

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»

Навчально-науковий інститут морського права та менеджменту

Кафедра морського права

УДК: 341.225.5-049.5(079.2)

Грушка Владислав Вадимович

БЕЗПЕКА МОРЕПЛАВСТВА У МІЖНАРОДНОМУ ТА НАЦІОНАЛЬНОМУ ПРАВІ

Дипломна робота магістра

Науковий керівник,

освітньо-професійна програма

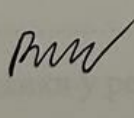
К.ю.н., доцент

«Морське право»,

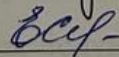
Костиря О.В.

спеціальність 081 «Право»

Здобувач

 Владислав ГРУШКА

Науковий керівник

 Всес

Завідувач кафедри



Наталя Крестовська

Нормоконтроль



Наталя Крестовська

м. Одеса - 2024

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА	9
1.1 Історія та етапи розвитку міжнародного права щодо безпеки мореплавства.....	9
1.2 Основні міжнародні конвенції та угоди, що стосуються безпеки мореплавства.....	19
1.3 Роль та діяльність міжнародних організацій у забезпеченні безпеки мореплавства.....	26
РОЗДІЛ 2. НАЦІОНАЛЬНЕ ЗАКОНОДАВСТВО В ГАЛУЗІ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА	35
2.1 Огляд національного законодавства країн, що стосується безпеки мореплавства.....	35
2.2 Взаємодія між міжнародним та національним правом у галузі безпеки мореплавства.....	42
2.3 Законодавство України щодо безпеки мореплавства.....	51
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА	62
3.1 Сучасні виклики у регулюванні безпеки мореплавства.....	62
3.2 Шляхи вдосконалення існуючих міжнародно-правових норм з метою забезпечення кращого рівня безпеки мореплавства	72
ВИСНОВОК	80
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ.....	86

ВСТУП

Актуальність дослідження. Актуальність наукового дослідження безпеки мореплавства у міжнародному та національному праві зумовлена комплексом сучасних викликів та трансформацій у глобальній морській системі. Посилення геополітичної напруженості, зростання терористичних загроз, кліматичні зміни та інтенсифікація міжнародної торгівлі створюють принципово нові умови функціонування морського простору, що вимагає перманентного вдосконалення правових механізмів забезпечення безпеки. Сучасні тенденції розвитку світового судноплавства характеризуються високою динамічністю технологічних процесів, впровадженням інноваційних навігаційних систем, автоматизацією морських перевезень та посиленням екологічних вимог. Ці фактори об'єктивно потребують адекватного правового супроводження та розроблення принципово нових підходів до регулювання безпеки мореплавства.

Особливої уваги потребують питання правової уніфікації міжнародних стандартів безпеки, враховуючи диверсифікацію морських ризиків, зокрема кібернетичних загроз, піратства, незаконного переміщення вантажів та проблем екологічної безпеки морських екосистем. Недосконалість існуючих правових механізмів унеможливорює ефективне попередження та мінімізацію потенційних небезпек у морському просторі.

До того ж, актуальність дослідження посилюється необхідністю комплексного аналізу міжнародно-правових та національних інструментів забезпечення безпеки мореплавства, виявлення прогалин у законодавчому регулюванні, розроблення практичних рекомендацій щодо вдосконалення правової бази та імплементації міжнародних стандартів безпеки.

Мета дослідження. Метою роботи є комплексний аналіз міжнародно-правового регулювання безпеки мореплавства, визначення його еволюції, сучасних викликів та перспектив подальшого вдосконалення правових механізмів забезпечення безпеки на морі.

Для досягнення поставленої мети сформульовано такі основні **завдання**:

1. Дослідити історію та етапи розвитку міжнародного права щодо безпеки мореплавства;
2. Проаналізувати основні міжнародні конвенції та угоди, що стосуються безпеки мореплавства;
3. Визначити роль та діяльність міжнародних організацій у забезпеченні безпеки мореплавства;
4. Здійснити огляд національного законодавства країн, що стосується безпеки мореплавства;
5. Проаналізувати законодавство України щодо безпеки мореплавства;
6. Дослідити сучасні виклики у регулюванні безпеки мореплавства та запропонувати шляхи вдосконалення існуючих міжнародно-правових норм з метою забезпечення кращого рівня безпеки мореплавства.

Об'єктом дослідження є міжнародно-правове регулювання безпеки мореплавства як система норм і механізмів, що спрямовані на захист людського життя, майна, морського середовища та підтримання ефективного функціонування морських перевезень.

Предметом дослідження є міжнародні конвенції, угоди, протоколи, поправки та механізми їх імплементації у сфері безпеки мореплавства, а також національне законодавство, судова практика та міжнародне співробітництво в цій галузі.

Методологічна основа дослідження. Дослідження ґрунтується на міждисциплінарному підході із застосуванням загальнонаукових та спеціальних методів, таких як історико-правовий метод для аналізу еволюції міжнародного морського права, порівняльно-правовий метод для вивчення національного законодавства та його гармонізації з міжнародними стандартами, системний підхід для дослідження взаємодії міжнародних і національних норм, а також метод аналізу судової практики для виявлення проблем застосування існуючих правових норм.

Аналіз джерел та літератури. Фундаментальну основу дослідження складає широкий спектр нормативно-правових актів міжнародного та

національного характеру, а також наукова література вітчизняних дослідників.

Серед міжнародних документів особливе значення мають базові конвенції, представлені в проаналізованій літературі: Конвенція про охорону підводних телеграфних кабелів (1884), Конвенція про Міжнародну морську організацію (1948), Міжнародна конвенція про вантажну марку (1966), Міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі (1972), Міжнародна конвенція з безпеки життя на морі (SOLAS, 1974), Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі (SAR, 1979), Конвенція ООН з морського права (1982). Ці документи формують міжнародно-правову основу регулювання безпеки мореплавства.

Національне законодавство представлене нормативно-правовими актами України, зокрема Кодексом торговельного мореплавства (1995), Кримінальним кодексом (2001), Законом «Про морські порти» (2012), Постановою Кабінету Міністрів «Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті» (2007).

Наукова література представлена працями українських дослідників, які зробили вагомий внесок у вивчення безпеки мореплавства: Аверочкіна Т.В. та Плачкова Т.М. досліджували генезу міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. Балобанов О.О. розглядав розвиток аварійно-рятувальної діяльності на морі. Білляр К.Л. вивчав правотворчу діяльність Міжнародної морської організації. Богом'я В.І. та інші досліджували питання підвищення безпеки мореплавства великотоннажних суден. Даниленко О.Б. та колеги аналізували вплив факторів організаційно-правового характеру на рівень безпеки судноплавства. Іванова А.В. вивчала діяльність України у забезпеченні впровадження міжнародних норм у сфері рятування на морі. Костиця О.В. досліджував історичні аспекти розвитку правового регулювання безпеки мореплавства та діяльність контролю держави порту. Кулієв А. та Решетняк Ю. розглядали питання екологічної безпеки судноплавства. Мельник О.М. та інші працювали над сучасними

методиками оцінки рівня безпеки судна. Онищук М.М. та Толстих М.О. вивчали питання кібербезпеки на судні.

Важливими є дослідження, що розкривають різні аспекти безпеки мореплавства, включаючи її екологічні, кримінологічні, адміністративно-правові та технічні виміри. Особливу цінність становлять новітні дослідження, опубліковані у 2020-2024 роках, які розглядають актуальні проблеми безпеки мореплавства в сучасних умовах. Також були використані у дослідженні міжнародні звіти, зокрема Maritime safety trends 2012-2022 від Lloyd's List Intelligence, що надає комплексну оцінку тенденцій у забезпеченні морської безпеки.

Наукова новизна одержаних результатів дослідження вперше у комплексному вигляді розглядає сучасний стан правового регулювання безпеки мореплавства, акцентуючи увагу на прогалинах у системі міжнародних норм та необхідності їх адаптації до викликів, пов'язаних із новими технологіями, екологічними ризиками та геополітичними змінами. У роботі запропоновано класифікацію міжнародних конвенцій за їхнім змістом і функціями, а також обґрунтовано необхідність розвитку міжнародних механізмів технічної допомоги для підтримки країн, що розвиваються, у модернізації їхньої морської інфраструктури.

Практичне значення одержаних результатів результати дослідження можуть бути використані в діяльності міжнародних організацій, зокрема Міжнародної морської організації (ІМО), при розробці нових норм і стандартів у сфері безпеки мореплавства, а також у процесі гармонізації національного законодавства з міжнародними нормами. Висновки дослідження можуть сприяти вдосконаленню системи підготовки морських кадрів, модернізації суднових систем і впровадженню сучасних технологій у морську галузь.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки дипломної роботи були оприлюднені на міжнародній науковій конференції:

1. Грушка В.В. Еволюція міжнародного права щодо безпеки мореплавства. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики: Матеріали X Всеукраїнської науково-практичної онлайн конференції молодих науковців та здобувачів вищої освіти, Одеса, 28 листопада 2024 року. Одеса: НУ "ОМА". 2024.*

2. Костиря О.В., Грушка В.В. Взаємодія міжнародного та національного права у галузі безпеки мореплавства. *Матеріали XIV міжнародної науково-технічної конференції «Суднова електроінженерія, електроніка і автоматика», Одеса, 19-20 листопада 2024 року. Одеса: НУ "ОМА". 2024.*

Обґрунтування структури роботи. Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків та списку використаних джерел.

Перший розділ «Міжнародно-правове регулювання безпеки мореплавства» присвячений аналізу історичного розвитку міжнародного права у сфері безпеки мореплавства. Розглядаються ключові міжнародні конвенції, угоди та резолюції, а також роль міжнародних організацій, таких як Міжнародна морська організація (ІМО), у формуванні глобальних стандартів.

У другому розділі «Національне законодавство в галузі безпеки мореплавства» аналізується законодавство різних країн щодо безпеки мореплавства, його відповідність міжнародним нормам, а також взаємодія міжнародного права з національним законодавством. Особливу увагу приділено аналізу українського законодавства у цій сфері.

Третій розділ «Перспективи та рекомендації для подальшого розвитку правового регулювання безпеки мореплавства» охоплює сучасні виклики у забезпеченні безпеки мореплавства, такі як новітні технології, кіберзагрози та зміни клімату. Запропоновано рекомендації щодо вдосконалення міжнародних і національних правових норм для ефективного реагування на ці виклики.

У висновках наведено узагальнення основних результатів дослідження та окреслено перспективні шляхи вдосконалення існуючих міжнародно-правових норм з метою забезпечення кращого рівня безпеки мореплавства.

РОЗДІЛ 1

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

1.1 Історія та етапи розвитку міжнародного права щодо безпеки мореплавства

Забезпечення безпеки на морських шляхах завжди було наріжним каменем міжнародної комерції та морських експедицій. З прогресом цивілізації та експансією морських маршрутів виникла нагальна потреба у формуванні міжнародного правового поля для регулювання питань морської безпеки.

Витоки регламентації морської діяльності сягають глибокої давнини. Ще в античну добу, коли морська торгівля набирала обертів, а захист інтересів мореплавців ставав все більш актуальним, почали з'являтися перші правові норми у цій сфері. Колиска західної цивілізації - Стародавня Греція та Рим - стала місцем зародження фундаментальних принципів морського права. Ці принципи поступово викристалізовувалися через формування звичаїв та створення прецедентів.

Одним із ключових концептів, що виник у ті часи, стала доктрина "загальної аварії". Ця концепція втілювала ідею справедливого розподілу збитків між усіма учасниками морської експедиції у випадку надзвичайних ситуацій. Сутність цього принципу полягала в тому, що якщо під час морської подорожі виникала необхідність пожертвувати частиною вантажу або завдати шкоди судну заради порятунку всього підприємства, то понесені збитки мали бути пропорційно розподілені між усіма зацікавленими сторонами. Цей принцип, що вперше з'явився в античності, став одним із наріжних каменів морського права і відіграв визначальну роль у формуванні атмосфери довіри та взаємної відповідальності між учасниками морської торгівлі.

У процесі еволюції морського права значний вплив на формування правил і принципів безпеки мореплавства здійснили стародавні морські кодекси. Серед них особливе місце посідає Родоський морський кодекс, названий на честь острова Родос - важливого центру морської торгівлі в Егейському морі. Цей кодекс, як і інші подібні збірники правил, охоплював широке коло питань, пов'язаних з морською діяльністю. Зокрема, він регламентував порядок дій у випадку аварій, встановлював правила рятування на морі, визначав межі відповідальності капітанів та членів екіпажу, а також регулював різноманітні аспекти ведення морської торгівлі¹.

Родоський морський кодекс мав значний вплив на розвиток морського права і безпеку мореплавства. Він був одним із перших юридичних документів, що регулював морську торгівлю та пов'язані з нею питання. Хоча оригінальні тексти цього кодексу не збереглися, його положення були збережені і передані через пізніші римські та візантійські юридичні збірники.

Основні аспекти Родоського морського кодексу:

1. загальна аварія: Родоський морський кодекс увів принцип "загальної аварії", який передбачав, що в разі небезпеки, наприклад, шторму або нападу піратів, капітан мав право викинути частину вантажу за борт, щоб врятувати судно. Всі учасники морського підприємства – власники судна, вантажу та інші – повинні були порівну розділити збитки, що виникли внаслідок таких дій. Цей принцип став основою для сучасного страхування вантажів і залишається одним із ключових аспектів морського права².

2. відповідальність капітанів і екіпажу: Родоський кодекс також регулював відповідальність капітана і екіпажу за безпеку судна і вантажу. Він встановлював, що капітан відповідає за всі дії, пов'язані з управлінням судном, і зобов'язаний приймати рішення, спрямовані на забезпечення

¹ Aubert, Jean-Jacques. Dealing with the Abyss: The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (Lex Rhodia De Iactu , D 14.2) and the Making of Justinian's Digest. 10, 2008. P. 4.

² Ibid. P. 5

безпеки. Екіпаж, у свою чергу, мав виконувати накази капітана та діяти в інтересах збереження судна і вантажу³.

3. порятунк на морі: Кодекс також містив положення щодо порятунку на морі. Він регулював порядок надання допомоги потерпілим суднам та встановлював винагороду для тих, хто надавав таку допомогу. Це створювало стимул для мореплавців брати участь у рятувальних операціях і сприяло розвитку практики морського порятунку.

4. регулювання морської торгівлі: Родоський морський кодекс детально регламентував правила ведення морської торгівлі. Він включав положення, що стосувалися обов'язків та прав торговців, правил перевезення товарів, договорів фрахтування суден та вирішення торгових суперечок. Ці положення сприяли стабільності та передбачуваності в морській торгівлі, що було важливо для економічного розвитку регіону.

Родоський морський кодекс став основою для багатьох пізніших морських кодексів та правових систем, що розвивалися в Середземноморському регіоні. Зокрема, він вплинув на Візантійський "Прохірон" та на середньовічні морські кодекси, такі як Льовантський статут та Амальфійський кодекс.

Завдяки своєму внеску у формування основ безпеки мореплавства, Родоський морський кодекс залишається важливим історичним документом, який відображає давні традиції регулювання морської діяльності і вплинув на подальший розвиток світового морського права.

У середньовіччі розвиток морського права набув значного поширення, завдяки створенню та кодифікації нових морських кодексів. Одним із найвідоміших серед них був Консолато дель Маре, який вперше був виданий у Барселоні в XIV столітті.

"Consolato del Mare", або "Морський статут", був укладений або в Барселоні, Іспанія, яка і тоді, і зараз є головним морським портом цієї країни,

³ Aubert, Jean-Jacques. Dealing with the Abyss: The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (Lex Rhodia De Iactu , D 14.2) and the Making of Justinian's Digest. 10, 2008. P. 5.

або в Пізі, Італія, яка на той час разом з Венецією та Генуєю була одним з великих торговельних міст Апеннінського півострова. Точна дата його першого оприлюднення невідома, але він передував Першому хрестовому походу, який розпочався 1096 року. Це була збірка всеосяжних правил з усіх морських питань, хоча й не надто впорядкована за своєю структурою, але визначна своїм надзвичайно ліберальним та справедливим духом⁴.

Кодекс регулював питання власності на судна, обов'язки та відповідальність їхніх капітанів, обов'язки моряків та їхню заробітну плату, питання фрахту, рятування, викидання вантажу за борт, загальної аварії, прав нейтральних сторін під час війни - фактично, усі теми, які нині входять до адміралтейського та морського права усіх цивілізованих країн. Його принципи були повсюдно прийняті різними народами.

З розвитком мореплавства та збільшенням обсягів морської торгівлі в XVI-XVIII століттях виникла потреба у стандартизації морського права на міжнародному рівні. Це було обумовлено тим, що різні країни мали власні морські закони та традиції, що призводило до конфліктів і непорозумінь у міжнародних морських відносинах. Зростання ролі морської торгівлі вимагало створення узгоджених правил, які могли б застосовуватися на міжнародному рівні для забезпечення безпеки та ефективності мореплавства.

У XIX столітті, на тлі промислової революції та значного зростання обсягів морської торгівлі, уряди провідних морських держав почали усвідомлювати необхідність розробки нових правових норм для регулювання міжнародних морських відносин. Одним із найважливіших кроків у цьому напрямку стала Паризька декларація 1856 року.

Цей документ став першою серйозною спробою узгодити міжнародні стандарти в галузі морського права, що мало велике значення для подальшого розвитку міжнародного співробітництва у сфері мореплавства. Вона заклала основу для майбутніх міжнародних угод, спрямованих на

⁴ Historical Development of Maritime Law by Abyssinia Law. URL: <https://www.abbyssinialaw.com/study-on-line/402-maritime-law/7444-historical-development-of-maritime-law>

забезпечення безпеки та стабільності морської торгівлі в умовах зростаючих глобальних викликів⁵.

Історія міжнародної співпраці у сфері безпеки мореплавства бере свій початок понад століття тому. Ключовою подією стала перша міжнародна конференція, присвячена цій темі, яка відбулася у Вашингтоні в 1889 році. Ця зустріч стала піонерською спробою світової спільноти об'єднати зусилля для вирішення технічних проблем торговельного мореплавства та забезпечення охорони життя і майна на морі.

На конференції було ухвалено низку важливих правил та рекомендацій. Серед них - правила запобігання зіткненням у морі, які раніше були прийняті в Англії (1884 р.) та США (1895 р.). Крім того, було розроблено правила ідентифікації та маркування суден, а також заходи з охорони людського життя та майна у випадку морських аварій. Особлива увага приділялася вимогам до кваліфікації офіцерів та екіпажів, включаючи перевірку зору та кольоросприйняття. Також були встановлені вимоги щодо ідентифікації, позначення та підйому уламків суден, які становлять небезпеку для мореплавства⁶.

У той час безпека пасажирів була пріоритетним питанням, оскільки морський транспорт залишався єдиним засобом перетину океану для подорожей до США та Латинської Америки. Аварії пасажирських суден були досить частим явищем - наприклад, Великобританія щороку втрачала в морі близько 800 осіб.

Катастрофа "Титаніка" у квітні 1912 року, яка забрала життя близько 1500 людей, стала потужним поштовхом для вжиття невідкладних міжнародних заходів з підвищення безпеки мореплавства. Як наслідок, вже 20 січня 1914 року в Лондоні відбулася міжнародна конференція за участю 13 держав, на якій була прийнята Міжнародна конвенція з охорони

⁵ Lemnitzer, Jan Martin. That Moral League of Nations against the United States': The Origins of the 1856 Declaration of Paris. *The International History Review*, vol. 35, no. 5, 2013, P. 1071.

⁶ Костиря О.В. Історичний аспект розвитку правового регулювання безпеки мореплавства. *Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2020. № 47 том 2. С. 129

людського життя на морі. На жаль, початок Першої світової війни завадив набранню чинності цією конвенцією⁷.

Наступним важливим кроком стала конференція 1929 року в Лондоні, в якій взяли участь вже 18 держав. На ній було ухвалено нову Конвенцію з охорони людського життя на морі, яка в основному наслідувала положення Конвенції 1914 року, але містила ряд нових правил. Важливим доповненням до цієї Конвенції стали переглянуті Правила попередження зіткнення у морі⁸.

Після Другої світової війни, враховуючи стрімкий розвиток науки і техніки, виникла потреба в оновленні міжнародних норм безпеки мореплавства. У 1948 році в Лондоні була скликана чергова міжнародна конференція, на якій було прийнято третю конвенцію. Ця версія була значно розширена та модернізована, було вдосконалено стандарти поділу пасажирських суден на водонепроникні відсіки, встановлено нові вимоги до остійності суден, введено правила поділу суден на відсіки вогнетривкими перегородками тощо⁹.

Важливою віхою в історії морської безпеки стало створення Міжнародної морської організації (ІМО). У 1948 році Конвенція зі створення ІМО ухвалила спеціальну резолюцію щодо майбутнього перегляду Конвенції з охорони людського життя на морі 1929 року. Однак процес набрання чинності Конвенцією про ІМО затягнувся на десять років.

Коли ІМО нарешті почала функціонувати, стало очевидним, що доцільніше прийняти нову конвенцію, ніж вносити зміни до старої. Так, у 1960 році відбулася перша конференція під егідою ІМО, присвячена Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС). У ній

⁷ Scott Krist. How the Titanic changed maritime law. *Legal blog of The Krist Law Firm*. P.C. 2017. URL: <https://www.houstoninjurylawyer.com/titanic-changed-maritime-law/#~:text=After%20the%20sinking%20of%20the, rightful%20compensation%20for%20maritime%20injuries>.

⁸ International Convention for the Safety of Life at Sea, London, May 1929. URL: <https://www.scribd.com/document/233046363/SOLAS-1929>

⁹ Костира О.В. Історичний аспект розвитку правового регулювання безпеки мореплавства. *Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2020. № 47 том 2. С. 129

взяли участь представники 55 держав, а сама конвенція набрала чинності в 1965 році¹⁰.

Протягом наступних років ІМО прийняла численні резолюції та поправки до конвенції. Зрештою було вирішено розробити нову версію конвенції, яка б включала не лише нові поправки, а й новий механізм набрання ними чинності.

21 жовтня - 1 листопада 1974 року в Лондоні відбулася масштабна конференція за участю представників 71 держави. Її результатом стало схвалення нової Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74). Ця конвенція, що складалася з восьми глав, набрала чинності 28 травня 1980 року.

Сьогодні Конвенція СОЛАС-74 (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS-74) залишається одним з найважливіших міжнародних документів у сфері безпеки мореплавання. Вона постійно оновлюється та вдосконалюється, відображаючи нові виклики та технологічні досягнення у морській галузі. Наразі конвенція складається з 14 глав, які охоплюють широкий спектр питань, пов'язаних з безпекою на морі.

Ще одним надзвичайно важливим міжнародним документом є Міжнародні правила попередження зіткнень суден на морі (COLREG), прийняті в 1972 році, що були розроблені з урахуванням досвіду попередніх десятиліть і включили більш детальні та сучасні вимоги до судноводіння, зокрема:

- удосконалені правила проходу: COLREG включає детальніші правила для різних типів суден і ситуацій на морі, що дозволяє уникнути непорозумінь і знизити ризик аварій.

- технічні нововведення: включення нових технологій, таких як радіолокація та автоматичні ідентифікаційні системи (AIS), допомогло зробити мореплавство ще більш безпечним.

¹⁰ Костира О.В. Історичний аспект розвитку правового регулювання безпеки мореплавства. *Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2020. № 47 том 2. С. 129

- правила для вузьких місць: враховуються специфічні умови навігації у вузьких місцях, портах та інтенсивних судноплавних районах, що є важливим для забезпечення безпеки в таких складних умовах¹¹.

COLREG є обов'язковими для виконання в усьому світі і застосовуються на всіх судноплавних маршрутах. Вони стали стандартом, на основі якого країни розробляють свої національні правила безпеки мореплавства. Ці міжнародні правила сприяли зниженню кількості зіткнень на морі і стали важливим елементом у забезпеченні глобальної безпеки морського транспорту.

Слід також повернутися до такого важливого аспекту, як небезпека суден через перевантаження. Значення надводного борту і небезпека перевантаження усвідомлювалися моряками з давніх часів. Археологічні знахідки свідчать про те, що вже у стародавньому світі існували обмеження щодо осадки суден. Наприклад, на піднятому поблизу Тунісу древньому судні було знайдено документ двотисячолітньої давності, подібний до сучасного договору фрахтування, де шкіпер клявся не приймати додаткового вантажу¹².

У середньовічній Європі також розвивалися методи контролю за навантаженням суден. У Венеції 1255 року були запроваджені вантажні марки у вигляді хрестів на бортах корабля, а також посада портового наглядача за навантаженням - скрібануса. У ганзейському місті Вісбі огляд суден навіть входив до обов'язків сенату¹³.

Наукове обґрунтування плавучості суден пов'язане з відкриттям закону Архімеда у III столітті до н.е. Однак практичне застосування цього закону для визначення водотоннажності суден почалося лише в XVII

¹¹ International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. URL: https://www.afcan.org/dossiers_reglementation/colreg_gb/contents.html

¹² Костира О.В. Історичний аспект розвитку правового регулювання безпеки мореплавства. *Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2020. № 47 том 2. С. 130.

¹³ Диск Плімсоля (вантажні марки). Верф на столі. URL: <https://m.shipmodeling.ru/content/structure/detail.php?ID=1111>

столітті, після повторного відкриття законів гідростатики вченими Стевіном і Галілеєм.

Згідно з законом Архімеда, для забезпечення безпеки плавання кожне судно повинно мати запас плавучості - об'єм водонепроникної частини корпусу вище ватерлінії. Цей запас формується приміщеннями під водонепроникною палубою та надбудовами з водонепроникними закриттями.

При завантаженні судна його осадка збільшується, а запас плавучості зменшується. Відсутність достатнього запасу плавучості може призвести до затоплення судна навіть при незначному надходженні води всередину корпусу. Тому контроль за навантаженням суден є критично важливим для забезпечення безпеки мореплавства.

Забезпечення достатньої плавучості суден досягається встановленням мінімальної допустимої висоти надводного борту та нанесенням вантажної марки на борт.

До кінця 19 століття осадка торгових суден не регулювалася, що призводило до небезпечного перевантаження заради максимального прибутку. Численні аварії через втрату плавучості, особливо британських суден, привернули увагу морської спільноти. Семюель Плімсоль активно виступав у парламенті за законодавче обмеження осадки суден.

У 1890 році в Англії ухвалили закон, за яким висоту надводного борту визначав державний орган, а не судновласник. Це обмежило перевантаження суден, запобігло багатьом аваріям і врятувало тисячі життів. Закон назвали "Законом Плімсоля", а відповідну позначку - "диском Плімсоля"¹⁴.

Перша міжнародна конвенція про вантажну марку була прийнята в 1930 році. Її головна мета - забезпечити запас плавучості, а також належну остійність судна та уникнення надмірного напруження корпусу.

¹⁴ Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "Plimsoll line". *Encyclopedia Britannica*, 11 Apr. 2019, <https://www.britannica.com/technology/Plimsoll-line>. Accessed 17 September 2024.

У 1966 році ІМО прийняла нову Міжнародну конвенцію про вантажну марку, а в 1988 році - протокол для гармонізації вимог з іншими морськими конвенціями.

Основна вимога конвенції: жодне судно не може вийти в море без достатнього запасу плавучості, визначеного вантажною маркою. Кожному судну видається відповідне свідоцтво¹⁵.

Вантажна марка наноситься на обох бортах судна і складається з кола (диска Плімсоля), марочної "гребінки" і палубної лінії. Залежно від умов плавання встановлюються різні сезонні марки.

Конвенція також спрямована на забезпечення водонепроникності судна для збереження плавучості в різних умовах. Вона поширюється на судна, що здійснюють міжнародні рейси, за винятком військових, риболовецьких та прогулянкових суден.

Не слід також оминати "конституцію океанів" - Конвенцію ООН з морського права (ЮНКЛОС) 1982 року, яка створює всеосяжну правову основу для регулювання використання морських просторів, значно впливаючи на безпеку мореплавства.

Цей документ встановлює чітке зонування морських територій, визначаючи такі ключові області як територіальне море, виключна економічна зона та континентальний шельф. Для кожної з цих зон ЮНКЛОС окреслює права та обов'язки держав щодо контролю та регулювання морської діяльності, що сприяє запобіганню міждержавних конфліктів та створенню безпечних умов для навігації. Крім того, ЮНКЛОС встановлює чіткі зобов'язання для держав щодо забезпечення належного контролю над суднами, що ходять під їхніми прапорами, вимагаючи дотримання міжнародних стандартів безпеки¹⁶. Такий підхід суттєво сприяє зменшенню

¹⁵ Міжнародна Конвенція про вантажну марку 1966 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text

¹⁶ Конвенція ООН з морського права. Монтего-Бей. 1982. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf

ризиків, пов'язаних з експлуатацією потенційно небезпечних суден, підвищуючи загальний рівень безпеки на морі.

1.2 Основні міжнародні конвенції та угоди, що стосуються безпеки мореплавства

Безпека мореплавства є однією з ключових проблем, що впливають на глобальну торгівлю, охорону довкілля та збереження людських життів. В умовах зростаючого обсягу міжнародної морської торгівлі, збільшення кількості морських суден та нових викликів, таких як тероризм і піратство, міжнародне співтовариство розробило ряд конвенцій та угод, спрямованих на забезпечення безпеки на морі. Ці міжнародні інструменти є основою для розробки національного законодавства та практики у сфері мореплавства.

Система міжнародного регулювання перевезень небезпечних вантажів відіграє ключову роль у забезпеченні безпеки морських перевезень. Ця комплексна система охоплює широкий спектр конвенцій та угод, які разом формують міцний фундамент для безпечного транспортування потенційно небезпечних матеріалів морськими шляхами.

На нашу думку, слід зупинитися саме на міжнародних договорах спеціального характеру. Так, Міжнародна Конвенція про охорону людського життя на морі (СОЛАС-74) є ще одним наріжним каменем у системі морської безпеки. Вона охоплює широкий спектр питань, від конструкції суден до протипожежного захисту та рятувальних засобів, встановлюючи мінімальні стандарти безпеки для міжнародного судноплавства¹⁷.

Конвенція приділяє значну увагу конструкції суден, наголошуючи на важливості їх стабільності та поділу на водонепроникні відсіки. Це забезпечує збереження плавучості навіть при пошкодженні окремих частин корпусу. SOLAS також встановлює суворі вимоги до протипожежного

¹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974, URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

захисту, включаючи використання сучасних систем виявлення пожежі, автоматичних систем гасіння та вогнетривких матеріалів у конструкції судна.

Слід зазначити, що сфера дії Конвенції обмежена суднами, які здійснюють міжнародні рейси. Вона не поширюється на військові кораблі та військово-допоміжні судна, рибальські суда, прогулянкові яхти, судна валовою місткістю менше 500.

Важливим аспектом SOLAS є вимоги до рятувальних засобів. Конвенція регламентує кількість, розміщення та технічні характеристики рятувальних шлюпок, плотів та індивідуальних рятувальних жилетів. Особлива увага приділяється їх доступності та готовності до використання в екстрених ситуаціях.

У сфері навігації SOLAS вимагає оснащення суден сучасним обладнанням, включаючи радарні системи, автоматичні ідентифікаційні системи (AIS) та електронні картографічні системи (ECDIS). Це сприяє підвищенню точності навігації та зменшенню ризику зіткнень.

Конвенція також акцентує увагу на підготовці екіпажу до надзвичайних ситуацій. Вона вимагає регулярного проведення навчань та тренувань, а також розробки детальних планів дій в аварійних ситуаціях. Ці заходи спрямовані на забезпечення швидкої та ефективної реакції екіпажу в критичних умовах.

SOLAS встановлює правила безпечного перевезення вантажів, особливо небезпечних. Це включає вимоги до їх класифікації, маркування, пакування та зберігання на борту судна.

Важливим елементом безпеки на морі є ефективний зв'язок. SOLAS регламентує вимоги до радіобладнання та систем зв'язку, включаючи впровадження Глобальної морської системи зв'язку при лиху (GMDSS). Ця система забезпечує надійний зв'язок у надзвичайних ситуаціях та швидке реагування на сигнали лиха.

Конвенція також встановлює систему регулярних інспекцій та сертифікації суден. Це забезпечує постійний контроль за дотриманням вимог безпеки та підтримання суден у належному технічному стані.

Другим не менш важливим міжнародним актом є Конвенція про міжнародні правила щодо запобігання зіткненню суден 1972 року (COLREG), яка встановлює правила поведінки суден на морі для запобігання зіткненням. Вона регламентує порядок розходження суден, що рухаються назустріч або перетинальними курсами. Згідно з правилами, судна повинні ухилятися вправо при зустрічному русі, а при перетині курсів пріоритет має судно, що йде з правого боку. Особливі вимоги встановлені для проходження вузькими водами та обгону¹⁸.

COLREG також визначає систему світлових і звукових сигналів для комунікації між суднами. Світлові сигнали використовуються для повідомлення про наміри та маневри, особливо в темний час доби. Звукові сигнали застосовуються в умовах поганої видимості. Конвенція встановлює спеціальні правила для навігації в умовах обмеженої видимості, вимагаючи від суден зменшення швидкості та підвищеної обережності.

Ці правила є основою безпечного мореплавства, забезпечуючи стандартизований підхід до уникнення зіткнень та ефективної навігації в міжнародних водах. Вони враховують особливості різних типів суден та ситуацій, створюючи комплексну систему для організації безпечного морського руху.

Слід зазначити, що для комунікації застосовується Міжнародний звід сигналів. Прийнятий Асамблеєю Міжнародної морської організації (ІМО) 27 вересня 1965 року і введений в дію з 1 квітня 1969 року, цей документ встановлює стандартизовану систему сигналів для зв'язку між суднами та

¹⁸ International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. URL: https://www.afcan.org/dossiers_reglementation/colreg_gb/contents.html

береговою владою. Звід забезпечує єдину мову спілкування на морі, долаючи мовні бар'єри та сприяючи безпеці мореплавства¹⁹.

Міжнародна конвенція електров'язку, прийнята в Найробі в 1982 році і чинна з 1 січня 1984 року, також відіграє ключову роль у забезпеченні безпеки на морі. Ця конвенція встановлює фундаментальний принцип: міжнародні служби електров'язку повинні надавати абсолютний пріоритет усім повідомленням, що стосуються безпеки людського життя на морі. Це означає, що будь-яке повідомлення про небезпеку або надзвичайну ситуацію на морі має першочергове значення і повинно оброблятися негайно²⁰.

Відповідно до цієї конвенції, радіостанції зобов'язані приймати виклики та повідомлення про лихо з абсолютним пріоритетом, незалежно від їхнього походження. Більше того, вони повинні негайно відповідати на такі повідомлення та вживати необхідних заходів. Це забезпечує швидке реагування на надзвичайні ситуації на морі, що може бути критично важливим для порятунку життів²¹.

Для детального регулювання питань зв'язку з суднами застосовується Регламент радіозв'язку. Цей документ встановлює технічні стандарти, процедури та протоколи для здійснення радіозв'язку на морі. Він охоплює широкий спектр питань, включаючи частоти, які використовуються для різних типів комунікацій, формати повідомлень, процедури виклику та відповіді, а також специфічні правила для різних ситуацій, таких як надзвичайні випадки або рутинні перевірки.

Разом ці міжнародні документи створюють комплексну систему комунікації на морі. Вони забезпечують чіткі, стандартизовані методи зв'язку між суднами та береговими станціями, що є критично важливим для безпеки мореплавства. Ця система дозволяє ефективно передавати інформацію про

¹⁹ International code of signals for visual, sound, and radio communications, 1965. URL: <https://msi.nga.mil/api/publications/download?key=16694273/SFH00000/Pub102bk.pdf&type=view>

²⁰ International telecommunication convention, 1982. URL: http://www.itu.int/dms_pub/itus/oth/02/09/S020900000B5201PDFE.PDF

²¹ Регламент радіозв'язку. URL: http://www.itu.int/dms_pub/itus/oth/02/02/S02020000244501PDFR.PDF

погодні умови, навігаційні попередження, а також швидко реагувати на надзвичайні ситуації.

Важливо відзначити, що ці міжнародні норми постійно оновлюються та адаптуються до нових технологій та викликів сучасного мореплавства. Наприклад, впровадження супутникових систем зв'язку та цифрових технологій значно розширило можливості комунікації на морі, і відповідні регламенти були оновлені для врахування цих змін.

Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року (International Convention on Load Lines - LL-66) також є ключовим документом у сфері морської безпеки, який встановлює чіткі стандарти щодо завантаження суден. Ця конвенція була розроблена з метою запобігання надмірному навантаженню суден, що могло б поставити під загрозу їхню безпеку під час плавання²².

Основним елементом цієї системи є вантажна марка - спеціальне маркування на борту судна, яке визначає максимально допустиму глибину занурення судна у воду. Ця марка наноситься після ретельного технічного огляду судна, під час якого оцінюється його конструкція, міцність та інші характеристики, що впливають на безпеку мореплавства.

Конвенція категорично забороняє вихід у море суднам, які не мають достатнього запасу плавучості. Цей запас визначається саме положенням вантажної марки відносно поверхні води. Таким чином, вантажна марка слугує візуальним індикатором безпечного рівня завантаження судна.

Для підтвердження відповідності судна вимогам конвенції, кожному судну видається офіційний документ - міжнародне свідоцтво про вантажну марку. У деяких випадках, коли судно з певних причин звільняється від необхідності мати вантажну марку, йому видається міжнародне свідоцтво про вилучення вантажної марки. Ці документи оформлюються за

²² Міжнародна Конвенція про вантажну марку 1966 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Tex

стандартизованою формою, яка чітко визначена в конвенції, що забезпечує їх універсальне визнання у всіх країнах-учасниках²³.

У 1988 році був прийнятий додатковий Протокол до цієї конвенції. Цей документ вніс певні уточнення та доповнення до конвенції, враховуючи досвід її застосування та нові технологічні розробки в галузі суднобудування та морських перевезень. Протокол допоміг адаптувати конвенцію до сучасних умов морського судноплавства.

Ця система вантажних марок є надзвичайно важливою для забезпечення безпеки на морі. Вона не лише запобігає перевантаженню суден, але й забезпечує уніфікований міжнародний стандарт, який дозволяє портовим властям та морським інспекціям швидко оцінити безпечність завантаження судна. Це, в свою чергу, сприяє підвищенню загального рівня безпеки морських перевезень, зменшенню ризику аварій та захисту життя моряків і збереженню вантажів.

У 1978 році в Гаазі прийнято меморандум щодо перевірки умов праці на борту суден. Через два тижні після цього біля берегів Франції сталася аварія танкера Amoco Cadiz, після чого було вирішено також перевіряти дотримання правил безпеки та норм щодо забруднення навколишнього середовища на суднах. З цією метою в 1982 році чотирнадцять європейських країн підписали Паризький меморандумі про взаєморозуміння, що поклало початок системі port state control. На сьогодні день 26 країн Європи є підписантами Паризького меморандуму. Таким чином, запровадження концепції port state control стало реакцією на неспроможність держав прапора забезпечити дотримання правил безпеки на кораблях та правил охорони навколишнього середовища.

У 1995 році концепція державного портового контролю вийшла на загальноєвропейський рівень вже інституційно – завдяки Директиві

²³ Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року з поправками. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_001-88#Text

1995/21/EU, згідно з якою положення Паризького меморандуму про взаєморозуміння стали обов'язковими для держав-членів ЄС.

Відповідно до Меморандуму, держави-учасниці взяли на себе зобов'язання забезпечувати дієву систему портового контролю на своїй території. Важливо підкреслити, що такий контроль має здійснюватися без дискримінації щодо прапора судна. Головна мета - гарантувати відповідність іноземних торговельних суден, які заходять у порти держав-учасниць, ключовим міжнародним морським конвенціям, зокрема:

- Міжнародній конвенції про вантажну марку 1966 року та Протоколу 1988 року;
- Конвенції SOLAS та її протоколам;
- Конвенції MARPOL;
- Конвенції STCW;
- Конвенції COLREG;
- Конвенції МОП №147 про мінімальні норми на торговельних суднах (1976 р.).

Ці міжнародні договори визначені в документі як "застосовні інструменти". Згідно з вимогами Меморандуму, щорічні перевірки мають охоплювати четверту частину (25%) від загальної кількості іноземних торговельних суден, що відвідують порти держав-учасниць.

Для ефективної реалізації положень Меморандуму країни-підписанти домовились про тісну співпрацю, регулярні консультації та активний обмін інформацією. Починаючи з 1999 року, в рамках Паризького меморандуму запроваджено систему класифікації держав прапора, яка включає три категорії:

1. "Білий список" - держави, чиї судна демонструють високий рівень відповідності міжнародним стандартам безпеки
2. "Сірий список" - держави із середніми показниками за результатами портових перевірок

3. "Чорний список" - держави, судна яких показують незадовільні результати щодо дотримання стандартів безпеки

Така система класифікації відображається у щорічних звітах Паризького меморандуму та служить важливим індикатором безпеки морського судноплавства.

1.3 Роль та діяльність міжнародних організацій у забезпеченні безпеки мореплавства

Забезпечення безпеки мореплавства є критично важливою складовою глобального транспортного сектору, який відіграє значну роль у світовій економіці. У зв'язку з цим, міжнародні організації відіграють ключову роль у розробці стандартів, моніторингу їх виконання і координації зусиль країн у цій сфері.

Розробка та впровадження цих міжнародних нормативних актів відбувається під егідою Організації Об'єднаних Націй та її спеціалізованих установ. Ключову роль у цьому процесі відіграє Міжнародна морська організація (ІМО), яка є спеціалізованою агенцією ООН, відповідальною за безпеку та захист міжнародного судноплавства та запобігання забрудненню морів суднами.

Основна мета ІМО — покращення безпеки мореплавства і охорони морського середовища шляхом розробки міжнародних норм і стандартів, координації міжнародних зусиль та надання технічної підтримки²⁴.

Перш за все, ІМО займається розробкою і впровадженням конвенцій, кодексів і рекомендацій, які встановлюють технічні та процедурні вимоги для забезпечення безпеки мореплавства. Основні з них включають:

- Конвенція SOLAS (1974 р.): встановлює вимоги до конструкції, обладнання та експлуатації суден, щоб забезпечити їхню безпеку.

²⁴ Convention on the International Maritime Organization, Geneva, 6 March 1948. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch_XII_1p.pdf

- Кодекс ISM (1993 р.): визначає стандарти для систем управління безпекою на борту суден і в управлінських організаціях.

- Конвенція MARPOL (1973/78 рр.): регулює питання забруднення морського середовища від суден.

- Конвенція STCW (1978 р.): встановлює стандарти підготовки і кваліфікації моряків.

Міжнародна морська організація (ІМО) регулярно проводить конференції, засідання комітетів та робочих груп, збираючи експертів з усього світу для обговорення актуальних проблем морської безпеки та розробки нових норм. Ці заходи дозволяють оперативно реагувати на нові виклики, такі як безпека новітніх типів суден чи нові екологічні загрози, а також постійно оновлювати міжнародні стандарти, адаптуючи їх до сучасних вимог та технологій.

Важливим напрямком діяльності ІМО є надання технічної допомоги країнам, що розвиваються, для впровадження міжнародних стандартів та вдосконалення їхнього морського регулювання. Ця допомога включає проведення технічних тренінгів та семінарів для підвищення кваліфікації фахівців, реалізацію проектів з удосконалення інфраструктури, таких як модернізація портових об'єктів чи навігаційного обладнання, а також надання фінансової та матеріальної підтримки для забезпечення ефективного моніторингу та контролю за морським середовищем.

ІМО також приділяє значну увагу навчальним програмам для моряків та фахівців у сфері морської безпеки. Організація забезпечує різноманітні програми підвищення кваліфікації, які охоплюють навчання за новими стандартами, техніками безпеки та технологічними нововведеннями. Крім того, проводяться спеціалізовані курси та тренінги з управління безпекою на борту, протипожежного захисту, рятувальних операцій та інших критично важливих навичок.

Не менш важливою функцією ІМО є моніторинг та оцінка виконання міжнародних стандартів. Організація здійснює перевірку відповідності країн

та суден міжнародним нормам, а також проводить ретельний аналіз та оцінку морських інцидентів та аварій з метою виявлення їх причин та вдосконалення існуючих норм безпеки.

Таким чином, Міжнародна морська організація відіграє вирішальну роль у формуванні та підтримці глобальної системи морської безпеки, постійно адаптуючись до нових викликів та технологічних змін у морській галузі. Її всебічна діяльність, що охоплює розробку норм, навчання фахівців, надання технічної допомоги та моніторинг дотримання стандартів, забезпечує комплексний підхід до вирішення питань безпеки мореплавства та захисту морського середовища на міжнародному рівні.

Крім того, значний внесок у розробку та вдосконалення міжнародних морських стандартів роблять інші міжнародні організації. Так, Міжнародна організація праці (ILO) займається питаннями трудових стандартів та умов праці моряків, в той час як Всесвітня організація охорони здоров'я (WHO) фокусується на аспектах здоров'я та гігієни на борту суден.

Міжнародна організація праці (МОП), заснована в 1919 році, відіграє ключову роль у регулюванні умов праці у різних секторах, включаючи морське судноплавство. Основною конвенцією МОП у цій сфері є Конвенція про працю у морському судноплавстві (MLC 2006), яка була прийнята в 2006 році і набрала чинності у 2013 році. MLC 2006 є важливим документом для забезпечення гідних умов праці та життя моряків²⁵.

Важливо відзначити активну участь у процесі розробки нормативних актів міжнародних неурядових організацій. Міжнародний морський комітет (СМІ) відіграє важливу роль у розробці та уніфікації морського права. Консультативний комітет із запобігання забруднення моря нафтою (ACOPS) зосереджується на екологічних аспектах морських перевезень. Об'єднання судновласників Європейського Союзу (ECSA) представляє інтереси європейських судновласників у міжнародних морських форумах.

²⁵ Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006). URL: https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_ILO_CODE:C186

Комітет експертів з перевезення небезпечних вантажів Економічної і Соціальної Ради ООН надає експертні рекомендації щодо безпечного транспортування небезпечних матеріалів. Міжнародна палата судноплавства та Міжнародна федерація судновласників представляють інтереси судноплавної галузі на міжнародному рівні, беручи активну участь у розробці та впровадженні нових стандартів безпеки.

Міжнародна організація зі стандартизації (ISO) розробляє технічні стандарти, які часто стають основою для міжнародних морських правил. Міжнародна торгова палата сприяє розвитку міжнародної торгівлі, в тому числі морських перевезень, працюючи над створенням ефективних та безпечних умов для міжнародної комерції.

Міжнародна Асоціація класифікаційних товариств відіграє ключову роль у встановленні та підтримці технічних стандартів для проектування, будівництва та обслуговування суден. Міжнародна федерація асоціації капітанів представляє інтереси морських капітанів, надаючи цінний практичний досвід у процесі розробки нових правил та стандартів.

Така складна та багаторівнева система міжнародного регулювання забезпечує комплексний підхід до питань безпеки морських перевезень. Вона охоплює всі аспекти морської безпеки: від технічних стандартів суден до правил поведінки з небезпечними вантажами, від захисту навколишнього середовища до забезпечення належних умов праці для моряків. Ця система постійно розвивається та вдосконалюється, реагуючи на нові виклики та технологічні зміни в морській галузі, що дозволяє підтримувати високий рівень безпеки морських перевезень у глобальному масштабі.

Важливу роль відіграють міжнародні асоціації. Наприклад, Міжнародна Рада Судноплавства (ICS) є провідною галузевою організацією, що представляє інтереси судноплавних компаній на міжнародному рівні. Заснована в 1906 році, ICS виступає важливим гравцем у формуванні політик і норм, спрямованих на підвищення безпеки мореплавства та забезпечення високих стандартів у судноплавстві. Робота ICS має значний вплив на

безпеку і ефективність морських перевезень, завдяки активній участі в розробці та впровадженні міжнародних стандартів і політик.

Міжнародна Рада Судноплавства (ICS) активно працює над розробкою та впровадженням політик і норм, що стосуються безпеки на морі, тісно співпрацюючи з міжнародними організаціями, такими як Міжнародна морська організація (ІМО). ICS забезпечує представництво судноплавних компаній у процесі створення нових міжнародних конвенцій і протоколів, беручи участь у конференціях та робочих групах, де обговорюються питання безпеки мореплавства, охорони навколишнього середовища та інші аспекти судноплавства. Організація також проводить ретельну оцінку нових стандартів і політик, щоб гарантувати їх практичність та ефективність для судноплавних компаній.

ICS приділяє значну увагу підвищенню стандартів безпеки мореплавства. Організація регулярно публікує рекомендації та посібники для судноплавних компаній, що охоплюють питання безпеки на борту, технічного оснащення суден, управління ризиками та інші критичні аспекти безпеки. Крім того, ICS організовує навчальні та освітні програми, включаючи тренінги, семінари та курси, спрямовані на підвищення кваліфікації моряків і управлінців у сфері безпеки, з особливим акцентом на новітні технології і стандарти в мореплавстві.

Важливою функцією ICS є представлення інтересів судноплавної галузі на міжнародній арені. Організація активно лобіює інтереси судноплавного сектору в міжнародних організаціях і на форумах, прагнучи забезпечити впровадження ефективних і справедливих політик для галузі. ICS підтримує тісні зв'язки з такими організаціями, як ІМО та Міжнародна організація праці (МОП), щоб забезпечити узгодженість норм і стандартів, що стосуються безпеки і ефективності мореплавства.

Діяльність ICS має значний вплив на безпеку мореплавства в цілому. Завдяки активній участі організації в розробці і впровадженні нових стандартів, вдається забезпечити вищі рівні безпеки для суден і їх екіпажів.

Рекомендації і політики ICS сприяють зменшенню ризиків і підвищенню ефективності морських операцій. Навчальні програми і рекомендації організації допомагають краще підготувати екіпажі і управлінців до надзвичайних ситуацій, що значно покращує реагування на аварії та інші непередбачені обставини. Крім того, активна участь ICS у розробці нових стандартів і рекомендацій стимулює впровадження інноваційних технологій і практик, що в свою чергу підвищує безпеку і ефективність мореплавства.

Таким чином, Міжнародна Рада Судноплавства виступає потужним каталізатором позитивних змін у сфері морської безпеки, сприяючи створенню більш безпечного, ефективного та екологічно відповідального глобального судноплавства.

Міжнародна асоціація морського права (IMLA), заснована в 1981 році, є провідною організацією у сфері розробки та дослідження морського права, включаючи аспекти безпеки мореплавства. IMLA відіграє ключову роль у формуванні та вдосконаленні міжнародних стандартів і норм, що забезпечують безпеку та ефективність морського транспорту. Основні напрямки діяльності IMLA охоплюють розробку та вдосконалення морського права, організацію конференцій і семінарів, а також підтримку національних і міжнародних ініціатив.

Організація проводить аналіз і дослідження правових норм, розробляє нові стандарти та вносить рекомендації для покращення безпеки мореплавства. IMLA організовує міжнародні конференції та публікує наукові роботи, що сприяють формуванню правових підходів у сфері морського права. Асоціація активно співпрацює з міжнародними організаціями, такими як ІМО, та надає консультації національним урядам щодо впровадження міжнародних стандартів. Діяльність IMLA має суттєвий вплив на безпеку мореплавства через покращення правової бази, підвищення обізнаності фахівців та розробку інноваційних рішень.

Завдяки своїй роботі, IMLA сприяє створенню ефективної правової бази, що забезпечує високу безпеку морського транспорту, підвищує рівень

знань у галузі та стимулює розробку нових технологій для зниження ризиків на морі. Таким чином, Міжнародна асоціація морського права відіграє важливу роль у забезпеченні високих стандартів безпеки та ефективності морського транспорту на міжнародному рівні.

Можемо підсумувати, що історія розвитку міжнародного права щодо безпеки мореплавства є свідченням безперервного прагнення людства забезпечити захист людських життів і майна на морі. Від античних звичаїв до сучасних міжнародних конвенцій, морське право пройшло довгий шлях розвитку, адаптуючись до нових викликів і технологій. Сучасні міжнародні конвенції є результатом багатовікового досвіду і слугують основою для підтримання безпеки на морі в умовах глобалізованого світу.

На сучасному етапі розвитку міжнародного морського права особлива увага приділяється захисту довкілля, боротьбі з тероризмом та піратством, а також забезпеченню безпеки нових видів морських суден і технологій. У відповідь на нові виклики та загрози розробляються додаткові протоколи і поправки до існуючих конвенцій, що дозволяє зберігати актуальність міжнародних норм у сфері безпеки мореплавства.

Міжнародне співтовариство розробило комплексну систему правових інструментів для забезпечення безпеки на морі. Ключовими документами в цій сфері є Міжнародна Конвенція про охорону людського життя на морі (СОЛАС-74), Конвенція про міжнародні правила щодо запобігання зіткненню суден (COLREG), Міжнародна конвенція про вантажну марку, а також ряд документів, що регулюють питання зв'язку та комунікації на морі.

Ці конвенції та угоди охоплюють широкий спектр аспектів морської безпеки, включаючи конструкцію суден, їх обладнання, правила навігації, системи зв'язку, завантаження суден та підготовку екіпажів. Вони встановлюють міжнародні стандарти, які є обов'язковими для виконання країнами-учасницями, що забезпечує уніфікований підхід до безпеки мореплавства в глобальному масштабі.

На нашу думку, доцільно використати таку класифікацію міжнародних конвенцій, що регулюють безпеку мореплавства:

- багатосторонні договори загального характеру, в яких містяться норми щодо забезпечення безпеки на морі: Конвенція ООН з морського права 1982 року, Конвенція про відкрите море 1958 року, Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 року, Конвенція про континентальний шельф 1958 року;

- багатосторонні договори спеціального характеру, що регулюють правовідносини виключно у сфері забезпечення безпеки на морі: Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року, Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року, Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року;

- багатосторонні договори спеціального характеру, що стосуються забезпечення безпеки на морі: Міжнародна конвенція про обмірювання суден 1969 року, Конвенція МОП про мінімальні норми на торговельних суднах 1976 року, Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978/95 року, Паризький Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту 1982 року;

- взаємні умови, серед яких особливий інтерес мають угоди з морського судноплавства і у сфері пошуку і рятування: Женевська конвенція про відкрите море 1958 року, Міжнародна конвенція про рятування 1989 року

Важливо відзначити, що ці міжнародні норми не є статичними. Вони постійно оновлюються та адаптуються до нових технологічних досягнень та викликів сучасного мореплавства. Це дозволяє підтримувати високий рівень безпеки на морі в умовах, що постійно змінюються.

Таким чином, міжнародні конвенції та угоди у сфері безпеки мореплавства створюють міцний правовий фундамент для забезпечення безпеки людського життя на морі, захисту морського середовища та ефективного здійснення морських перевезень. Вони є ключовим елементом у

глобальних зусиллях з підвищення безпеки морського судноплавства та зменшення ризиків, пов'язаних з морською діяльністю.

Міжнародні організації також відіграють ключову роль у забезпеченні безпеки мореплавства через розробку і реалізацію стандартів і норм, координацію міжнародних зусиль і надання технічної допомоги. Вони забезпечують комплексний підхід до проблем безпеки, охорони середовища і умов праці, що сприяє безперебійній і безпечній діяльності глобального морського транспорту.

РОЗДІЛ 2

НАЦІОНАЛЬНЕ ЗАКОНОДАВСТВО В ГАЛУЗІ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

2.1 Огляд національного законодавства країн, що стосується безпеки мореплавства

Безпека мореплавства є критично важливим аспектом міжнародної морської діяльності. Національне законодавство різних країн відіграє ключову роль у забезпеченні дотримання міжнародних стандартів та розробці специфічних для кожної країни норм.

Перш за все, слід розглянути регулювання безпеки мореплавства у Сполучених Штатах Америки. США дійсно мають одну з найрозвиненіших систем законодавства у сфері морської безпеки, яка включає кілька ключових законодавчих актів. Два основних закони в цій системі — це Закон про морську безпеку 2002 року та Закон про безпеку портів 2006 року. Вони регулюють різні аспекти морської безпеки та забезпечують її дотримання на всіх етапах морських операцій.

Закон про морську безпеку²⁶ 2002 року був прийнятий у відповідь на терористичні атаки 11 вересня 2001 року та спрямований на підвищення безпеки в портах і на суднах, що перевозять товари та пасажирів. Основні положення закону включають:

1) розробку планів безпеки для суден, портів та об'єктів морської інфраструктури, які можуть стати потенційними об'єктами терористичних атак;

2) вимоги до контролю доступу до портів та суден, що включає посилений огляд вантажів і персоналу, який має доступ до портових зон і суден;

²⁶ Maritime Transportation Security Act of 2002: United States Congress. Public Law 107-295. URL: <https://www.congress.gov/107/plaws/publ295/PLAW-107publ295.pdf>

3) систему оцінки ризиків: іноземні судна, що заходять у порти США, підлягають оцінці ризиків та перевіркам на відповідність стандартам безпеки;

4) міжнародне співробітництво: закон встановлює тісні зв'язки між США та міжнародними партнерами з метою обміну інформацією та координації зусиль у сфері морської безпеки.

Закон про безпеку портів ²⁷, прийнятий у 2006 році, запровадив комплексні заходи для посилення безпеки портової інфраструктури США та вдосконалення системи підзвітності як державних, так і приватних операторів портів. Законодавство розширило програми моніторингу суден та вантажів, що прибувають до американських портів, з метою запобігання транспортуванню зброї, наркотичних речовин та інших небезпечних матеріалів.

Важливим аспектом закону стало впровадження обов'язкових стандартів для контейнерів, згідно з якими всі вантажні контейнери, що надходять до портів США, мають проходити сканування або перевірку для мінімізації ризиків тероризму та контрабанди. Закон також приділяє значну увагу підготовці персоналу, встановлюючи вимоги щодо регулярного навчання та сертифікації працівників портової інфраструктури та екіпажів суден для забезпечення відповідності високим стандартам безпеки. Крім того, документ визначає механізми покращення координації між різними державними органами, зокрема між Службою берегової охорони США, Департаментом внутрішньої безпеки та іншими відомствами, відповідальними за безпеку портів.

Система морської безпеки США базується на кількох ключових аспектах, що забезпечують комплексний захист портової інфраструктури та морських перевезень. Законодавство встановлює суворі вимоги до безпеки портів та суден, які включають обов'язкове встановлення систем моніторингу, проведення ретельного огляду вантажів та перевірку персоналу.

²⁷ Security and Accountability for Every Port Act of 2006. United States Congress. Public Law 109-347. URL: <https://www.congress.gov/109/plaws/publ347/PLAW-109publ347.pdf>

Особлива увага приділяється оцінці ризиків, пов'язаних з іноземними суднами - перед наданням дозволу на вхід у порти США кожне таке судно проходить детальну перевірку щодо потенційних загроз безпеці. Важливим елементом системи є також програми навчання та сертифікації персоналу, які забезпечують постійне підвищення кваліфікації працівників та їх обізнаності щодо сучасних методів і систем безпеки. Все це разом створює потужну законодавчу базу, яка дозволяє підтримувати високий рівень безпеки морських операцій у США та забезпечує ефективну координацію між різними державними установами та міжнародними партнерами.

Велика Британія, як провідна морська держава, має одну з найдавніших і найбільш розвинених правових систем у сфері морського права та безпеки торговельного мореплавства. Її законодавство охоплює широкий спектр питань, що стосуються безпеки суден, охорони навколишнього середовища та забезпечення належних стандартів пасажирських перевезень.

Закон про торговельне мореплавство ²⁸ 1995 року (Merchant Shipping Act 1995) є фундаментальним законодавчим документом Великої Британії, що встановлює комплексні правові рамки для регулювання торгового мореплавства.

Цей акт охоплює широкий спектр питань, від безпеки мореплавства до захисту навколишнього середовища, включаючи управління суднами та регламентацію прав і обов'язків екіпажів. У сфері безпеки пасажирських перевезень закон встановлює суворі вимоги до технічного стану суден, їхнього оснащення рятувальним обладнанням та засобами евакуації, а також зобов'язує дотримуватися міжнародних стандартів безпеки, визначених Конвенцією SOLAS.

Значна увага приділяється регулюванню діяльності екіпажів, включаючи вимоги до їх навчання, кваліфікації та сертифікації, а також визначення їхніх трудових прав та обов'язків. Закон встановлює механізми

²⁸ Merchant Shipping Act 1995. Chapter 21. UK Parliament. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents?view=plain>

контролю за судноплавством та розслідування морських аварій, передбачаючи створення спеціальних комісій для вивчення причин інцидентів та розробки превентивних заходів.

Важливим аспектом закону є також екологічна складова, яка включає вимоги щодо захисту морського середовища, зокрема обмеження на забруднення моря відходами та нафтопродуктами, та зобов'язує судна використовувати спеціальні системи для мінімізації негативного впливу на довкілля.

Правила безпеки торговельного мореплавства ²⁹ 2020 року представляють собою оновлений нормативний документ, спрямований на модернізацію вимог щодо безпеки суден та екологічних стандартів у відповідності до міжнародних норм та сучасних викликів морської галузі.

У сфері безпеки пасажирських перевезень правила запроваджують додаткові заходи, що доповнюють існуючий Закон про торговельне мореплавство, включаючи обов'язкові регулярні тренування екіпажів з проведення евакуації та рятувальних операцій, а також встановлюють більш суворі вимоги щодо зберігання небезпечних вантажів та організації медичної допомоги.

В екологічному аспекті документ значно посилює вимоги до суден, що працюють у британських водах, встановлюючи жорсткіші обмеження щодо викидів парникових газів, забруднення моря пластиком та нафтопродуктами, одночасно заохочуючи впровадження екологічно чистих технологій, таких як використання низькосірчаного палива та альтернативних джерел енергії.

Важливою складовою правил є система регулярних інспекцій суден, які проводяться як державними органами, так і незалежними організаціями, для перевірки відповідності суден технічним, безпековим та екологічним стандартам, включаючи оцінку системи управління безпекою на борту та дотримання вимог міжнародних конвенцій.

²⁹ The Merchant Shipping (Safety of Navigation) Regulations 2020. Statutory Instrument 2020 No. 673. UK Government. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/2020/673/contents>

Японія, як одна з провідних морських держав світу, має багатий досвід у сфері морського права та розвинене законодавство для забезпечення безпеки морських перевезень і захисту навколишнього середовища. Японська система морської безпеки відрізняється інтеграцією новітніх технологій, суворими стандартами підготовки екіпажів і особливою увагою до природних катастроф, таких як цунамі, землетруси та тайфуни.

Законодавча база Японії у сфері морської безпеки базується на двох ключових законах, які формують комплексний підхід до регулювання морської діяльності. Закон про безпеку морських перевезень³⁰ 1933 року (з численними поправками) встановлює фундаментальні вимоги до безпеки морських операцій, приділяючи особливу увагу впровадженню новітніх технологій, таких як автоматизовані системи виявлення перешкод та супутникового відстеження суден. Закон також встановлює суворі стандарти підготовки екіпажів, вимагаючи проходження спеціалізованих курсів з навігації, рятувальних операцій та управління ризиками, а також регулярної переатестації. Особлива увага приділяється готовності до надзвичайних ситуацій, враховуючи географічне положення Японії та її вразливість до природних катастроф.

Доповнюючи цю систему, Закон про запобігання забрудненню моря³¹ 1970 року зосереджується на екологічних аспектах морської діяльності. Він встановлює суворі вимоги щодо запобігання забрудненню морського середовища нафтою, хімічними речовинами та іншими небезпечними відходами, включаючи контроль за скиданням баластових вод. Закон також передбачає використання передових екологічних технологій та активну міжнародну співпрацю у сфері захисту морського середовища.

Ключовими елементами японської системи морської безпеки є активне впровадження новітніх технологій для моніторингу та управління безпекою,

³⁰ Japan Coast Guard. Ships Safety Law. Law No. 11 of 1933 (as amended)

³¹ Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster. Law No. 136 of 1970. URL: <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/949>

високі стандарти підготовки екіпажів та особлива увага до протидії природним катастрофам. Така комплексна система забезпечує ефективний захист як людських життів, так і навколишнього середовища в морському просторі Японії.

Норвегія, відома своєю багатою морською історією та географічним положенням, має одну з найпрогресивніших систем морського законодавства, що відповідає сучасним вимогам безпеки та екологічних стандартів. Її морське законодавство зосереджене на питаннях безпеки у важких кліматичних умовах, зокрема в арктичних водах, та на впровадженні передових екологічних стандартів. Два ключові законодавчі акти, що регулюють мореплавство в Норвегії, це Закон про безпеку мореплавства 2007 року та Морський кодекс 1994 року (з поправками).

Закон про безпеку мореплавства ³² 2007 року встановлює спеціальні вимоги щодо безпеки судноплавства в північних та арктичних водах, де умови навігації є особливо складними через наявність крижаних полів, екстремальні погодні умови та віддаленість від берегової інфраструктури. Закон передбачає додаткові вимоги до обладнання суден та підготовки екіпажів для роботи в цих умовах, а також впроваджує суворі заходи контролю через систему обов'язкових інспекцій усіх суден, що заходять у норвезькі порти.

Морський кодекс 1994 року ³³ (з поправками) доповнює цю систему, встановлюючи передові екологічні стандарти та вимоги щодо захисту морського середовища. Норвегія, як один з лідерів у впровадженні екологічно чистих технологій, зобов'язує судна використовувати низькосірчане паливо, встановлювати системи очищення викидів та

³² Act of 16 February 2007 No. 9 relating to ship safety and security (Ship Safety and Security Act). URL: <https://www.sdir.no/contentassets/a7a1a5cc4998405286e99c6fbccc5c8a/ship-safety-and-security-act.pdf>

³³ The Norwegian Maritime Code. Act of 24 June 1994 No. 39 (as amended). URL: <https://www.sdir.no/contentassets/3bbe45af5f294abe852675c7a9795cf7/the-norwegian-maritime-code-no.-39-of-24-june-1994-excerpts.pdf?t=1618397153331>

здійснювати фільтрацію баластних вод. Особлива увага приділяється захисту вразливих арктичних екосистем та збереженню морського біорізноманіття.

Ключовими особливостями норвезького морського законодавства є його орієнтація на специфіку арктичного судноплавства, впровадження передових екологічних стандартів та підтримка суворої системи інспекцій та аудитів. Така комплексна система забезпечує високий рівень безпеки мореплавства та захисту морського середовища, особливо в умовах Арктики.

Морське законодавство Сінгапуру, як одного з найбільших морських хабів світу, представлене двома ключовими законодавчими актами, які забезпечують комплексне регулювання морської галузі. Закон про торговельне судноплавство ³⁴ 1995 року (з поправками) встановлює суворі вимоги до кваліфікації моряків, передбачаючи жорстку систему підготовки та сертифікації екіпажів, а також постійний професійний розвиток фахівців морської галузі. Закон також впроваджує високі стандарти безпеки суден через систему обов'язкових інспекцій та аудитів, які перевіряють технічну справність, дотримання екологічних стандартів та вимог охорони праці.

Морський та портовий акт ³⁵ 1996 року доповнює систему регулювання, зосереджуючись на управлінні портами та забезпеченні портової безпеки. Сінгапур активно впроваджує інноваційні технології управління портовою інфраструктурою, включаючи системи автоматичного розпізнавання суден та моніторинг операцій у реальному часі. Особлива увага приділяється питанням кібербезпеки - закон передбачає впровадження систем захисту від кібератак як для портової інфраструктури, так і для суден.

Ключовими особливостями сінгапурського морського законодавства є впровадження інноваційних підходів до управління портовою безпекою, встановлення суворих вимог до кваліфікації моряків та інтеграція сучасних

³⁴ Singapore Government. Merchant Shipping Act. 1995. Chapter 179. URL: <https://www.mpa.gov.sg/docs/mpalibraries/mpa-documents-files/shipping-division/singapore-registry-of-ships/flag-state-control/obligations-of-shipowner-company/merchant-shipping-act.pdf>

³⁵ Singapore Government. Maritime and Port Authority of Singapore Act. 1996. Chapter 170A. URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act-Rev/170A/Published/20211231?DocDate=19970530>

систем кібербезпеки. Така прогресивна законодавча база дозволяє Сінгапуру зберігати лідерські позиції в галузі морського транспорту та забезпечувати високий рівень безпеки морських операцій.

Національне законодавство щодо безпеки мореплавства відіграє ключову роль у забезпеченні глобальної морської безпеки. Хоча існують загальні міжнародні стандарти, кожна країна адаптує їх до своїх специфічних умов та потреб. Подальші дослідження могли б зосередитися на аналізі ефективності різних законодавчих підходів та їх впливу на статистику морських інцидентів.

2.2 Взаємодія між міжнародним та національним правом у галузі безпеки мореплавства

Морська галузь відіграє надзвичайно важливу роль у світовій економіці, забезпечуючи транспортування близько 90% усіх міжнародних торговельних вантажів. Для ефективного функціонування цієї масштабної індустрії створено комплексну систему регулювання під егідою Організації Об'єднаних Націй, головними регуляторними органами якої виступають ІМО та МОП.

Враховуючи глобальний характер морської індустрії, надзвичайно важливим є забезпечення єдиних стандартів регулювання для всіх учасників міжнародних морських перевезень. Це стосується широкого спектру питань: від безпеки мореплавства та захисту морського середовища до відповідальності судновласників і професійної підготовки моряків. Єдині правила мають діяти на всіх етапах морського рейсу, незалежно від прапора судна чи географії плавання.

За відсутності уніфікованих міжнародних стандартів галузь зіткнулася б із серйозними викликами через різноманітність національних норм та регіональних вимог. Така ситуація не лише ускладнила б здійснення міжнародної торгівлі, але й могла б призвести до зниження рівня безпеки мореплавства та послаблення захисту морського довкілля.

Наріжним каменем міжнародного морського права є чотири фундаментальні конвенції: SOLAS, яка встановлює базові стандарти безпеки; Конвенція про вантажну марку (International Convention on Load Lines - LL-66); Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW), яка визначає вимоги до компетентності морських фахівців; та MLC 2006, що захищає права та встановлює стандарти праці моряків.

Хоча ці основоположні конвенції вже отримали широке визнання та імплементовані більшістю морських держав, існує ще чимало важливих міжнародних морських документів, які очікують на ратифікацію. Своєчасна ратифікація нових конвенцій урядами країн має критичне значення для підтримки єдиного правового поля у морській галузі. Зволікання з цим процесом може спонукати окремі держави чи регіональні об'єднання до запровадження власних норм регулювання, що суперечитиме принципам глобальної уніфікації морського права та створюватиме додаткові перешкоди для розвитку міжнародної морської торгівлі.

Ратифікація міжнародних конвенцій суттєво впливає на безпеку мореплавства через кілька ключових аспектів. Перш за все, вона забезпечує уніфікацію стандартів безпеки в глобальному масштабі. Це забезпечує дотримання однакових стандартів безпеки на судах різних країн, що знижує ризики аварій, спричинених недостатньою підготовкою екіпажів або технічними несправностями суден. Екіпажі, які працюють на міжнародних маршрутах, отримують однаковий рівень підготовки та сертифікації, що підвищує їх компетентність і здатність реагувати на небезпечні ситуації³⁶.

Імплементация міжнародних конвенцій також передбачає впровадження національних систем контролю за безпекою судноплавства. Це включає портовий контроль (Port State Control, PSC), який зобов'язує національні

³⁶ Knapp, Sabine & Franses, Philip. Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping?. *Marine Policy*. № 33. 2009. P. 826-846.

органи влади проводити регулярні інспекції суден у портах для перевірки відповідності міжнародним вимогам. Завдяки цьому можна запобігти використанню суден з технічними несправностями або недостатньо підготовленими екіпажами. Крім того, класифікаційні товариства співпрацюють з державами для забезпечення інспекцій та сертифікацій суден, що сприяє контролю за станом суден, їх конструкцією та дотриманням екологічних стандартів.

Ратифікація конвенцій, таких як MARPOL, має також важливий вплив на зниження ризиків забруднення морського середовища. Імплементація цих стандартів вимагає від держав запровадження заходів для контролю за викидами суден, запобігання розливам нафти чи інших шкідливих речовин. Це не тільки підвищує безпеку для моряків, але й забезпечує захист морських екосистем.

Крім того, після ратифікації міжнародних конвенцій держави впроваджують суворі вимоги до судновласників та екіпажів щодо дотримання стандартів безпеки, охорони праці та захисту довкілля. Це включає навчання та сертифікацію екіпажів згідно зі стандартами STCW, що підвищує кваліфікацію моряків та їхню готовність до надзвичайних ситуацій. Відповідальність судновласників за технічний стан суден і виконання всіх стандартів безпеки стимулює їх до інвестування в підтримання суден на належному рівні.

Міжнародне співробітництво між державами також є важливим аспектом впровадження міжнародних конвенцій. Це включає обмін інформацією щодо безпеки суден, аварій, технічного стану та підготовки екіпажів. Держави-члени ІМО координують свої дії у випадку аварій чи розливів нафти, що дозволяє оперативніше реагувати на кризові ситуації і знижувати потенційні ризики для безпеки.

Аналіз ефективності міжнародних морських конвенцій та їх імплементації у національне законодавство держав показує значний вплив на підвищення рівня безпеки мореплавства та захисту морського середовища.

Але слід звернути увагу на важливість не лише самого факту прийняття конвенцій, але й їх належної ратифікації та впровадження державами-учасниками.

Так, ефективність МАРПОЛ найбільш помітна у сфері запобігання забрудненню морського середовища, особливо після впровадження вимог щодо поетапної відмови від експлуатації однокорпусних танкерів. Збільшення кількості держав, що ратифікували Додаток III МАРПОЛ, також корелює зі зменшенням кількості інцидентів, пов'язаних із забрудненням. Правова значимість таких конвенцій як Міжнародна конвенція про вантажну марку, Міжнародна конвенція про вимірювання тоннажу суден та Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі більшою мірою залежить від кількості держав, що їх ратифікували, ніж від самого факту набуття ними чинності. Особливо показовим є приклад впровадження системи "Білого списку" ПДНВ, що призвело до помітного зниження кількості серйозних морських аварій³⁷.

Гармонізація національного законодавства із міжнародними стандартами є ключовим процесом, що сприяє ефективному регулюванню безпеки мореплавства. Це означає, що держави не лише ратифікують міжнародні конвенції, але й адаптують своє внутрішнє законодавство для його відповідності вимогам і стандартам, визначеним міжнародними організаціями, такими як ІМО.

Гармонізація забезпечує впровадження уніфікованих стандартів безпеки для всіх суден, незалежно від держави їх реєстрації. Гармонізація законодавства дозволяє державам впроваджувати міжнародні екологічні стандарти, що спрямовані на захист морського середовища. Це важливо в контексті впровадження вимог MARPOL, адже національні закони адаптуються до вимог цієї конвенції, що стосуються управління нафтовими розливами, баластними водами та викидами шкідливих речовин, що дозволяє

³⁷ Knapp, Sabine & Franses, Philip. Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping?. *Marine Policy*. № 33. 2009. P. 826-846.

знизити вплив судноплавства на довкілля. Також важливим аспектом є запобігання забрудненню повітря, оскільки Конвенція MARPOL включає правила щодо зменшення викидів сірки, що призводить до зменшення забруднення атмосфери від суден.

Гармонізація міжнародних стандартів також впливає на національну практику інспекцій та аудиту суден. Держави проводять інспекції для забезпечення відповідності суден міжнародним нормам. Це включає портовий контроль, адже держави, що ратифікували міжнародні конвенції, зобов'язані забезпечити проведення регулярних перевірок іноземних суден, що заходять у їхні порти, для підтвердження відповідності міжнародним стандартам. Також важливим є аудит систем управління безпекою, адже гармонізація законодавства включає вимоги щодо систем управління безпекою на суднах, таких як ISM Code. Це дозволяє забезпечити належний контроль за безпекою судноплавства через регулярні аудити.

Гармонізація національного законодавства сприяє кращій співпраці між державами у сфері морської безпеки. Оскільки країни приймають ті самі стандарти, вони можуть легше координувати дії у випадках аварій або морських катастроф, що вимагають міжнародної допомоги. Також гармонізація забезпечує однакові умови для суден з різних країн, що покращує рівень безпеки в міжнародних водах та сприяє кращому співробітництву між державними органами та міжнародними організаціями.

Адаптація національних законів до міжнародних стандартів дозволяє уникнути правових суперечок між державами щодо регулювання судноплавства. Це сприяє забезпеченню правової визначеності для судновласників і підвищує прозорість у питаннях застосування морського права. Гармонізація національного законодавства з міжнародними стандартами дозволяє державам підвищити рівень безпеки мореплавства, покращити підготовку екіпажів, захистити навколишнє середовище та зменшити правові ризики. Це також сприяє глобальній співпраці у сфері

морського права та забезпечує рівні умови для всіх учасників міжнародного мореплавства.

Пряма дія міжнародного права означає, що в деяких країнах міжнародні норми можуть автоматично застосовуватися без необхідності їх трансформації в національне законодавство. Це відбувається в державах, де міжнародні договори і конвенції мають пряму дію після ратифікації. Таким чином, міжнародні норми стають частиною національного права, і суди та інші органи влади можуть застосовувати їх без додаткових законодавчих актів.

У країнах, де міжнародні договори мають пряму дію, норми, що стосуються безпеки мореплавства, такі як положення конвенцій SOLAS або MARPOL, починають застосовуватися одразу після ратифікації. Це дозволяє уникнути затримок, пов'язаних із процесом імплементації, і швидко впроваджувати важливі стандарти безпеки. Наприклад, у країнах із правовою системою моністичного типу, як Франція, ратифіковані міжнародні угоди можуть безпосередньо застосовуватися у внутрішніх правових відносинах³⁸. Це означає, що норми, які регулюють безпеку мореплавства, будуть автоматично виконуватися судновласниками та екіпажами.

Пряма дія міжнародного права дозволяє судам використовувати міжнародні норми як правову основу для прийняття рішень. Це може включати застосування норм про безпеку судноплавства, кваліфікацію екіпажу або захист морського середовища. Наприклад, якщо судовий процес стосується безпеки пасажирського судна, суд може звертатися до положень конвенції SOLAS для винесення рішення. Це підвищує ефективність судочинства і сприяє дотриманню міжнародних стандартів безпеки.

Пряма дія міжнародних конвенцій гарантує прозорість та однаковість у застосуванні правил для всіх учасників морського транспорту. Це особливо важливо в глобальному секторі судноплавства, де різні держави можуть мати

³⁸ Preuss L. The Relation of International Law to Internal Law in the French Constitutional System. *American Journal of International Law*. № 44(4), 1950. P. 641 - 669. DOI: <https://doi.org/10.2307/2194984>

різні підходи до законодавства. Наявність єдиних міжнародних стандартів дозволяє уникнути правових конфліктів і забезпечує високу якість виконання норм безпеки.

Країни, що застосовують міжнародні норми без необхідності їхньої трансформації, активно сприяють глобальній інтеграції систем безпеки на морі. Це дозволяє створити узгоджене середовище для суден різних держав, полегшуючи процес моніторингу та контролю безпеки судноплавства в міжнародних водах. Пряма дія міжнародних конвенцій, таких як MARPOL, зобов'язує країни негайно дотримуватися екологічних стандартів, що стосуються запобігання забрудненню морського середовища. Завдяки цьому держави можуть швидко застосовувати нові правила, такі як обмеження викидів сірки чи управління баластними водами, що сприяє зменшенню екологічних загроз.

У країнах із прямою дією міжнародного права відсутність потреби в додатковій трансформації норм дозволяє уникнути бюрократичних процедур, що можуть затягнути процес імплементації. Це особливо важливо в контексті дотримання стандартів безпеки мореплавства, де зволікання може призвести до аварій або екологічних катастроф.

Судова практика відіграє важливу роль в інтерпретації та застосуванні міжнародних норм у контексті національного права. У випадках, коли міжнародні договори та конвенції ратифіковані, але потребують інтерпретації або додаткового роз'яснення в рамках національного законодавства, національні суди стають ключовим інструментом для забезпечення виконання цих норм. Національні суди часто зіштовхуються з питаннями, які вимагають тлумачення міжнародних конвенцій у контексті національних правових систем. Наприклад, при вирішенні спорів, пов'язаних із безпекою суден, судами можуть бути застосовані положення міжнародних угод, таких як конвенції SOLAS або MARPOL.

Якщо виникають неясності щодо конкретних стандартів безпеки або екологічних норм, національні суди можуть приймати рішення, що

уточнюють, як саме ці стандарти повинні застосовуватися на практиці. Це може впливати на визначення відповідальності судновласників, капітанів або екіпажів за недотримання безпекових вимог.

У країнах з прецедентною правовою системою, таких як Велика Британія та США, рішення судів щодо застосування міжнародних норм стають юридичними прецедентами для наступних справ. Це означає, що судові рішення можуть формувати практику застосування міжнародних норм у національному контексті та впливати на тлумачення законодавства про безпеку мореплавства.

Судова практика також може стати інструментом для захисту прав моряків та екіпажів. Наприклад, у випадках порушення умов праці або безпеки на судні, національні суди можуть звертатися до положень конвенцій, таких як MLC 2006 (Конвенція про працю в морському судноплаванні), для забезпечення справедливості. Це важливо для дотримання стандартів, що регулюють робочі умови, відпочинок та безпеку екіпажу. Якщо судноплавні компанії або судновласники порушують міжнародні екологічні стандарти, національні суди можуть вирішувати справи, пов'язані з відповідальністю за екологічні збитки, спираючись на міжнародні договори, такі як конвенція MARPOL. Наприклад, у випадку розливу нафти, суди можуть інтерпретувати положення конвенції про запобігання забрудненню з суден для визначення відповідальності та компенсацій.

Рішення національних судів також можуть сприяти гармонізації правових стандартів на міжнародному рівні. У випадках, коли міжнародне право не є однозначним, національні суди можуть звертатися до прецедентів інших держав або міжнародних судів, таких як Міжнародний трибунал з морського права (ITLOS), щоб забезпечити єдине тлумачення норм і правил. Якщо між державами або компаніями виникають суперечки щодо безпеки судноплавства, національні суди можуть приймати рішення, які впливатимуть на застосування міжнародних норм. Це може стосуватися як

інтерпретації умов навігації у відкритих морях, так і питань відповідальності за аварії, які трапилися в міжнародних водах.

Національні органи контролю можуть використовувати міжнародні норми як основу для своїх регуляторних актів, що дозволяє краще моніторити і перевіряти виконання вимог безпеки. Наявність єдиного стандарту перевірки технічного стану суден, узгодженого на міжнародному рівні, дозволяє національним органам ефективніше здійснювати інспекції і контролювати відповідність суден вимогам безпеки, що зменшує ризики аварій і забруднень.

Міжнародні норми також забезпечують рамки для вирішення проблем, які можуть перетворитися на транскордонні, такі як забруднення моря, морські інциденти і безпекові загрози, що не обмежуються національними кордонами. Системи міжнародного співробітництва та угоди дозволяють країнам ефективно реагувати на події, що виходять за межі їх юрисдикції. Наприклад, у випадку екологічної катастрофи, такої як розлив нафти, міжнародні угоди, такі як Міжнародна конвенція про відповідальність за збитки від забруднення нафти (CLC), дозволяють країнам співпрацювати у ліквідації наслідків і наданні допомоги, незважаючи на те, що подія може статися в водах однієї країни, але впливати на інші країни та міжнародні води.

Таким чином, ефективна взаємодія між міжнародним та національним правом є ключовою для забезпечення високого рівня безпеки мореплавства. Уніфікація стандартів, підвищення ефективності контролю та вирішення транскордонних проблем є важливими аспектами, що сприяють зменшенню ризиків і покращенню безпеки на морі. Країни, що активно імплементують і дотримуються міжнародних норм, забезпечують більш надійне і безпечне середовище для морського транспорту і судноплавства. Взаємодія між міжнародним та національним правом у галузі безпеки мореплавства є складним та динамічним процесом. Ефективність цієї взаємодії має критичне значення для забезпечення глобальної морської безпеки. Подальші

дослідження могли б зосередитися на розробці механізмів для покращення гармонізації та більш швидкої адаптації національних законодавств до змін у міжнародних нормах.

2.3 Законодавство України щодо безпеки мореплавства

Законодавство України у сфері безпеки мореплавства забезпечує відповідність міжнародним стандартам і нормам, а також регулює внутрішні аспекти безпеки на морі.

Правова безпека забезпечується нормами міжнародного права та внутрішньодержавного законодавства України, яке, згідно Конституції України, не може протирічити нормам міжнародного права. Міжнародно-правові норми щодо безпеки мореплавства містяться в морських конвенціях.

Українське законодавство забезпечує дотримання морських Конвенцій і спрямовано на захист безпеки мореплавства, інтересів особи, майна, охорони довкілля.

Україна незмінно приймає участь у складанні прогресивних угод - багатосторонніх та двосторонніх договорів у сфері безпеки мореплавства. Україна дотримується вимог міжнародних угод, заснованих на принципі законності, а значить на повазі та дотриманні міжнародних зобов'язань.

Виконання міжнародних угод у сфері безпеки мореплавства забезпечується, зокрема, прийняттям внутрішньодержавних законів. Конвенції у сфері безпеки мореплавства містять положення про караність за найбільш небезпечні порушення правил мореплавства. Необхідною умовою для їх практичної реалізації є прийняття на основі цих угод внутрішньодержавних правових актів.

Основним міжнародним нормативно-правовим актом є UNCLOS-82, котра ратифікована Україною 3 червня 1999 р. та набула чинності 27 липня 1999 р. SOLAS-74, прийнята 1 листопада 1974 року під егідою Міжнародної морської організації, є одним із найважливіших міжнародних нормативних актів у сфері безпеки мореплавства. Значні зміни до документу були внесені

Протоколом 1978 року та низкою поправок, схвалених Генеральною асамблеєю ІМО, які набули чинності 25 травня 1980 року. Україна, як правонаступниця, є учасницею SOLAS-74 та Протоколу 1978 року. Крім того, наша держава приєдналася до поправок 1981, 1989 та 1990 років, а також ратифікувала Протокол 1988 року до Конвенції.

Після приєднання України в 1996 році до STCW-78 наша держава запровадила комплексну систему підготовки та сертифікації моряків відповідно до міжнародних стандартів, визначених цією Конвенцією.

Серед міжнародних конвенцій в галузі безпеки судноплавства, які ратифікувала Україна також є:

1) Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р., яка встановлює єдині принципи і правила, що стосуються граничного завантаження суден, що здійснюють міжнародні рейси. Україна приєдналася до Конвенції 21 вересня 1993 р.;

2) Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнень суден, прийнята в 1972 році. Україна приєдналася 17 листопада 1993 року. Конвенція поширюється на всі судна у відкритому морі і з'єднаних з ними водах, по яких можуть плавати морські судна;

3) Міжнародна конвенція про безпечні контейнери, прийнята в 1972 році. Україна приєдналася в 1977 році. Вимоги Конвенції застосовуються до контейнерів, які використовуються для міжнародних перевезень;

4) Конвенція про міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ), прийнята в 1976 році. Україна приєдналася в 1979 році.

Крім того, Україна є учасницею регіональних договорів, серед яких Конвенція про захист Чорного моря від забруднення (Бухарестська конвенція) ратифікована у 1994 році, а також Конвенція щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай (Конвенція про охорону ріки Дунай), яка була ратифікована у 2002 році.

Важливо зазначити, що Україна є учасницею «Меморандуму про взаєморозуміння щодо державного портового контролю в Чорноморському

регіоні» (BS MoU), створеному в 1996 році. Меморандум про взаєморозуміння також представлений морськими владами Болгарії, Грузії, Румунії, росії та Туреччини. Як і в інших регіональних Конвенціях про контроль держави порту, Меморандум про взаєморозуміння збирає інформацію про судна, які відвідують чорноморські порти, і передає її до повної бази даних. З цими даними він формує реєстр, який включає загальні характеристики та історію перевірок PSC судна, і його може бачити кожна держава-член.

Дев'ять базових конвенцій, які мають першочергову важливість під час інспекцій як Чорноморського, так й інших регіональних меморандумів, включають: SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, LL-66, STCW 78, COLREG 72, Міжнародна конвенція про обмірювання суден (TONNAGE 69), Конвенція про торгове судноплавство (мінімальні стандарти) (ILO № 147, 1976), MLC-2006 і ISM Code/.

Не менш важливими у правовому регулюванні безпеки мореплавства в Україні є власні законодавчі акти.

Так, Кодекс торговельного мореплавства України³⁹ 1995 року (КТМУ) регулює безпеку мореплавства через встановлення правових норм, що спрямовані на забезпечення безпечної експлуатації суден, охорону життя людей на морі, захист морського середовища та забезпечення дотримання міжнародних стандартів безпеки. Відповідно до КТМУ, держава покладає на судновласників та капітанів суден обов'язки щодо забезпечення безпечного плавання, підтримання технічного стану судна та організації рятувальних заходів⁴⁰. Кодекс визначає, що кожне судно повинно бути обладнане відповідно до міжнародних конвенцій та стандартів, зокрема Конвенції SOLAS, що регламентує технічні вимоги до конструкції судна, засобів навігації та зв'язку, а також наявність на борту рятувальних засобів⁴¹.

³⁹ Кодекс торговельного мореплавства України від 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text>

⁴⁰ Так само, ст. 58

⁴¹ Так само, ст. 57

КТМУ встановлює вимоги до кваліфікації членів екіпажу ⁴², зокрема капітана, механіків та інших спеціалістів, які повинні мати відповідні сертифікати та пройти підготовку відповідно до міжнародних стандартів. Це забезпечує, що екіпаж володіє необхідними знаннями для забезпечення безпеки мореплавства та реагування на надзвичайні ситуації.

Значна увага приділяється питанням захисту морського середовища. Кодекс регламентує обов'язки судновласників і капітанів щодо запобігання забрудненню морського середовища нафтопродуктами, хімічними речовинами та іншими небезпечними вантажами, а також встановлює відповідальність за порушення цих вимог⁴³.

Крім того, КТМУ визначає порядок проведення державного нагляду за безпекою мореплавства, що здійснюється уповноваженими органами, такими як Морська адміністрація України. Ці органи мають повноваження проводити інспекції суден, перевіряти відповідність технічного стану судна встановленим нормам і вимогам, а також застосовувати санкції у випадку виявлення порушень. Кодекс також передбачає, що судно може бути затримане у разі, якщо його технічний стан або обладнання не відповідають вимогам безпеки, що становить загрозу для екіпажу, пасажирів або навколишнього середовища⁴⁴.

Таким чином, Кодекс торговельного мореплавства України регулює безпеку мореплавства через встановлення детальних правил та стандартів, які охоплюють усі аспекти морської безпеки — від кваліфікації екіпажу та технічного стану суден до охорони морського середовища та здійснення державного нагляду. Ці норми узгоджуються з міжнародними стандартами та забезпечують інтеграцію України у світову систему морської безпеки, сприяючи захисту життя людей на морі, запобіганню аваріям та охороні довкілля.

⁴² Так само, ст. 55

⁴³ Кодекс торговельного мореплавства України від 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-vp#Text>, ст. 304

⁴⁴ Так само, ст. 23

Закон України "Про морські порти України"⁴⁵ регулює безпеку мореплавства шляхом встановлення правових норм, які забезпечують безпечну експлуатацію портової інфраструктури, захист життя людей у морських портах, дотримання екологічних вимог та виконання міжнародних стандартів безпеки. Закон визначає правовий статус морських портів, їхню структуру та організацію діяльності, зокрема в частині забезпечення безпеки мореплавства та охорони довкілля. Зокрема, він покладає на адміністрацію морських портів відповідальність за забезпечення безпечного руху суден на підходах до порту, у межах акваторії порту, а також за організацію лоцманського проведення суден та безпечне швартування.

Адміністрація морських портів відповідно до закону зобов'язана забезпечувати дотримання встановлених стандартів і правил навігаційної безпеки, контролювати технічний стан навігаційного обладнання та інших систем, необхідних для безпечного заходу, виходу та перебування суден у порту. Крім того, закон передбачає вимоги до обладнання портів засобами, які сприяють безпечній навігації та запобіганню аваріям, включаючи засоби навігаційного забезпечення, систему управління рухом суден (VTS) та аварійно-рятувальні служби. Це допомагає знизити ризики зіткнень суден, аварійних ситуацій і сприяє безпечній навігації в межах портової акваторії.

Закон також регулює діяльність щодо охорони морського середовища та запобігання забрудненню під час роботи морських портів. Зокрема, встановлюються обов'язки портових операторів і адміністрацій з утилізації відходів, які утворюються під час експлуатації суден, а також забороняється скид забруднювальних речовин у води портової акваторії. Адміністрація морських портів повинна забезпечувати виконання норм міжнародних конвенцій, таких як Конвенція MARPOL, що стосується запобігання

⁴⁵ Про морські порти України: Закон України від 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

забрудненню моря з суден, що є важливим аспектом для захисту екології морського середовища⁴⁶.

Таким чином, Закон України "Про морські порти України" регулює безпеку мореплавства через встановлення вимог до організації портової діяльності, забезпечення навігаційної безпеки та виконання міжнародних стандартів. Це сприяє створенню безпечних умов для руху суден у межах портових акваторій, захисту життя людей на морі та охороні морського середовища, що є важливими для забезпечення сталого розвитку морської галузі України та інтеграції у світову систему морської безпеки.

Закон України "Про транспорт"⁴⁷ регулює безпеку мореплавства, встановлюючи загальні правові та організаційні основи функціонування транспортної системи України, включаючи морський транспорт, та забезпечення безпеки в цій сфері. Закон визначає основні принципи державної політики щодо транспорту, які включають створення умов для безпечного перевезення пасажирів і вантажів, а також зобов'язує забезпечувати виконання вимог безпеки на всіх видах транспорту, в тому числі морському. Зокрема, передбачається, що органи державного управління у сфері транспорту повинні розробляти та реалізовувати заходи, спрямовані на підвищення рівня безпеки мореплавства⁴⁸.

Правове регулювання міжнародного морського судноплавства забезпечує поєднання інтересів держави та особистості, сприяє дотриманню певних правил поведінки, а також попередженню щодо порушення міжнародних правил морського судноплавства. Так, міжнародні угоди містять загальні положення про відповідальність, а національне законодавство, на їх основі, визначає поняття відповідних злочинних посягань та покарання за їх вчинення. Так, наприклад, положення Конвенції

⁴⁶ Про морські порти України: Закон України від 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text>

⁴⁷ Про транспорт: Закон України від 1994 року № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text>

⁴⁸ Так само, ст. 16

ООН по морському праву 1982 р. орієнтують на відповідальність за піратство, а покарання за його вчинення встановлене ст. 446 Кримінального Кодексу України (ККУ)⁴⁹.

Норми кримінального права України впливають на встановлення людських правил моралі і справедливості у сучасному міжнародному суднопластві. Норми кримінального права України, які встановлюють відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації водного транспорту, за ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха та інші, сприяють вихованню дисципліни та самодисципліни моряків, охороні основних людських цінностей⁵⁰.

Комплексний характер посягань на безпеку мореплавства, специфіка їх кваліфікації як закінчених кримінальних правопорушень через створення загрози охоронюваним правам та інтересам, особливості встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями особи та суспільно небезпечними наслідками з урахуванням специфіки морської справи, а також наявність спеціального суб'єкта у низці складів злочинів - все це обґрунтовує доцільність об'єднання цих діянь у кримінально-правовій доктрині під єдиною категорією "посягання на безпеку мореплавства".

Такий підхід також зумовлений специфікою застосування положень Загальної частини Кримінального кодексу України при розслідуванні цієї категорії правопорушень, особливо щодо визначення меж кримінальної юрисдикції у справах про порушення міжнародних морських конвенцій. Практичний досвід демонструє необхідність раціонального обмеження кримінально-правової юрисдикції не тільки щодо суден, які здійснюють прохід через територіальне море, але й тих, що перебувають в іноземних портах. Подібні обмеження, встановлені законодавством прибережної держави, жодним чином не применшують її суверенних прав.

⁴⁹ Кримінальний Кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n1237>

⁵⁰ Так само

Міжнародні морські конвенції та угоди визначають взаємні права й обов'язки держав-учасниць, регламентують міждержавні відносини у сфері мореплавства та створюють підґрунтя для розширення міжнародної співпраці.

При цьому норми міжнародного морського права містять різноманітні за своєю юридичною природою положення щодо кримінальної відповідальності.

Одні угоди, наприклад, Конвенція щодо охорони підводних телеграфних кабелей⁵¹ 1884 р., містять вказівки про міри впливу, інші, наприклад, Конвенція з пошуку і рятування на морі⁵² 1979 р., обмежуються визначенням зобов'язання встановити покарання, інші, наприклад Конвенція ООН з морського права⁵³ 1982 р., вирішуючи питання кримінальної юрисдикції, презюмують кримінальну відповідальність за окремі види правопорушень. Конвенції визначають зобов'язання держав – їх учасників, внести до внутрішньодержавного кримінального законодавства норми для переслідування відповідних злочинів.

Ці норми призначені для правового захисту відносин, які утворюються між людьми в процесі міжнародного мореплавства, що є однією з форм правової взаємодопомоги держав.

Не слід також оминати підзаконні нормативно-правові акти України, як важливу складову механізму правового регулювання безпеки мореплавства.

У 2007 році була прийнята Постанова Кабінету Міністрів України “Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті”⁵⁴. Документ визначає безпеку мореплавства пріоритетним напрямком транспортної галузі, що потребує комплексного підходу до управління ризиками.

⁵¹ Convention for The Protection of Submarine Telegraph Cables, Paris, 14 March 1884. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1884-Convention-for-the-Protection-of-Submarine-Telegraph-Cables-1.pdf>

⁵² International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR). Hamburg. 29 April 1979. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf>

⁵³ Конвенція ООН з морського права 1982 року. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf

⁵⁴ Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України № 722 від 12 травня 2007 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722-2007-%D0%BF#Text>

Згідно з постановою, Міністерство інфраструктури України має забезпечити моніторинг стану безпеки на водному транспорті та розробити заходи з удосконалення системи контролю, включаючи регулярні перевірки суден та навчання екіпажів. Обласним державним адміністраціям та місцевим органам влади доручено проводити інформаційні кампанії щодо безпеки на водних шляхах та контролювати дотримання відповідних вимог у річковому транспортуванні.

Передбачається впровадження нових технологій моніторингу судноплавства та вдосконалення нормативно-правової бази відповідно до міжнародних стандартів, зокрема СОЛАС. Міністерству екології та природних ресурсів доручено посилити контроль за забрудненням водних об'єктів під час морських і річкових перевезень.

Усі зацікавлені органи державної влади мають подати звіт про виконання постанови до Кабінету Міністрів України протягом двох тижнів.

Постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Технічного регламенту морського обладнання"⁵⁵ регулює безпеку мореплавства шляхом встановлення вимог до морського обладнання, що використовується на судах під українським прапором. Цей регламент визначає обов'язкові технічні вимоги до обладнання, яке має бути встановлене на борту суден, з метою забезпечення безпеки судноплавства, захисту людського життя на морі та охорони морського середовища.

Технічний регламент передбачає, що обладнання, яке використовується на судах, повинно відповідати міжнародним стандартам, зокрема положенням міжнародних конвенцій, таких як SOLAS, MARPOL та інші акти, що регулюють безпеку мореплавства. Це включає вимоги до навігаційного обладнання, рятувальних засобів, протипожежного обладнання та систем зв'язку, які повинні відповідати технічним стандартам, встановленим міжнародними організаціями, такими як ІМО.

⁵⁵ Про затвердження Технічного регламенту морського обладнання: Постанова Кабінету Міністрів України № 676-2021-п від 30 червня 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/676-2021-p#Text>

Постанова зобов'язує виробників та постачальників морського обладнання забезпечувати відповідність продукції вимогам технічного регламенту, а також здійснювати оцінку відповідності обладнання перед його використанням на судах. Оцінка відповідності проводиться для гарантування, що обладнання відповідає встановленим стандартам безпеки та надійності. Відповідні органи сертифікації проводять перевірки та випробування обладнання для підтвердження його відповідності.

Крім того, регламент зобов'язує судновласників та операторів суден забезпечувати використання лише того морського обладнання, яке має необхідні сертифікати відповідності. Це гарантує, що обладнання, яке встановлюється на борту, пройшло всі необхідні перевірки та є безпечним для використання у морських умовах. У разі невідповідності обладнання встановленим стандартам, передбачаються заходи щодо його вилучення з обігу або заборони використання на судах.

Таким чином, постанова Кабінету Міністрів України "Про затвердження Технічного регламенту морського обладнання" регулює безпеку мореплавства через запровадження суворих технічних вимог до морського обладнання, забезпечення його відповідності міжнародним стандартам, контроль якості та сертифікацію. Це сприяє підвищенню рівня безпеки на судах, захисту екіпажів та пасажирів, а також зменшенню ризиків аварій та забруднення морського середовища.

На основі проаналізованого матеріалу можна зробити **висновок**, що безпека мореплавства регулюється комплексною системою правових норм як на міжнародному, так і на національному рівнях. Аналіз національного законодавства різних країн показує, що провідні морські держави, такі як США, Велика Британія, Японія, Норвегія та Сінгапур, розробили власні системи регулювання морської безпеки, які ефективно поєднують міжнародні вимоги з локальними особливостями.

Особливу роль у забезпеченні безпеки мореплавства відіграє гармонізація національного законодавства з міжнародними стандартами. Цей

процес дозволяє впроваджувати уніфіковані вимоги до безпеки суден, екологічні стандарти та системи контролю якості. В країнах, де міжнародні договори мають пряму дію, норми безпеки мореплавства починають застосовуватися одразу після ратифікації відповідних конвенцій, що забезпечує швидке впровадження важливих стандартів безпеки.

Ефективність міжнародних морських конвенцій та їх імплементації у національне законодавство держав демонструє значний вплив на підвищення рівня безпеки мореплавства та захисту морського середовища. Важливим аспектом є не лише сам факт прийняття конвенцій, але й їх належна ратифікація та впровадження державами-учасницями. Практика показує, що країни, які активно імплементують і дотримуються міжнародних норм, забезпечують більш надійне і безпечне середовище для морського транспорту і судноплавства.

Законодавство України у сфері безпеки мореплавства представлене системою нормативно-правових актів, ключовими з яких є Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України "Про морські порти України", Закон України "Про транспорт" та низка підзаконних актів. Ця система забезпечує комплексне регулювання всіх аспектів безпеки на морі, включаючи технічні вимоги до суден, кваліфікацію екіпажів, захист морського середовища та державний нагляд за безпекою мореплавства.

Таким чином, сучасна система правового регулювання безпеки мореплавства характеризується комплексністю та багаторівневістю, поєднуючи міжнародні стандарти з національними особливостями регулювання. Подальший розвиток цієї системи потребує постійного вдосконалення механізмів гармонізації та адаптації національних законодавств до змін у міжнародних нормах, що сприятиме підвищенню рівня безпеки мореплавства та захисту морського середовища.

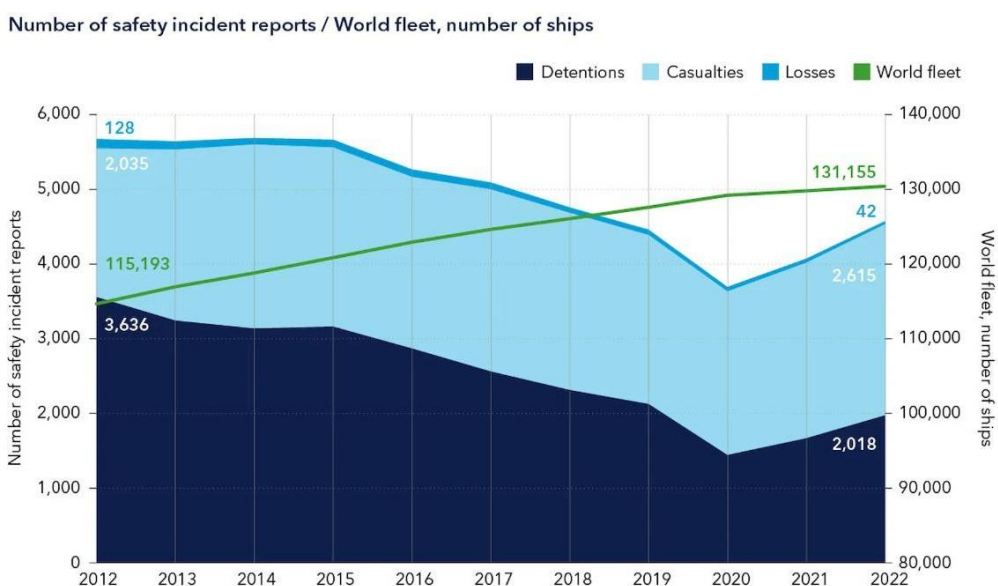
РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ ДЛЯ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

3.1 Сучасні виклики у регулюванні безпеки мореплавства

Безпека мореплавства є фундаментальним аспектом міжнародного морського права та ключовим елементом забезпечення сталого розвитку глобальної морської торгівлі. В умовах інтенсифікації міжнародних морських перевезень, зростання екологічних загроз та появи нових викликів безпеці на морі, питання уніфікації міжнародних стандартів та їх ефективної імплементації набуває особливої актуальності.

Згідно з останніми даними від Lloyd's List Intelligence ⁵⁶, загальна кількість інцидентів з безпекою на суднах більше 100 тонн досягла 2,615 випадків у 2022 році, що на 9% більше порівняно з попереднім роком. Цей тренд викликає серйозне занепокоєння, особливо враховуючи, що значна частина цих інцидентів пов'язана з механічними несправностями та відмовами обладнання (рис. 1).



⁵⁶ Maritime safety trends 2012-2022: Advancing a culture of safety in a changing industry landscape: Lloyd's List Intelligence report. Published by Lloyd's List Intelligence. 2023. 28 p.

Рис. 1. “Кількість доповідей про морські інциденти, пов’язані з безпекою за 2012-2022 роки”

Осoвними причинами інцидентів з безпекою є механічні пошкодження та несправності обладнання (рис. 2).

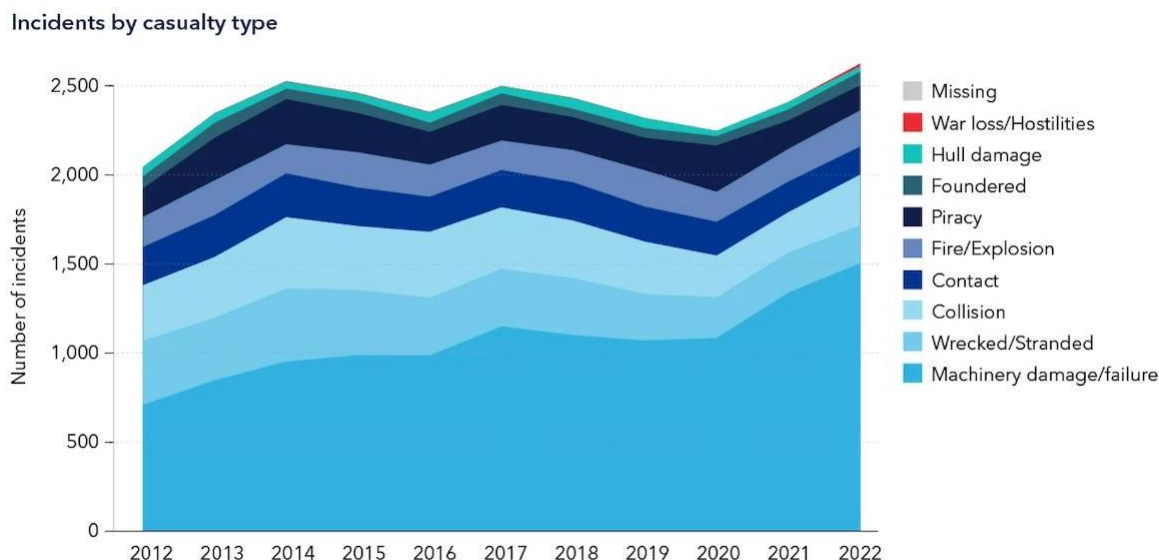


Рис. 2 “Кількість інцидентів, пов’язаних з безпекою мореплавства залежно від причини виникнення”

Осoвними факторами, що наразі активно впливають на безпеку мореплавства, є:

- технологічні зміни та цифровізація морської галузі;
- нові види палива та силових установок;
- кіберзагрози та вразливості навігаційних систем;
- геополітичні конфлікти та їх вплив на морські шляхи;
- кліматичні зміни та їх вплив на умови судноплавства (перехід

морської галузі на нові види палива та типи двигунів – що є критично важливим для зусиль з декарбонізації протягом наступних десятиліть – створить нові виклики для безпеки операторів суден та членів екіпажу).

Сучасні тенденції розвитку міжнародної торгівлі та зростаючі обсяги морських перевезень ставлять перед світовою спільнотою нові виклики щодо забезпечення безпеки мореплавства. Правове регулювання безпеки мореплавства є складною системою взаємодії міжнародного та національного

права, де виникають численні проблеми, пов'язані з імплементацією міжнародних стандартів, технологічним розвитком та економічними можливостями різних держав.

Однак імплементація цих міжнародних норм у національних правових системах характеризується значною неоднорідністю, що зумовлено низкою об'єктивних факторів. Країни з розвинутою економікою, такі як держави-члени Європейського Союзу та США, демонструють високий рівень адаптації національного законодавства до міжнародних стандартів та забезпечують ефективний контроль за їх дотриманням. Це досягається завдяки розвиненій інфраструктурі, достатнім фінансовим ресурсам та наявності кваліфікованих технічних спеціалістів.

Натомість країни, що розвиваються, особливо в регіонах Африки та Південно-Східної Азії, стикаються з серйозними викликами при імплементації міжнародних норм. Ключовими проблемами виступають:

1. обмеженість фінансових ресурсів для модернізації портової інфраструктури та флоту
2. недостатній рівень технічного забезпечення систем моніторингу та контролю
3. брак кваліфікованих спеціалістів
4. слабкість інституційної спроможності контролюючих органів.

Фінансові та технічні обмеження створюють суттєві перешкоди для повноцінного впровадження міжнародних стандартів безпеки. Модернізація портової інфраструктури, забезпечення сучасним навігаційним та контрольним обладнанням, впровадження систем екологічного моніторингу вимагають значних капіталовкладень, які часто є недоступними для країн, що розвиваються. За оцінками експертів, вартість приведення портової інфраструктури до стандартів ISM Code може сягати сотень мільйонів доларів для одного порту.

Нерівномірність імплементації міжнародних норм створює додаткові ризики для глобальної системи морської безпеки. Судна, що здійснюють

міжнародні рейси, змушені адаптуватися до різних рівнів вимог та стандартів у різних юрисдикціях, що ускладнює забезпечення єдиного рівня безпеки. Це особливо проблематично в контексті контролю за забрудненням морського середовища та забезпечення безпеки мореплавства в районах інтенсивного судноплавства.

Судові спори, що виникають через різний рівень імплементації міжнародних норм безпеки мореплавства, ілюструють складності, які можуть виникати у міжнародних водах.

Катастрофа танкера "The Prestige" у 2002 році біля узбережжя Іспанії призвела до масштабної екологічної катастрофи та тривалих судових розглядів. Судно, побудоване у 1976 році, хоча формально відповідало стандартам часів будівництва, не відповідало сучасним вимогам безпеки та екологічним нормам. Розслідування виявило суттєві недоліки в технічному стані судна, які не були своєчасно усунуті через різні підходи до імплементації вимог MARPOL у різних юрисдикціях ⁵⁷. Особливо проблемним виявився контроль за технічним станом суден, що здійснюють міжнародні перевезення.

Після аварії судна, яке перевозило 77 000 тонн важкого палива, іспанська влада відмовила капітану у наданні притулку в порту, що, за оцінками експертів, могло б запобігти катастрофі. Загальна сума збитків оцінювалася в 350 мільйонів доларів США, проте заявлені претензії перевищили 2,3 мільярда.

Судовий процес триває вже 20 років і включає численні розгляди в різних юрисдикціях. Ключовим моментом стало рішення Верховного суду Іспанії, який визнав London P&I Club відповідальним за виплату до 1 мільярда доларів, незважаючи на попередні рішення англійських судів про обмеження відповідальності.

⁵⁷ PRESTIGE:Complete hull failure in a single-hull tanker: Ship Structure Committee Case Study. URL: http://www.shipstructure.org/case_studies/prestige/Prestige.pdf

У 2021 році ІМО прийняла Резолюцію A.1165(32)⁵⁸, яка роз'яснює питання обмеження відповідальності та встановлює, що право на обмеження може бути порушене лише за умови навмисної неправомірної поведінки, а не простої недбалості.

У 2022 році Суд Європейського Союзу постановив, що арбітражне провадження, ініційоване London Club у Великобританії, та подальші рішення англійських судів не можуть блокувати визнання рішення Верховного суду Іспанії⁵⁹. Тепер англійським судам належить визначити, наскільки рішення Суду ЄС є релевантним для підстав London Club щодо опору виконанню рішення Верховного суду Іспанії.

Важливо зазначити, що рішення Суду ЄС не впливає на окремі зустрічні позови London Club проти Іспанії та Франції за порушення арбітражної угоди. Проте рішення Верховного суду Іспанії, яке встановлює відповідальність London Club у розмірі до 1 мільярда доларів США за позовами про забруднення нафтою, залишається чинним і потребує вирішення.

Катастрофа на буровій платформі "Deepwater Horizon" у Мексиканській затоці 2010 року призвела до найбільшого в історії США розливу нафти та масштабної екологічної катастрофи. Розслідування виявило серйозні недоліки в системі контролю за безпекою морських бурових операцій та значні розбіжності у впровадженні міжнародних стандартів безпеки між США та іншими країнами. Зокрема, було встановлено, що існуючі вимоги SOLAS і MARPOL не були належним чином інтегровані у внутрішнє законодавство та практику регулювання.

⁵⁸ Interpretation Of Article 6 Of The Protocol Of 1992 To Amend The International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1969 Amending Article V(2) Of The International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1969.: IMO Resolution A.1165(32) Adopted on 15 December 2021. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1165\(32\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1165(32).pdf)

⁵⁹ Case C-50/21, Prestige and Limousine, S.L. v Área Metropolitana de Barcelona [2022] ECLI:EU:C:2022:997. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62021CC0050>

Судові розгляди справи "Deepwater Horizon" тривали кілька років та призвели до безпрецедентних штрафів для компанії BP та інших відповідальних сторін⁶⁰. Більш важливим наслідком стало суттєве посилення регулювання безпеки морського буріння в США та інших країнах. Було впроваджено нові стандарти безпеки, посилено вимоги до превентивного обладнання та процедур реагування на надзвичайні ситуації.

Вищенаведені справи підкреслили необхідність:

1. уніфікації міжнародних стандартів безпеки та їх послідовної імплементації;
2. посилення міжнародного контролю за дотриманням вимог безпеки;
3. покращення координації між національними морськими адміністраціями;
4. впровадження ефективних механізмів реагування на надзвичайні ситуації.

Ці прецеденти значно вплинули на розвиток міжнародного морського права та практику забезпечення безпеки мореплавства, сприяючи посиленню міжнародних стандартів та механізмів контролю за їх дотриманням.

Сучасний етап розвитку морської галузі характеризується стрімким впровадженням нових технологій, що створює додаткові виклики для правового регулювання.

У березні 2022 року стався серйозний морський інцидент - затонуло вантажне судно *Felicity Ace*, що перевозило близько 4000 автомобілів класу люкс з Німеччини до США. Судно затонуло в Атлантичному океані приблизно в 400 кілометрах від Азорських островів (Португалія), через 13 днів після виникнення пожежі на борту.

⁶⁰ United States v. BP Exploration and Production, Inc. United States District Court for the Eastern District of Louisiana. Court Docket Number: 2:12-cr-00292-SSV-DEK. 2013. URL: <https://www.justice.gov/criminal/criminal-vns/case/united-states-v-bp-exploration-and-production-inc>

Коли почалась пожежа, 22 члени екіпажу були евакуйовані португальським військовим гелікоптером. Рятувальні буксири намагались загасити пожежу та охолодити корпус судна, проте під час спроби буксирування виникли структурні проблеми через пошкодження від пожежі та складні погодні умови. За словами капітана найближчого порту Жоао Мендеса Кабесаса, судно втратило стійкість через надходження води і затонуло.

На борту знаходились як електричні, так і звичайні автомобілі. Є підозра, що причиною пожежі могли стати літій-іонні акумулятори електромобілів, хоча офіційного підтвердження немає. Збитки від інциденту оцінюються страховими експертами в 155 мільйонів доларів США.

У березні 2024 року стало відомо про два судові позови проти Volkswagen AG у Німеччині щодо інциденту з вантажним судном *Felicity Ace*, яке затонуло в Атлантичному океані у 2022 році.

Позивачі, серед яких оператор судна Mitsui OSK Lines Ltd. та страхова компанія Allianz SE, стверджують, що причиною пожежі на судні став літій-іонний акумулятор одного з електромобілів Porsche. Вони звинувачують Volkswagen у тому, що компанія не попередила їх про небезпеку та необхідні заходи безпеки при транспортуванні таких автомобілів.

Один позов подано до суду Штутгарта, де розташована штаб-квартира Porsche, а другий - до суду Брауншвейга. Розгляд справи у Штутгарті наразі призупинено через заплановані медіаційні переговори у справі в Брауншвейзі, які мають відбутися цього місяця. Якщо сторони не дійдуть згоди, обидві справи будуть відновлені ⁶¹.

Економічні аспекти забезпечення безпеки мореплавства відіграють критичну роль у здатності країн впроваджувати та підтримувати міжнародні стандарти. Країни, що розвиваються, стикаються з серйозними проблемами, включаючи фінансові обмеження щодо модернізації інфраструктури,

⁶¹ Volkswagen Faces Lawsuits Over 'Felicity Ace' Fire: 06.03.2024. URL: <https://gcaptain.com/volkswagen-faces-lawsuits-over-felicity-ace-fire/>

недостатність технічного забезпечення, брак кваліфікованого персоналу та слабкість інституційної спроможності.

Особливу увагу слід приділити проблемі забезпечення кібербезпеки морських операцій. З розвитком цифрових технологій та автоматизації судноплавства зростають ризики кібератак, які можуть загрожувати безпеці навігації та призводити до серйозних аварій. Міжнародне та національне законодавство повинно адаптуватися до цих нових викликів, забезпечуючи належний рівень захисту від кіберзагроз.

Важливим аспектом є також екологічна безпека мореплавства. Конвенція MARPOL встановлює жорсткі вимоги щодо запобігання забрудненню морського середовища, але їх імплементація та контроль за виконанням суттєво різняться між країнами. Це створює ризики для морської екосистеми та потребує посилення міжнародної координації у сфері екологічного контролю.

Для подолання існуючих проблем необхідно посилення міжнародної координації та співпраці, гармонізація національних законодавств з міжнародними стандартами, впровадження нових технологій контролю та моніторингу, а також надання підтримки країнам, що розвиваються, у модернізації їх морської інфраструктури. Особливу увагу слід приділити розвитку механізмів обміну інформацією та досвідом між морськими адміністраціями різних країн.

Важливим напрямком є також розвиток систем підготовки та підвищення кваліфікації морського персоналу. Людський фактор залишається однією з основних причин морських аварій, тому забезпечення належного рівня професійної підготовки екіпажів суден є критично важливим для підвищення безпеки мореплавства.

Розвиток морських технологій також створює нові виклики для правового регулювання безпеки мореплавства. Впровадження автономних суден, використання штучного інтелекту в навігації та управлінні судновими системами вимагає розробки нових правових механізмів регулювання.

Зокрема, необхідно визначити відповідальність за прийняття рішень автоматизованими системами, встановити стандарти їх надійності та безпеки.

Інтеграція нових технологій у морську галузь також піднімає питання сумісності різних систем та стандартів. Судна, що експлуатуються різними країнами, повинні мати можливість безпечно взаємодіяти між собою, що вимагає розробки єдиних технічних стандартів та протоколів. Це особливо актуально для систем навігації, зв'язку та попередження зіткнень.

Окремої уваги заслуговує проблема "зручних прапорів" - реєстрації суден у країнах з менш жорсткими вимогами до безпеки та технічного стану суден. Така практика може призводити до зниження загального рівня безпеки мореплавства та створювати додаткові ризики для морського середовища. Необхідно розробити механізми протидії цьому явищу на міжнародному рівні.

Важливим аспектом є також забезпечення безпеки в особливих умовах, таких як плавання в полярних водах або в зонах військових конфліктів. Міжнародне право повинно адаптуватися до цих специфічних умов, встановлюючи додаткові вимоги та процедури для забезпечення безпеки мореплавства в таких районах.

Розвиток міжнародної торгівлі та збільшення розмірів суден також створюють нові виклики для безпеки мореплавства. Сучасні контейнеровози та танкери значно перевищують розміри суден, для яких розроблялися існуючі норми безпеки. Це вимагає перегляду та адаптації міжнародних стандартів з урахуванням особливостей експлуатації таких суден.

Особливого значення набуває проблема піратства та морського тероризму. Хоча міжнародне право передбачає механізми боротьби з цими явищами, їх ефективність часто обмежується через різний рівень імплементації відповідних норм у національних правових системах. Необхідно посилити міжнародну співпрацю в цій сфері та розробити більш ефективні механізми протидії цим загрозам.

Важливим напрямком розвитку правового регулювання безпеки мореплавства є вдосконалення механізмів розслідування морських аварій та інцидентів. Необхідно забезпечити більш тісну співпрацю між національними органами розслідування, стандартизувати процедури збору та аналізу інформації, а також забезпечити ефективний обмін досвідом та висновками розслідувань.

Актуальною залишається проблема забезпечення належних умов праці та відпочинку екіпажів суден. Втома та перевтома членів екіпажу є однією з основних причин морських аварій. Необхідно посилити контроль за дотриманням вимог щодо робочого часу та часу відпочинку, а також забезпечити належні умови праці на суднах.

Розвиток правового регулювання безпеки мореплавства повинен враховувати також економічні аспекти. Впровадження нових стандартів безпеки часто вимагає значних інвестицій від судновласників та операторів суден. Необхідно знайти баланс між забезпеченням належного рівня безпеки та економічною ефективністю морських перевезень.

Таким чином, сучасні виклики у сфері безпеки мореплавства є комплексною проблемою (рис. 3)

Сучасні виклики у сфері безпеки мореплавства								
Технологічні	Операційні	Інфраструктурні	Кадрові	Екологічні	Кібербезпека	Геополітичні	Економічні	Нормативно-правові
Зростання розмірів суден створює додаткові ризики при маневруванні, особливо в обмежених акваторіях портів	Збільшення інтенсивності судноплавства в портових водах призводить до підвищення ризику аварій	Необхідність модернізації портової інфраструктури для обслуговування суден більших розмірів	Необхідність постійного підвищення кваліфікації персоналу	Посилення вимог щодо захисту морського середовища	Зростання кількості кібератак на морські системи	Вплив міжнародних конфліктів на безпеку судноплавства	Високі витрати на впровадження нових систем безпеки	Необхідність адаптації законодавства до нових технологій
Впровадження нових типів силових установок та палива (наприклад, СПГ) вимагає додаткових заходів безпеки	Ускладнення якрих операцій, особливо для великих суден	Потреба в оновленні систем управління рухом суден	Зростаючі вимоги до психологічної підготовки екіпажів	Необхідність впровадження нових екологічних стандартів	Необхідність захисту критично важливих навігаційних систем	Необхідність протидії піратству та тероризму	Необхідність балансу між безпекою та економічною ефективністю	Гармонізація міжнародних стандартів безпеки
Зростаюча автоматизація суднових систем підвищує ризики кібератак	Зростання ризиків при маневруванні у обмежених акваторіях	Розвиток берегових систем моніторингу та попередження аварій	Проблеми втоми та стресу екіпажів через інтенсифікацію роботи	Управління баластними водами	Забезпечення безпеки автоматизованих систем управління	Забезпечення безпеки в зонах політичної нестабільності	Зростання страхових витрат	Розробка нових правил для автономного судноплавства
Необхідність інтеграції нових навігаційних технологій з існуючими системами безпеки	Підвищені вимоги до кваліфікації екіпажів для роботи з новим обладнанням	Забезпечення належного технічного обслуговування навігаційного обладнання	Потреба в спеціалістах з нових технологій та систем	Зменшення викидів парникових газів	Захист персональних даних та комерційної інформації	Дотримання міжнародних санкцій	Вплив економічних криз на фінансування заходів безпеки	Вдосконалення механізмів розслідування аварій

Рис. 3 «Ключові сучасні виклики у сфері морської безпеки»

У підсумку можна констатувати, що сучасні проблеми регулювання безпеки мореплавства вимагають комплексного підходу, що включає розвиток міжнародного права, гармонізацію національних законодавств, впровадження нових технологій та забезпечення ефективного контролю за дотриманням встановлених стандартів. Тільки через збалансований розвиток усіх цих напрямків можливе забезпечення належного рівня безпеки мореплавства в глобальному масштабі.

3.2 Шляхи вдосконалення існуючих міжнародно-правових норм з метою забезпечення кращого рівня безпеки мореплавства

В умовах стрімкого технологічного прогресу та зростаючих викликів глобальної морської галузі особливої актуальності набуває питання модернізації існуючих міжнародно-правових норм забезпечення безпеки

мореплавства. Комплексний аналіз сучасного стану морської безпеки свідчить про необхідність впровадження інноваційних підходів та системних рішень для подолання наявних проблем та запобігання потенційним загрозам.

В умовах стрімкого технологічного прогресу та зростаючих викликів глобальної морської галузі особливої актуальності набуває питання модернізації існуючих міжнародно-правових норм забезпечення безпеки мореплавства. Комплексний аналіз сучасного стану морської безпеки свідчить про необхідність впровадження інноваційних підходів та системних рішень для подолання наявних проблем та запобігання потенційним загрозам.

Ключовим елементом модернізації виступає вдосконалення Автоматичної ідентифікаційної системи (AIS), що наразі є фундаментальним компонентом забезпечення безпеки морської навігації. Статистичні дані демонструють тривожну тенденцію до збільшення випадків маніпуляцій з AIS, включаючи навмисне втручання в роботу транспондерів та фальсифікацію навігаційних даних. Для протидії цим загрозам необхідна імплементація комплексу технічних та організаційних заходів, зокрема впровадження криптографічних протоколів підвищеної надійності, створення багаторівневих систем верифікації даних через інтеграцію з іншими навігаційними системами, а також розробка механізмів автоматичного виявлення аномалій у функціонуванні AIS.

Базові міжнародні конвенції у сфері морської безпеки, такі як SOLAS та MARPOL, потребують суттєвого оновлення для відповідності сучасним технологічним можливостям та викликам. Пріоритетними напрямками модернізації є посилення вимог щодо кібербезпеки суднових систем, стандартизація використання альтернативних видів палива та інноваційних силових установок, вдосконалення процедур технічного контролю суден та підвищення кваліфікаційних вимог до екіпажів. Особливої уваги заслуговує

розробка нормативної бази для регулювання автономного судноплавства як перспективного напрямку розвитку морської галузі.

Інтеграція сучасних технологічних рішень є невід'ємною складовою стратегії підвищення безпеки мореплавства. Впровадження систем штучного інтелекту для прогнозування та запобігання аварійним ситуаціям, використання передових методів моніторингу технічного стану суден, розвиток інтегрованих навігаційних систем на базі супутникових технологій та застосування технологій доповненої реальності для підвищення ситуаційної обізнаності екіпажів - все це формує технологічний базис сучасної системи морської безпеки.

Міжнародне співробітництво виступає ключовим фактором успішної реалізації заходів з підвищення безпеки мореплавства. Необхідно розвивати механізми оперативного обміну інформацією про інциденти та загрози, проводити спільні навчання екіпажів, забезпечувати ефективну координацію дій у надзвичайних ситуаціях та уніфікувати стандарти підготовки морських фахівців. Особливого значення набуває надання технічної допомоги країнам, що розвиваються, для забезпечення глобального характеру системи морської безпеки.

Людський фактор залишається критично важливим елементом системи морської безпеки, що обумовлює необхідність постійного вдосконалення систем навчання та підготовки персоналу. Актуалізація навчальних програм з урахуванням технологічних інновацій, впровадження системи безперервного професійного розвитку, розробка спеціалізованих стандартів підготовки для роботи з новітнім обладнанням та посилення психологічної підготовки екіпажів формують основу кадрового забезпечення безпеки мореплавства.

Екологічна складова морської безпеки набуває все більшого значення в контексті глобальних кліматичних змін та вимог сталого розвитку. Впровадження стандартів зниження викидів парникових газів, розробка норм використання альтернативних видів палива, захист морських екосистем від забруднення, вдосконалення систем управління баластними водами та

екологічно безпечна утилізація суден є пріоритетними напрямками розвитку екологічної безпеки морської галузі.

Кібербезпека морського транспорту потребує особливої уваги з огляду на зростаючу цифровізацію галузі. Розробка галузевих стандартів кібербезпеки, впровадження систем виявлення та запобігання кібератакам, захист критичної навігаційної інфраструктури, підвищення рівня обізнаності персоналу щодо кіберзагроз та створення спеціалізованих центрів реагування на кіберінциденти формують комплексну систему кіберзахисту морської галузі.

Модернізація портової інфраструктури є невід'ємною складовою системи морської безпеки. Впровадження сучасних систем управління рухом суден, вдосконалення систем безпеки портів, розвиток берегових систем моніторингу, модернізація систем швартування та вантажних операцій, а також створення ефективних систем реагування на надзвичайні ситуації забезпечують комплексний підхід до безпеки портових операцій.

Стабільне фінансування заходів з підвищення безпеки мореплавства є необхідною умовою їх успішної реалізації. Створення міжнародних фондів підтримки морської безпеки, розвиток механізмів державно-приватного партнерства, залучення інвестицій у модернізацію флоту, підтримка наукових досліджень та фінансування програм підготовки персоналу формують фінансову основу системи морської безпеки.

Важливим аспектом модернізації є розробка правової бази для регулювання нових технологій у морській галузі. Створення нормативного підґрунтя для автономного судноплавства, регламентація використання систем штучного інтелекту, встановлення правової відповідальності за кіберінциденти, захист персональних даних та регулювання застосування дронів і робототехніки є пріоритетними напрямками розвитку правового забезпечення морської безпеки.

Ефективна система моніторингу та оцінки безпеки мореплавства передбачає розробку системи індикаторів безпеки, проведення регулярних

аудитів, аналіз інцидентів та впровадження превентивних заходів, оцінку ефективності навчальних програм та моніторинг впровадження нових технологій. Це забезпечує своєчасне виявлення проблем та корегування стратегій підвищення безпеки.

Регіональне співробітництво відіграє важливу роль у забезпеченні морської безпеки. Створення регіональних центрів морської безпеки, координація дій у надзвичайних ситуаціях, обмін досвідом та найкращими практиками, проведення спільних навчань та уніфікація регіональних стандартів сприяють підвищенню ефективності системи морської безпеки на регіональному рівні.

Впровадження інноваційних підходів до управління ризиками є необхідною умовою підвищення безпеки мореплавства. Використання предиктивної аналітики, впровадження систем раннього попередження, розробка сценаріїв реагування на нові загрози, оцінка впливу кліматичних змін та вдосконалення управління ланцюгами поставок забезпечують системний підхід до управління ризиками у морській галузі.

Перспективи розвитку морської безпеки нерозривно пов'язані з технологічними інноваціями, зокрема розвитком автономного судноплавства, впровадженням технологій штучного інтелекту, використанням альтернативних видів палива, цифровізацією галузі та інтеграцією різних видів транспорту. Це вимагає постійного оновлення стратегій та підходів до забезпечення безпеки мореплавства.

Слід відзначити, що з 1 січня 2024 року набули чинності зміни до Конвенції SOLAS, спрямовані на підвищення безпеки торговельного судноплавства.

Основні зміни охоплюють п'ять ключових розділів конвенції SOLAS:

Конструкція суден (Розділ II-1):

- впроваджено обов'язковий Міжнародний кодекс безпеки для суден, що використовують гази або інші види палива з низькою температурою спалаху (IGF Code);

- дозволено збільшення граничного навантаження для паливних танків зрідженого газу;
- встановлено нові вимоги щодо розподілу палива за межами машинного відділення;
- вдосконалено вимоги до систем вибухозахисту для суден з поршневими двигунами внутрішнього згоряння;
- посилено вимоги до протипожежного захисту приміщень для зберігання палива;
- впроваджено обов'язкову систему пожежогасіння для паливopідготовчих приміщень.

Протипожежний захист (Розділ II-2):

- спрощено вимоги щодо ізоляторів для пожежних детекторів на вантажних суднах та балконах пасажирських кают;
- оновлено вимоги до стаціонарних систем пожежогасіння з інертним газом.

Рятувальні засоби (Розділ III):

- скасовано вимогу щодо наявності весел для рятувальних шлюпок з двома незалежними системами руху;
- дозволено ручний спуск та підйом резервних рятувальних шлюпок на легких суднах;
- змінено вимоги щодо спуску рятувальних шлюпок вільного падіння;
- уточнено вимоги щодо посадки та спуску рятувальних засобів на вантажних суднах.

Радіозв'язок (Розділ IV):

- модернізовано Глобальну морську систему зв'язку при лихі (GMDSS);
- впроваджено автоматичне включення позиції судна в аварійні радіосигнали;
- встановлено вимогу щодо ручного оновлення позиції кожні 4 години при несправності навігаційного приймача.

Високошвидкісні судна (Розділ X):

- оновлено вимоги до рятувальних засобів радіозв'язку
- реорганізовано структуру вимог щодо радіобладнання

Важливо відзначити, що більшість змін застосовуються до суден, побудованих після 1 січня 2024 року, що забезпечує поступовий перехід до нових стандартів безпеки в морській галузі.

Можемо підсумувати, що сучасний стан правового регулювання безпеки мореплавства характеризується динамічним розвитком та необхідністю постійної адаптації до нових викликів глобальної морської галузі. Проведений аналіз демонструє, що існуюча система міжнародно-правових норм потребує суттєвого вдосконалення для забезпечення належного рівня безпеки мореплавства в умовах технологічних змін, екологічних викликів та геополітичних конфліктів.

Статистичні дані свідчать про зростання кількості морських інцидентів - у 2022 році зафіксовано 2,615 випадків, що на 9% більше порівняно з попереднім роком. Основними причинами залишаються механічні несправності та відмови обладнання, що вказує на необхідність посилення технічного контролю та модернізації судових систем.

Аналіз судової практики, зокрема справ танкера "Prestige" та судна "Felicity Ace", виявив суттєві прогалини в існуючій системі правового регулювання, особливо щодо відповідальності за екологічні збитки та безпеки перевезення нових типів вантажів. Ці випадки підкреслюють необхідність вдосконалення механізмів розслідування морських аварій та встановлення чітких критеріїв відповідальності.

Важливим кроком у розвитку правового регулювання стало прийняття нових поправок до Конвенції SOLAS, які набули чинності з 1 січня 2024 року. Ці зміни охоплюють ключові аспекти безпеки: конструкцію суден, протипожежний захист, рятувальні засоби, радіозв'язок та особливості експлуатації високошвидкісних суден. Особливу увагу приділено

регулюванню використання нових видів палива та забезпеченню безпеки автономного судноплавства.

Дослідження виявило необхідність комплексного підходу до модернізації системи безпеки мореплавства, що включає технологічні, організаційні та правові аспекти. Ключовими напрямками вдосконалення є: розвиток систем моніторингу та контролю, впровадження сучасних навігаційних технологій, посилення кібербезпеки, вдосконалення підготовки персоналу та розвиток механізмів міжнародного співробітництва.

Особливої уваги потребує проблема нерівномірності імплементації міжнародних стандартів у різних країнах. Фінансові та технічні обмеження створюють суттєві перешкоди для країн, що розвиваються, у забезпеченні належного рівня безпеки мореплавства. Це вимагає розвитку механізмів міжнародної технічної допомоги та фінансової підтримки для модернізації морської інфраструктури.

Перспективи подальшого розвитку правового регулювання безпеки мореплавства пов'язані з впровадженням інноваційних технологій, включаючи штучний інтелект, автономне судноплавство та альтернативні види палива. Це вимагатиме розробки нових правових механізмів регулювання та стандартів безпеки, адаптованих до технологічних змін.

Таким чином, забезпечення належного рівня безпеки мореплавства в сучасних умовах вимагає системного підходу до вдосконалення міжнародно-правових норм, посилення механізмів контролю за їх дотриманням та розвитку міжнародного співробітництва. Тільки через збалансований розвиток усіх цих напрямків можливе створення ефективної глобальної системи морської безпеки, здатної відповідати на сучасні виклики та загрози.

ВИСНОВОК

На основі проведеного дослідження можемо зробити такі висновки:

1. Витоки регламентації морської діяльності сягають глибокої давнини. Ще в античну добу, коли морська торгівля набирала обертів, а захист інтересів мореплавців ставав все більш актуальним, почали з'являтися перші правові норми у цій сфері. З розвитком мореплавства та збільшенням обсягів морської торгівлі в XVI-XVIII століттях виникла потреба у стандартизації морського права на міжнародному рівні. Це було обумовлено тим, що різні країни мали власні морські закони та традиції, що призводило до конфліктів і непорозумінь у міжнародних морських відносинах. У XIX столітті, на тлі промислової революції та значного зростання обсягів морської торгівлі, уряди провідних морських держав почали усвідомлювати необхідність розробки нових правових норм для регулювання міжнародних морських відносин. Найважливішим кроком стала Паризька декларація 1856 року. Перші міжнародні конференції, присвячені безпеці мореплавства відбулися у Вашингтоні у 1889 році та у Лондоні у 1929 році.

2. Міжнародне співтовариство розробило комплексну систему правових інструментів для забезпечення безпеки на морі. Ключовими документами в цій сфері є Міжнародна Конвенція про охорону людського життя на морі (СОЛАС-74), Конвенція про міжнародні правила щодо запобігання зіткненню суден (COLREG), Міжнародна конвенція про вантажну марку, а також ряд документів, що регулюють питання зв'язку та комунікації на морі.

Ці конвенції та угоди охоплюють широкий спектр аспектів морської безпеки, включаючи конструкцію суден, їх обладнання, правила навігації, системи зв'язку, завантаження суден та підготовку екіпажів. Вони встановлюють міжнародні стандарти, які є обов'язковими для виконання країнами-учасницями, що забезпечує уніфікований підхід до безпеки мореплавства в глобальному масштабі.

На нашу думку, доцільно використати таку класифікацію міжнародних конвенцій, що регулюють безпеку мореплавства:

- багатосторонні договори загального характеру, в яких містяться норми щодо забезпечення безпеки на морі: Конвенція ООН з морського права 1982 року, Конвенція про відкрите море 1958 року, Конвенція про територіальне море та прилеглу зону 1958 року, Конвенція про континентальний шельф 1958 року;

- багатосторонні договори спеціального характеру, що регулюють правовідносини виключно у сфері забезпечення безпеки на морі: Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року, Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року, Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року;

- багатосторонні договори спеціального характеру, що стосуються забезпечення безпеки на морі: Міжнародна конвенція про обмірювання суден 1969 року, Конвенція МОП про мінімальні норми на торговельних судах 1976 року, Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978/95 року, Паризький Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту 1982 року;

- взаємні умови, серед яких особливий інтерес мають угоди з морського судноплавства і у сфері пошуку і рятування: Женевська конвенція про відкрите море 1958 року, Міжнародна конвенція про рятування 1989 року

Важливо відзначити, що ці міжнародні норми не є статичними. Вони постійно оновлюються та адаптуються до нових технологічних досягнень та викликів сучасного мореплавства. Це дозволяє підтримувати високий рівень безпеки на морі в умовах, що постійно змінюються.

3. У регулюванні безпеки мореплавства беруть участь міжурядові та неурядові міжнародні організації. Центральну роль відіграє Міжнародна морська організація (ІМО), яка розробляє та впроваджує конвенції, кодекси і рекомендації щодо безпеки суден, проводить конференції та надає технічну

допомогу країнам. Міжнародна організація праці (ILO) регулює трудові стандарти та умови праці моряків через Конвенцію MLC 2006. Серед неурядових організацій важливу роль відіграє Міжнародна Рада Судноплавства (ICS), яка представляє інтереси судноплавних компаній, бере участь у розробці стандартів та публікує рекомендації з безпеки. Міжнародна асоціація морського права (IMLA) займається дослідженням та вдосконаленням морського права. Міжнародна Асоціація класифікаційних товариств встановлює технічні стандарти для суден.

Також залучені: Міжнародна організація зі стандартизації (ISO) - розробляє технічні стандарти; Міжнародний морський комітет (СМІ) - уніфікує морське право; Консультативний комітет із запобігання забруднення моря нафтою (ACOPS) - займається екологічними питаннями; Комітет експертів з перевезення небезпечних вантажів ООН - надає рекомендації щодо перевезення небезпечних матеріалів. Всі ці організації взаємодіють між собою для забезпечення комплексного підходу до безпеки мореплавства.

4. Аналіз законодавства США, Великої Британії, Японії, Норвегії та Сінгапуру у сфері безпеки мореплавства виявляє як спільні підходи, так і національні особливості. Всі розглянуті країни демонструють комплексний підхід до регулювання морської безпеки через систему основних законів та підзаконних актів. У кожній країні діють суворі вимоги до технічного стану суден, передбачені регулярні інспекції та високі стандарти підготовки екіпажів. Спільною рисою є також інтеграція міжнародних стандартів безпеки у національне законодавство та значна увага до екологічної безпеки й захисту морського середовища. Всі країни активно впроваджують сучасні технології моніторингу та контролю для підвищення безпеки мореплавства.

Водночас кожна країна має свої особливості регулювання, зумовлені географічним положенням, історичними традиціями та сучасними викликами. США зосереджують особливу увагу на антитерористичній безпеці, встановлюючи жорсткі вимоги до контролю вантажів та

контейнерів, а також розвиваючи складну систему міжвідомчої координації. Велика Британія, спираючись на глибоку історичну базу морського права, приділяє значну увагу регулюванню пасажирських перевезень та має розвинену систему розслідування морських аварій.

Японське законодавство відрізняється особливим акцентом на готовності до природних катастроф, інтеграцією передових технологій безпеки та розвиненою системою раннього попередження. Норвегія спеціалізується на регулюванні арктичного судноплавства, встановлюючи додаткові вимоги для суден у північних водах, та є лідером у впровадженні екологічних стандартів. Сінгапур, як провідний морський хаб, фокусується на портовій безпеці та управлінні, приділяє значну увагу кібербезпеці та впроваджує інноваційні підходи до автоматизації контролю.

5. Україна, як правонаступниця, є учасницею SOLAS-74 та Протоколу 1978 року. Крім того, наша держава приєдналася до поправок 1981, 1989 та 1990 років, а також ратифікувала Протокол 1988 року до Конвенції. Після приєднання України в 1996 році до STCW-78 наша держава запровадила комплексну систему підготовки та сертифікації моряків відповідно до міжнародних стандартів, визначених цією Конвенцією.

Серед міжнародних конвенцій в галузі безпеки судноплавства, які ратифікувала Україна також є:

- 1) Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. (Україна приєдналася 21 вересня 1993 р.;
- 2) Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнень суден, прийнята в 1972 році. (Україна приєдналася 17 листопада 1993 року);
- 3) Міжнародна конвенція про безпечні контейнери, прийнята в 1972 році. (Україна приєдналася в 1977 році);
- 4) Конвенція про міжнародну організацію морського супутникового зв'язку (ІНМАРСАТ), прийнята в 1976 році (Україна приєдналася в 1979 році).

Крім того, Україна є учасницею регіональних договорів, серед яких Конвенція про захист Чорного моря від забруднення (Бухарестська конвенція) ратифікована у 1994 році, а також Конвенція щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай (Конвенція про охорону ріки Дунай), яка була ратифікована у 2002 році. Законодавство України у сфері безпеки мореплавства представлене системою нормативно-правових актів, ключовими з яких є Кодекс торговельного мореплавства України, Закон України "Про морські порти України", Закон України "Про транспорт" та низка підзаконних актів. Ця система забезпечує комплексне регулювання всіх аспектів безпеки на морі, включаючи технічні вимоги до суден, кваліфікацію екіпажів, захист морського середовища та державний нагляд за безпекою мореплавства.

6. Сучасний стан правового регулювання безпеки мореплавства характеризується динамічним розвитком та необхідністю постійної адаптації до нових викликів глобальної морської галузі. Проведений аналіз демонструє, що існуюча система міжнародно-правових норм потребує суттєвого вдосконалення для забезпечення належного рівня безпеки мореплавства в умовах технологічних змін, екологічних викликів та геополітичних конфліктів.

Статистичні дані свідчать про зростання кількості морських інцидентів - у 2022 році зафіксовано 2,615 випадків, що на 9% більше порівняно з попереднім роком. Основними причинами залишаються механічні несправності та відмови обладнання, що вказує на необхідність посилення технічного контролю та модернізації судових систем.

Аналіз судової практики, зокрема справа судна "Felicity Ace", що перевозило електричні автомобілі і яке затонуло у березні 2022 року в Атлантичному Океані, виявив суттєві прогалини в існуючій системі правового регулювання, особливо щодо відповідальності за екологічні збитки та безпеки перевезення нових типів вантажів. Ці випадки

підкреслюють необхідність вдосконалення механізмів розслідування морських аварій та встановлення чітких критеріїв відповідальності.

Важливим кроком у розвитку правового регулювання стало прийняття нових поправок до Конвенції SOLAS, які набули чинності з 1 січня 2024 року. Ці зміни охоплюють ключові аспекти безпеки: конструкцію суден, протипожежний захист, рятувальні засоби, радіозв'язок та особливості експлуатації високошвидкісних суден. Особливу увагу приділено регулюванню використання нових видів палива та забезпеченню безпеки автономного судноплавства.

Дослідження виявило необхідність комплексного підходу до модернізації системи безпеки мореплавства, що включає технологічні, організаційні та правові аспекти. Ключовими напрямками вдосконалення є: розвиток систем моніторингу та контролю, впровадження сучасних навігаційних технологій, посилення кібербезпеки, вдосконалення підготовки персоналу та розвиток механізмів міжнародного співробітництва.

Особливої уваги потребує проблема нерівномірності імплементації міжнародних стандартів у різних країнах. Фінансові та технічні обмеження створюють суттєві перешкоди для країн, що розвиваються, у забезпеченні належного рівня безпеки мореплавства. Це вимагає розвитку механізмів міжнародної технічної допомоги та фінансової підтримки для модернізації морської інфраструктури.

Перспективи подальшого розвитку правового регулювання безпеки мореплавства пов'язані з впровадженням інноваційних технологій, включаючи штучний інтелект, автономне судноплавство та альтернативні види палива. Це вимагатиме розробки нових правових механізмів регулювання та стандартів безпеки, адаптованих до технологічних змін.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

1. Аверочкіна Т. В., Плачкова, Т. М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. *Lex portus*. № 2. 2016. С. 150-168.
2. Балобанов О. О. Розвиток аварійно-рятувальної діяльності на морі та забезпечення безпеки мореплавства. *Одеса : Вид. дім «Гельветика»*. 2021. № 3. С. 221–227.
3. Білляр К. Л. Загальна характеристика правотворчої діяльності Міжнародної морської організації (ІМО). *Часопис Київського університету права*. 2015. № 1. С. 289-293.
4. Богом'я В. І., Давидов В. С., Доронін В. В., Пліта Л. Л. Деякі питання підвищення безпеки мореплавства великотоннажних суден. *Водний транспорт*. 2020. № 3(31). С. 67-73.
5. Гончаренко Г. А. Управління сектором безпеки: поняття й сутність. *Вчені записки*. 2020. № 31 (70). С. 40-46.
6. Гончаров В. О., Геоня Е. Р. Поняття безпеки мореплавства. Методи забезпечення безпеки мореплавства. *Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства, 21 листопада 2019 р.* С. 133-135.
7. Даниленко О. Б., Дуков Д. Ф., Коротченков М. П., Малєва В. С. Вплив факторів організаційно-правового характеру на рівень безпеки судноплавства: досвід країн з розвиненою морською галуззю. *Водний транспорт*. 2024. № (2 (40)). С. 151-162.
8. Диск Плімсоля (вантажні марки). Верф на столі. URL: <https://m.shipmodeling.ru/content/structure/detail.php?ID=1111> (дата звернення: 18.11.2024 року).
9. Допілка В. О., Загороднюк С. О., Осадца Р. О. Правова характеристика безпеки мореплавства. *Науковий вісник Ужгородського університету: Ужгород*. 2023. Т.2. Вип. 76. С. 96-100.
10. Іванова А. В. Діяльність України у забезпеченні впровадження міжнародних норм у сфері рятування на морі. *Lex portus*. 2018. № 2. С. 21-30.

11. Загородня Ю., Лисий, А. Шляхи підвищення безпеки судноплавства. *Editorial board*. 2021. № 8. С. 603-604.
12. Конвенція ООН з морського права 1982 року. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата звернення: 18.11.2024 року).
13. Кодекс торговельного мореплавства України від 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> (дата звернення: 18.11.2024 року).
14. Костира О .В. Історичний аспект розвитку правового регулювання безпеки мореплавства. *Науковий Вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція*. 2020. № 47 том 2. С. 129-130
15. Костира О.В. Правова регламентація діяльності контролю держави порту (Port State Control). *ВІСНИК НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право*. 2020. № 2 (46). С. 57-62.
16. Кримінальний Кодекс України від 5 квітня 2001 року № 2341-ІІІ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#n1237> (дата звернення: 18.11.2024 року).
17. Кулієв А., Решетняк Ю. Про деякі питання сутності екологічної безпеки судноплавства та заходів її забезпеченн. *Право і суспільство*. 2018. № 5.С. 85-91.
18. Купрій А. А. Незаконні акти на морі, спрямовані проти безпеки морського судноплавства. *Постановою президії Атестаційної колегії МОНУ від 14.05. 2020 р. № 627 видання «Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Право» внесено до Переліку наукових фахових видань України у галузі юридичних наук з присвоєнням категорії «Б»*. 2021. № 22. С.102-115.
19. Леонтьев І. Г., Балобанов О. О. Безпека, пошук, рятування на морі : правове регулювання. *Одеса : ЛАТСТАР*. 2016. 72 с.

20. Махмурова-Дишлюк О. П. Безпека судноплавства як важлива умова охорони людського життя. *Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»*. 2016. № 3(40). С. 11-16.
21. Мельник О. М., Бичковський Ю. В. Сучасна методика оцінки рівню безпеки судна та шляхи його підвищення. *Розвиток транспорту*. 2021. № 2 (9). С. 37-46.
22. Мельник О. М., Онищенко С. П., Логінов О. В., Окулов В. І., Пуляєв І. О. Актуальні проблеми морської безпеки та сучасні шляхи забезпечення охорони судна. *Комунальне господарство міст*. 2021. №6 (166). С. 204-210.
23. Міжнародна Конвенція про вантажну марку 1966 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_007#Text (дата звернення: 18.11.2024 року).
24. Мойсей І. М. Поняття безпеки мореплавства в адміністративно-правовому контексті. *XI Міжнародної науково-практичної конференції «Шляхи розвитку правової науки в умовах сьогодення 22–23 квітня 2021 року»*. С. 23-25
25. Онищук М. М., Толстих М. О. Кібербезпека на судні: основні поняття та способи запобігання інформаційних небезпек. *Сучасні проблеми морського транспорту та безпека мореплавства 2019 року*. С.182-184.
26. Пальченко А. А., Риженко І. М. Міжнародно-правове регулювання у забезпеченні екіпажем морських перевезень як основа національної безпеки мореплавства. *Морська безпека*. 2024. № (1). С. 57-63.
27. Панфілова Ю.М. Деякі аспекти міжнародно-правової регламентації безпеки судноплавства. *Modern scientific journal (Сучасний науковий журнал)*. 2023. №1(1). С. 64-71.
28. Переверзева О. С. Охорона людського життя на морі. *Частина 1 Юридичні науки*. 2019. № 85. С.203-211.

29. Плачкова Т. М. Адміністративно-правовий механізм забезпечення безпеки мореплавства в Україні: генеза правового регулювання. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету Одеська юридична академія*. 2016. № 4. С. 78-100.

30. Плачкова Т. М. Форми публічного адміністрування безпеки мореплавства в Україні. *Право та державне управління*. 2020. № 2. С. 92-99.

31. Про затвердження Технічного регламенту морського обладнання: Постанова Кабінету Міністрів України № 676-2021-п від 30 червня 2021 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/676-2021-п#Text> (дата звернення: 18.11.2024 року).

32. Про заходи щодо підвищення рівня безпеки на морському та річковому транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України № 722 від 12 травня 2007 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/722-2007-%D0%BF#Text> (дата звернення: 18.11.2024 року).

33. Про морські порти України: Закон України від 2012 року № 4709-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17#Text> (дата звернення: 18.11.2024 року).

34. Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року з поправками. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_001-88#Text (дата звернення: 18.11.2024 року).

35. Про транспорт: Закон України від 1994 року № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (дата звернення: 18.11.2024 року).

36. Пуляєв І. Актуальні питання забезпечення охорони навколишнього середовища та безпеки мореплавства. *European Science*. 2023. № 16 (01). С. 36-62.

37. Регламент радіозв'язку. URL: http://www.itu.int/dms_pub/itus/oth/02/02/S02020000244501PDFR.PDF (дата звернення: 18.11.2024 року).

38. Скляренко І. Ю., Раховецький А. А., Коваленко А. Г., Івко П. П. Підвищення безпеки мореплавства на водних шляхах. *Водний транспорт*. 2020. № 6. С.16-22.
39. Собакарь А. Безпека судноплавства як складова національної безпеки України та об'єкт державного контролю. *Міжнародна та національна безпека: теоретичні і прикладні аспекти* Матеріали VI Міжнародної науково-практичної конференції (ДДУВС, 11.03.2022). С. 248-249.
40. Стаднік В. Ю., Тихомирова Т. С. Аналіз взаємозв'язку системи «Екологічна безпека–безпека мореплавства». *Maritime security of the baltic-black sea region: challenges and threats*. 2021. №7. С. 353-255.
41. Федчун Н. О. Кримінологічне вивчення безпеки мореплавства. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. *Серія: Юриспруденція*. 2013. № (6-2 (2)). С. 102-104.
42. Федчун Н. О. Сучасні проблеми забезпечення кримінологічної безпеки мореплавства. *Вісник Південного регіонального центру Національної академії правових наук України*. 2015. № 5. С. 204-209.
43. Царюк Ю. С. Морська безпека як фактор національної безпеки України. *Maritime security of the baltic-black sea region: challenges and threats*. 2021. № 3. С. 169-172.
44. Черниш Т. В. Сучасні організаційно-правові засади боротьби з морським піратством. *Вісник Чернівецького факультету Національного університету Одеська юридична академія*. 2016. № 2. С. 445-454.
45. Шаблій Г. Система спостереження за надводною обстановкою та засобами навігаційного обладнання–крок до підвищення безпеки мореплавства. *Вісник держгідрографії*. 2014. № (2). С. 7-10.
46. Шелухін О.М. Нормативне забезпечення безпеки судноплавства під час здійснення перевезень морським транспортом. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2021. № 4. С. 664-666.

47. Шемонаєв В. Загальна аварія як система правових стандартів у забезпеченні безпеки міжнародного мореплавства. *Цивільне право і процес*. 2021. № 87. С. 87-92.

48. Шемонаєв В. Національні та міжнародні стандарти надзвичайних дій у разі захисту морського середовища як складова частина стандартів безпеки мореплавства. *Цивільне право і процес*. 2021. № 5. С. 22-27.

49. Шурда В. І. Генеза правового регулювання безпеки мореплавства в азовському морі. *Maritime security of the baltic-black sea region: challenges and threats*. 2021. № 6. С. 143-146.

50. Act of 16 February 2007 No. 9 relating to ship safety and security (Ship Safety and Security Act). URL: <https://www.sdir.no/contentassets/a7a1a5cc4998405286e99c6fbccc5c8a/ship-safety-and-security-act.pdf> (дата звернення: 18.11.2024 року).

51. Aubert, Jean-Jacques. Dealing with the Abyss: The Nature and Purpose of the Rhodian Sea-Law on Jettison (Lex Rhodia De Iactu, D 14.2) and the Making of Justinian's Digest. 10, 2008. P. 9-10.

52. Britannica, The Editors of Encyclopaedia. "Plimsoll line". *Encyclopedia Britannica*, 11 Apr. 2019.

53. Case C-50/21, Prestige and Limousine, S.L. v Área Metropolitana de Barcelona [2022] ECLI:EU:C:2022:997. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62021CC0050> (дата звернення: 18.11.2024 року).

54. Convention for The Protection of Submarine Telegraph Cables, Paris, 14 March 1884. URL: <https://cil.nus.edu.sg/wp-content/uploads/2019/02/1884-Convention-for-the-Protection-of-Submarine-Telegraph-Cables-1.pdf> (дата звернення: 24.11.2024 року).

55. Convention on the International Maritime Organization, Geneva, 6 March 1948. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch_XII_1p.pdf (дата звернення: 18.11.2024 року).

56. Historical Development of Maritime Law by Abyssinia Law. URL: <https://www.abyssinialaw.com/study-on-line/402-maritime-law/7444-historical-development-of-maritime-law> (дата звернення: 18.11.2024 року).
57. International code of signals for visual, sound, and radio communications, 1965. URL: <https://msi.nga.mil/api/publications/download?key=16694273/SFH00000/Pub102bk.pdf&type=view> (дата звернення: 18.11.2024 року).
58. International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972. URL: https://www.afcan.org/dossiers_reglementation/colreg_gb/contents.html (дата звернення: 18.11.2024 року).
59. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx) (дата звернення: 18.11.2024 року).
60. International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR). Hamburg. 29 April 1979. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf> (дата звернення: 18.11.2024 року).
61. International telecommunication convention, 1982. URL: http://www.itu.int/dms_pub/itus/oth/02/09/S020900000B5201PDFE.PDF (дата звернення: 18.11.2024 року).
62. Interpretation Of Article 6 Of The Protocol Of 1992 To Amend The International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1969 Amending Article V(2) Of The International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage, 1969.: IMO Resolution A.1165(32) Adopted on 15 December 2021. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1165\(32\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1165(32).pdf) (дата звернення: 18.11.2024 року).
63. Japan Coast Guard. Ships Safety Law. Law No. 11 of 1933 (as amended) (дата звернення: 18.11.2024 року).

64. Knapp, Sabine & Franses, Philip. Does ratification matter and do major conventions improve safety and decrease pollution in shipping? *Marine Policy*. № 33. 2009. P. 826-846

65. Lemnitzer, Jan Martin. That Moral League of Nations against the United States': The Origins of the 1856 Declaration of Paris. *The International History Review*, vol. 35, no. 5, 2013, P. 1071- 1074.

66. Law Relating to the Prevention of Marine Pollution and Maritime Disaster. Law No. 136 of 1970. URL: <https://www.japaneselawtranslation.go.jp/en/laws/view/949> (дата звернення: 18.11.2024 року).

67. Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006). URL: https://normlex.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0::NO::P91_ILO_CODE:C186 (дата звернення: 18.11.2024 року).

68. Maritime safety trends 2012-2022: Advancing a culture of safety in a changing industry landscape: Lloyd's List Intelligence report. *Published by Lloyd's List Intelligence*. 2023. 28 p.

69. Maritime Transportation Security Act of 2002: United States Congress. Public Law 107-295. URL: <https://www.congress.gov/107/plaws/publ295/PLAW-107publ295.pdf> (дата звернення: 18.11.2024 року).

70. Merchant Shipping Act 1995. Chapter 21. UK Parliament. URL: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents?view=plain> (дата звернення: 18.11.2024 року).

71. PRESTIGE: Complete hull failure in a single-hull tanker: Ship Structure Committee Case Study. URL: http://www.shipstructure.org/case_studies/prestige/Prestige.pdf (дата звернення: 18.11.2024 року).

72. Preuss L. The Relation of International Law to Internal Law in the French Constitutional System. *American Journal of International Law*. № 44(4), 1950. P. 641-669.

73. Scott Krist. How the Titanic changed maritime law. Legal blog of The Krist Law Firm. P.C. 2017. URL: <https://www.houstoninjurylawyer.com/titanic-changed-maritime-law/> (дата звернення: 18.11.2024 року).

74. Security and Accountability for Every Port Act of 2006. United States Congress. Public Law 109-347. URL: <https://www.congress.gov/109/plaws/publ347/PLAW-109publ347.pdf> (дата звернення: 18.11.2024 року).

75. Singapore Government. Merchant Shipping Act. 1995. Chapter 179. URL: <https://www.mpa.gov.sg/docs/mpalibraries/mpa-documents-files/shipping-division/singapore-registry-of-ships/flag-state-control/obligations-of-shipowner-company/merchant-shipping-act.pdf> (дата звернення: 18.11.2024 року).

76. Singapore Government. Maritime and Port Authority of Singapore Act. 1996. Chapter 170A. URL: <https://sso.agc.gov.sg/Act-Rev/170A/Published/20211231?DocDate=19970530> (дата звернення: 18.11.2024 року).

77. The Merchant Shipping (Safety of Navigation) Regulations 2020. Statutory Instrument 2020 No. 673. UK Government. URL: <https://www.legislation.gov.uk/uksi/2020/673/contents> (дата звернення: 18.11.2024 року).

78. The Norwegian Maritime Code. Act of 24 June 1994 No. 39 (as amended). URL: <https://www.sdir.no/contentassets/3bbe45af5f294abe852675c7a9795cf7/the-norwegian-maritime-code-no.-39-of-24-june-1994-excerpts.pdf?t=1618397153331> (дата звернення: 18.11.2024 року).

79. United States v. BP Exploration and Production, Inc. United States District Court for the Eastern District of Louisiana. Court Docket Number: 2:12-cr-00292-SSV-DEK. 2013. URL: <https://www.justice.gov/criminal/criminal-vns/case/united-states-v-bp-exploration-and-production-inc> (дата звернення: 18.11.2024 року).

80. Volkswagen Faces Lawsuits Over 'Felicity Ace' Fire: 06.03.2024.
URL: <https://gcaptain.com/volkswagen-faces-lawsuits-over-felicity-ace-fire/> (дата звернення: 18.11.2024 року).