

СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ПРОЦЕСУ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА В ПЕРІОД ЗБРОЙНИХ КОНФЛІКТІВ

У статті розглядається проблема становлення та розвитку процесу забезпечення безпеки судноплавства в період збройних конфліктів. Аналізуються історичні та сучасні фактори, що впливають на безпеку перевезень морським та річковим транспортом. Встановлюється місце і роль держави в забезпеченні безпеки морських та річкових перевезень.

Ключові слова: безпека, збройний конфлікт, контрабанда, державна політика, міжнародні акти

Е. П. Махмурова-Дишлюк

Становление и развитие процесса обеспечения безопасности судоходства в период вооруженных конфликтов

В статье рассматривается проблема становления и развития процесса обеспечения безопасности судоходства в период вооруженных конфликтов. Анализируются исторические и современные факторы, влияющие на безопасность перевозок морским и речным транспортом. Устанавливается место и роль государства в обеспечении безопасности морских и речных перевозок.

Ключевые слова: безопасность, вооруженный конфликт, контрабанда, государственная политика, международные акты.

O. Mahmurova-Dyshlyuk

The formation and development process of maritime security in armed conflicts

In the article the problem of formation and development process to ensure safety of navigation in armed conflicts. Analyzes the historical and contemporary factors that influence the transport safety maritime and river transport. Set the place and role of government in ensuring the safety of sea and river transport.

Key words: safety, armed conflict, trafficking, public policy, international acts.

Постановка проблеми та її актуальність. У сучасному світі питання безпеки є одними з найактуальніших. Вони зачіпають майже всі важливі сторони життя суспільства – політику, економіку, добробут людей. Від того, наскільки успішно відповідні державні структури діють у цій сфері, залежатиме безпека населення, економічна ефективність транспорту та його конкурентоспроможність, а зрештою – вага і значущість у світі держав, які виявляють дійсну турботу про безпеку своїх транспортних систем.

Одним із найважливіших питань на сьогодні є визначення теорії і практики забезпечення безпеки судноплавства в період збройних конфліктів. Це питання має статус міждисциплінарного,

оскільки охоплює міжнародне, кримінальне, адміністративне та теорію держави і права.

Сьогодні стає очевидним, що конкурентоздатність українського морського і річкового транспорту, без забезпечення безпеки міжнародних перевезень, в тому числі в період збройних конфліктів, має важливе правове і економічне значення для розвитку держави. В сучасному світі вимоги держав і комерційних компаній до безпеки перевезень під час збройних конфліктів виходять на перший план, оскільки наслідками військових дій та терористичних актів на судна, що перевозять різноманітні вантажі, є катастрофи і серйозні аварії та людські жертви, екологічні проблеми, величезні матеріальні втрати і не-

піддатливий матеріальному обліку психологічний чинник [1, с. 25].

Не дивлячись на технічне вдосконалення суден, їх устаткування і приладів та застосування різних правил безпеки судноплавства, кількість аварій залишається значною. За даними зарубіжних аналітиків за останніх 150 років тільки в мирні роки загинуло понад 40000 торгових суден. Це рівнозначно затопленню кожну чверть століття всіх суден, що знаходяться в експлуатації [2, с. 6].

Аналіз досліджень і публікацій. Ефективність впливу держави на рівень безпеки міжнародних перевезень настільки достатня, наскільки у держави є і використовуються інструменти впливу. При цьому зрозуміло, що необґрунтоване збільшення «інструментів впливу» – неможливо. Одним із важливих факторів підвищення безпеки судноплавства в період збройних конфліктів є розвиток нормативної бази та вдосконалення систем захисту суден технічними методами. На цьому неодноразово наголошували такі вчені, як О. Ф. Андрійко, І. В. Арістова, О. В. Баклан, Ю. Ю. Басов, Д. М. Бахрах, К. І. Беляков, Ю. П. Битяк, В. Т. Білоус, Г. В. Галімішина, В. М. Гарашук, С. Т. Гончарук, Т. О. Гуржій, С. М. Гусаров, С. Ф. Денисюк, М. М. Долгополов, В. В. Єгупенко, В. О. Заросило, В. В. Коваленко, В. К. Колпаков, О. А. Мартиненко, О. М. Музійчук, А. А. Музика, В. В. Новиков, В. І. Осадчий, О. І. Остапенко, В. П. Петков, С. В. Петков, А. П. Подоляка, В. М. Попович, Т. О. Проценко, В. Й. Развадовський, О. Б. Развадовський, О. П. Рябченко, Л. А. Савченко, П. В. Синицький, Я. М. Толочко, Ю. С. Шемшученко, І. М. Шопіна, Х. П. Ярмачі, О. Н. Ярмиш, Н. М. Ярмиш та інші.

В той же час комплексно теоретичні засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні, в тому числі при перевезенні вантажів на території збройних конфліктів, розглянуто лише в роботах А. П. Калініченка. Інші ж роботи мають фрагментарний характер, торкаючись лише окремих питань забезпечення безпеки судноплавства та розкриваючи проблеми забезпечення безпеки при перевезеннях на території збройних конфліктів як виду діяльності держави у згаданій сфері.

Зрозуміло, що з кожним днем науково-технічний прогрес веде до якісного вдосконалення суден, оснащення їх новітньою апаратурою, полегшення регулювання руху і т. ін. Проте рівень відносної аварійності не зменшується, а навпаки збільшується, що зумовлюється зростанням кількості морських і річкових суден та інших водних об'єктів, елементарним нехтуванням судноводіями законодавчо встановлених правил безпеки судноплавства, послабленням контролю за безпекою судноплавства і у сфері експлуатації суден, у зв'язку з переходом останніх в приватну власність та ін. [3, с. 40]. За таких умов виникає нагальна потреба в розробці науково-обґрунтованих рекомендацій, спрямованих на удосконалення існуючих засобів державного контролю за безпекою судноплавства під час збройних конфліктів.

Метою дослідження є встановлення теоретичної та практичної бази досліджень проблем становлення та розвитку процесу забезпечення безпеки судноплавства в період збройних конфліктів.

Виклад основного матеріалу. Проблема безпеки перевезень під час збройних конфліктів як науковий напрям досліджень визначається двома основними напрямками: перший – розкриття історичних та сучасних умов щодо заходів безпеки при морських перевезеннях в період збройних конфліктів, та другий напрям – визначення місця і ролі держави у формуванні напрямку політики контролю за безпекою перевезень морським та річковим транспортом і взаємовідношення господарського інтересу та відповідного ризику.

В історичному аспекті ми можемо визначити, що в наукових роботах на сьогодні досліджено розвиток системи контролю і нагляду за безпекою судноплавства. Так, науковцем А. П. Калініченком виділено та охарактеризовано чотири періоди розвитку: період становлення судноплавства (кінець XVII – початок XIX століття); пореволюційний період (1917–1940 рр.); воєнний та повоєнний період (1941–1990 рр.); період становлення незалежної України та наш час. Зроблено висновок, що найефективнішим контрольно-наглядовим органом у сфері забезпечення безпеки

ки судноплавства у XVIII – на початку XX століття була водна поліція, яка в процесі становлення судноплавства забезпечувала порядок та контроль за всіма діями, що здійснювалися на водному транспорті, включаючи експлуатацію, рух, перевезення вантажів і пасажирів. Критерії оцінки правопорушень на засобах річкового транспорту остаточно сформувалися з прийняттям Кримінального уложення, яке було правонаступником попередніх уложень [4, с. 125].

Статтею 10 Конвенції про відкрите море закріплено принцип безумовного забезпечення безпеки мореплавання і такі його складові елементи, як: а) навігаційна безпека, що включає і безпеку розходження суден в морі; б) відповідальне комплектування екіпажу морського судна; в) технічна безпека морських суден. Також цією статтею у спеціальному пункті виділено обов'язок країн «дотримуватись загальновідомих міжнародних норм і приймати усі необхідні заходи для забезпечення їх дотримання» [5, с. 5]. Це означає, що для досягнення безпеки судноплавства держави повинні створити систему органів забезпечення, контролю та нагляду за виконанням правил безпечного плавання суден [6, с. 28-29]. В Україні таку систему створено, але інше питання, чи є вона ефективною.

Основу функціонування галузі морського і річкового транспорту України складає система забезпечення безпеки судноплавства, одним із основних завдань якої є організація державного контролю (нагляду) за дотриманням національного та міжнародного законодавства щодо безпеки судноплавства. Основною метою контролю є спостереження за виконанням управлінських рішень та своєчасне виявлення відхилень від вимог безпеки судноплавства для оперативного вжиття ефективних заходів для їх усунення. Контроль здійснюється також і для перевірки виконавської дисципліни на всіх рівнях системи управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті. Він забезпечується шляхом здійснення: комплексних перевірок; цільових перевірок та оперативного контролю. Найбільш поширеними формами контролю на морському і річковому транспорті є огляди та перевірки [7].

Торкнемося питання стану судноплавства під час збройних конфліктів. Тут комбатантами є не тільки особовий склад військово-морських сил, а й усі військові та невійськові судна, офіційно обернені у військові відповідно до VII Гаазької конвенції 1907 р., і літальні апарати, які входять до складу морської авіації.

Не користуються правом ведення війни на морі судна, призначені виключно для надання допомоги (шпитальні судна, санітарні транспортні, санітарні літальні апарати). Озброєння торгових суден можливе тільки у воєнний час, при цьому таке судно не перетворюється на військовий корабель і не користується правом ведення бойових дій. Зброя може використовуватися ним тільки для самозахисту при нападі ворога.

На підводні човни поширюються загальні правила ведення війни та норми, що стосуються надводних кораблів. Військова діяльність спеціально регламентується Правилами про дії підводних човнів щодо торгових суден у воєнний час 1936 р. Підводний човен вправі зупинити й оглянути вороже торгове судно, потопити його в разі відмови зупинитися, попередньо забезпечивши безпеку пасажирів і команди, захопити його як приз. Морська мінна зброя може використовуватися за дотримання таких правил: забороняється ставити міни, не закріплені на якорях, якірні, які залишаються небезпечними після їх відриву від мінрепа, біля берегів ворога з єдиною метою – завадити торговому судноплавству.

Правомірною є морська блокада – система дій військово-морських сил і авіації, які заважають доступу з моря до портів і берегів ворога й виходу з цих портів і берегів у море. Блокада має бути публічно оголошена блокуючою державою із указівкою дати початку блокади, блокуваного району, строку виходу із блокуваних портів суден нейтральних держав. Блокада припиняється у разі її зняття блокуючою державою, знищення сил блокуючих або неможливістю забезпечити її ефективний характер. Покаранням за спробу прориву блокади може бути захоплення чи конфіскація судна і (або) вантажу або знищення судна, яке прориває блокаду.

Воєнною контрабандою вважаються вантажі нейтральних власників чи ворога на судах ней-

тральних держав, які воююча сторона забороняє доставляти своєму ворогу. Згідно з Лондонською конвенцією 1909 р. воєнна контрабанда ділиться на абсолютну (предмети й матеріали, які служать винятково для воєнних цілей) і умовну (те, що може служити як для військових, так і для мирних цілей). Абсолютна контрабанда підлягає захопленню та знищенню, якщо судно, що її перевозить, слідує до ворожого порту. Умовна контрабанда підлягає захопленню, якщо вона призначена для збройних сил супротивника. Якщо військова контрабанда складає меншу частину вантажу судна нейтральної держави, саме судно захопленню не підлягає. У протилежному випадку захоплюється й судно, що її перевозить.

Під час військових конфліктів на морі існує інститут призов та трофеїв. Призом є будь-яке торгове судно супротивника незалежно від характеру вантажу, який це судно перевозить. Таке судно може бути захоплене. Якщо на його борту знаходиться неконтрабандний вантаж нейтральної держави, власник має право вимагати компенсації. Право захоплювати приз належить тільки військовим кораблям та літальним апаратам. Трофей – це захоплені в морській війні військові кораблі ворога та цінності, які на них знаходяться. Трофеї переходять у власність тієї держави, яка їх захопила.

При збройних конфліктах на морі виникає ризик пошкодження судна та завдання шкоди майну і екіпажу судна. Ця категорія має назву «ризик морських перевезень» як ймовірність настання несприятливих наслідків від зовнішнього втручання в діяльність екіпажу судна з метою заволодіння судном або вантажем. Функціонування даної категорії призводить до виникнення аварійних ситуацій – тобто ситуацій нештатного функціонування механізмів судна.

За видами, найбільш поширеними аварійними подіями на морському та річковому транспорті, що відбулися у 2015 році в Україні, є: навал, пошкодження гвинторульового комплексу, перекидання, зіткнення, перекидання, торкання ЛЕП, посадка на міліну, виявлення неякісного дизельного пального, льодові пошкодження, забруднення довкілля, вихід з ладу навігаційного обладнання, рульового пристрою, нетранспортні по-

дії (водотеча, затоплення судна, виявлення вибухового пристрою, втрата ґрунтозабірних пристроїв, пожежі тощо), вихід у море у міжнавігаційний період з неконтрольованого пункту, без будь-яких рятувальних засобів, без технічних оглядів, на суднах, які не перереєстровані в установленому порядку та не приписані до жодної бази-стоянки та ін. До того ж не можна не відзначити, що основними причинами аварійних подій на морському та річковому транспорті є, передусім, елементарні порушення вимог нормативно-правових актів, що регулюють відносини в цій сфері.

Дослідження практики на сьогодні засвідчує, що в сфері функціонування морського і річкового транспорту, на виникнення загроз безпеці судноплавства, крім збройного конфлікту, найчастіше впливають: зношеність суден, суднового, портового та іншого устаткування; неукомплектованість водних судноплавних шляхів навігаційними знаками, зношеність гідротехнічних споруд; невчасне проведення ремонтних і регламентних робіт; порушення правил зберігання і транспортування небезпечних речовин; відхилення від проектної документації при виробництві й експлуатації устаткування, технічних засобів; перевищення норм перевезення пасажирів і вантажів; неукомплектованість суден рятувальними засобами; порушення правил техніки безпеки і охорони праці; здійснення правопорушень і злочинів, що роблять замах на безпеку у сфері водного транспорту; послаблення контролю за безпекою судноплавства і у сфері експлуатації суден, у зв'язку з переходом останніх в приватну власність та ін.

Використання такої форми контролю за безпекою судноплавства як огляд суден регулюється на сьогодні Інструкцією про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України [8]. Попередній аналіз зазначеного документу засвідчує, що не всі питання в ньому належним чином урегульовано. Зокрема, інструкція має містити конкретні вимоги щодо порядку проведення огляду суден, порядку заповнення акта огляду судна і порядку видачі припису на усунення виявлених невідповідностей діючому законодавству, чіткий розподіл повноважень інспекторським складом Дер-

жавної інспекції України з безпеки на морському та річковому транспорті. Крім цього, інструкцією передбачено, що після проведення огляду судна та виявлення недоліків залежно від ступеня їх небезпеки, судну: забороняється експлуатація; забороняється вихід у рейс (якщо огляд виконувався на стоянці); судно стане на якор або до причалу (якщо огляд виконувався при плаванні судна); дозволяється слідувати до найближчого порту, де повинні бути усунені недоліки. Рух судна може бути обмежений з режиму руху, несення вахт, зменшення ходового часу на добу та інше. В той же час не визначено терміни застосування вказаних заходів, а це відповідно призводить до порушення прав та законних інтересів судновласників.

Висновки. Отже, вище викладене переконливо доводить, що:

- питання безпеки морських та річкових перевезень формується поруч з категоріями «ризик» та «безпека»;

- безпека судноплавства має безумовний пріоритет над відомчими та господарськими інтересами;

- основою системи гарантування безпеки плавання торгових суден є судноплавні компанії, для маломірних (малих) суден – бази їх стоянки;

- головну відповідальність за аварійні події несуть судноплавні компанії, спеціалізовані підприємства – суб'єкти системи управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті;

- не тільки актуальним, але й необхідним є підвищення рівня безпеки судноплавства шляхом посилення заходів державного контролю за всіма учасниками транспортного процесу;

- розробити і прийняття Закон України «Про безпеку об'єктів морського і річкового транспорту та гідротехнічних споруд», яким врегулювати і питання безпеки судноплавства під час збройних конфліктів;

- посилення державного нагляду у сфері безпеки судноплавства, технічного нагляду за станом морських суден та берегової інфраструктури судноплавства, зокрема, шляхом проведення аналізу безпеки функціонування об'єктів і суб'єктів судноплавства, у тому числі на основі результатів розслідування морських аварійних подій та подій які загрожують безпеці судно-

плавства під час збройних конфліктів, вжиття ефективних заходів до запобігання їх виникненню;

- створення комплексної інтегрованої системи контролю судноплавства в цілях забезпечення її безпеки. Така інформаційна система має забезпечити безперервний і повноцінний контроль переміщення суден і вантажів по внутрішнім водним шляхам, аналіз технічного стану суден з метою застосування своєчасних і адекватних заходів до забезпечення безпеки судноплавства і захисту водного середовища;

- обов'язкового оснащення суден всіх класів, включаючи маломірний флот, сучасними засобами навігації, що дозволяють забезпечити безпечний рух суден в умовах обмеженої видимості, з одночасним зниженням залежності від стану візуальних засобів навігаційного обладнання;

- своєчасного проведення в необхідних об'ємах ремонтно-відновлювальних заходів, а також розробки і дотримання експлуатуючою організацією інструкцій та інших документів, що забезпечують безпечну експлуатацію об'єкта морського або річкового транспорту;

- встановлення і дотримання режиму експлуатації з урахуванням вірогідності виникнення робіт несприятливих і небезпечних гідрометеорологічних явищ, що ускладнюють виробництво, зміни режиму робіт або їх припинення при отриманні штормового попередження;

- обов'язкової тренажерної підготовки всього судоводійського складу;

- удосконалення механізму застосування заходів адміністративного примусу за порушення правил безпеки судноплавства на морському і річковому транспорті.

Виходячи з міжнародного досвіду припинення порушень, що створюють загрозу безпеці людського життя на водному транспорті, можна стверджувати, що заходи, передбачені КУпАП, не можуть вважатися дієвим інструментом з профілактики порушень і, тим більше, у сфері припинення аварій, пов'язаних із загибеллю людей і суден, оскільки весь каральний комплекс заходів застосовується тільки після здійснення аварійного випадку або транспортної події, а не перед їх здійсненням. З цієї причини велика частина судноплавних організацій, що особливо відносяться до категорії малого бізнесу,

працює на межі здійснення аварійного випадку або транспортної події. Такі приклади спостерігаються щороку. Доцільним із цього приводу є загальне посилення адміністративної відповідальності за порушення правил безпеки судноплавства, встановлення адміністративної відповідальності за порушення правил експлуатації бази для стоянки маломірних (малих) суден, використання такої бази не за призначенням тощо.

Вжиття подібних новацій в чинну систему безпеки судноплавства дозволило б створити необхідні умови для забезпечення її відповідного рівня. Тільки проведення, на нашу думку, єдиної державної політики у сфері безпеки судноплавства, надійна та вмотивована законодавча база і ефективний державний контроль за її дотриманням дозволить забезпечити безпечно функціонування морського та річкового транспорту в цілому.

Література

1. *Маринов М. Л.* Учет человеческого фактора в аварийных ситуациях на море / М. Л. Маринов, В. Д. Клименко // Эксплуатация морского транспорта. – 2008. – № 2. – С. 25-29.

2. *Абчук В. А.* Теория риска в морской практике / В. А. Абчук. – Л.: Судостроение, 1983. – 80 с.

3. *Тубольцева А. В.* Административно-правовые вопросы обеспечения общественной безопасности на водном транспорте: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / А. В. Тубольцева; Юридический институт МВД России. – М., 2001. – 199 с.

4. *Калініченко А. П.* Поняття й особливості контролю та нагляду за дотриманням безпеки судноплавства / А. П. Калініченко // Наука і правоохорона. – 2010. – № 3. – С. 124-127.

5. *Ванданов Т. Б.* Международно-правовая охрана человеческой жизни на море / Т. Б. Ванданов. – Ленинград: Изд-во «Транспорт», 1977. – 92 с.

6. *Ванданов Т. Б.* Обеспечение, контроль и надзор за безопасностью мореплавания / Т. Б. Ванданов // Морской флот. – 1974. – № 12. – С. 28-29.

7. *Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на мор-*

ському і річковому транспорті: наказ Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 р. № 904 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03>.

8. *Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України: наказ Міністерства транспорту України від 19 квітня 2001 р. № 225 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0400-01>.*

References

1. *Marinov M. L.* Uchet chelovecheskogo faktora v avarijnyh situacijah na more / M. L. Marinov, V. D. Klimenko // Jekspluatacija morskogo transporta. – 2008. – № 2. – S. 25-29.

2. *Abchuk V. A.* Teorija riska v morskoj praktike / V. A. Abchuk. – L.: Sudostroenie, 1983. – 80 s.

3. *Tubol'ceva A. V.* Administrativno-pravovye voprosy obespechenija obshhestvennoj bezopasnosti na vodnom transporte: diss. ... kand. jurid. nauk: 12.00.14 / A. V. Tubol'ceva; Juridicheskij institut MVD Rossii. – M., 2001. – 199 s.

4. *Kalinichenko A. P.* Ponjattja j osoblivosti kontrolju ta nagljadu za dotrimannjam bezpeki sudnoplavstva / A. P. Kalinichenko // Nauka i pravoohorona. – 2010. – № 3. – S. 124-127.

5. *Vandanov T. B.* Mezhdunarodno-pravovaja ohrana chelovecheskoj zhizni na more / T. B. Vandanov. – Leningrad: Izd-vo «Transport», 1977. – 92 s.

6. *Vandanov T. B.* Obespechenie, kontrol' i nadzor za bezopasnost'ju moreplavanija / T. B. Vandanov // Morskoj flot. – 1974. – № 12. – S. 28-29.

7. *Pro zatverdzhennja Polozhennja pro sistemu upravlinnja bezpekoju sudnoplavstva na mors'komu i richkovomu transporti: nakaz Ministerstva transportu Ukraini vid 20 listopada 2003 r. № 904 [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z1193-03>.*

8. *Pro zatverdzhennja Instrukcii pro ogljad suden, jaki zdijsnjut' plavannja (ekspluatujut'sja) na vnutrishnih vodnih shljahah Ukraini: nakaz Ministerstva transportu Ukraini vid 19 kvitnja 2001 r. № 225 [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupu: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0400-01>.*