

УДК 341.225.5

DOI: 10.33663/1563-3349-2019-85-203

О. С. ПЕРЕВЕРЗЄВА

ОХОРОНА ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ НА МОРІ

Проаналізовано правову природу охорони людського життя на морі, визначено види морських рятувальних робіт. Розглянуто еволюційний шлях змін щодо стандартів та правил у сфері охорони людського життя на морі на конвенційному рівні. Висловлюється думка, що на основі положень міжнародних договорів держави розробляють національні закони і підзаконні акти про охорону людського життя на морі.

Ключові слова: охорона людського життя на морі, міжнародні правила плавання, технічні стандарти, безпека на морі, судно, відкрите море, захист морського середовища, зіткнення суден.

Pereverzyeva Olga. Protection of human life on the sea

The legal nature of the protection of human life at sea is analyzed, types of marine rescue work identified. The evolutionary path of changes to the standards and rules in the field of protection of human life at sea at the conventional level is considered. Is of the opinion that on the basis of the provisions of international treaties the states are developing national laws and regulation on the protection of human life at sea.

Key words: protection of human life on the sea, international swimming rules, technical standards, safety at sea, ship, the open sea, protection of the marine environment, collisions of ships.

Охорона людського життя на морі — це система стандартів та правил, які відповідають вимогам щодо охорони людського життя і збереження майна на морі, гарантування безпеки на морі, а також захисту морського середовища. Співробітництво держав у цій сфері орієнтоване на створення технічних стандартів, місцевих і міжнародних правил плавання, юридичних і технічно-організаційних норм, які мають забезпечити ефективний пошук та порятунок людей, що зазнали лиха на морі. Існували три основні види морських рятувальних робіт: рятування суден, що сіли на міліну; підйом затонулих суден

© ПЕРЕВЕРЗЄВА Ольга Сергіївна — кандидат юридичних наук, старший науковий співробітник відділу міжнародного права та порівняльного правознавства Інституту держави і права імені В. М. Корецького НАН України; ORCID 0000-0002-4857-6469; e-mail sector_sea_law@ukr.net

і вантажів;буксирування суден, що терплять лихо. У 1275 році будь-яке майно з потерпілого крах судна, незалежно від того, чи знаходилося воно в морі, чи було викинуте на берег, вважалося в Англії власністю британської корони¹. Випущений Едуардом I Вестмінстерський Статут поширював власність корони лише на безгосподарне, незатребуване майно з потерпілих лихо суден. Перший закон, що безпосередньо стосувався рятування майна на морі, вийшов у 1353 року в період правління короля Едуарда III. Відповідно до цього закону юрисдикція корони на незатребуване майно із затонулих у відкритому морі суден передавалася Адміралтейству, одночасно декларувався принцип, згідно з яким викинуте на берег майно підпадало під юрисдикцію місцевої влади. Згодом у практиці морських (адміралтейських) суден стало звичаєм присуджувати грошові винагороди особам, що намагаються запобігти лиху (тобто винагорода за порятунок у сучасному розумінні цього слова). Це було викликано тим, що уздовж британського узбережжя почастишали випадки зловмисних дій з метою оволодіння майном кораблів, що розбилися. У 1753 році король Георг II вимушений був навіть оголосити «фелонією», тобто злодійством і тяжким злочином, постановку фальшивих вогнів і маяків, що збивають мореплавців з вірного шляху і заманюють кораблі на підводні камені й скелі; побиття і поранення людей, що рятуються з тонучих суден, так само як і будь-які дії, що перешкоджають порятунку людей з кораблів, що терплять лихо. Навіть у більш пізні й, як прийнято вважати, більш гуманні часи — 1809 року — англійському королю Георгу III довелося видати закон проти човнярів, що обрізають якірні канати в гаванях, затоках і на річках з метою подальшого продажу якорів і пограбувань майна з тих суден, що залишилися без якоря і були викинуті в результаті цього на берег. Лише у 1894 році законом про торгове мореплавство вся юрисдикція з питань рятування на морі була сконцентрована в руках морських (адміралтейських) судів². Але до цього часу Комітет Ллойда вже сформулював свій перший договір про рятування. Цей договір, укладений у 1890 році між рятувальником у Дарданеллах і Комітетом Ллойда, обумовлював як особливу умову отримання рятувальником винагороди, розмір якої визначався Комітетом. При

цьому виплата винагороди ставилася в залежність від порятунку будь-якої частини майна, що знаходилося в небезпеці.

Сформульований Ллойдом принцип «Без порятунку немає винагороди» покладено в основу всіх договорів про рятування. Так звана стандартна форма договорів про рятування була видана Комітетом Ллойда в 1892 році, і з деякими змінами вона досі широко застосовується. Фактично ж до XVII ст. судноводії головним чином керувалися неписаними правилами і діяли самостійно стосовно умов і обставин плавання³.

В Росії зведення правил з регламентації розходження парусних і парових суден вперше було розроблено у 1842 році й введено в 1846 році на всіх її водних шляхах. Називалося це зведення «Правила для плавання казенних і приватних суден у всіх річках, проходах і морях Російської імперії». Ст. 40 цих Правил визначила, зокрема, порядок розходження у вузькостях суден з механічними двигунами: «У всіх проходах і річках Російської імперії при всякому вітрі, погоді і течії пароплави зобов'язані триматися правої сторони річки або проходу, спостерігаючи, щоб судна, що йдуть протилежними курсами, залишали один одного з лівого від себе боку»⁴.

Перша міжнародна конференція з безпеки мореплавства відбулася в 1910 році в Брюсселі, де досягнута угода про введення в дію Зведення правил, що складалося з 31 статті та 1 додатку. В 1948 році міжнародна конференція з охорони людського життя на морі переглянула Правила 1910 року. Були ухвалені рішення про постійний кормовий вогонь і про виставляння другого топового вогню на суднах з механічними двигунами, що мають довжину понад 45 м, а також прийнята спеціальна рекомендація про порядок виконання ППСС-48 суднами, оснащеними станціями радіолокацій (РЛС). У ній зазначалося, що наявність на судні РЛС не звільняє капітана судна від його обов'язків виконувати ППСС-48, і зокрема Правила 15 і 16, що вимагали при плаванні в обмежену видимість подавати туманні сигнали і прямувати помірною швидкістю. ППСС-48 стали застосовуватися на суднах з 1954 року. На наступній міжнародній конференції з цього питання 1960 року було внесено деякі зміни до цих Правил, що стосувалися застосування інформації радіолокації для запобігання зіткненням суден у морі. Прийняті ППСС-60 було

введено в дію у 1965 році. Проте майже одразу після їх схвалення багато судноводіїв стали виступати з ідеєю розробки принципово нових ППСС, що більш повно враховують зміни флоту⁵.

Міжнародна морська організація (ІМО) підтримала цю ідею, у 1969 році прийняла Резолюцію 192, в якій передбачала повний перегляд ППСС-60 і скликання Міжнародної конференції, яка відбулася в 1972 році в Лондоні й прийняла нові Правила.

Основним міжнародно-правовим актом, що регламентує вимоги до конструкції та устаткування суден, є Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року СОЛАС зі змінами і доповненнями 1978 року.

Перша версія цього документа була прийнята у 1914 році, по слідах загибелі Титаніка, друга — у 1929 році після загибелі пароплава «Вестріс» (англ. *SS Vestris*), третя — у 1948-му, зокрема після вибуху в результаті пожежі на французькому судні «Гранкан» (фр. *Grandcamp*), а четверта — у 1960 році. Конвенція у редакції 1960 року, що була прийнята 17 червня 1960 і вводилась у дію з 26 травня 1965 року, була першим значним завданням Міжнародної морської організації (англ. *International Maritime Organization, IMO*) після її створення (і, по суті, першою, прийняття якої не було спричинене конкретною корабельною аварією). Це був суттєвий крок уперед в модернізації конструкцій та підтримці темпу технічного розвитку в суднобудуванні та експлуатації суден. Надалі виявилася нова проблема: підтримувати нормативний документ на рівні сучасності шляхом прийняття періодичних поправок. На практиці процедура впровадження поправок виявилася занадто повільною. Незабаром стало ясно, що уведення прийнятих поправок в дію в межах розумного періоду часу забезпечити неможливо. Тому 1 листопада 1974 року на Міжнародній конференції з охорони людського життя на морі був прийнятий повністю новий текст Конвенції СОЛАС. Він включав не лише зміни, узгоджені до зазначеної дати, а й нову процедуру прийняття поправок — процедуру за замовчуванням, розроблену для забезпечення того, щоб прийняті зміни могли набути чинності в межах прийнятного (і допустимо короткого) періоду часу.

Замість вимоги, щоб поправка вступила в силу після її прийняття, наприклад, двома третинами підписантів Конвенції, процедура прийняття за замовчуванням передбачає, що зміна набуде

чинності після зазначеної дати, якщо до цієї дати на неї не будуть отримані заперечення від узгодженого числа сторін. Нині чинний текст Конвенції іноді називають «СОЛАС 1974, з поправками».

Це дозволило у багатьох випадках оновити і виправити Конвенцію у редакції 1974 року. Так, у 1988 році до неї було прийнято Протокол (10 листопада, на Міжнародній конференції з гармонізованої системи обстеження та оформлення свідоцтв). У 1992 році ІМО було видано так званий Консолідований текст Конвенції.

У період 9-13 грудня 2002 року на Дипломатичній конференції з морської безпеки (Лондон) до Розділу XI було прийнято поправки, що вступили в силу з 1 липня 2004 року.

Головною метою даного нормативного документа є встановлення мінімальних стандартів, що відповідають вимогам з безпеки при будівництві, обладнанні та експлуатації суден.

Держави прапора повинні забезпечити, щоб судна, які ходять під їх прапором, виконували вимоги СОЛАС. Для доказу їх виконання Конвенцією передбачено безліч сертифікатів. Подібні документи (зазвичай звуться «конвенційними») видаються або самою Адміністрацією прапора, або від її імені («за уповноваженням Адміністрації») — за наявності відповідного доручення. Умови контролю також дозволяють Договірним урядам інспектувати судна, що ходять під прапорами інших держав, особливо якщо є очевидні підстави для сумнівів, що судно та/або його обладнання істотно не відповідають вимогам Конвенції. Ця процедура отримала назву «державний портовий контроль» (англ. *Port State Control, PSC*).

Текст Конвенції СОЛАС включає статті, в яких викладено загальні зобов'язання, процедури внесення змін і супроводжується Додатком, який розбитий на 12 розділів: Розділ I Загальні положення. Розділ II-1 Конструкція — поділ на відсіки та остійність, механічне та електричне устаткування, остійність, захист від шуму. Розділ II-2 Конструкція — протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі, засоби зв'язку пожежників. Розділ III Рятувальні засоби та обладнання, засоби застереження падіння шлюпок, підняття людей з води. Вимоги до шлюпок, плотів, мотоботів, рятувальний круг, рятувальні жилети, розклад по тривогах. Розділ IV Радіозв'язок. Розділ V

Безпека мореплавання. Система тривожної сигналізації ходової вахти на мосту (BN WAS). Інформація про льоди, льодова розвідка, повідомлення про катастрофи, пошуки, рятування, штормтрапи, УКВ МСС. Розділ VI Перевезення вантажів та рідкого палива. а) загальні положення; в) спеціальні вимоги для суден з вантажем насипом інакшим як зерно; с) перевезення зерна. Розділ VII Перевезення небезпечних вантажів 9 класів, 2 томи, 3 книги. Розділ VIII Ядерні судна. Розділ IX Управління безпечною експлуатацією (ISM code). Розділ X Заходи безпеки на високошвидкісних суднах. Розділ XI-1 Спеціальні заходи з підвищення безпеки на морі. Розділ XI-2 Спеціальні заходи з посилення охорони на морі (ISPS code). Розділ XII Додаткові заходи безпеки для навалочних суден. Розділ XIII Перевірка відповідності. Перевірка – систематичний, незалежний задокументований процес отримання відомостей та їх об'єктивної оцінки з метою визначити ступінь виконання критеріїв перевірки. Система перевірки – система перевірки країн членів ІМО, що встановлена Організацією, з урахуванням методів, розроблених Організацією. Розділ XIV Заходи безпеки для суден, що експлуатуються в полярних водах.

Дія Конвенції поширюється на судна, що здійснюють міжнародне плавання. Якщо конкретно не вказане інше, правила Конвенції (розділи II-1 та II-2) не діють на: військові кораблі й судна для перевезення військ;

- вантажні судна тоннажем меншим від 500;
- судна без механічного приводу;
- прості дерев'яні судна;
- відпочинкові яхти;
- рибальські судна.

Крім того, правила Конвенції не застосовуються до суден, що плавають виключно на Великих Озерах у Північній Америці та Річчі Святого Лаврентія. Розділи III та IV застосовуються до всіх пасажирських і вантажних суден водотоннажністю 300 і більше⁶.

Під впливом даної Конвенції було уніфіковано організацію і засоби радіозв'язку, систему морських сигналів, систему обміру морських суден⁷. Норми, що забезпечують охорону людського життя на морі, містяться в міжнародних конвенціях. Так, відповідно до Преамбули Міжнародної конвенції про вантажну марку

1966 року, а саме: договірні сторони повинні прагнути до встановлення уніфікованих принципів і правил щодо граничного навантаження суден, що здійснюють міжнародні рейси, з урахуванням необхідності збереження життя і майна на морі. Відповідно до загальних положень Міжнародних правил запобігання зіткненню суден на морі 1972 року а) ці Правила поширюються на всі судна у відкритих морях і з'єднаних із ними водах, по яких можуть плавати морські ; б) ніщо в цих Правилах не повинно бути перешкодою для дії особливих правил, установлених відповідними владами стосовно плавання на акваторіях рейдів, портів, на ріках, озерах або по внутрішніх водних шляхах, з'єднаних з відкритим морем, по яких можуть плавати морські судна⁸. Такі особливі правила повинні бути настільки близькі до цих Правил, наскільки це можливо (Правило 1 Частини А). Відповідно до положень Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року сторони зобов'язуються видавати усі закони, декрети, накази і правила та вживати усіх інших заходів, які можуть бути потрібні для повного здійснення положень Конвенції з метою забезпечення того, щоб, з точки зору охорони людського життя і збереження майна на морі, а також захисту морського середовища, моряки на судах мали належну кваліфікацію і були здатні виконувати свої обов'язки (п. 2 ст. 1). Відповідно до положень Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 року (п. 1.1. Додатка Глави 1.); Конвенції ООН по морському праву 1982 року кожна держава стосовно суден, які плавають під її прапором, вживає необхідних заходів для гарантування безпеки на морі, зокрема щодо: конструкції, устаткування і придатності до плавання суден; комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден з урахуванням міжнародних актів; користування сигналами підтримки зв'язку і попередження про зіткнення (п. 3 ст. 94).

На основі положень міжнародних договорів держави розробляють національні закони і підзаконні акти про охорону людського життя на морі. В Україні головним нормативним актом у цій сфері є Кодекс торговельного мореплавства України. Відповідно до положень Кодексу державний нагляд за торговельним мореплавством в Україні покладається на центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування державної полі-

тики у сфері транспорту, що здійснює контроль за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною службою та підприємством, що надає лоцманські послуги (ст. 10 п. 1).

1. История государства и права средневековой Англии XIII – XV вв.: Хрестоматия / Сост., ред. и вст. ст. А.А. Тесля. Хабаровск: Изд-во ДВГУПС, 2006. 185 с. 2. Вестминстерские статуты. Мрска: Юриздат, 1948. 3. Джозеф Н. Горз. Подъем затонувших кораблей / Пер. с англ. Ленинград: Судостроение, 1978. 352 с.; 4. Яскевич А.П. Комментарии к МППСС– 72. Справочник. Москва: 1990. 479 с. 5. Прощу слова! Судоходство. 2005. № 11. 6. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 на сайті Міжнародної морської організації. 7. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. на сайті ВР. 8. Письменный М.Н. Краткий курс по изучению Международных правил предупреждения столкновения судов в море. – Владивосток: ДВГМА, 1999. 85 с.

References

1. Istoriya gosudarstva i prava srednevekovoy Anglii XIII – XV vv.: Khrestomatiya / Sost., red. i vst. st. A.A. Teslya. Khabarovsk: Izd-vo DVGUPS, 2006. 185 s. 2. Vestminsterskiye statuty. Moskva: Yurizdat, 1948. 3. Dzhozef N. Gorz. Pod>yem zatonuvshikh korabley / Per. s angl. Leningrad: Sudostroyeniye, 1978. 352 s. 4. Yaskevich A.P. Kommentarii k MPPSS– 72. Spravochnik. Moskva: 1990. 479 s. 5. Proshu slova! Sudokhodstvo. 2005. № 11. 6. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 na sayti Mizhnarodnoi morskoi organizatsii. 7. Mezhdunarodnaya konventsia po okhrane chelovecheskoy zhizni na more 1974 g. na sayti VR. 8. Pismenny M.N. Kratkiy kurs po izucheniyu Mezhdunarodnykh pravil preduprezhdeniya stolknoveniya sudov v more. Vladivostok: DVGMA, 1999. 85 s.

Pereverzyeva Olga. Protection of human life on the sea

The set of principles and rules of international law, provided for in a number of international conventions: The international convention for the Safety of Life at Sea; (SOLAS) 1974, with the Protocol of 1978, International Convention on load lines, 1966, International Convention on the Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) 1978, International Convention on Maritime Search and Rescue (SAR) 1979. A number of provisions relating to the protection of life at sea provided for in the 1982 UN Convention on the law of the sea. The provisions of these conventions mainly formulate requirements for the design of ships, their buoyancy, means of radio communication, warning, fire safety and so on.

These conventions establish a system of inspection and verification of vessels to comply with the requirements of the conventions Vessels complying

with the provisions of the conventions must have a number of documents certifying this. Some conventions provide for cooperation on Maritime assistance, and search and rescue services are established by coastal States for this purpose.

In Ukraine, the main normative act in this area is the Code of commercial navigation of Ukraine. According to the provisions of the Code, The state supervision of commercial navigation in Ukraine is assigned to the Central Executive authority, which ensures the formation of state policy in the field of transport, monitors compliance with the legislation on navigation and international treaties of Ukraine on navigation, as well as supervision of the state of sea routes and General management of the state registration of ships, certification of specialists of the Navy, rescue service and the enterprise that provides pilotage services (article 10, paragraph 1).

Key words: Protection of human life on the sea, international swimming rules, technical standards, safety at sea, ship, the open sea, protection of the marine environment, collisions of ships.

УДК 341.1/8; 341.96

DOI: 10.33663/1563-3349-2019-85-211

Г. С. ФЕДИНЯК

ВПЛИВ ДЕЯКИХ РІШЕНЬ ООН НА РОЗВИТОК НОРМ ПРАВА УКРАЇНИ, ЩО РЕГУЛЮЮТЬ ТРУДОВІ ВІДНОСИНИ З ІНОЗЕМНИМ ЕЛЕМЕНТОМ

Розглядаються норми «м'якого права», які створює Організація Об'єднаних Націй. Звернено увагу на резолюцію Генеральної Асамблеї ООН «Перетворення нашого світу: Повістка дня в сфері сталого розвитку на період до 2030 року», що була прийнята 25 вересня 2015 р. Проаналізовані ціль 8: «Сприяння поступальному, всеохоплюючому та стійкому економічному росту, повній і виробничій зайнятості та гідній праці для усіх» та ціль 9: «Створення стійкої інфраструктури, сприяння всеохопній та стійкій індустріалізації та інноваціям», які декларуються в Резолюції. Пропозиції автора стосуються удосконалення законодавства України.

Ключові слова: резолюція, «м'яке право», трудові відносини з іноземним елементом, зайнятість, інфраструктура.