

*Костира О. В.,**кандидат юридичних наук,**доцент кафедри морського права**Національного університету «Одеська морська академія»*

## ІСТОРИЧНИЙ АСПЕКТ РОЗВИТКУ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

**Анотація.** У статті розглядаються питання історичного розвитку безпеки мореплавства. Судноплавна галузь є найбільш глобальною з усіх світових галузей і однією з найнебезпечніших. Визнано той факт, що підвищення рівня безпеки на морі можна досягти шляхом розроблення міжнародних правил, яких повинні дотримуватися всі судноплавні нації.

Саме питання безпеки було винесено на порядок денний у перший період роботи Міжнародної морської організації, щоб прийняти нову версію Конвенції SOLAS.

ІМО розроблено і прийнято міжнародні конвенції, що стосуються вантажної марки, обміру суден, спрощення міжнародного морського судноплавства, попередження зіткнення суден, підготовки і навчання моряків, ведення пошуково-рятувальних операцій – це ті міжнародні документи, за дотримання яких усіма членами морського співтовариства гарантуються безпечні умови роботи в морі.

Перша міжнародна конференція, на якій розглядалися питання безпеки мореплавства, відбулася у Вашингтоні понад 100 років тому (1889 р.). Вона повністю була присвячена охороні життя та майна на морі і стала першою спробою міжнародного співтовариства зі співпраці у сфері технічних проблем торговельного мореплавства. Конференція схвалила різні правила і рекомендації, у тому числі: правила із запобігання зіткненням у морі, прийняті в Англії 1884 р. і США 1895 р., правила з ідентифікації маркування суден, охорони людського життя і майна у разі корабельних аварій, вимоги до кваліфікації офіцерів та екіпажів, включаючи тести для перевірки зору і кольоровідчуття, вимоги з ідентифікації, позначення і підйому уламків суден, що є джерелом небезпеки для мореплавства.

Історія розвитку безпеки мореплавства має велике значення в розумінні становлення і розвитку сучасного правового регулювання безпеки та охорони людського життя на морі.

Морські катастрофи, такі як загибель «Титаніка» у квітні 1912 р., коли закинуло близько 1 500 осіб, численні випадки загибелі суден, зокрема під прапором Великобританії, через втрату плавучості показали гостру необхідність створення й упровадження міжнародних норм і стандартів із безпеки мореплавства.

Ухвалення Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі, Міжнародної конвенції про вантажну марку та інших конвенцій із безпеки мореплавства запобігло загибелі безлічі торговельних суден і тисяч людей, які працювали на них.

**Ключові слова:** морські катастрофи, охорона людського життя на морі, Конвенція СОЛАС, закон Плімсоля, Конвенція про вантажну марку, Міжнародна морська організація.

**Постановка проблеми.** Судноплавна галузь є найбільш глобальною з усіх світових галузей і однією з найнебезпечніших. Визнано, що підвищення рівня безпеки на морі можна досягти шляхом розроблення міжнародних правил, яких повинні дотримуватися всі судноплавні нації. Історія розвитку безпеки мореплавства має велике значення в розумінні становлення і розвитку сучасного правового регулювання безпеки та охорони людського життя на морі.

У своїх працях історичний розвиток безпеки мореплавства розглядали Топалов, В.Г. Торський, Л.А. Позолотін, К.Л. Біляр, Т.В. Аверочкина, Т.М. Планкова, Йео Фуньяхан та ін.

Сьогодні бракує системних досліджень із питання становлення та розвитку безпеки мореплавства, особливостей правотворчої функції Міжнародної морської організації у контексті еволюційного розвитку.

**Мета статті** – аналіз процесу трансформації правового регулювання торговельного мореплавства, створення і розвитку ІМО як правового регулятора у сфері торговельного мореплавства через призму дослідження передумов інституціоналізації правового регулювання судноплавства на прикладах Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі та Міжнародної конвенції про вантажну марку.

**Вклад основного матеріалу дослідження.** Безпека людського життя на морі визначається багатьма чинниками. Історично склалося так, що світова спільнота розглядала проблему безпеки передусім із технічного погляду. Але, незважаючи на постійний розвиток методів, способів і технічних засобів забезпечення безпеки мореплавства, на морі щорічно терплять аварії понад 200 великих суден. Що стосується дрібних суден, то їх гине кілька тисяч на рік. Щорічно у світі гине близько 2 тис осіб, у морське середовище потрапляє велика кількість нафтопродуктів та інших забруднюючих речовин.

Морська безпека увійшла у сферу міжнародно-правового регулювання з початком проведення міжнародних конференцій, метою яких була уніфікація норм місцевих законодавств і встановлення справді єдиних для всіх правил [1, с. 29].

Історичні дослідження правового регулювання міжнародного морського права засвідчують існування двох фундаментальних підходів, які продовжують існувати й донині: 1) саморегулювання морської промисловості на міжнародному рівні та 2) взаємодія держав на міждержавному рівні. Справедливо зазначити, що взаємодія держав передувала самоорганізації промисловості на міжнародному рівні. Зокрема, варто згадати потужний розвиток двостороннього міжнародно-правового врегулювання між провідними морськими державами у другій половині XIX ст. [2, с. 17].

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

- правила з ідентифікації маркування суден, охорони людського життя і майна у разі корабельних аварій;
- вимоги до кваліфікації офіцерів і екіпажів, включаючи тести для перевірки зору і кольоровідчуття;
- вимоги з ідентифікації, позначення і підйому уламків суден, що є джерелом небезпеки для мореплавання [3, с. 41].

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

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

У 1929 р. в Лондоні пройшла конференція (цього разу в ній брали участь 18 держав), на якій була прийнята нова Конвенція з охорони людського життя на морі. Вона переважно наслідувала Конвенцію 1914 р., але включала декілька нових правил. Як додаток до Конвенції наводилися переглянуті Правила попередження зіткнення у морі [4, с. 14].

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

Конвенція зі створення ІМО ухвалила спеціальну резолюцію відносно майбутньої в квітні 1948 р. Конференції з перегляду Конвенції з охорони людського життя на морі 1929 р. [5]. Тоді ще ніхто не передбачав, що набрання чинності Конвенцією про ІМО затягнеться на 10 років. Коли ж це сталося, то стало зрозуміло, що краще прийняти нову конвенцію, ніж вносити зміни до старої. Таким чином, конференція 1960 р. по СОЛАС, у якій взяли участь 55 держав, стала першою конференцією Організації та набрала чинності в 1965 р. Пізніше під егідою ІМО були прийняті численні резолюції і поправки до конвенції. Було вирішено розробити нову конвенцію, яка включала б не лише нові поправки, а й нову процедуру набрання їх чинності.

У конференції, що проходила в Лондоні з 21 жовтня по 1 листопада 1974 р., взяли участь представники 71 держави. 1 листопада 1974 р. була схвалена нова конвенція – Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (1974 р.). Вона складалася з восьми глав. Конвенція набрала чинності 28 травня 1980 р.

Чинна Конвенція СОЛАС (International Convention for the Safety of Life at Sea-SOLAS-74) є одним із найважливіших міжнародних документів, присвячених безпеці мореплавання, та складається з 14 глав [6].

Прогрес із безпеки суден мав місце в середні століття з перших заборонних правил на навантаження. З XIII ст. морська влада у великих середземноморських портах уводить суворе законодавство щодо висоти надводного борту, щоб оголосити війну зловживанням недобросовісних судновласників і капітанів, які перевантажували судна, ризикуючи втратити їх узагалі, заради більшого заробітку від фрахту [7, с. 197].

Із найвіддаленіших часів моряки усвідомлювали значення надводного борту і небезпеку перевантаження. До нас дійшли деякі відомості про те, що вже стародавні мореплавці обмежували осадку своїх суден.

На піднятому французами близько Тунісу старовинному судні зберігся документ приблизно двотисячолітньої давності, що відповідає сучасному договору на фрахтування. У документі наведено клятви шкіпера: «Зевсом і всіма богами Олімпу зберігати умови договору перевезення свято і непорушно і не приймати додаткового вантажу на своє судно». У зборах венеціанських морських правил за 1255 р. згадуються найдавніші вантажні марки-хрести, намальовані або випалені на бортах корабля. Марок було дві – для нових і старих (понад п'ятирічного віку) суден. Згодом у Венеції навіть заснували посаду скрібануса – портового наглядача за навантаженням суден. А закони ганзейського міста Вісбі огляд судна зобов'язували самому сенату [8].

Морське судно від інших інженерних споруд відрізняється, зокрема, властивістю плавучості. Плавучістю називають здатність судна плавати із заданим зануренням, несучи на собі певну кількість вантажів. Це основна властивість судна, яка визначає його експлуатацію як транспортного засобу.

Основний закон плавучості був відкритий і логічно доведений у III ст. до н. е. знаменитим давньогрецьким вченим Архімедом. Заслуги цього вченого були забуті, не знайшов практичного застосування і сам закон, тому вченим Стевіну і Галілею довелося в XVI–XII ст. наново відкривати закони гідростатики і встановлювати пріоритет Архімеда. Цей закон почали використовувати під час визначення водотоннажності судна після спуску на воду лише в XVII ст.

Згідно із законом Архімеда, сила ваги судна дорівнює силі плавучості, а маса (водотоннажність судна) дорівнює масі витисненої ним води. Для забезпечення безпеки плавання кожне судно повинне мати запас плавучості, який являє собою об'єм водонепроникної частини корпусу вище за вантажну ватерлінію. Цей об'єм утворюється приміщеннями під водонепроникною (зазвичай верхньою) палубою, а також надбудовами, що мають водонепроникні закриття.

Під час прийому вантажу на судно маса судна стає більше сил підтримки, осадка судна збільшується доти, доки сила плавучості знову не дорівнюватиме збільшеній масі судна. Зі збільшенням осадки судна зменшується висота надводного борту, тобто запас плавучості. Якби запасу плавучості не було, то достатньо потрапляння всередину корпусу невеликої кількості води, щоб судно затонуло.

Запас плавучості забезпечується призначенням судну мінімально допустимої висоти надводного борту і нанесенням на борт вантажної марки (Load Line).

До кінця XIX ст. осадка транспортних суден, а отже, запас плавучості, не регламентувалася. Судновласники, прагнучі отримати максимальний дохід від перевезення вантажів, вимагали завантажувати судно якомога більше, не піклуючись про безпеку. Численні випадки загибелі суден, зокрема під прапором Великої Британії, через утрату плавучості привернули увагу морської громадськості. В англійському парламенті з вимогою законодавчого обмеження осадки суден у цілях безпеки активно виступав Семюель Плімсоля.

У 1890 р. в Англії був прийнятий закон, за яким висота надводного борту визначалася не судновласником, а державним органом – Управлінням торгівлі. Тим самим обмежувалася його достатня плавучість. Уведення закону про вантажну марку в Англії позбавило судновласників прибутків, отримуваних за рахунок перевантаження суден, запобігло загибелі безлічі торговельних суден і тисяч людей, які працювали на них. Закон про вантажну марку стали називати «Законом Плімсоля». По його імені було прийнято назву «диск Плімсоля» [9, с. 30].

Перша конвенція про вантажну марку була прийнята в 1930 р. Її основна мета – забезпечувати запас плавучості, хоча до цього часу була встановлена необхідність також забезпечити належну остійність судна і уникнути надмірних напруги в корпусі внаслідок перевантаження.

Остійність – здатність плавучого засобу протистояти зовнішнім силам, які викликають його крен або диферент, і повертатися в стан рівноваги після закінчення повертучої дії. Запасом остійності називається ступінь захищеності плавучого засобу від перекидання. Зовнішня дія може бути зумовлена ударом хвилі, поривом вітру, зміною курсу.

Плавучість – властивість зануреного в рідину тіла залишатися в рівновазі, не виходячи з води і не занурюючись далі, тобто плавати (закон Архімеда). Ці потреби практично враховані в Міжнародній конвенції про вантажну марку, яка була прийнята ІМО у квітні 1966 р. У 1988 р. був прийнятий протокол до Конвенції 1966 р. про гармонізацію вимог Конвенції СОЛАС, МАРПОЛ і Конвенції про вантажну марку під час посвідчення суден [10].

Суть Конвенції можна звести до такого: жодне судно не може вийти в море, якщо не має достатнього запасу плавучості, що визначається вантажною маркою. Кожному судну видається Міжнародне свідоцтво про вантажну марку або Міжнародне свідоцтво про вилучення вантажної марки за встановленою Конвенцією формою [11, с. 155].

Відповідно до Конвенції 1966 р. (LL), мінімальну висоту надводного борту встановлює класифікаційне товариство. Для контролю над її забезпеченням на обох бортах транспортних суден у середній частині корпусу наноситься спеціальний знак – вантажна марка. Вона є поєднанням круга (диск Плімсоля), марочної «гребінки» і палубної лінії.

У середній частині корпусу на рівні верхньої палуби наноситься горизонтальна лінія завдовжки 300 мм, від верхньої кромки якої вниз відкладається висота мінімального літнього надвірного борту і наноситься горизонтальна лінія. Зсередини її описує коло діаметром 300 мм – диск Плімсоля. На відстані 540 мм від центра кола до носа судна наноситься вертикальна лінія, від якої відходять горизонтальні сезонні марки.

Залежно від гідрометеорологічних умов плавання суден виконують районування Світового океану. Усі моря діляться на зони і сезонні райони.

Для суден, що перевозять ліс на палубі, встановлена полегшена вантажна марка – лісова, розташована у напрямку до корми від диска, вона позначається літерою Л перед літерами сезонних марок. Це пов'язано з тим, що лісовий вантаж надає судну додаткового запасу плавучості. На практиці використовуються й інші різновиди вантажних марок: для вантажопасажирських суден, для плавання в каботажі тощо.

Учасницями Конвенції LL є 151 держава, що володіє флотом (98,4% світового тоннажу). Конвенція поширюється на судна, які здійснюють міжнародні рейси, за винятком військових кораблів, риболовецьких, прогулянкових суден.

Вимоги конвенції LL спрямовані також на забезпечення водонепроникності судна, що дає змогу зберегти плавучість у різних умовах.

Одним із прикладів практичного значення Конвенції LL є висока аварійність балкерів із недостатньою міцністю люкових закриттів носових трюмів.

**Висновки.** Таким чином, фактори, що визначають глобальний характер мореплавства, стали силою розвитку правового регулювання безпеки мореплавства.

Міжнародне морське право є однією з найстаріших галузей міжнародного права, тому що з давніх часів Світовий океан, що займає 71% території нашої планети, грав важливу роль у задоволенні господарських потреб народів. Формування морського права пов'язане з розвитком цивілізації і пройшло довгий шлях – від формулювання окремих норм морського права до їх кодифікації.

Приклади історії розвитку Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі та Міжнародної конвенції про вантажну марку мають велике значення у розумінні становлення і розвитку сучасного правового регулювання безпеки судноплавства.

#### *Література:*

1. Фуньяхан Й. Міжнародне право про охорону людського життя на морі : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.10. Москва, 2017. 204 с.
2. Білляр К.Л. Особливості правотворчої функції Міжнародної морської організації (ІМО) : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ, 2016. 199 с.
3. Топалов В.П., Торський В.Г. Застосування міжнародних конвенцій на борту судна. Одеса : Астропрінт, 2005. 208 с.
4. Топалов В.П., Торський В.Г. Конвенція СОЛАС – 74. Основні положення і коментарі. Одеса : Астропрінт, 2002. 288 с.
5. Конвенція про Міжнародну морську організацію 1948 року в редакції 1982 року. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_219#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_219#Text) (дата звернення: 01.10.2020).
6. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. URL: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)-1974.aspx) (дата звернення: 01.10.2020).
7. Торський В.Г. 20 лет МІУ – 3 правом на успіх?! Одеса : Екологія, 604 с.
8. Диск Плімсоля (вантажні марки). Верф на столі. URL: <https://m.shipmodeling.ru/content/structure/detail.php?ID=1111> (дата звернення: 01.10.2020).
9. Позолотін Л.А., Торський В.Г., Любченко В.І. Міжнародні конвенції, кодекси, рекомендації ІМО і МОП. Одеса : Астропрінт, 2007. 146 с.
10. International Convention on Load Lines. URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx> (дата звернення: 01.10.2020).

11. Аверочкіна Т.В., Планкова Т.М. Генеза міжнародно-правового регулювання забезпечення безпеки мореплавства. *Lex Portus*. 2016. № 2. С. 150–168.

**Kostyria O. Historical aspect of the development of legal regulation governing maritime safety**

**Summary.** The article considers the issues of historical development of maritime safety. The shipping industry is the most global of all the world's largest industries and one of the most dangerous. It is recognized that improved maritime safety can be achieved through the development of international rules to be followed by all maritime nations.

The very issue of security was put on the agenda in the first period of the Organization's work in order to adopt a new version of the SOLAS Convention.

IMO developed and adopted International Conventions on Load Lines, Tonnage Measurement of Ships, Facilitation of International Maritime Traffic, Preventing Collisions at Sea, Training and Education of Seafarers, Maritime Search and Rescue. These are the international documents that, if they are followed up by all members of the maritime community, guarantee safe working conditions at sea.

The 1st Maritime Safety International Conference was held in Washington more than 100 years ago (1889). It was fully dedicated to the protection of life and property at sea and became the first attempt of the international community to cooperate in the field of technical problems of merchant

shipping. The conference approved various regulations and recommendations, including: regulations for preventing collisions at sea (adopted in England 1884 and US 1895); regulations for vessels marking identification, protection of human life and property in case of wreck of a ship; requirements for the qualifications of officers and crews, including eyesight and color vision tests; requirements for identification, marking and recovery of shipwrecks posing hazard to navigation.

The history of the development of the maritime safety is of great importance in terms of formation and development of modern legal regulation on the safety and protection of human life at sea.

The maritime disasters, such as the sinking of the Titanic in April 1912, when about 1,500 people died, numerous cases of shipwrecks, including those flying the British flag, due to loss of buoyancy, showed an urgent need to create and implement the international regulations and standards for the navigation safety.

The adoption of the International Convention for the Safety of Life at Sea, the International Convention on Load Lines and other conventions on the safety of navigation prevented the deaths of many merchant ships and thousands of people who worked on them.

**Key words:** maritime disasters, protection of human life at sea, SOLAS Convention, Samuel Plimsoll's Merchant Shipping Act, Convention on Load Lines, International Maritime Organization.