряк буде списаний с судна.

Мінімальний строк повідомлення, яке подається моряками й судновласниками для дострокового припинення дії трудового договору моряка становить не менше семи днів.

Важливою умовою виконання трудового договору є нарахування й виплата заробітної плати. Так, виплати, що належать морякам, працюючим на суднах, здійснюються не менше, ніж раз на місяць і відповідно до чинного колективного договору. Моряки одержують щомісячний звіт про належні платежі й виплачені суми, включаючи заробітну плату, додаткові платежі й ставки обмінного курсу, використовувані в тих випадках, коли платежі здійснюються у валюті або за ставками, які відрізняються від погоджених.

Конвенція визначає, щоб судновласники вживали заходів, які дозволяють морякам на самому початку періоду своєї зайнятості або протягом цього періоду виділяти за своїм бажанням частину своєї заробітної плати для переказу через регулярні проміжки часу своїм рідним за допомогою банківських переказів або аналогічними засобами так і вимога про те, щоб такі перекази здійснювалися в належний час і безпосередньо особі або особам, зазначеним моряком (Стандарт А 2.2).

Заробітна плата визначається як *базова оплата праці або заробітна плата* означає плату, незалежно від її структури, за роботу протягом нормального робочого часу, вона не включає виплати за понаднормову роботу, премії, допомогу, оплату відпустки або будь-яку іншу додаткову винагороду; та *консолідована заробітна плата* означає заробітну плату, що включає базову оплату праці та інші пов'язані з оплатою праці види допомоги, консолідована заробітна плата може включити компенсації за всю виконану понаднормову роботу та всі інші пов'язані з оплатою праці види допомоги або може включати тільки певні види допомоги з їх частковим сумуванням. *Робочий час* означає час, протягом якого моряк зобов'язаний виконувати роботу в інтересах судна; *понаднормовий час* означає час, відпрацьований понад нормальну тривалість робочого часу.

Так, обчислення й виплата заробітної плати для моряків, винагорода яких включає окрему компенсацію за виконану понаднормову роботу, здійснюється за такими підставами, як:

1. Для обчислення заробітної плати нормальна тривалість робочого часу у відкритому морі та у порту не повинна перевищувати восьми годин на день;

2. Для обчислення понаднормового часу кількість нормальних робочих годин на тиждень, за які належить базова оплата праці або заробітна плата, повинна встановлюватися національним законодавством або нормативно-правовими актами, якщо вона не визначається в колективних договорах, але не повинна перевищувати 48 годин на тиждень; колективні договори можуть передбачити інші, але не менш сприятливі умови;

3. Ставка або ставки компенсації за понаднормову роботу, які повинні бути не менш ніж на чверть вище погодинної ставки базової оплати праці або заробітної плати, повинні встановлюватися національним законодавством чи нормативно-правовими актами або колективними договорами залежно від обставин;

4. Капітан або особа, призначена капітаном, повинні вести облік усієї понаднормової роботи, який повинен засвідчуватися моряком не рідше, ніж раз на місяць.

Для моряків, заробітна плата яких консолідується повністю або частково:

- у трудовому договорі моряка повинна чітко зазначатися, у випадку необхідності, кількість робочих годин, яку моряк повинен відпрацьовувати за цю винагороду, а також будь які додаткові виплати, які можуть надаватися додатково до консолідованої заробітної плати, із зазначенням підстав для їх виплати;

- у випадку погодинної оплати за понаднормову роботу, виконану понад кількості годин, на які належить консолідована заробітна плата, погодинна ставка повинна бути не менш ніж у 1,25 рази вище базової ставки, яка відповідає нормальній тривалості робочого часу;

- розмір тієї частини повністю або частково консолідованої заробітної плати, що відповідає нормальній тривалості робочого часу, повинен бути не нижче застосовної ставки мінімальної заробітної плати;

- для всіх моряків, чия заробітна плата консолідується частково, облік усіх відпрацьованих понаднормових годин повинен вестися й засвідчуватися капітаном або особою, призначеною капітаном.

Окремо в Конвенції, наводяться вимоги до визначення мінімальної щомісячної базової оплати праці та розміру заробітної плати кваліфікованих матросів. Так, базова оплата праці або заробітна плата за календарний місяць служби кваліфікованого матроса повинна бути не нижче суми, періодично встановлюваної Паритетною морською комісією або іншим органом, уповноваженим Адміністративною радою Міжнародного бюро праці. За

рішенням Адміністративної ради Генеральний директор Міжнародного бюро праці сповіщає держави-члени МОП про кожний перегляд суми.

Згідно Правила 2.3. «*Тривалість робочого часу й часу відпочинку*», кожна держава забезпечує регулювання тривалості робочого часу або часу відпочинку моряків та установлює максимальну тривалість робочого часу або мінімальну тривалість часу відпочинку за певні періоди часу.

Так, для визначення тривалості робочого часу й часу відпочинку для моряків викладені терміни, такі як *робочий час* - означає час, протягом якого моряк зобов'язаний виконувати роботу в інтересах судна; та *час відпочинку* - означає час, що знаходиться за рамками робочого часу, цей термін не включає короткі перерви (Стандарт А 2.3).

Нормальна тривалість робочого часу моряків, як і інших працівників, розраховується на основі восьмигодинного робочого дня при одному вихідному дні на тиждень і відпочинку у святкові дні. При визначенні національних норм кожна держава-член бере до уваги небезпеку, пов'язану з втомою моряків, особливо тих з них, до функції яких входить забезпечення безпеки мореплавства, а також безпечної та надійної експлуатації судна.

Межі робочого часу або часу відпочинку, в зазначеному Правилі 2.3 Конвенції встановлюються наступним чином:

1. Максимальна тривалість робочого часу не перевищує десяти годин протягом будь-якого 24-годинного періоду; і 77 годин протягом будь-якого семиденного періоду; або

2. Мінімальна тривалість часу відпочинку становить не менше десяти годин протягом будь-якого 24-годинного періоду; і 77 годин протягом будь-якого семиденного періоду. Час відпочинку можна ділити не більш ніж на два періоди, тривалість одного з яких становить не менше шести годин, а інтервал між послідовними періодами відпочинку не перевищує 14 годин.

Коли моряка викликають на роботу, наприклад, через відсутність персоналу в машинному відділенні, йому надається в порядку компенсації адекватний період відпочинку, якщо такими викликами на робоче місце

порушується нормальна тривалість часу відпочинку. Отже, кожна держава-член встановлює максимальну кількість робочих годин, яка не повинна перевищувати протягом певного періоду часу, або мінімальну кількість годин відпочинку, яка повинна надаватися протягом певного періоду часу.

Збори, протипожежні тренування, тренування на рятувальних шлюпках та навчальні заняття, які прописані національним законодавством, нормативно-правовими актами й міжнародними документами, проводяться таким чином, щоб звести до мінімуму порушення часу відпочинку й не викликати втому.

У випадку відсутності колективного договору або арбітражного рішення, або якщо компетентний орган визначає, що положення колективного договору або арбітражного рішення недостатні для проведення в життя положень вищезазначених умов (збори, протипожежні тренування, тренування на рятувальних шлюпках та навчальні заняття або, коли моряка викликають на роботу через відсутність персоналу) компетентний орган визначає такі заходи, що забезпечують відповідним морякам достатній час відпочинку.

Кожна держава-член вимагає, щоб на легкодоступному місці розміщувалась таблиця із зазначенням внутрішнього трудового розпорядку на борту судна, у якій по кожній посаді вказуються, як мінімум режим служби в морі та служби в порту; а також, максимальна тривалість робочого часу або мінімальна тривалість часу відпочинку, передбачені законодавством, нормативно-правовими актами або застосовними колективними договорами. Зазначена таблиця складається за стандартною формою робочою мовою або мовами, що використовуються на судні, а також англійською мовою.

Кожна держава-член вимагає ведення обліку щоденної тривалості робочого часу моряків або щоденної тривалості їх відпочинку з метою перевірки дотримання положень Стандарту А. 2.3. Облік ведеться за єдиною формою, встановленою компетентним органом із урахуванням наявних керівних принципів МОП, або за стандартною формою. Моряки одержують копію облікових записів, що їх стосуються, яка засвідчується капітаном або уповноваженою ним особою, а також моряками.

Капітан судна має право вимагати від моряка, щоб він працював необхідну кількість годин для безпосереднього забезпечення безпеки судна, людей на борту або вантажу, а також для надання допомоги іншим суднам або людям, що зазнають лиха в морі. Відповідним чином капітан може припиняти дію графіка робочого часу відпочинку й вимагати від моряка, щоб він працював необхідну кількість годин до відновлення нормальної ситуації. Як тільки після відновлення нормальної ситуації з'являється практична можливість, капітан забезпечує, щоб морякові, який працював протягом передбаченого графіком часу відпочинку, був наданий достатній період відпочинку.

Згідно Правила 2.5. «*Репатріація*», моряки мають право на репатріацію без будь-яких витрат з їх боку та кожна держава-член вимагає, щоб судна, які плавають під її прапором, надавали фінансові гарантії, що забезпечують належну репатріацію моряків.

У відповідності з Стандартом А 2.5. кожна держава має забезпечити, щоб моряки, які працюють на суднах, що плавають під її прапором, мали право на репатріацію в наступних обставинах:

- якщо трудовий договір моряка закінчується під час перебування судна за кордоном;

- у випадках захворювання чи травми або інших медичних показань, які вимагають їхньої репатріації, якщо моряк вважається придатним для транспортування;

- якщо трудовий договір моряка розривається з ініціативи судновласника, або ініціативи моряка через обґрунтовані причини, а також, якщо моряк не може більше виконувати свої обов'язки відповідно до трудового договору або якщо від нього не можна очікувати їхнього виконання в конкретних обставинах, у випадках:

- корабельної аварії;

- якщо судновласник не здатний далі виконувати свої юридичні або договірні зобов'язання як роботодавець моряка через неплатоспроможність, продаж судна, зміну реєстрації судна або з будь-якої іншої аналогічної

причини;

- якщо судно прямує в зону воєнних дій, як вона визначена національним законодавством, нормативно-правовими актами або трудовими договорами моряків, куди моряк не згоден йти;

- припинення або переривання дії трудового договору згідно з рішенням промислового арбітражу або колективним договором, або припинення дії трудового договору з будь-якої іншої аналогічної причини;

- з ініціативи моряка через обґрунтовані причини, а також якщо моряк не може більше виконувати свої обов'язки відповідно до трудового договору або якщо від нього не можна очікувати їхнього виконання в конкретних обставинах.

Кожна держава забороняє судновласникам вимагати від моряків сплачення авансів у рахунок вартості репатріації на початку їхньої роботи та утримувати вартість репатріації з заробітної плати моряків або з інших виплат, за винятком випадків, коли відповідно до національного законодавства, нормативно-правових актів, інших документів або чинних колективних договорів буде виявлено, що моряк серйозно порушує свої трудові обов'язки.

Якщо судновласник не вжив заходів для репатріації моряків, які мають право на репатріацію, або не сплатив її вартість, то у такому випадку:

- компетентний орган держави, під прапором якої плаває судно, організує репатріацію відповідних моряків, якщо він це не робить, то держава, звідки повинні бути репатрійовані моряки, або держава, громадянами якої вони є, може організувати їхню репатріацію та стягнути вартість репатріації з держави, під прапором якої плаває судно;

- витрати, понесені на репатріацію моряків, підлягають утриманню з судновласника державою, під прапором якої плаває судно;

- видатки з репатріації за жодних умов не покриваються за рахунок моряків.

Беручи до уваги чинні міжнародні акти, у тому числі Міжнародну конвенцію про арешт суден 1999 р. держава, яка сплатила вартість репатріації,

може затримати або забажати затримки суден відповідного судновласника доти, поки ці додатки не будуть відшкодовані. Кожна держава сприяє репатріації моряків, що служать на суднах, які заходять у її порти або проходять через її територіальні або внутрішні води, а також їхній заміні на борту судна. Зокрема, держава не відмовляє в праві на репатріацію моряку з фінансових обставин судновласника або через нездатність або небажання судновласника замінити моряка. Кожна держава вимагає, щоб судна, які плавають під її прапором, мали на борту й надавали морякам копію відповідних національних положень щодо репатріації, складених відповідною мовою.

Витрати, які має нести судновласник у зв'язку з репатріацією, повинні включати як мінімум проїзд до місця призначення, вибраного для репатріації; квартирні видатки й видатки на харчування з моменту, коли моряк сходить із судна, і до моменту, коли він прибуває до місця репатріації; заробітну плату та допомогу з моменту, коли він сходить із судна і до моменту, коли він прибуває до місця репатріації, якщо це передбачено національним законодавством, нормативно-правовими актами або колективними переговорами; провезення 30 кг особистого багажу моряка до місця репатріації; та лікування, якщо буде потреба, доти, поки моряк не буде придатний за станом здоров'я для проїзду до місця репатріації.

Час, витрачений на очікування репатріації, і час у дорозі під час репатріації не повинний відніматися з оплачуваної щорічної відпустки, накопиченої моряком. Судновласники повинні продовжувати покривати видатки на репатріацію доти, поки відповідні моряки не прибудуть у місце призначення, або не одержать належну роботу на борту судна, що прямує до одного з цих місць призначення.

Для репатріації звичайно повинен використовуватися повітряний транспорт у місце, у якому моряк дав згоду на працевлаштування; або місце, обумовлене в колективному договорі; або країна постійного проживання моряка; або таке інше місце, що може бути погоджено обома сторонами в момент працевлаштування. Моряки повинні мати право вибирати з

запропонованих місць репатріації місце, до якого вони повинні бути репатрійовані.

Право на репатріацію може бути втрачено, якщо відповідні моряки не заявляють про нього протягом розумного періоду часу, визначеного національним законодавством, нормативно-правовими актами або колективними договорами. В свою чергу, морякам, що опинилися у скрутному становищі в іноземному порту, чекаючи на свою репатріацію, повинна надаватися всіляка практична допомога, а у випадку затримки репатріації моряків компетентний орган в іноземному порту повинен забезпечити, щоб про це були негайно проінформовані консульські або місцеві представники держави прапора та держави громадянства або держави місця проживання моряка, залежно від обставин.

Згідно Правила 2.6. «*Компенсації морякам у випадку втрати або затоплення судна*», моряки мають право на адекватну компенсацію у випадку травми, втрат або безробіття, що є наслідком втрати або затоплення судна. Кожна держава-член розробляє правила, що забезпечують, щоб у кожному випадку втрати або затоплення судна судновласник виплачував кожному моряку на його борту компенсацію за безробіття, спричинене такою втратою або затопленням. *Обчислення компенсації морякам за безробіття,* спричинене втратою або затопленням судна, виплачується за ті дні, протягом яких моряк фактично залишається без роботи, за тими ставками, за якими нараховується заробітна плата відповідно до трудового договору, однак загальний розмір такої виплачуваної морякові компенсації може бути обмежений розміром заробітної плати за два місяці. Кожна держава повинна забезпечувати, щоб моряки мали такі самі засоби правового захисту для стягнення такої компенсації, які вони мають для стягнення заборгованості з заробітної плати, що належить їм за період служби.

Розділ 3 - Житлові приміщення, умови для відпочинку, харчування і столове обслуговування, містить вимоги до житлових приміщень та умов для відпочинку для моряків; систем вентиляції спальних кают та їдальні; опалення

та освітлення житлових приміщень; приміщення їдальні; санітарно-гігієнічним приміщенням; умов для відпочинку, поштового обслуговування та організації відвідування судна їхніми партнерами, родичами або друзями; попередження шуму та вібрації; харчування та столового обслуговування. Кожна держава забезпечує, щоб на суднах, що плавають під її прапором, надавалися й підтримувалися гідні житлові приміщення та умови для відпочинку для моряків, які працюють або живуть, або і працюють, і живуть на борту судна, відповідно до принципів охорони здоров'я й сприяння благополуччю моряків.

Згідно Правила 3.1 Конвенції, на борту судна всім морякам надаються відповідні можливості, засоби та послуги, що сприяють відпочинку, з урахуванням вимог що стосуються охорони здоров'я, забезпечення безпеки та попередження нещасних випадків, адоптованих з метою задоволення особливих потреб моряків, яким доводиться жити й працювати на борту судна.

Так, повинна проводитися часта перевірка умов і служб забезпечення відпочинку, для того щоб вони відповідали змінам у потребах моряків, які є результатом технічних, виробничих та інших змін у морському судноплавстві. Меблі в приміщеннях для відпочинку повинні включати як мінімум книжкову шафу та все необхідне для читання й листування, а також, де це практично можливо, для ігор та можливість облаштування буфету.

А також, наскільки це практично, передбачається включення наступних засобів, не потребуючих витрат з боку моряків, таких як: кімната для паління; перегляд телепередач і прийом радіопередач; демонстрація кінофільмів, запас яких повинен відповідати тривалості рейсу та, якщо буде потреба, оновлюватися через розумні проміжки часу; спортивний інвентар, що включає гімнастичне знаряддя, настільні ігри та палубні ігри; наскільки можливо, умови для занять плаванням; бібліотека, що містить професійну та іншу літературу, запас книг у якій повинен відповідати тривалості рейсу й оновлюватися через розумні проміжки часу; можливість для занять рукоділлям; електронна апаратура, така як радіоприймач, телевізор, відеомагнітофони, програвач DVD/CD, персональний комп'ютер і програмне забезпечення до нього, аудіо

магнітофон; залежно від обставин слід обладнати на борту суден бари для моряків, якщо це не суперечить національним, релігійним або соціальним звичаям; слід надавати доступ у розумних межах до телефонного зв'язку між судном і берегом, до засобів електронної пошти й Інтернету, за їхньої наявності, причому розмір плати за користування цими послугами повинен бути розумним; слід надавати морякам дозвіл на відвідування їхнього судна, що перебуває в порту, їхніми партнерами, родичами та друзями та слід передбачити можливість надання дозволу партнерам моряків супроводжувати їх під час деяких рейсів, коли це практично можливо й виправдано.

Згідно Правила 3.2 «*Харчування й столове обслуговування*», кожна держава забезпечує, щоб судна, що плавають під її прапором, мали на борту й надавали продукти харчування та питну воду належної якості, які належним чином задовольняють потреби судна та враховують різні культурні та релігійні особливості. Протягом періоду роботи за найманням моряки на борту судна забезпечуються безкоштовно. На суднах зі штатною чисельністю екіпажу менше десяти чоловік, на яких через чисельність екіпажу або особливості експлуатації компетентний орган може не вимагати наявності повною мірою кваліфікованого кока, особа, зайнята приготуванням їжі на камбузі, проходить інструктаж із питань, що включають гігієну харчування й особисту гігієну, а також оброблення й зберігання харчових продуктів на борту судна.

Розділ 4 - Охорона здоров'я, медичне обслуговування, соціально-побутове обслуговування й захист в галузі соціального забезпечення, містить вимоги до медичного обслуговування на борту судна й на березі; відповідальності судновласників у випадку хвороби , травми або смерті моряків, що відбулися у зв'язку з їхньою трудовою діяльністю; охорони здоров'я, забезпечення безпеки й попередження нещасних випадків на борту судна; доступу моряків до берегових об'єктів соціально-побутового призначення та соціального забезпечення моряків.

Згідно Правила 4.1 «*Медичне обслуговування на борту судна й на березі*», кожна держава забезпечує, щоб на всіх моряків на суднах, плаваючих під її

прапором, поширювалися належні заходи охорони їхнього здоров'я й щоб вони мали доступ до невідкладного й належного медичного обслуговування під час роботи на борту судна яке забезпечується морякам безкоштовно. Кожна держава забезпечує, щоб морякам на борту суден на її території, які потребують термінової медичної допомоги, надавався доступ до розташованих на березі медичних закладів цієї держави.

Так, кожна держава забезпечує вжиття заходів із охорони здоров'я й медичного обслуговування, включаючи основні види стоматологічної допомоги, моряків, які працюють на борту суден, котрі плавають під її прапором, що:

- забезпечують застосування до моряків будь-яких загальних положень про охорону здоров'я й медичне обслуговування на виробництві, що мають відношення до їхніх обов'язків, а також спеціальних положень, що враховують специфіку роботи на борту судна;

- забезпечують, щоб охорона здоров'я й медичне обслуговування, що надані морякам, були максимально порівняні з тими, які звичайно надаються працівникам на березі, включаючи невідкладний доступ до необхідних медикаментів, медичного устаткування та засобів діагностики й лікування, а також до медичної інформації й досвіду;

- надають морякам право на невідкладне звернення до кваліфікованого лікаря або стоматолога в портах заходу, якщо це є практично здійсненним;

- забезпечують, щоб медичне обслуговування й охорона здоров'я під час перебування моряка на судні або в іноземному порту надавалися йому безкоштовно настільки, наскільки це відповідає національному законодавству та практиці держав;

- не обмежуються лікуванням хворих або травмованих моряків, але включають заходи профілактичного характеру, такі як програми з охорони здоров'я та санітарної освіти.

Компетентний орган приймає стандартну форму медичної карти для використання капітанами суден, а також відповідним береговим і судновим

медичним персоналом, яка після заповнення та її зміст мають конфіденційний характер і використовуються тільки для цілей здійснення лікування моряків.

У національному законодавстві й нормативно-правових актах, як мінімум, встановлюються наступні вимоги:

- всі судна, залежно від типу судна, кількості людей на його борту, характеру, напрямоку і тривалості рейсів забезпечуються судновою аптечкою, медичним устаткуванням і медичним довідником, склад і зміст яких встановлюються компетентним органом і підлягають регулярному контролю з його боку;

- судна, що мають на борту 100 або більше осіб звичайно перебувають у міжнародному рейсі більше трьох днів, мають кваліфікованого лікаря, який відповідає за медичне обслуговування;

- судна, що не мають лікаря, мають на борту принаймні одного моряка, відповідального за медичне обслуговування й видачу ліків як за частину своїх звичайних обов'язків, або принаймні одного моряка, який володіє навичками для надання першої медичної допомоги; особи, відповідальні за забезпечення медичного обслуговування на борту судна, які не є лікарями за своєю спеціальністю, повинні задовільно завершити курс підготовки з медичного обслуговування, що відповідає вимогам Конвенції ПДНВ 78/95;

- компетентний орган забезпечує, щоб медичні консультації по радіо або по супутниковому зв'язку, включали консультації фахівців, надавалися суднам у морі цілодобово та безкоштовно для всіх суден, незалежно від того, під яким прапором вони плавають.

Якщо вантаж на судні, класифікований як небезпечний, не включений в найостанніше видання Посібника з надання першої медичної допомоги при нещасних випадках, пов'язаних із небезпечними речовинами, то морякам повинна бути надана необхідна інформація про характер речовин, про пов'язані з ними ризики, про необхідні засоби індивідуального захисту, про відповідні медичні процедури та про конкретні протиотрути які повинні бути на борту судна щоразу, коли воно здійснює перевезення небезпечних речовин.

Згідно Правила 4.2 *«Відповідальність судновласників»* кожна держава забезпечує, щоб на суднах, що плавають під її прапором, були вжиті заходи, спрямовані на надання морякам, які працюють за наймом на цих суднах, права на матеріальну допомогу й підтримку з боку судновласника щодо фінансових наслідків і хвороби, травми або смерті, що відбулися під час їхньої служби на основі трудового договору моряка або пов'язаних з їхньою трудовою діяльністю на основі такого договору. Це правило не стосується будь-яких інших засобів правового захисту, до яких може вдаватися моряк.

Так, кожна держава приймає законодавство та нормативно-правові акти, що містять вимогу про те, що судновласники суден, які плавають під її прапором, відповідають про охорону здоров'я й медичне обслуговування всіх моряків, які працюють на борту цих суден, відповідно до наступних мінімальних норм:

- судновласники зобов'язані покривати видатки моряків, які працюють на їхніх суднах, пов'язані з хворобою та травмуванням моряків, що трапилися в період часу між датою початку здійснення ними своїх обов'язків і датою, коли вони повинні бути належним чином репатрійовані, або які виникають у зв'язку з їхньою роботою за найманням у період між цими датами;

- судновласники надають фінансове забезпечення виплати компенсації у випадку смерті моряка або довгострокової втрати їм працездатності в результаті професійної травми, хвороби або ризику, відповідно до національного законодавства, трудового договору моряка або колективного договору;

- судновласники відповідають за покриття видатків, пов'язаних з медичним обслуговуванням, включаючи лікування, забезпечення необхідними ліками й терапевтичними засобами, а також харчування та проживання не вдома доти, поки хворий або травмований моряк не видужає або поки не буде оголошено про постійний характер захворювання або втрати працездатності;

- судновласники відповідають за оплату видатків на поховання у випадку смерті, що відбулася на борту судна або на березі в період роботи за найманням (Стандарт А 4.2).

У випадку, якщо хвороба або травма спричиняють втрату працездатності, судновласник відповідає за виплату заробітної плати в повному розмірі протягом усього часу перебування хворих або травмованих моряків на борту судна або доти, поки моряки не будуть репатрійовані згідно з цією Конвенцією.

Національне законодавство держав може обмежувати відповідальність судновласника покриттям видатків, пов'язаних із медичним обслуговуванням, харчуванням і житлом, а також виплатою морякові, який вже покинув борт судна, заробітної плати в повному або частковому розмірі за період часу, який становить не менше 16 тижнів від дня заподіяння травми або початку захворювання. Також, національне законодавство держав може передбачати виключення стосовно відповідальності судновласника у випадку:

- травми, не пов'язаної зі службою на судні;

- травми або хвороби, заподіяних навмисною неправомірною дією хворого, травмованого або загиблого моряка;

- у випадку хвороби або фізичної неповноцінності, навмисно прихованих у момент вступу на службу.

Правило 4.5 Конвенції МОП 2006 р., охоплює сферу соціального забезпечення стосовно його реалізації через відповідні національні системи. Так,

1. Кожна держава забезпечує, щоб усі моряки та, в обсязі, передбаченому в її національному законодавстві, їхні утриманці, мали доступ до захисту в галузі соціального забезпечення;

2. Кожна держава зобов'язується вживати заходів, відповідно до її національних обставин як індивідуально, так і на основі міжнародного співробітництва, для поступового досягнення всеосяжного захисту моряків в галузі соціального забезпечення;

3. Кожна держава забезпечує, щоб моряки, що потрапляють у сферу дії її законодавства в галузі соціального забезпечення, та, в обсязі, передбаченому в її національному законодавстві, їхні утриманці мали право на не менш сприятливий захист в галузі соціального забезпечення, ніж захист, забезпечуваний працівниками на березі.

Зазначене Правило поширюється на всі країни, що несуть відповідальність за моряків у зв'язку з:

- працевлаштуванням моряків на борту судна, яке плаває під її прапором (держава прапора), і / або

- постійним проживанням моряка на його території (держава проживання).

Види соціального забезпечення: медичне обслуговування, допомога по хворобі, допомога по безробіттю, допомога по старості, допомога у зв'язку з виробничим травматизмом, сімейна допомога, допомога по вагітності, допомога у зв'язку з утратою годувальника.

Ці види соціального забезпечення відповідають дев'яти класичним галузям соціального забезпечення, зазначеним і визначеним Конвенцією № 102 про мінімальні норми соціального забезпечення 1952 р., яка містить опис компонентів і захисту, який вимагається від відповідних видів соціального забезпечення, таких як:

медична допомога: включають будь-який хворий стан, незалежно від його причини, а також вагітність, пологи і їх наслідки, і профілактичну медичну допомогу;

допомогу у випадку хвороби: випадки включають викликану захворюванням непрацездатність, яка спричиняє тимчасову втрату заробітку;

допомогу по безробіттю: випадки включають тимчасову втрату заробітку, що пов'язана з неможливістю отримати належне заняття що підходить;

допомогу по старості: випадком є перевищення встановленого віку (як правило, не більше 65 років);

допомогу у випадку травми: випадки містять непрацездатність, інвалідність або втрату здатності заробляти в результаті нещасного випадку на виробництві або встановленого професійного захворювання;

сімейна допомога: випадком є відповідальність за утримання дітей, тобто молодше віку закінчення школи або 15 років;

допомога по вагітності і пологам: випадки включають вагітність і пологи і їх наслідки, і пов'язану з цим тимчасову втрату заробітку;

допомога по інвалідності: випадки включають нездатність займатися діяльністю, що приносить дохід, коли ця нездатність є постійною або не зникає до моменту припинення виплати допомоги на випадок хвороби;

допомога у випадку втрати годувальника: випадок включає втрату засобів до існування вдовою або дитиною внаслідок смерті годувальника.

Щоб уникнути відсутності тих чи інших видів соціального забезпечення для моряків, захист, що вимагається Правилом 4.5, доповнює захист, який забезпечується Правилами 4.1 (медичне обслуговування) і 4.2 (відповідальність судновласника), для компенсації наслідків хвороби, травми або смерті моряка, що наступили в зв'язку з працевлаштуванням (включаючи компенсацію витрат на медичне обслуговування та виплату заробітної плати), а також забезпечується іншими розділами Конвенції МОП 2006 р.

Розділ 5 – Дотримання й забезпечення виконання, правила в цьому Розділі визначають обов'язок кожної держави повною мірою здійснювати й забезпечувати виконання принципів і прав з врахуванням того, що моряки та судновласники, як і інші особи, є рівними перед законом, мають право на рівний захист за законом і не підлягають дискримінації в доступі до судів, трибуналів або інших механізмів урегулювання спорів. Положення цього Розділу не визначають правову юрисдикцію або правову підсудність.

Згідно Правила 5.1.5. «Процедури розгляду скарг на борту судна», кожна держава вимагає, щоб на суднах, що плавають під її прапором, діяли *процедури* для справедливого, ефективного й прискореного *розгляду на борту судна скарг* моряків про можливі порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права

моряків). Держава забороняє будь-які переслідування моряка за подання скарги і карає за такі переслідування.

В свою чергу, в Стандарті А 5.1.5., наводяться вимоги для забезпечення процедури для *подання скарг моряками на борту судна*, стосовно будь-яких питань, які, на їхню думку, становлять порушення вимог Конвенції (включаючи права моряків). Такі процедури спрямовані на розгляд скарг на якомога нижчому рівні, а також на гарантії від можливих переслідувань моряків у зв'язку з подачею скарги. Однак у всіх випадках моряки мають право подавати скаргу безпосередньо капітанові та відповідним зовнішнім органам влади, якщо вони вважають це за необхідне. Крім копії свого трудового договору моряка, всі моряки одержують копію застосовних процедур розгляду скарг на борту судна. Такий документ містить контактну інформацію для компетентного органу в державі прапора або у країні постійного місця проживання моряка, якщо вони не співпадають, а також прізвище особи або прізвища осіб на борту судна, які можуть на конфіденціальній основі надати морякам об'єктивні консультації з приводу їхньої скарги або допомогти їм у будь-який інший спосіб у здійсненні процедури розгляду скарги, наявної у їхньому розпорядженні на борту судна.

Для належного розуміння вищезазначених Правила і Стандарту, Керівний принцип В 5.1.5. вказує на наступні аспекти, які повинні враховуватися при розробці цих процедур:

- скарги повинні подаватися главі департаменту, в якому працює моряк, який подає скаргу, або вищому начальникові моряка;

- глава департаменту або вищий начальник повинен після цього спробувати розв'язати проблему у встановлений термін, який відповідає серйозності питань, що розглядаються;

- якщо глава департаменту або вищий начальник не може розв'язати скаргу по суті до задоволення моряка, то останній може звернутися з нею до капітана, який повинен особисто розглянути це питання;

- моряки повинні в будь-який час мати право на те, щоб їх супроводжував або представляв інший моряк на їхній вибір на борту відповідного судна;

- всі скарги і рішення по них повинні реєструватися, а копії повинні надаватися зацікавленому морякові;

- якщо скарга не може бути розв'язана на борту судна, то це питання повинно бути направлено на розгляд судновласника на березі, якому необхідно надати відповідний час для вирішення цього питання, залежно від обставин, на основі консультацій із зацікавленими моряками або з будь-якою особою, яку вони можуть призначити своїм представником;

- у кожному разі моряки повинні мати право подавати скаргу безпосередньо капітанові, а також судновласникові й компетентним органам.

Правило 5.2.2 «Процедури розгляду скарг моряків на березі» встановлює обов'язок держави забезпечити право моряків, судна яких заходять в порт, що розташований на території держави, *подавати скаргу на березі* про порушення вимог Конвенції (включаючи права моряків), з метою сприяння як найшвидшому й практичному виправленню ситуації.

Зазначене Правило закріплює право моряка подавати скаргу уповноваженій посадовій особі в порту, в який заходить судно, на якому зайнятий моряк. На цій підставі проводиться первісне розслідування, яке включає з'ясування того, чи були вичерпані всі можливості, що є в рамках процедури розгляду скарг на борту судна, а також, проводиться детальна перевірка.

Якщо в ході розслідування або інспекції, проведеного уповноваженою особою, розкривається факт невідповідності нормам Конвенції, а саме, умови на борту судна становлять безсумнівну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків або ця невідповідність становить серйозне або кілько разове порушення вимог Конвенції (включаючи права моряків), уповноважена посадова особа вживає заходів, спрямованих на забезпечення того, щоб судно не виходило в море доти, поки не будуть усунуті будь-які невідповідності, а також негайно повідомляє про це державу-прапора, звертаючись до неї у

встановлені строки з проханням про консультативну допомогу й надання плану заходів із виправлення ситуації.

Якщо ж в результаті всіх ужитих засобів, скарга не буде розв'язана, держава порту направляє копію доповіді уповноваженої посадової особи Генеральному директорові Міжнародного бюро праці. Ця доповідь повинна супроводжуватися будь-якою відповіддю, отриманою в установлені строки від компетентного органу держави-прапора. Аналогічним чином інформують відповідні організації судновласників і моряків у державі порту, в якому проводиться інспекція.

В Керівному принципі В 5.2.2. викладено обов'язковий мінімум процедур розгляду скарг моряків на березі, який передбачає, якщо:

- скарга розглядається уповноваженою посадовою особою, то остання спочатку повинна перевірити, чи має ця скарга загальний характер і стосується всіх моряків на борту судна або якоїсь окремої категорії, або вона є винятковою індивідуальною справою відповідного моряка;

- скарга має загальний характер, то повинні бути вжиті заходи для проведення ретельнішої інспекції, щоб переконатися в рівні умов праці й життя на борту судна;

- скарга стосується індивідуальної справи, то слід почати вивчення результатів процедури розгляду скарг, діючої на борту судна, з метою розв'язання даної конкретної скарги. Якщо така процедура не застосовувалась, то уповноважена посадова особа повинна запропонувати, щоб особа, яка подала скаргу, скористалася перевагами будь-яких подібних чинних процедур. Повинні існувати вагомі підстави для розгляду скарги для того, поки не будуть вичерпані всі можливості процедури розгляду скарг на борту судна. Такими підставами можуть служити неадекватний характер або невиправдане затягування внутрішніх процедур або законні побоювання особи, яка подала скаргу, щодо переслідувань у зв'язку з поданням скарги;

- при будь-якому розслідуванні скарги уповноважена посадова особа повинна надавати капітанові, судновласникові та будь-якій іншій особі, якої стосується скарга, належні можливості для встановлення своїх міркувань;

- якщо держава-прапора продемонструє, у відповідь на повідомлення з боку держави порту, що вона врегулює це питання, володіє для цього ефективними процедурами й запропонувала прийнятний план дій, то уповноважена посадова особа може утриматися від подальшої участі в розгляді цієї справи.

У рамках своїх розширених обов'язків щодо інспекції праці на суднах валовою місткістю понад 500, які здійснюють міжнародні рейси або рейси між іноземними портами, держава прапора (або за її дорученням визнана організація) вивчає плани судновласників, перевіряє та засвідчує, що ці плани наявні та виконуються. Судна зобов'язані мати на борту *Свідоцтво про відповідальність трудовим нормам у морському судноплавстві* та *Декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплавстві*. Зазначені ключові типові документи містяться у Додатках до Конвенції МОП 2006 року.

Свідоцтво про відповідальність трудовим нормам у морському судноплавстві видається державою прапора судну, яке плаває під його прапором, після того, як ця держава (або визнана організація, вповноважена проводити інспекції) встановила, що умови праці на судні відповідають національним нормативно-правовим актам, якими впроваджуються положення Конвенції. Свідоцтво про відповідальність трудовим нормам у морському судноплавстві є чинним упродовж п'ятьох років залежно від регулярних інспекцій з боку держави прапора. У Декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, яка додається до Свідоцтва, надається стислий зміст національних нормативно-правових актів, якими впроваджується угоджений перелік 14 галузей морських норм і встановлюється план судновласника чи експлуатанта, мета якого – забезпечити, щоб у періоди між інспекціями на даному судні виконувалися національні вимоги, якими впроваджується Конвенція. Переліки цих 14 галузей, які *повинні* бути

сертифіковані державою прапора і які *можуть* бути проінспектовані, в разі інспекції, в іноземному порту, також наведені у Додатках Конвенції.

Держави прапора також зобов'язані забезпечити, щоб національні закони та нормативні акти, якими впроваджуються норми Конвенції, дотримувалися на менших суднах, які не охоплені системою сертифікації. Держави прапора проводять регулярні оцінки якості та ефективності своїх національних систем дотримання, а в їхніх доповідях до МОП, згідно до ст. 22 Статуту МОП, треба подавати інформацію про їхні інспекції та системи сертифікації, зокрема про методи оцінки якості. Ця загальна система інспекції у державі прапора (що ґрунтується на Конвенції МОП № 178 про інспекцію умов праці та побуту моряків 1996 р.) доповнюється процедурами, що мають дотримуватися у країнах, які є також – або навіть у першу чергу – джерелом світової пропозиції моряків, про що буде аналогічно повідомлене за ст. 22 Статуту МОП. Цю систему підкріплюють добровільні заходи щодо інспекцій в іноземних портах (портового державного контролю).

Відповідно до п. 7 ст. V Конвенції МОП 2006 року, кожна держава виконує свої обов'язки таким чином, щоб забезпечити, щоб суднам, які плавають під прапором будь-якої держави, яка не ратифікувала Конвенцію, не надавався сприятливіший режим, ніж суднам, які плавають під прапором будь-якої держави, яка ратифікувала її. Зазначена ідея, яка також, міститься в конвенціях ІМО, полягає в тому, що судна не повинні ставитися у невигідне становище через те, що їх країна ратифікувала Конвенцію МОП 2006 року. Практичний наслідок чітко виявляється у положеннях Розділу 5, зазначеної Конвенції, про портовий державний контроль, за якими судна всіх країн (незалежно від ратифікації) підлягатимуть інспекції в будь-якій країні, яка ратифікувала Конвенцію, і затриманню у випадку, якщо вони не відповідають мінімальним нормам Конвенції.

Відповідно до п. 2 ст. V Конвенції, кожна держава ефективно здійснює свою юрисдикцію і контроль над суднами, що плавають під її прапором, за допомогою створення системи для забезпечення дотримання вимог цієї

Конвенції. Відповідно до Правила 5.1 «*Обов'язки держави прапора*», контроль держави прапора щодо суден, які плавають під прапором держави-члена Конвенції, полягає в наступному:

1. Створити ефективну систему інспектування та огляду умов праці в морському судноплавстві за допомогою забезпечення наявності на суднах і підтвердження Свідоцтва про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві та Декларації про дотримання трудових норм у морському судноплавстві; та здійснення перевірки суден за допомогою ефективної і скоординованої системи регулярних інспекцій, моніторингу та інших заходів контролю за дотриманням на суднах вимог Конвенції та національного законодавства.

2. Забезпечити дію на борту судна процедур щодо розгляду скарг моряків про можливі порушення вимог цієї Конвенції.

3. Офіційно розслідувати будь-який серйозний нещасний випадок на морі, який спричинив за собою травму або загибель людини.

Отже, розглядаючи обов'язки держави-прапора, слід, в першу чергу, звернути увагу на те, що із створенням системи інспектування та огляду умов праці в морському судноплавстві, Конвенція, як вже вище зазначалося, створює два нових документа, а саме Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві та Декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплавстві, зазначені документи є першочерговим доказом того, що судно було належним чином інспектовано з боку держави-члена, під прапором якої воно плаває, і що вимоги цієї Конвенції, які стосуються умов праці та життя моряків, дотримуються в тій мірі, яка встановлена цим Свідоцтвом.

Проблеми, пов'язані з наймом і працевлаштуванням моряків, як і їх соціальним забезпеченням, хвилюють міжнародне співтовариство не менше ніж умови їх праці на борту судна. Відповідно до п. 1 Стандарту А5.3 «Обов'язки, пов'язані з забезпеченням робочою силою», кожна держава забезпечує виконання вимог Конвенції, що стосуються оперативної діяльності та практики

служб найму та працевлаштування моряків, заснованих на її території, за допомогою системи інспектування та моніторингу, правового переслідування за порушення у сфері ліцензування, а також інших оперативних вимог, передбачених у Стандарті А1.4 «Найм й працевлаштування» Конвенції.

Найбільш хвилюючим, з точки зору судновласника, є саме контроль держави порту. Пункт 4 ст. V Конвенції передбачає, що судно, до якого застосовується ця Конвенція, може підпадати під проведення інспекції не тільки державою прапора, а й іншою державою-членом, яка ратифікувала цю Конвенцію, коли дане судно перебуває в одному з її портів, з метою визначення, чи дотримуються на цьому судні вимоги Конвенції. При цьому, як вже зазначалось, п. 7 цієї ж Статті, покладає на державу-члена зобов'язання щодо виконання своїх обов'язків таким чином, щоб забезпечити ненадання суднам будь-якої держави, яка не ратифікувала цю Конвенцію, «більш сприятливого режиму», ніж суднам, які плавають під прапором держави, яка ратифікувала її.

Саме цей пункт зобов'язує державу перевіряти будь-які судна на предмет виконання положень Конвенції незалежно від прапору. І саме принцип «ненадання більш сприятливого режиму» є одним з основних, на яких базується існування контролю держави порту. Так, цей пункт, також, знайшов своє відображення в п. 2.4 Меморандуму про взаєморазуміння щодо контролю держави порту в регіоні Чорного моря та Меморандуму про взаєморазуміння щодо контролю держави порту в регіоні Середземного моря.

Відповідно до п. 6 Стандарту А.5.2.1, уповноваженим на проведення таких перевірок особам, надано право на затримання судна у випадках, якщо в результаті проведення детальної інспекції виявлено, що судно не відповідає вимогам цієї Конвенції, а також умови на борту судна становлять безсумнівну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків; або ця невідповідність представляє собою серйозне або кількоразове порушення вимог цієї Конвенції (включаючи права моряків).

Заборона на вихід в море у даному випадку буде продовжуватися до того часу, поки не будуть усунуті будь-які невідповідності, або до тих пір, поки уповноважена посадова особа не затвердить план дій для усунення таких невідповідностей і не переконається в тому, що цей план буде виконано невідкладним чином. Таким чином, якщо судновласник не буде мати на борту судна зазначених вище Свідоцтва та Декларації, які є доказом того, що вимоги Конвенції виконуються на борту його судна, то, відповідно до положень меморандумів про взаєморазуміння щодо контролю держави порту, це є приводом для проведення детальної перевірки судна. Які можливі наслідки цього не важко уявити: в найкращому випадку це може обмежитись лише затримкою судна на час, який необхіний для проведення такої перевірки, а в гіршому – призвести до заборони виходу судна в море до того часу, поки не будуть усунуті вищезазначені невідповідності.

Вимагаючи, щоб держави-члени, що ратифікували Конвенцію, не лише впроваджували її в національне законодавство, а й також документували це впровадження, Конвенція також підвищує ефективність нагляду, який здійснюється на міжнародному рівні, особливо компетентними органами МОП.

У 2017 році, до Конвенції МОП 2006 року, були внесені поправки щодо відповідальності судновласника за залишених моряків у скрутному становищі в іноземному порту. Моряк вважається залишеним, коли судновласник:

- не в змозі покрити витрати на репатріацію моряка;

- залишив моряка без необхідного технічного обслуговування і підтримки;

- в односторонньому порядку розірвав контракт і зобов’язання перед моряком, в тому числі не виплачував обумовлену заробітну плату більше двох місяців.

Моряки у даному випадку підпадають під страхове покриття на термін до чотирьох місяців невиплаченої заробітної плати, і необхідні витрати, такі як репатріація, їжа, одяг (при необхідності), житло, питна вода, необхідне паливо для виживання на борту судна і будь-яка необхідна медична допомога.

Страхове покриття настає з моменту, коли моряків залишили до їх повернення додому.

Отже, відповідно до зазначеної Конвенції, судновласники зобов'язані мати страховку для надання допомоги морякам на борту судна, якщо вони виявилися залишені у скрутному становищі в іноземному порту. Всі судна, до яких застосовується ця Конвенція, держава прапора яких її ратифікувала, повинні мати відповідний сертифікат страхування англійською мовою за станом на 18 січня 2018 року.

Понад 70 країн вже ратифікували Конвенцію, яка вступила в силу 20 серпня 2013 року. Зараз до неї входять всі основні судноплавні країни світу, це 21 держава ЄС, а також Канада, Панама, Норвегія, Японія, Китай, Філіппіни, Російська Федерація тощо. Україна Конвенцію МОП 2006 р. не ратифікувала.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Конвенція Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплавстві від 23 лютого 2006 р. URL : http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi/.

2. Про ліцензування певних видів господарської діяльності : Закон України від 01 червня 2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 36. – Ст. 299.

3. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. URL : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80

4. Іванова А. В. Правове регулювання праці та зайнятості на морському транспорті : навчальний посібник. Одеса : НУ «ОМА», 2019. 232 с.

Тема 9. Страхування відповідальності судновласників. Міжнародно-правовий захист праці моряків в рамках міжнародних неурядових організацій

Цивільно-правова відповідальність судновласника

Морське судноплавство завжди, навіть при сучасному оснащенні спеціальною навігаційною технікою, пов'язано з підвищеною небезпекою. Одним з об'єктів морського страхування може бути відповідальність судновласника.

Під *відповідальністю* в цивільно-правовій доктрині традиційно розуміється обов'язок особи нести передбачені нормами права негативні наслідки за вчинення правопорушення. Проте досить часто цивільно-правову відповідальність визначають як захід державного примусу, або санкцію за правопорушення. Зокрема, Іоффе О.С. вказує, що цивільно-правова відповідальність – це санкції за порушення цивільного законодавства. Майданик Р.А. розглядає цивільно-правову відповідальність як «застосування до правопорушника у випадку здійснення протиправних дій або бездіяльності передбачених договором чи законом заходів державного примусу у вигляді додаткових цивільно-правових обов'язків майнового характеру (санкцій)».

На противагу зазначеним позиціям, Ківалова Т. В. зазначає, що цивільно-правова відповідальність – «це завжди відповідальність правопорушника перед потерпілим, а не перед державою чи органами державної влади». Ознаки цивільно-правової відповідальності: виникає і результаті правопорушення; є санкцією за правопорушення; забезпечена державним примусом; представляє собою негативні наслідки які пов'язані з позбавлення суб'єктивних цивільних прав та/або покладання нових чи додаткових цивільно-правових обов'язків

Згідно зі ст 348 КТМ України, судновласник відповідає за своїми зобов'язаннями майном, що йому належить, на яке згідно з чинним законодавством України може бути звернено стягнення.

Страхування відповідальності судновласників, як вид страхування відповідальності, передбачає створення такої системи страхового захисту

власників, менеджерів, операторів, а також інших осіб, пов'язаних з експлуатацією суден, яка діє у визначених договором страхування чи передбачених законодавством випадках і стосується зобов'язань судновласників перед третіми особами, включаючи екіпаж судна та інших осіб, які законно перебувають на борту судна.

Судновласник за допомогою членства в клубі взаємного страхування «P&I» (Protection and Indemnity) перекладає свій власний ризик можливого заподіяння майнової шкоди на морського страховика. Судновласник виступає у ролі можливої особи яка заподіяла майнову шкоду. Також судновласник несе відповідальність перед компетентними органами (портові адміністрації, митниця тощо). На нього може бути покладено обов'язок щодо вилучення уламків судна або сплата штрафу (за порушення митного та імміграційного законодавства, забруднення навколишнього середовища, невідповідність описів вантажів у різних супровідних документах, накладання на судна карантину тощо).

До *страхових випадків* можуть включатися й витрати судновласника, що мають на меті запобігти збитку чи зменшити його або визначити розмір (наймання адвокатів, експертів, делегування членів команди як свідків на суд чи арбітраж). Так само в цю групу включаються витрати стосовно «P&I клубів», тобто витрати, прямо не обумовлені в договорі страхування, але які по суті своїй пов'язані з діяльністю судновласника.

Також судновласник несе зобов'язання, які виникають за особливими видами договорів (договір буксирування, договір рятування, договір перевезення пасажирів).

Особа яка заподіяла майнової шкоди третій особі або декільком третім особам виступає судновласник. Третя особа заявляє майнову претензію за фактом заподіяння майнової шкоди з боку судновласника, який в даному випадку є страхувальником, має введене судно і є членом «P&I клуба». Претензія від третьої особи надходить або в морській арбітраж, або на адресу морського страховика «P&I клуба», який розглядає її по суті порушеного

питання, перевіряє законність вимог до страхувальника (клієнта морського страховика) з боку заявника (третьої особи).

На підставі зібраних фактів, що мають силу доказів, морський страховик приймає рішення про страхову виплату третій особі в межах суми заявленої майнової претензії (цілком або частково). При наявності відповідних доказів морської страховик має право відмовити третій особі в задоволенні заявленої майнової претензії. При цьому морський страховик повинен надати мотивовану відмову третій особі. Третя особа має право звернутися з позовом до суду чи морського арбітражу.

Страховий інтерес судновласника проявляється в тому, що, сплачуючи відносно невеликий страховий внесок морському страховику, він звільняє себе від майнових претензій третьої особи, пов'язаних з тими чи іншими аспектами торговельного мореплавства. Перелік ризиків, що включаються в поняття відповідальності судновласника (морського перевізника) як об'єкта морського страхування, досить широкий.

Існує близько 30 видів *страхових подій*, які умовно можна *поділити на групи* (в залежності від об'єкта договору страхування):

1) життя та здоров'я;

2) майно третіх осіб;

3) навколишнє середовище;

4) компетентні органи;

5) особливі види договорів;

6) витрати судновласника.

Щодо *першої групи*, то на судновласника можуть покладатися зобов'язання стосовно широкого кола осіб, у тому числі членів команди, пасажирів, лоцманів, вантажників тощо. Зобов'язання можуть виникати у зв'язку з:

- певними подіями, такими як смерть, травми, захворювання (стосовно членів команди це нагадує звичайне групове страхування життя та від нещасливих випадків)

- необхідністю здійснення певних витрат (лікування, похорон, репатріацію, заміну померлого чи захворілого члена команди, зумовлених відхиленням від заданого маршруту з огляду на необхідність надати комусь із команди медичну допомогу тощо).

Друга група охоплює майно третіх осіб. Судновласник може відповідати за загибель чи ушкодження такого майна:

- інші судна, ушкоджені з вини застрахованого судна через зіткнення, а також у разі відсутності безпосереднього контакту;

- вантажі на борту та інших суден (у разі зіткнення), так само як і вантажі, що навантажуються (розвантажуються) чи готуються до навантаження (розвантаження) на борт;

- особисті речі членів команди, пасажирів та інших осіб;

- будь-які інші об’єкти на воді, суходолі чи в повітрі - причали, крани, бурові установки, засоби навігаційної безпеки.

Третя група страхових подій стосується шкоди завданої навколишньому середовищу. За законодавством різних країн відповідальність може бути покладена на судновласника внаслідок забруднення довкілля різноманітними речовинами (від нафтопродуктів до сіна). Претензії у такому випадку можуть стосуватися витрат з очищення довкілля (збору забруднювачів поверхні води чи суходолу, очищення й миття постраждалих рослин та тварин) або відшкодування непрямих збитків (недоотримання доходу власниками прибережних ресторанів та рибних ферм.

Умови страхування цивільної відповідальності судновласників спираються на правила даного «P&I клуба», який, в свою чергу, формує ці правила враховуючи міжнародні конвенційні норми про обмеження відповідальності судновласників за морським вимогам.

Характер і розміри страхових ризиків, умови страхування можуть бути погоджені «P&I клубом» і судновласником, у дійсності це відбувається вкрай рідко й кожний із клубів дотримується встановлених їм правил. Це пов’язано частково з тим, що в правилах клубу враховані обов'язкові (імперативні) норми

національного законодавства, які не можуть бути змінені угодою сторін, а також з тим, що при зміні умов страхування на користь судновласників необхідно переглядати розмір страхової премії убік її збільшення.

Таким чином, хоча в «P&I клубі» можуть бути застраховані різні види відповідальності, кожний із клубів обмежує коло своєї відповідальності тільки ризиками, зазначеними в правилах клуба.

Відповідальність перед третіми (фізичними) особами. За цим видом страхування «P&I клуб» відшкодовує судновласникові витрати, понесені їм у зв'язку з госпіталізацією, лікуванням, похоронами осіб, що перебувають на борту судна. Важлива умова, збиток був результатом недбалості, недогляду або невмілого поводження з вантажем на борту застрахованого судна. Компенсації підлягають також збитки, що виникли в результаті втрати або ушкодження особистих речей, які належать цим особам. Претензії у зв'язку із втратою готівки, цінних паперів, дорогоцінних металів, дорогоцінних каменів, документів тощо - не відшкодовуються

Відшкодуванню також підлягають наступні види витрат:

- по репатріації хворих або потерпілих членів екіпажу застрахованого судна й направлення заміни на судно;

- по заробітній платні й інших видах заробітку, не отриманого членами екіпажу в результаті загибелі судна;

- виплати відшкодування за втрату працездатності або втрату годувальника;

- по медичному обслуговуванню;

- по доставці пасажирів до місця призначення на іншому судні або поверненню їх у порт посадки, а також їхньому втримуванню на березі;

- по відхиленню судна від курсу (девіація) і у зв'язку з необхідністю висадження захворілого або постраждалого члена екіпажу, а також портові витрати й витрати судновласника по паливу, провіанту, заробітній платі, страхуванню й інші грошові витрати, пов'язані з очікуванням заміни вибулого члена екіпажу для продовження рейсу;

Під третіми особами розуміються:

а) члени команди судна. Витрати повинні бути безпосередньо пов'язані з тілесними ушкодженнями, хворобою або смертю моряка. Не покриваються витрати на профілактичні процедури. Страховий захист «P&I клубу» набуває чинності з моменту вступу члена команди на борт судна й триває до моменту, коли він його залишає. Судновласники можуть взяти за додаткову плату покриття по страхуванню «подорожей» для членів команди, що тимчасово залишають судно по службовій необхідності й потім знову вертаються на нього;

б) не члени команди судна. Це можуть бути родичі членів екіпажу або інші особи, яких судновласник погодився перевезти на борту застрахованого судна;

в) пасажири, які перевозяться на борту застрахованого судна відповідно до договору перевезення. Афінська Конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 р. обмежує відповідальність перевізника перед пасажирами за смерть, тілесні ушкодження, ушкодження багажу, ручної поклажі, транспортних засобів, якщо страхові витрати наступили не в результаті недбалих дій або недоглядів членів команди;

г) вантажники, докери, лоцмани, сюрвейєри, відвідувачі судна під час їхнього знаходження на борті або під час навантаження (розвантаження) судна. Обов'язок судновласника - забезпечити безпеку виконання ними робіт на судні. Якщо, перебуваючи на судні, вони одержать тілесні ушкодження, то вони вправі жадати від судновласника відшкодування медичних витрат;

д) безквиткові пасажири. Це особи, що ховаються на борту судна без згоди на це капітана/судновласника. Страхове відшкодування судновласникові на їхнє втримування на борті, репатріацію, витрати по арешту такої особи на березі, штрафи, які можуть бути накладені імміграційними службами, виплачується тільки в тому випадку, якщо були прийняті всі відповідні заходи щодо запобігання потрапляння на борт безквиткових пасажирів. Якщо буде доведено, що вжиті заходи були недостатніми, то претензія може бути відхилена клубом;

е) особи, що зазнали лихо на морі. Згідно зі ст. 10 Міжнародної конвенції про рятування 1989 р. кожен капітан зобов'язаний, оскільки він може це зробити, не піддаючи серйозної небезпеки своє судно і знаходяться на ньому осіб, надавати допомогу будь-якій особі, якій загрожує загибель в море. Витрати, понесені судновласником при проходженні до місця, де судно терпить лихо, а також витрати по пошуку, рятуванню й доставці на берег осіб із цього судна відшкодовуються «P&I клубом». За умовами правил відшкодування витрат по порятунку життя компенсуються суми, які судновласник за законом зобов'язаний виплатити третім особам внаслідок того, що ті врятували або намагалися врятувати життя осіб із застрахованого судна, за умови, що даний ризик не покритий за полісом страхування каско даного судна або не відшкодовується власниками або страховиками вантажу.

На страхування також може прийматися ризик непередбачених карантинних витрат, які судновласник змушений нести внаслідок спалаху на борту судна інфекційного захворювання. До таких витрат відносяться:

- витрати по дезінфекції (дезінсекції) судна й осіб, що перебувають на борті цього судна;

- вартість витраченого палива за увесь час карантину (обсервації) або за період буксирування судна в спеціально відведене місце, де воно повинне перебувати протягом карантину, і буксирування його із цього місця;

- прямі витрати по заходу/виходу в місце карантину або порт-притулок, якщо єдиною причиною заходу є виникнення інфекційної хвороби на борту судна.

Відповідальність при зіткненні з іншими суднами. Є одним з основних ризиків, що страхуються «P&I клубами». При цьому мається на увазі, що 3/4 відповідальності по зіткненню з іншими судами покриті по договірному страхуванню КАСКО (корпусу, машини, устаткування й такелажу судна), а 1/4 відповідальності, що залишилася на ризику судновласника, страхується «P&I клубом». Клуб страхує цю 1/4 відповідальності судновласника, що залишилася, включаючи витрати й витрати, пов'язані зі збитком, заподіяним зіткненням

будь-якому іншому судну, незалежно від того, чи застрахована відповідальність судновласника по полісі каско, що включає в себе застереження про зіткнення. «P&I клуб» може прийняти на страхування відповідальність судновласника в частині, що перевищує 1/4 відповідальності за збиток іншому судну, за умови, що таке перевищення не підлягає відшкодуванню по полісі КАСКО.

При виникненні збитку, що підлягає відшкодуванню «P&I клубом», дирекція клубу залишає за собою право визначити дійсну вартість (страхову вартість) судна, на яку воно повинне бути застраховане по полісі каско, і відшкодувати тільки пропорційну частку збитку виходячи зі співвідношення між страховою сумою й фактичною (страховою) вартістю судна. Неоплачена клубом сума збитку відшкодовується самим судновласником.

Якщо вимога про відшкодування претензії виникає в результаті зіткнення двох судів, що належать одному судновласникові, то він має право на відшкодування збитків від «P&I клуба» так, ніби ці судна належали різним судновласникам. Подібне правило в страховій практиці іменується як «застереження про суди, що належать одному судновласникові». Якщо в зіткненні винні обидва судна, то передбачено процедуру ліквідації збитків на базі зустрічних претензій суден друг до друга.

Морські страховики за договором каско можуть приймати на страхування не 3/4, а всі 4/4 відповідальності за зіткнення суден, включаючи в поліси змінене застереження Інституту лондонських страховиків про зіткнення. При цьому страховик КАСКО судна обов’язково повинен бути проінформований про це.

Відповідальність за шкоду, заподіяну нерухомому й плаваючому об’єктам. Підлягає відшкодуванню збиток у зв’язку із загибеллю або ушкодженням майна третіх осіб, що перебувають на суші або воді, нерухомого або майна яке рухається (до причалу, пірсу, доку тощо), якщо відповідальність за такий збиток або ушкодження виникає через недбале керування судном або іншою подібною дією, а також недогляду на борту застрахованого судна.

Відповідальність за загибель і ушкодження майна третіх осіб. Така

відповідальність наступає коли судно вступає у фізичний контакт із майном третіх осіб. Наприклад, може відбутися навал судна на пірс, пристань, дамбу, буй тощо. Перелік таких «нерухомих і плаваючих об'єктів» може бути дуже довгим. Цей фізичний контакт не є зіткненням у технічному або юридичному сенсі.

Відповідальність за забруднення нафтопродуктами й іншими речовинами. По цьому виді страхування покривається:

- відповідальність за збитки, ушкодження, витрати й втрати, що виникають внаслідок скидання або витоку нафти (нафтопродуктів) або будь-якої іншої речовини із застрахованого судна;

- витрати судновласника у зв'язку з його членством у Добровільній угоді судновласників танкерів щодо відповідальності за забруднення нафтою (TOVALOP - Tanker owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution);

- витрати по вживанню заходів з метою запобігання витоку або забруднення;

- витрати по видаленню нафти, що розлилася, і ліквідації наслідків забруднення.

В об'єм страхового покриття за даним правилом входить відповідальність судновласника за забруднення вод і узбережжя в результаті витоку нафтопродуктів.

Відповідальність за неконтактні ушкодження суден. По цьому виду страхування покривається відповідальність судновласника за загибель і ушкодження іншого судна або майна, що перебуває на ньому, включаючи пов'язані з ним витрати, викликані іншою причиною, ніж зіткнення, і є наслідком недбалості, допущеної при судноводінні або керуванні судном, або наслідком іншої недбалості, що проявилася в дії або бездіяльності на борту застрахованого судна або у зв'язку із цим судном. До ризиків такого роду відноситься збиток, заподіяний неправильним маневруванням застрахованого судна, що привело до посадки на мілину (з метою запобігання зіткнення)

іншого судна, або його зіткненню із третім судном, або навал на причал тощо Сюди не відносяться збитки, заподіянні хвилею, піднятою застрахованим судном, вогнем, джерелом якого було це судно, вибухом, що відбувся на його борту, падінням чого-небудь за борт тощо.

Відповідальність за видалення залишків аварійного судна. «P&I клуби» відшкодовують витрати по підйому, видаленню й знищенню залишків аварії суден або встановленню освітлювальних або інших попереджувальних знаків, якими позначається місцезнаходження залишків застрахованого судна, що потерпіло катастрофу, якщо цього вимагають закони та правила. Із суми страхового відшкодування підлягає вирахуванню вартість урятованих у результаті підйому суднових запасів, матеріалів і самих залишків судна.

Відповідальність по договорах буксирування. Страхується відповідальність судновласника, що випливає з умов договору буксирування, при якій його судно може бути як об'єктом буксирування так і виступати в якості буксира. Відшкодовуються втрати й ушкодження, що виникають під час буксирування й лежать на відповідальності судновласника, але тільки в тій мері, у який така відповідальність не підлягає відшкодуванню по полісах страхування КАСКО. Це правило виходить із того, що страхується насамперед відповідальність, пов'язана із правилами й умовами заходу у відповідні порти, у яких буксирування є необхідним або звичайним явищем.

Відповідальність за вантаж. «P&I клуб» страхує відповідальність судновласників за загибель, ушкодження й недостачу вантажу або іншого майна, призначеного до перевезення або який перевозиться або перевозився на застрахованому судні, що наступає внаслідок недбалого виконання судновласником своїх обов'язків по навантаженню й вивантаженню, обробці, упакуванню, перевезенню й зберіганню вантажу, а також внаслідок не мореплавності судна, що виникла після початку «морського підприємства». При цьому правила страхування клубів передбачають можливість вибору страхового покриття:

- відповідальність за ушкодження вантажу

- відповідальність за загибель і недостачу вантажу.

Судновласник при страхуванні відповідальності за ушкодження вантажу має право на відшкодування додаткових витрат по вивантаженню, реалізації ушкоджених вантажів і збуту знецінених товарів понад витрати, які судновласник провадить зазвичай за договором перевезення. Зроблені судновласником додаткові витрати відшкодовуються клубом у розмірі 50% за умови, що судновласник не може їх стягнути ще з кого-небудь.

Відповідальність перевізника починається в момент навантаження вантажу й закінчується після його вивантаження із судна.

Відповідно до умов страхування відповідальності по наскрізних або перевантажувальних коносаментах клуб відшкодовує судновласникові збитки у зв'язку з недостачею або ушкодженням вантажу, інші види відповідальності по вантажу, які хоча й виникли під час перевезення іншими засобами транспорту, але за які судновласник відповідає за умовами наскрізного або перевантажувального коносамента або іншого договору, умовами якого передбачається, що перевезення буде частково здійснюватися на застрахованому судні. Втрата фрахту підлягає відшкодуванню тільки в тому випадку, якщо фрахт входить у розмір претензії, оплаченої судновласником.

При страхуванні відповідальності за незапитаний вантаж у порту розвантаження відшкодовуються додаткові витрати, покладені за законом на судновласника тільки тому, що вантажовласник не одержав або не затребував вантаж у порту розвантаження, але за умови, що такі витрати перевищують виторг від реалізації вантажу, і судновласник не може одержати відшкодування по регресивній претензії від третіх осіб.

За умовами страхування відповідальності за видалення ушкодженого вантажу відшкодовуються додаткові витрати (зроблені понад витрати, які судновласник зробив би за договором перевезення, якщо вантаж не був би ушкоджений) по вивантаженню, збуту або видаленню ушкоджених, або зовсім знецінених товарів за умови, що ці витрати повинні бути зроблені судновласником і він не може одержати їх з кого-небудь, тобто якщо

судновласник не в змозі одержати відшкодування цих видатків по регресивній претензії до третіх осіб. Такі витрати відшкодовуються в повному розмірі.

Відповідальність за ушкодження пристосувань для навантаження й вивантаження «P&I клуб» відшкодовує судновласникові збитки, за які він відповідає за умовами договору із власниками або операторами плавучих кранів, ліхтерів або інших пристосувань або судів, використовуваних у процесі навантаження й вивантаження вантажів.

Неотримання належної з вантажу частки по загальній аварії. У «P&I клубі» може бути застрахований ризик одержання по загальній аварії або в рятувальній винагороді частки, що припадає на вантаж, або іншого учасника «морського підприємства», що судновласник мав право одержати, але не одержав внаслідок порушення договору про перевезення або фрахтування.

Частка судна по загальній аварії. Страхування частки судна по загальній аварії й у видатках по його порятунку є додатковим. Воно набуває чинності в тому випадку, коли внески по загальній аварії, застраховані по полісі КАСКО, не підлягають відшкодуванню в повному розмірі, оскільки при розподілі загально аварійних витрат діспашер може встановити невідповідність дійсної вартості судна страховій сумі, а саме коли страхова вартість судна перевищить його страхову суму. У цьому випадку судновласник за полісом КАСКО одержить тільки пропорційну частку від суми, що належить йому по загальній аварії, і «P&I клуб» повинен буде відшкодувати різницю.

Штрафи. Клуби приймають на страхування різні штрафи, що накладаються на судновласника відповідною владою, судами, арбітражами й іншими компетентними організаціями: за недоставляння вантажу, доставку зайвого вантажу й недотримання вантажних декларацій і інших документів по судну й вантажу; за недотримання на судні правил техніки безпеки, встановлених відповідно до нормативно-правових актів будь-якої країни; за контрабандний ввіз товарів капітаном, членами екіпажу, агентами й іншими особами, за дії яких несе відповідальність капітан судна; за порушення нормативних вимог, щодо конструкції, зміні й переустаткуванню судна; за

порушення законодавства про імміграцію.

Дії капітана під час страхового випадку

Відповідно до ч.3 ст 58 КТМ України під час аварійних морських подій з судном, а також у разі зіпсування, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заподіяння травм людям та інших випадків, у результаті яких можуть бути пред'явлені претензії або позови до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікації.

У разі інциденту капітан повинен якомога швидше повідомити компанію-судновласника і «P&I клуб», це необхідно для швидкої розробки необхідного плану дій.

Капітан морського торговельного судна грає виключно важливу роль в разі пред'явлення претензій по відношенню до судновласника і судна за фактом аварії аварійної морської події. Поведінка капітана має бути розумною, обґрунтованою та спрямована на захист інтересів судновласника. Будь-яка помилка капітана буде впливати на поведінку судновласника, страховика, «P&I клубу» по врегулюванню заявлених претензій.

Правильний підбір і оформлення необхідних документів сприяє швидкому вирішенню спору і може сприяти уникнути тривалих судово-арбітражних процедур і зайвих витрат. У випадку якщо справа розглядається судом/арбітражем, то зібрані екіпажем судна докази набувають першорядне значення для захисту інтересів судновласника.

Часто за допомогою зібраних доказів з'ясовується дотримання капітаном і екіпажем судна хорошої морської практики, належної турботи про судно, вантаж, пасажирів і інтересах інших осіб, пов'язаних з мореплавством. Якість таких доказів буває різна. На це впливає обізнаність капітана та екіпажу щодо дій, які необхідно зробити, як зібрати і закріпити необхідні докази. Робота капітана і екіпажу зі складання необхідних документів, збору і закріплення

доказів, так само як і прийняття інших невідкладних заходів щодо захисту майнових інтересів судновласника, має важливе значення.

З моменту події і до моменту, коли за роботу візьметься фахівець, може пройти чимало часу. У підсумку, цінна інформація може бути втрачена або значно знецінитьcя. Також крім збору доказів, показання свідків та іншої цінної інформації капітан і екіпаж судна повинні своєчасно і послідовно зробити інші невідкладні заходи з метою захисту інтересів судновласника відразу після події. До них можуть ставитися, зокрема, визначення точного місця події, назви судна при зіткненні, пропозиція про допомогу і т. п. Не кожна подія, особливо пов'язана з недостачею, втратою або псуванням вантажу, обов'язково вимагає втручання фахівців. У зв'язку з малим розміром збитку такі події не завжди викликають вимоги сторін. Ретельний аналіз таких події, акуратне ведення записів, складання документів та збір доказів капітаном може мати важливе значення для правильного вирішення справи. Якісна робота капітана щодо збору та оформлення доказів може значно полегшити і прискорити роботу адвокатів та інших фахівців, які в процесі своєї діяльності нерідко змушені звертатися до екіпажу судна за допомогою.

Метою професійних дій капітана судна та екіпажу завжди повинна бути мінімізація можливих фінансових втрат судновласника в ході «морського підприємства». Капітан має використовувати всі доступні йому засоби, щоб зберегти предмет страхування, а також забезпечити пред'явлення претензій до осіб, винних у заподіянні шкоди. Інформація, отримана з судна, буде підставою для подальших дій судновласника й страховика. Безпосередню оцінку ситуації після морської події здійснює капітан морського торгового судна, і він відповідає за послідуючі дії.

Капітан зобов'язаний забезпечити достовірність доказів, які будуть надаватися з судна. Для цього необхідно дотримуватися всіх вимог щодо форми документів. Дотримуватися правильності записів в журналах, взаємної узгодженості інформації за змістом та за часом. Об'єктивність є умовою

достовірності письмових доказів, що витікає із своєчасності та грамотності заповнення всіх судових журналів.

Важливою умовою достовірності є узгодженість інформації за змістом та за часом.

Капітан має попередньо до внесення даних у будь-який документ обговорити інформацію зі всіма членами екіпажу щодо обставин морської події:

- опитування свідків та учасників події;

- уточнення спірних деталей;

- формування єдиної думки щодо сутності та причин морської події.

Тільки після того, як на основі взаємної інформації усім членам екіпажу стане ясна сутність події та розвиток окремих її етапів за часом та у просторі, можливо робити записи у відповідні журнали.

Такі обговорення подробиць події сприяють виявленню слабких місць в системі доказів власної сторони і як наслідок намітити план заходів щодо оформлення доказів в першому порту прибуття (вчинення морського протесту).

Оцінка ситуації після морської події поділяється на кілька складових:

- безпосередньо оцінка морської події (аварії);

- оцінка безпеки екіпажу судна і морського торгового судна;

- оцінка витрат часу на виправлення ситуації (якщо необхідно);

- оцінка можливості контактів з судновласником, кореспондентом «P&I клубу» або аварійним комісаром страховика.

При цьому важливо пам’ятати про:

- мінімізацію збитку, заподіяного морською подією;

- захист інтересів судновласника, перевізника, фрахтівника;

- виключення власної провини капітана у ситуації яка трапилася.

На капітана покладається відповідальність за підготовку належних, претензійно доказових документів за фактом морської події. Конкретний перелік документів, який необхідно підготувати, визначається в залежності від оцінки даної події.

Але у будь якому випадку капітан зобов’язаний після події документально закріпити усі достовірні докази щодо морської події, як мінімум, у судовому журналі, машинному журналі, журналі судової радіостанції та зібрати пояснювальні записки від свідків.

Існують певні принципи підготовки документів за фактом морської події:

- Підставою для оцінки морської події служать відомості, що містяться в судновому журналі, а також рапорт капітана. Всі інші документи відіграють допоміжну роль.

- Документи не повинні містити думки щодо особистої провини судна. Слід пам’ятати, що будь-яка морська подія може стати предметом судового розгляду, де кожна сторона, доводячи свою правоту, представляє свій комплект претензійно-доказових документів за фактом морської події.

- Після того, як буде отримана інформація про морську подію, деякі представники протилежної сторони у спорі можуть намагатися проникнути на судно, з метою конкретизації й уточнення будь-яких обставин. Слід уникати такої практики. Капітан повинен заборонити несанкціонований доступ на судно сторонніх осіб без його дозволу. Капітану необхідно заручитися згодою судновласника або представника судновласника на ведення переговорів з представниками протилежної сторони. Якщо особа, яка може бути позивачем або є його представником, бажає провести розслідування інциденту на борту судна або просить надати суднові журнали, то капітану необхідно зв'язатися з судновласниками або з кореспондентом «P&I клубу». Кореспондент Клубу або його адвокати повинні бути присутніми, якщо це можливо.

В період розслідування причин морської події, в якій бере участь протилежна сторона або її представник, необхідно виявляти особливу обережність. Форму офіційної дачі показань слід, якщо це можливо, узгодити з судновласником - представником страховика або «P&I клубу». Уникати підписувати документи, які є оформленими протоколами про дачу офіційних свідчень.

Капітан повинен бути особливо уважним, якщо його просять підписати документи, пов’язані з інцидентом. Якщо капітан сумнівається в розумності і правильності поданих для підпису документів, він може проконсультуватися з кореспондентом «P&I клубу». Не слід підписувати незрозумілих за змістом документів. Підтвердження на копії отримання документів, слід тільки дописати англійську формулу в словосполученні «for receipt only» (підтверджую справжнім тільки отримання документів) або в словосполученні «without any prejudice to my vessel's liability» (без розгляду питання про відповідальність судна). Можливо також зробити напис «see attached letter» (дивись лист в додатку - в разі, коли слід взаємний обмін листами з претензіями, що пред’являються кожної зі сторін).

Після морської події слід дати розпорядження для всіх членів екіпажу, і всім особам які перебувають на борту, заборонити висловлювати якусь думку про подію, що трапилась і вступати в особистий контакт зі сторонніми людьми. Важливо уникати висловлювання думки про власну вину під час сеансів радіозв’язку. Уникати в спілкуванні формулювання, які можуть само звинувачувати судно і судновласника в причинах морської події.

Страхові компанії звичайно наполягають, щоб судновласник повідомляв про інцидент негайно, повідомляти необхідно не лише за допомогою телефонного зв’язку а й бажано направити електронний лист з описом морської події.

Для прояснення ситуації капітану і судновласнику необхідно надати страховику наступну інформацію: назва судна; дата інциденту; тип постраждалої особи; положення / місце / порт; короткий опис збитку; де і коли можна організувати огляд пошкоджень; найменування і реквізити агентів судновласника в порту, де може бути організовано обстеження пошкоджень.

У разі інциденту капітаном і екіпажем повинні бути зроблені негайні заходи для запобігання або пом'якшення будь-якого можливого збитку. У певних ситуаціях капітан може діяти, не чекаючи інструкцій або ради

судновласника і страховика. У таких випадках здоровий глузд має найбільшу цінність.

Якщо судно знаходиться під фрахтом, то капітану слід пам'ятати, що агенти судна іноді також представляють інтереси фрахтувальників, і ці інтереси можуть суперечити інтересам судновласників.

Міжнародно-правовий захист праці моряків в рамках міжнародних неурядових організацій

Міжнародно-правове регулювання праці моряків на сьогоднішній день широко застосовується не лише в рамках діяльності МОП і ІМО, але і такою впливовою організацією глобального характеру як *Міжнародна федерація працівників транспорту (далі - МФТ) (International Transport Workers Federation - ITF).*

МФТ була створена у 1896 році спочатку як організаційне оформлення страйку голландських докерів, які вимагали виплати заробітної плати, та моряків транспортних суден, що знаходилися біля причалів порту Роттердам, а також підтримку у створені Федерації надали англійські профспілки. На сьогодні МФТ об’єднує біля 400 профспілок із більш ніж 100 країн світу. Її мета – об’єднання профспілок транспортників всіх країн незалежно від кольору шкіри, національності, раси або віросповідання. В якості «вільного профспілкового органу» захищає і представляє економічні і соціальні інтереси транспортників всіх професій і профспілок на міжнародному рівні. Офіційно заявлені члени профспілкових організацій за функціональною ознакою розподілені на 8 галузевих секцій: залізничники, працівники автомобільного транспорту, працівники внутрішнього водного транспорту, докери, моряки, працівники рибної промисловості, працівники цивільної авіації, працівники туристичного сектору.

Метою МФТ є:

- сприяння загальному визнанню Конвенції МОП № 87 про свободу асоціації та захист права на організацію 1950 р. і Конвенція № 98 про застосування принципів права на організацію і ведення колективних

переговорів 1949 р., що стосуються свободи асоціації і захисту права об'єднання в організацію і ведення колективних переговорів, інших основних трудових норм і відповідних інструментів цієї Організації;

- підтримка діяльності ООН, її структур, інших міжурядових і неурядових організацій, направленої на збереження миру на основі соціальної справедливості і економічного прогресу;

- сприяння членським організаціям в захисті і забезпеченні економічних, соціальних, промислових інтересів, а також інтересів в сфері освіти і культури своїх членів на міжнародному рівні, включаючи забезпечення рівних можливостей для всіх, приділяючи основну увагу рівноправності за ознаками статі у всіх направленнях діяльності МФТ;

- сприяння членським організаціям в розвитку досліджень по проблем і тенденціям, надаючи вплив на їх членів, за умовами праці, трудовому законодавстві, організаційній і освітній діяльності профспілок, колективним переговорам і іншим питанням, що мають відношення до досягнення мети МФТ;

- сприяння працівникам транспортної галузі в захисті і підвищенні рівня їх економічних, соціальних, промислових інтересів, а також інтересів у сфері освіти і культури.

Вищими керівними органами МФТ є Конгрес, а в період між проведеннями конгресів *Виконавчий комітет*. Керівний комітет складається з президента, 5 віце-президентів і інших членів Виконавчого комітету. На кожному черговому Конгресі обирається Генеральний секретар. Виконавчий комітет призначає одного або декілька заступників Генерального секретаря. Бюджет формується за рахунок внесків МФТ.

МФТ – одна з небагатьох міжнародних неурядових організацій, яка практично захищає інтереси моряків на міжнародному ринку праці. Допомога МФТ полягає у вирішенні таких питань, як :

- організація моральної підтримки членської профспілки і позиції, яку вона займає в трудовій суперечці;

- звернення до урядів відповідних країн і міжурядовим організаціям;

- надання фінансової допомоги або поєднання перерахованих цих видів підтримки;

- прийняття інших заходів, які є доцільними в конкретній ситуації.

До МФТ повинна надаватися максимально повна інформація про ступінь ймовірності трудової суперечки, а також її причинах, про ставлення інших членських організацій до трудової суперечки і щодо впливових профспілкових організацій тієї країни, в якій ведеться трудова суперечка. Член МФТ, який приймає участь у судовій суперечці, до якої може бути залучена МФТ, не повинен звертатися за підтримкою до членів МФТ за межами своєї країни без попередньої консультації з Генеральним секретарем МФТ. Це також стосується звернень, за підтримкою або допомогою до профспілок в тих країнах, які не є членами МФТ. Порушення цього правила звільняє МФТ від будь-яких зобов'язань за вказівкою або продовженням надання допомоги.

Моряки при необхідності можуть зв'язатися з МФТ будь-якими різними способами: телефонний дзвінок, лист чи електрона пошта, а також – зв'язатись з місцевою профспілкою – членом МФТ, в порту заходу судна.

Головною метою діяльності «морської секції» МФТ, є боротьба проти «зручного» прапору, яка продовжується близько 70 років. Початок компанії МФТ проти суден «зручного» прапору, було пов'язано з проведенням у 1948 році Конгресу МФТ в м. Осло (Норвегія). Позиція МФТ зводиться до того, що масовий перехід судновласників під «зручні» прапори, зумовлений, у першу чергу, економічними причинами, та приводить до загального занепаду морського професійного навчання та, у кінцевому рахунку, до зниження престижу професії моряка. Саме МФТ, приділяє особливу увагу морякам, які залишилися в скрутному становищі, фінансує їх утримання в порту іншої держави, здійснює лікування, а найчастіше і відправлення на батьківщину, своєчасно реагує на зміну щодо відношення до практики використання «зручного» прапора судновласниками. Цій проблемі був присвячений 41-й Конгрес МФТ, який відбувся у м. Дурбан (ПАР) у 2016 році.

Згідно визначенню МФТ, «*зручний» прапор*, використовується тоді, коли фактичний власник судна знаходиться десь у іншій країні, а не в країні прапора, під яким плаває судно. Власність власника – це кінцева власність або інтерес фізичної особи. Там, де немає ясності у цьому питанні, за судном повинен бути встановлений дієвий міжнародний контроль. Сутність «зміни прапору» полягає в тому, щоб відійти від обов'язків відносно захисту моряків.

Захист інтересів моряків, МФТ здійснює шляхом проведення заходів, спрямованих на визнання (за допомогою міжнародних угод) «реального зв'язку» між прапором судна і національною належністю судновласника, аж до ліквідації системи «зручного» прапору, на захист праці моряків, що працюють на суднах «зручного» прапору, від неправомірної експлуатації з боку судновласників.

МФТ готує і опубліковує перелік порушень умов праці моряків і прав профспілок, до яких відносяться:

- недотримання безпеки мореплавства (строк експлуатації суден і їх технічний стан не відповідають мінімальним світовим стандартам безпеки мореплавства);

- недотримання техніки безпеки праці (за оцінкою МФТ, у середньому на рік гинуть дві тисячі моряків. У моряків практично не існує шансів самостійно добитися компенсації отриманого збитку);

- низька заробітна оплата в поєднанні з затримкою її виплати (навіть тоді, коли екіпаж судна «зручного» прапору отримує заробітну плату, рівень якої можна порівняти з заробітною платою членів екіпажів на суднах традиційних морських держав, може мати місце значна економія на внесках в фонди соціального забезпечення та ін.).

МФТ практикує опублікування «чорного» списку країн «зручного» прапору, на суднах яких порушуються права моряків і профспілкових організацій моряків. Додатково до цього «чорного» списку країн, МФТ складає «чорний» список компаній, фізичних осіб (судновласників, менеджерів), що працюють у сфері найму моряків. В списку наводиться назва компанії і країна її

місцезнаходження, причини, за якими ця компанія опинилася внесеною до «чорного» списку. Починаючи з 2017 року у «чорний» список стали вносити ті компанії, які залишають екіпажі своїх суден в портах зарубіжних країн. МФТ розсилає свій «чорний» список найбільшим вантажовідправникам, деякі з них відказуються фрахтувати судна з так званої «групи риску». Таким чином, «чорний» список МФТ ініціює зрив багатотисячних контрактів. Чим більше в країні розвинута економіка, тим ефективніше діють профспілки. З цієї причини власники суден «зручного» прапору намагаються не направляти такі судна в порти Норвегії, Фінляндії, Нідерландів, Франції.

МФТ має мережу своїх інспекторів в багатьох морських портах. Спостерігаючи за суднами «зручного» прапору, її інспектори в першу чергу звертають увагу на виплату заробітної плати і на умови праці моряків на борту суден, при необхідності роблять практичні дії щодо реалізації політики МФТ.

В термін, останніх 50 років, МФТ займалася встановленням мінімальних стандартів роботи на суднах «зручного» прапору. На цьому підґрунті виник *Стандартний колективний договір* (*Collective Bargaining Agreement*) – документ, який встановлює розмір заробітної плати і умови праці екіпажів суден «зручного» прапору незалежно від національності належності судна. Всім суднам, що відповідають вимогам зазначеного колективного договору, секретаріат МФТ видає «блакитний сертифікат» що підтверджує виплату відповідної заробітної плати і забезпечення відповідних умов праці на борту судна.

Періодично МФТ здійснює тижні дій та оцінює їх як дієве нагадування судновласникам і операторам про існуючу співпрацю між профспілками моряків і докерів, яка направлена на захист інтересів моряків, особливо тих, які працюють в умовах, забезпечених на рівні нижчому всіх стандартів.

Також, до найбільш впливових міжнародних організацій, яка регулює трудові відносини у сфері торговельного мореплавства, відноситься *Міжнародна рада морських роботодавців (International Maritime Employers*

Council) (далі - IMEC), що представляє інтереси судноплавних компаній і регулює трудові відносини в судноплавної галузі.

IMEC була створена у 1964 році судновласниками, що наймали на роботу моряків з індійського субконтиненту. Члени IMEC допомогли створити Індійську національну морську раду, що регулює трудові відносини і соціальний захист та виплату заробітної плати морякам з цієї країни, а також аналогічні організації в Пакистані і Бангладеш. Зараз інтереси і діяльність членів IMEC розширилися, охоплюючи велике число країн з надання допомоги морякам в працевлаштуванні, виробленні міжнародних вимог до заробітної плати та ін. На сьогоднішній день, число членів IMEC продовжує рости, включаючи більше 200 організацій в секторі судноплавства.

Виконавчий комітет є головним органом управління IMEC і складається з членів Організації. Виконавчий комітет збирається не частіше одного разу на рік або частіше, у випадку необхідності. Здійснює свою діяльність на чолі з Головою та його заступниками, які несуть відповідальність за реалізацію рішень, прийнятих виконавчим комітетом. Секретаріат IMEC розташований в її штаб-квартирі у м. Лондон. Він забезпечує адміністративну, правову, комунікаційну, освітню підтримку, надає консультації з питань політики для членів Ради та асоціаціям роботодавців у морському секторі. Секретаріат керує фондами розвитку та соціального забезпечення моряків.

Головна мета IMEC, полягає в наданні консультацій членам Ради, по всім аспектам трудових відносин в морському секторі, ґрунтуючись на положеннях Конвенції МОП 2006 року, а також IMEC тісно співпрацює з МОП.

Членами IMEC є індивідуальні судноплавні компанії, власники і менеджери всіх типів суден, (контейнеровозів, круїзних лайнерів, балкарів, танкерів, рефрижераторів), що становить 11 200 суден, зареєстрованих у 60 різних країнах світу. На суднах працюють понад 290 тис. моряків 68 різних національностей.

Слід вказати на переваги членства в IMEC, такі як:

- IBF контракти для екіпажів та встановлений рівень заробітної плати охоплюють головні країни, що пропонують робочу силу. Такі контракти є економічно більш ефективними, ніж звичайні контракти;

- спеціальна процедура IBF по врегулюванню суперечок для вирішення проблем, що виникають на судах при відвідуванні інспекторів МФТ;

- версія IBF Спеціального договору МФТ, яка не містить багато з найбільш скрутних адміністративних вимог;

- випуск МФТ «зеленої картки» для суден охоплених IBF угодою, ідентифікує судно на право отримання привілеїв, доступних через систему IBF;

- скорочення кількості візитів інспекторів МФТ до членів екіпажу суден;

- доступ до грантів з Фонду сприяння працевлаштуванню моряків і Фонду підтримки моряків IBF;

- доступ до фінансових ресурсів для підтримки добробуту і зайнятості моряків;

- виділену адресу електронної пошти для членів IMEC, яка полегшує звернення до відділу угод МФТ;

- консультації і допомогу з боку секретаріату IMEC при здійсненні трудових переговорів щодо заробітної плати;

- можливість виступати в ролі спонсора Програми розширеного навчання кадетів.

Повноправними членами можуть стати особи, які є роботодавцями або відповідальними за працевлаштування моряків, це судновласники; оператори суден; суднові менеджери; роботодавці, за умови, якщо вони наймають моряків від свого імені і можуть забезпечувати дотримання умов зайнятості моряків.

Серед *основних функцій IMEC*, можна окремо виділити такі, як:

- забезпечення форуму для роботодавців, для обміну думками та інформацією щодо заробітної плати, умов праці моряків у всьому світі;

- заохочення, підтримка, координація розробки колективних угод переговорів між роботодавцями та організаціями моряків;

- забезпечення стабільності і визначеність в оплаті праці моряків щоб уникнути локальних суперечок і страйків;

- надання консультативної інформації для членів Ради з питань трудового законодавства, про негативний вплив страйків і бойкотів на роботу морської галузі;

- сприяння гарній морській практиці в області зайнятості, високим стандартам навчання і безпеки серед моряків усіх національностей, найманих членами IMEC;

- участі в підтримці добробуту моряків;

- сприяння трудової зайнятості моряків в усьому світі;

- спостереження за актуальними розробками міжнародних правил, що стосуються зайнятості моряків;

- прийняття активної ролі у професійній підготовці та майбутній зайнятості моряків у всьому світі;

- створення і впровадження освітніх програм спеціалізованої підготовки та інноваційних методів навчання моряків в навчальних закладах світового рівня;

- участі у конференціях, форумах, круглих столах, присвячених галузевим питанням у багатьох ключових областях, включаючи піратство і криміналізацію.

IMEC спільно з Міжнародною групою морських роботодавців, Міжнародною морською асоціацією менеджерів Японії (IMMAJ), Корейською асоціацією судновласників (KSA) і Тайванською компанією Evergreen входять до Об'єднаної групи з ведення переговорів (JNG), що дозволяє враховувати думки роботодавців в морській галузі з усього світу, а також координує застосування угод IBF від імені своїх членів.

Місцеві переговори полягають у тому, що погодивши Рамочний договір IBF, члени профспілок МФТ ініціюють місцеві переговори в своїх країнах з судноплавними компаніями, що є членами Об'єднаної групи по веденню переговорів (JNG). Представники IMEC відвідують основні країни, які поставляють робочу силу і країни, які мають великі судноплавні компанії для

ведення переговорів про застосування врегулювання на місцевому рівні. На зустрічі обговорюються питання, що стосуються змін місцевих ставок заробітної оплати, умов праці, відсотка збільшення експлуатаційних витрат, механізмів фінансування;

Підсумком переговорів є укладання договору IBF на національному рівні або на рівні компанії. Діючі національні угоди, що охоплюють країни, та припускають трудові ресурси можуть відображати різні національні пріоритети між заробітною платою і надання соціальних, медичних посібників та посібників для освіти. Угоди IMEC є «типові угоди» і можуть бути використані членами IMEC без змін або якщо будь-який учасник повинен змінити угоду в силу особливих обставин, вони можуть вільно це робити шляхом переговорів і консультацій з їх місцевою профспілкою. Не дивлячись на те, що положення цих договорів мають суттєві відмінності, всі угоди IBF відповідають Рамочному договору IBF на цей період.

Через збільшення випадків піратства, у 2008 році за рішенням IBF встановлені «зони високого рівня ризику» з огляду на Рекомендований міжнародний транзитний коридор, екіпаж будь-якого судна, що охоплений договором IBF і проходить «зону високого ризику» має наступні права:

1. У період проходження області, позначеної як «зона високого ризику», кожен моряк повинен отримати бонус у розмірі 100% до основної заробітної плати;

2. Отримати подвоєну грошову компенсацію в разі втрати працездатності або смерті;

3. При проходженні Аденської затоки власники суден повинні використовувати Рекомендований міжнародний транзитний коридор. В іншому випадку, моряки можуть відмовитися від подальшого плавання і повинні бути повернуті в порт найму за рахунок судновласника;

4. Судна можуть відхилятися від Рекомендованого міжнародного транзитного коридору, без врахування термінів і умов для моряка на борту судна з метою попередження зіткнень тільки до тих пір, поки повернення до

початкового маршруту прямування не буде безпечним і практично здійсненним;

5. Бонус та інші вищевказані пільги у п. 1 і 2 не будуть застосовуватися, коли судна знаходяться поруч з причалом і стоять в портах Ємену.

З метою задоволення вимог морської галузі, щодо підготовки висококваліфікованих моряків на належному рівні, у 2006 році був утворений Комітет ІМЕС по набору та навчанню, що відповідає за контроль різних ініціатив ІМЕС в галузі підготовки фахівців, включаючи програму розширеного навчання кадетів; схему підвищення офіцерського звання (схема офіцерського рейтингу); курси англійської мови.

Так, згідно до *Програми розширеного навчання кадетів* (IMEC Enhanced Cadet Programme), навчальний курс підготовки кадетів триває чотири роки і розрахований на випускників шкіл, що бажають стати палубними або інженерними офіцерами. Програма вперше була реалізована на Філіппінах в 2006 році для вирішення проблеми бракування кваліфікованого офіцерського складу. Щорічний набір 150 курсантів. Програма впроваджена в Морський академії Азії і Тихого океану (МААР), що є визнаним лідером у галузі навчання і підготовки палубних і інженерних офіцерів. На теперішній час програма завершена на 95 відсотків.

Кожний курсант закріплюється за компанією-членом ІМЕС яка його фінансує, і забезпечує проходження морського стажування протягом третього року навчання з наданням практики на судні. Після отримання відповідної кваліфікації, випускники повернуться до своїх компаній-спонсорів для подальшого працевлаштування на постійній основі. Програма фінансується в рамках Міжнародного трасту морської підготовки (International Maritime Training Trust- IMTT) протягом перших двох років, а потім кадетам виплачується стипендія компаніями-членами ІМЕС під час проходження практики на судні. Кадети в процесі навчання забезпечуються навчальними матеріалами, обмундируванням, харчуванням, проживанням та мають доступ до навчальних тренажерів.

Для надання допомоги членам ІМЕС в просуванні належної практики і підтримки кар'єрного росту моряків була створена *Схема підвищення офіцерського звання*. Дослідження, що було проведене Комітетом з набору і підготовки кадрів у 2017 році, виявило, що багато кваліфікованих офіцерів з робочими дипломами, що видаються згідно вимог Конвенції ПДНВ, займають нижчу посаду на судні, ніж передбачає їх рівень знань. Так, кандидати, які бажають взяти участь у зазначеній Схемі, розглядаються і затверджуються Комітетом з набору і підготовки кадрів, щоб отримати схвалення на виділення їм гранту в розмірі 2000 дол., спрямованого на заохочення моряків за успішне підвищення офіцерського звання.

Комітет ІМЕС по набору та навчанню, у 2017 році провів дослідження вимог, висунутих до морського навчання, та був зроблений висновок про необхідність приділяти більше уваги підвищенню рівня знання англійської мови моряками всіх країн, так як, англійська мова є такою, що найбільш широко використовується в міжнародній морській індустрії та знання англійської мови є важливим інструментом в роботі моряків і побудови їхньої кар'єри. Починаючи з 2017 року, ІМЕС започатковано низку надзвичайно успішних програм навчання англійської мови в країнах СНГ, що фінансуються Міжнародним трастом морської підготовки (ІМТТ). По закінченні курсу, кадети повинні вільно спілкуватися англійською мовою як на борту, так і при спілкуванні з офіційними представниками портових адміністрацій.

Свою діяльність ІМЕС проводить і в Україні. Так, за кошти гранту, наданого ІМЕС у рамках *Maritime Education Programmes*, Профспілки працівників морського транспорту України (ППМТУ) та крюїнгової компанії Marlow Navigation Ukraine у Херсонській державній морській академії створені навчальні лабораторії. Національний університет «Одеська морська академія» отримав повномасштабний тренажер-симулятор машинного відділення норвезької компанії Kongsberg Maritime. Установка нового сучасного тренажера стала можлива завдяки фінансуванню та підтримці ІМЕС та ППМТУ. Також, 20 - 21 квітня 2016 року, у виставковому комплексі Одеського

морського торговельного порту пройшов IV Міжнародний форум «Освіта, підготовка та працевлаштування моряків» (ETC - 2016). Цей захід є щорічним і відбувається за підтримки ІМЕС, МФТ, Балтійської і міжнародної морської ради (БІМКО), Міжнародної асоціації InterManager, Міжнародної асоціації морських університетів (IAMU), Морського інституту Великої Британії, Інституту морської техніки, науки і технології (IMarEST) а також Міністерства освіти і науки України та Міністерства інфраструктури України.

Також, певні особливості у міжнародно-правовому регулюванні праці моряків мають міжнародні неурядові організації, такі як:

- *Міжнародний комітет з питань побуту моряків (ICSW - International Committee on Seafarers' Welfare)*, який був заснований у 1977 році. До його складу разом з представниками МФТ, Міжнародної федерації судновласників, також входять представники урядових та громадських організацій. Комітет ставить своєю метою організацію часу відпочинку моряків у портах заходу судна, розвитку клубів та будинків моряків, включаючи рекреаційне, транспортне та інформаційне забезпечення.

- *Міжнародний дослідницький центр проблем моряків (SIRC - Seafarers' International Research Center)*, який був заснований у 1977 році. Метою Міжнародного дослідницького центру є вивчення професіональних здібностей, навичків та уміння моряків; вивчення фактів професійного виробничого травматизму серед моряків та заходів щодо їх попередження та подоланню; визначення факторів, які впливають на втому екіпажу судна в рейсі; розробка стандартів управління судами тощо.

- *Австралійська асоціація по забезпеченню безпеки на морі (AMSA – Australian Maritime Safety Association)*. Звичайно ж, вона не приймає міжнародних договорів у сфері праці моряків, вона займається тільки питаннями безпеки мореплавання у регіоні. Створена вона за ініціативою морської адміністрації Австралії. Зауважимо, що інспекція суден, яка здійснюється асоціацією, відноситься до числа найбільш суворих і в першу чергу здійснюється до суден під «зручним» прапором.

- *Міжнародна федерація асоціації морських капітанів (International Federation of Shipmaster's Association – IFSMA)*, була створена у 1974 році, для захисту капітанів та інших членів командного складу судна перед судновласниками і забезпечення їх інтересів в інших міжнародних організаціях. Вона є некомерційною і неурядовою організацією, правовий статус якої визначається національним законодавством Великої Британії. Основною ціллю її роботи є встановлення професійних контактів та зв'язків між капітанами у всесвітньому масштабі; підтримка та допомога ІМО в її прагненні підвищити безпеку мореплавства; а також здійснює співпрацю з міжнародними організаціями, які займаються регулюванням безпеки мореплавства і іншими питаннями морського транспорту.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Кодекс торговельного мореплавства України. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text

2. Страхові послуги: методичні вказівки до вивчення курсу / Укладач: Семенович Т.А.- Кіровоград: КНТУ.-2009.-120с.

3. Афінська Конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text

4. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text

5. Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадку аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_049

6. Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за забруднення моря нафтою 1969 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_806

7. Найробійська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден 2007 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу :https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_046

Питання до самоконтролю

1. Міжнародна морська організація: склад, основна мета діяльності.
2. Роль і функції МОП, принцип «трипартизму».
3. Надайте загальну характеристику документам, які прийняті під егідою ІМО.
4. Охарактеризуйте основні напрями діяльності Комітетів ІМО.
5. Міжнародні стандарти ІМО щодо забезпеченню попередження забруднення морського середовища.
6. Міжнародні стандарти ІМО щодо забезпечення безпеки мореплавства.
7. Людський фактор на морі: нормативно-правове регулювання.
8. Схема аудиту держав-членів ІМО і підтримка впровадження.
9. Роль ІМО для охорони на морі, боротьби з піратством та тероризмом.
10. Глава XI-2 Конвенції SOLAS 74: загальні положення, вимоги до суден.
11. Роль ІМО щодо інформаційної безпеки на морі.
12. Безквіткові пасажири: нормативно праве вирішення проблеми.
13. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів: призначення, структура, основні положення.
14. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів: вимоги стосовно охорони суден.
15. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів: відповідальність судноплавних компаній.
16. Основні завдання та обов'язки офіцера охорони судна.
17. Міжнародний кодекс ОСПЗ : оцінка ступеня ризику.
18. Міжнародний кодекс ОСПЗ : план охорони портового засобу.
19. Міжнародний кодекс ОСПЗ : терміни, та їх визначення.
20. Права і зобов'язання держави порту згідно з міжнародними документами.
21. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства : загальна характеристика, застосування.
22. Нормативно-правове забезпечення ІМО щодо попередження контробанди наркозасобів.
23. Функції держави-прапору (рівень урядовий та контролюючий).

24. Повноваження держави-прапору від будівництва до утилізації судна.

25. Поняття «судно» в морському праві, технічний нагляд за суднами.

26. Функції держави-порту, Глава I SOLAS 74: вимоги до перевірок та оглядів суден.

27. Державний портовий контроль, Резолюція A.787 (19) «Процедури контролю суден в державах порту».

28. Паризький, Токійський, Середземноморський та ін. меморандуми: загальні положення.

29. Субстандартне судно: нормативно-правове забезпечення до перевірки.

30. Перелік обов'язкових суднових документів, що підпадають перевірці PSC.

31. Нормативно-правове закріплення та функції прибережної держави.

32. Загальні вимоги Глави V SOLAS 74, метеорологічні служби та попередження.

33. Конвенція щодо розшуку і рятування на морі 1979 року (SAR): призначення, структура, обов'язки рятувального судна.

34. Зобов'язання прибережних держав щодо виконання Конвенції про Міжнародну гідрографічну організацію. Система суднових повідомлень.

35. Міжнародно-правове регулювання морського торговельного судноплавства у відкритому морі.

36. Національні класифікаційні товариства : види, вимоги до діяльності. Визнані організації.

37. Послуги радіозв`язку.

38. Служби пошуку і рятування на морі.

39. Гідрографічні служби.

40. Встановлення шляхів руху суден.

41. Системи суднових повідомлень.

42. Служби управління рухом суден.

43. Засоби навігаційного огородження.

44. Обов'яки держави прапору щодо дотримання трудових норм в морському судноплавстві.

45. Інспектор контролю держави порту : функції, обов’язки.

46. Резолюція ІМО А.1138(31) : повноваження інспектора держави порту.

47. Попередження забруднення морського середовища в діяльності ІМО.

48. Конвенція MARPOL 73/78: призначення, зміст, додатки.

49. Додаток І Конвенції MARPOL 73/78: застосування, види оглядів та перевірок судна, Судновий план надзвичайних заходів по боротьбі із забрудненням нафтою.

50. Додаток ІІ Конвенції MARPOL 73/78 : застосування, види оглядів та перевірок судна, суднові документи.

51. Додаток ІІІ Конвенції MARPOL 73/78 : застосування, види оглядів та перевірок судна, суднові документи.

52. Додаток IV Конвенції MARPOL 73/78 : застосування, види оглядів та перевірок судна, суднові документи.

53. Додаток V Конвенції MARPOL 73/78 : застосування, види оглядів та перевірок судна, суднові документи.

54. Додаток VI Конвенції MARPOL 73/78 : застосування, види оглядів та перевірок судна, суднові документи.

55. Конвенція MARPOL 73/78 : поняття особливого району, які Додатки містять особливі райони, вкажіть їх.

56. Умови попередження забруднення моря згідно до Додатків Конвенції МАРПОЛ 73/78.

57. Класифікація та перелік документів які повинні знаходитись на судні згідно до вимог MARPOL 73/78.

58. Повідомлення про інциденти, пов’язані з скиданням шкідливих речовин.

59. Врегулювання спорів (арбітражна процедура) у випадку забруднення моря нафтою або шкідливими речовинами.

60. Конвенція ПДНВ 78/95 : призначення, застосування.

61. Кодекс ПДНВ 78/95: рівні відповідальності, функціональний підхід щодо оцінки навчання та компетентності моряків.

62. Вимоги до компаній та їх відповідальність стосовно призначення моряків на роботу на їхніх суднах.

63. Обов’язкові мінімальні вимоги для дипломування вахтових помічників капітана суден більше 500 брт.

64. Вимоги Конвенції ПДНВ 78/95 у відношенні суднових рятівних і протипожежних устроїв і безпеки мореплавства.

65. Основні принципи несення ходової навігаційної вахти згідно Конвенції ПДНВ 78/95.

66. Манільські поправки до додатка до Конвенції ПДНВ 1978 року: призначення і основні положення.

67. Стандарт компетентності на отримання професійного диплома вахтових помічників капітана суден валовою місткістю 500 одиниць або більше.

68. Стандарт компетентності на отримання професійного диплома капітанів та старших помічників капітана суден валовою місткістю 500 одиниць або більше.

69. Стандарт компетентності на отримання професійного диплома вахтових помічників капітана та капітанів суден валовою місткістю менше 500, зайнятих у прибережному плаванні.

70. Обов’язкові мінімальні вимоги для підготовки та кваліфікації капітанів, осіб командного та рядового складу танкерів-газовозів.

71. Обов’язкові мінімальні вимоги для капітанів, осіб командного та рядового складу, а також іншого персоналу, який працює пасажирських суднах, що здійснюють міжнародні рейси.

72. Функції, які стосуються надзвичайних ситуацій, техніки безпеки, охорони судна, медичного догляду та виживання.

73. Альтернативна система дипломування.

74. Основні принципи несення вахти на навігаційному містку, в машинному відділенні та несення радіо вахти при плаванні судна в морі, плавання у прибережних водах та районах інтенсивного судноплавства, плавання з лоцманом на борту, коли судно знаходиться на якорі і в порту.

75. Організація та принципи несення вахти.

76. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року: призначення, вимоги у відношенні до суден.

77. Міжнародне посвідчення про вантажну марку: видача, форма, строк чинності, види огляду та перевірок на судні, можливості звільнення судна від виконання вимог Конвенції.

78. Контроль судна, на борту якого є чинне Міжнародне посвідчення про вантажну марку.

79. Які основні заходи передбачені Міжнародною конвенцією про вантажну марку 1966 року щодо захисту екіпажу судна?

80. Надайте загальну характеристику та визначте сезонні періоди закритого моря.

81. Обов'язки та сфера відповідальності палубних офіцерів по виконанню вимог Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року.

82. Конвенція SOLAS 74: обов'язки і відповідальність суднового офіцера згідно Глави III.

83. Конвенція SOLAS 74: призначення і структура.

84. Конвенція SOLAS 74: вимоги до суднових рятувальних засобів.

85. Конвенція SOLAS 74: засоби і пристрої протипожежного захисту суден.

86. Конвенція SOLAS 74: призначення і основні положення гл. IV-VIII.

87 Конвенція SOLAS 74: призначення та основні положення гл. IX-X.

88. Конвенція SOLAS 74: призначення та основні положення гл. XI - XII.

89. Конвенція SOLAS 74: призначення та основні положення гл. XIII - XIV.

90. Міжнародні кодекси що ввійшли до Конвенції SOLAS 74.

91. Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення (МКУБ): призначення, основні положення.

92. Система управління безпекою компанії та судном (СУБ): структура, функції, документи і процедури.

93. Міжнародна федерація робітників транспорту: загальна характеристика, роль у сфері захисту соціально-трудових прав моряків.

94. Фонд підтримки моряків. Загальна характеристика контрактів Міжнародного переговорний форуму (IBF).

95. Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року: загальна характеристика, основні положення. Свідоцтво про відповідальність трудовим нормам у морському судноплавстві. Декларація про дотримання трудових норм у морському судноплавстві.

96. Умови найму та працевлаштування моряків, види заробітної плати моряка, робочий час та час відпочинку. Види соціального забезпечення моряків.

97. Трудовий договір моряка, його умови. Репатріація. Подання скарг на судні та на березі.

98. Цивільно-правова відповідальність судновласника. Страхові події : поняття та види.

99. P&I клуба : види та умови страхування цивільної відповідальності судновласників.

100. Функції капітана судна у разі настання страхової події.

РЕКОМЕНДОВАНА ЛІТЕРАТУРА

Основна:

1. Іванова А.В. Правове регулювання праці та зайнятості на морському транспорті :навчальний посібник. Одеса : НУ»ОМА», 2019. 232 с.

2. Шемякин А.Н. Морское право : Учебное пособие, 2-е изд., перераб. и доп. – ВМВ :2006. – 448 с.

3. Короткий Т. Р. Международно-правовая охрана морской среды от загрязнения с судов./ Т. Р. Короткий. – Одесса : ЛАТСТАР, 2002. – 199 с.

Допоміжна:

4. В.П. Топалов, В.Г. Торский. Применение международных конвенций на борту судна. Одесса :Астропринт, 2012. – 206 с.

5. Вишневський В.Л. Відділ з розслідувань морських подій Великобританії: основи організації та функціонування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету.* Серія «Право». 2018. № 50. С. 157-160.

6. Вишневський В.Л. Органи розслідування морських аварій: іноземний досвід для України. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 5. С. 370-373. URL : http://www.pap.in.ua /5_2017/ 111.pdf.

7. Вишневський В.Л. Формування інституту розслідування морських аварій: історія та сучасність. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету.* 2017. Вип. 30. С. 119-122.

8. Alla Ivanova, Olena Kostyria. International legal protection of the marine environment from pollution from ships on the example of the Black Sea. *Lex Portus* 1(21), 2020. P. 37-51

9. Костиря О.В. Международные стандарты и требования в отгошении безопасности для судов, эксплуатируемых в полярных водах./ Lex Portus, Юридичний науковий журнал № 4(6)’2017. С. 142 -153.

10. Костиря О.В. Роль Міжнародної Морської Організації в кодифікації морського права./ *Держава та регіони*. Серія: Право. № 4/2020. С. 95 – 100.

11. Ivanova A., Kostyria O. International legal protection of the marine environment from pollution from ships on the example of the Black Sea. *Lex Portus.* 2020. 1(21). P. 37-51.

12. Костиря О.В. Лідерство у багатонаціональному екіпажі: вимоги Міжнародної морської організації. *Прикарпатський юридичний вісник* № 4. 2020. С. 122 -127.

13. Костиря О.В. Правова регламентація діяльності Контролю Держави Порту (Port State Control). *Вісник Національного технічного університету України «Київський політехнічний інститут»*. Серія : Політологія. Соціологія. Право. № 1 – 2. 2020

Інформаційні ресурси в Інтернеті

http://portal.rada.gov.ua	Офіційний веб-сайт Верховної Ради України
http://www.kmu.gov.ua	Урядовий портал України
http://www.uapravo.net/	Законодательство Украины
https://www.ilo.org/global/langen/index.htm	Офіційний веб-сайт МОП
https://www.itfseafarers.org/en/about-us	Офіційний веб-сайт МФТ
https://www.imo.org/	Офіційний веб-сайт ІМО