МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова

**А. Ф. ГАЛЬ, А. Я. КАЗАРЄЗОВ,
Ю. Є. БАРАБАНОВА**

НОРМАТИВНІ ОСНОВИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ: ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТ

Навчальний посібник

Рекомендовано Вченою радою НУК

ВИДАВНИЦТВО
НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ
КОРАБЛЕБУДУВАННЯ
ІМ. АДМІРАЛА МАКАРОВА
2020

УДК 005.511:338.47(075.8)
Г17

Автори: А. Ф. Галь, канд. техн. наук, проф. НУК;
А. Я. Казарєзов, д-р техн. наук, проф.;
Ю. Є. Барабанова, аспірантка

Рецензенти:
І. О. Іртищева, д-р екон. наук, проф.;
В. О. Нєкрасов, д-р техн. наук, проф.;
Ю. М. Харитонов, д-р техн. наук, проф.

Рекомендовано Вченою радою НУК ім. адмірала Макарова як навчальний посібник
(*протокол № 09 від 27.09.2018 р.*)

Галь А. Ф.
Г17 Нормативні основи експлуатації водного транспорту: логістичний аспект : навчальний посібник / А. Ф. Галь, А. Я. Казарєзов, Ю. Є. Барабанова. – Миколаїв : НУК, 2020. – 220 с.

ISBN 978-966-321-383-5

Наведені основні нормативні і технічні терміни, визначення й поняття, що використовуються при експлуатації водного транспорту та океанотехніки. До більшості термінів та понять подані необхідні пояснення і коментарі. Скорочено викладені історія і вимоги класифікаційних товариств, міжнародних морських організацій та конвенцій щодо питань експлуатації водного транспорту. У додатках наведені основні закони України, що регулюють функціонування водного транспорту.

Призначено для студентів і магістрів факультету морської інфраструктури та Кораблебудівного інституту, що навчаються за спеціальностями "Менеджмент" і "Кораблі й океанотехніка".

УДК 005.511:338.47(075.8)

© Галь А. Ф., Казарєзов А. Я., Барабанова Ю. Є., 2020
© Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, 2020

ISBN 978-966-321-383-5

Присвячується 100-річчю
Національного університету кораблебудування
імені адмірала Макарова

ВСТУП

З найдавніших часів аварії та загибель суден супроводжували мореплавання: гинули судна і люди, псувався і пропадав вантаж, не виконувалися зобов'язання щодо термінів доставки вантажів і пасажирів. І завжди правові питання були і залишаються актуальними й важливими для взаємного розрахунку після аварії чи загибелі судна, порушення умов договору перевезення і т. п. Належність територіальних вод, портів, каналів між морями й океанами, шельфу різним країнам, а суден і вантажів юридичним (фірмам та компаніям) і фізичним (приватним) особам вимагає взаємного грошового розрахунку за послуги та право користування природними ресурсами шельфу і морів. Юридичні (правові) норми в силу своїх специфічних особливостей визначають конструктивні схеми й елементний склад технічних засобів океанотехніки, а в ряді випадків обмежують їхній вибір, розміри і параметри.

Тому вивчення правових питань будівництва й експлуатації океанотехніки необхідне для проектування як традиційних сучасних, так і перспективних технічних засобів освоєння океану.

Посібник складений за матеріалами закордонних і вітчизняних літературних джерел та узагальнює досвід експлуатації суден та об'єктів океанотехніки, а також нормування водного транспорту та океанотехніки, зокрема аспектів транспортної логістики. Наведені основні нормативні терміни,

в значення і поняття, що використовуються при розв'язанні задач транспортної логістики, у тому числі вимоги класифікаційних товариств, міжнародних морських організацій, міжнародних конвенцій.

Посібник призначений для використання в курсах навчальних дисциплін "Морська логістика", "Оптимізаційні моделі транспортної логістики", "Комерційна робота на водному транспорті", "Кластерні моделі водного транспорту", "Системи технологій на морському транспорті", "Логістичний менеджмент", "Правові питання будівництва й експлуатації океанотехніки", "Океанотехніка", "Проектування підводних рятувальних систем", "Спеціальні пристрої і системи океанотехніки", "Проектування і конструювання підводних апаратів", а також при підготовці курсових і дипломних робіт зі спеціальностей "Менеджмент" та "Кораблі й океанотехніка", при навчанні студентів іноземних держав.

У посібнику використано матеріал навчального посібника [6], який було доповнено текстами Законів України "Морська доктрина України" та "Про морські порти України" з метою надати магістрам зі спеціальності 8.03060107 "Логістика" інформацію з питань експлуатації суден і технічних засобів освоєння океану з урахуванням нормативних документів, що визначають діяльність менеджерів з логістики у галузі водного транспорту.

Посібник може бути використаний як навчально-практичний і довідковий студентами, магістрами й аспірантами факультету морської інфраструктури та Кораблебудівного інституту, працівниками логістичних фірм та логістичних підрозділів підприємств, проектних організацій, суднобудівних підприємств.

Автори вважають своїм обов'язком висловити подяку рецензентам: доктору екон. наук, проф. І.О. Іртищевій та доктору техн. наук, проф. В.О. Нєкрасову.

1. МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

1.1. Умови перевезень у лінійному судноплавстві

Лінійне судноплавство передбачає регулярний рух суден за розкладом, оголошеним заздалегідь. Вантажі різних відправників перевозяться спільно і за єдиними стабільними тарифами. Послугами лінійного перевезення може скористатися будь-який відправник вантажу в міру необхідності і не будучи змушеним фрахтувати судно цілком.

Розрізняють три основні типи ліній:

однобічні лінії, що належать одній державі;

спільні лінії, що належать судноплавним компаніям країн-партнерів по зовнішній торгівлі. Як правило, передбачається рівна участь партнерів у перевезеннях за числом і тоннажем суден, кількістю вантажу і/чи сумою фрахту;

конференціальні лінії – міжнародне об'єднання лінійних компаній. Члени конференції зобов'язуються застосовувати загальний тариф та однакові ставки комісійної винагороди експедиторам. Учасники конференції підписують пул-угоду, згідно з якою визначається квота в загальному обсязі перевезень – за числом рейсів, кількістю вантажу чи за сумою фрахту. Вантажні роботи організовуються й оплачуються перевізником, виконуються на причалах лінії. Одержувач вантажу зобов'язаний приймати вантаж так швидко, як судно може його видати, і поза робочим часом теж. Залучення вантажів

здійснюють агенти лінії в портах заходу. Агент приймає вантажі на зберігання до підходу судна, організовує й оплачує вантажні роботи, оформляє документи. Йому виплачуються комісійні: за залучення вантажу – 2,5 % від фрахту, за організацію обробки судна – до 3 %.

Агент – юридична чи фізична особа, що здійснює операції згідно з дорученням іншої особи (принципала) за її рахунок і від її імені, не будучи при цьому її службовцем. Право на одержання платежів агентом повинне прямо вказуватися в агентській угоді.

Судна, що на відміну від лінійних виконують нерегулярні перевезення без оголошення розкладу, одержали назву *трампових суден*.

1.2. Значення фрахтових ставок

Тарифи (фрахтові ставки) конференціальних ліній передбачають 30–100 різних ставок у залежності від вантажу, його транспортних характеристик, виду упакування та вартості. Для кубатурних вантажів тарифні ставки встановлені за одиницю об’єму.

Базисні ставки тарифів установлені за перевезення фрахтової одиниці вантажу кожного класу між портами, зазначеними в розкладі. У тарифному довіднику проти кожного вантажу зазначений його клас, що позначається буквою чи цифрою; визначені умови застосування тарифів: валюта, база для нарахування ставки (40 куб. футів, 1 м^3, 1000 кг, одне місце тощо), правила оплати фрахту, порядок зміни фрахту при девальвації чи ревальвації валюти тарифу, тимчасові надбавки чи зниження тарифів при зміні цін на пальне, надбавки за скупчення суден у порту і т. п.

Рівень фрахтових ставок у трампових суден нижчий, ніж у лінійних (табл. 1.1).

Таблиця 1.1. **Орієнтовні значення фрахтових ставок для різних суден на одній з ліній**

Тип судна	Дедвейт, т	Вартість судна, млн дол.	Фрахтова ставка в тайм-чартері, дол. за одну одиницю-місце
Навалочне	110000	20...25	А – 3,75, Б – 1,20 (за 1 т дедвейту)
Контейнеровоз	36000 (2300×20-футовий контейнер)	50...70	А – 400 (за 1×20-футовий контейнер)
Паром (Ро-Ро)	6000 (110×12-метровий трейлер)	10...14	А – 2040, Б – 3000 (за 1×12-метровий трейлер)
Суховантажне	15000	7...10	А – 10,2, Б – 8,0 (за 1 т дедвейту)
Каботажне	3000	2...3	А – 21,0, Б – 17,0 (за 1 т дедвейту)

Примітка. А, Б – клас вантажу.

1.3. Розрахунок місткості вантажних приміщень

З давніх часів при стягуванні податків і портових зборів, підрахунку витрат на будівництво чи вартості фрахту визначали розміри судна.

У XVIII ст. система визначення розмірів судна була така: передбачалося, що співвідношення довжини, ширини і висоти борту, а також форма корпусу між вантажною ватерлінією і ватерлінією ненавантаженого судна для всіх суден приблизно однакові. Дедвейт, чи вантажопідйомність, до 1836 р. включно розраховували в масових одиницях – тоннах, визначаючи так званий *будівельний тоннаж*.

У мірильному свідоцтві судна вказувався дедвейт у тоннах як добуток довжини, ширини та визначеної частини ширини, що заміняла різницю осадки навантаженого і порожнього судна, діленої на визначений коефіцієнт.

Митний чиновник при необхідності приблизно обчислював довжину за формулою, що містила довжину між перпендикулярами, зменшену на деяку величину. Недоліком описаного способу було те, що в межах габаритів, одержаних при вимірах, судно могло мати або повні, або гострі форми. При цьому вантажопідйомність в обох випадках була однаковою. Цим недоліком визначення об'єму суден користалися деякі судновласники, бажаючи знизити податки і портові збори, тому що реальна осадка судна могла бути значно більше від середнього, на яке була розрахована формула для визначення вантажопідйомності судна.

Щоб одержати додаткові об'єми для вантажу, судновласники вимагали від проектувальників збільшувати осадку судна на шкоду мореплавним якостям. Тоді ще не існувало правил регулювання максимальної осадки навантаженого судна для забезпечення безпечної висоти надводного борту. Її брали приблизно рівною 1/8 ширини судна. Безпечне завантаження визначав судновласник, який у багатьох випадках з метою одержання прибутку надмірно навантажував судно. За даними Регістру Ллойда, в 1840 р. щодня гинуло в середньому півтора таких судна.

Згідно з цими правилами обмірювання, за добре спроектоване судно з гострими обводами і невеликою осадкою доводилося платити більший податок з тоннажу, ніж за погано спроектоване.

Незважаючи на очевидну диспропорцію в оподатковуванні, податок з тоннажу не зміг зупинити прогресивне ви-

користання пароплавів, що мали гострі обводи, високу швидкість ходу і приносили великі прибутки.

Податок з тоннажу й інші збори при вході в порт хиткого ненадійного судна, що мало додаткові, неоподатковані вантажні приміщення, були не набагато менші, ніж зі звичайного добротного судна. Із судна, що входило в порт, стягувалась плата за лоцмана і при необхідності частина за буксир. У самому порту із судна стягувався доковий мокрий і маяковий збір, що йшов на витрати з експлуатації та ремонту берегових і плавучих маяків, буїв і т. п. Також могла стягуватися плата за сухий док. Вантажний маніфест оподатковував перевезений вантаж пункт за пунктом з використанням мудрої шкали розцінок, що не залежала від номінальної місткості судна.

Плата за лоцмана в Англії стягувалась у залежності від осадки судна, причому судна з глибокою осадкою платили більше. Судна, що мали підвищену довжину і місткість, платили не більше від інших. Плата за буксир стягувалась у залежності від відстані буксирування і потужності буксира, тому місткість судна враховувалася мало. У залежності від місткості стягувались маякові і докові збори.

Виграш у зборах з тоннажу за перевантажене і ненадійне судно був неістотним.

Необхідність підвищення безпеки мореплавання і прискорення розвитку суднобудування вимагала зміни правил обмірювання суден.

У 1836 р. внутрішній об’єм судна стали розраховувати більш обґрунтовано, з використанням площ внутрішніх поперечних перерізів корпусу, обмірюваних на міделі і на відстані, рівній 1/6 довжини від кожного кінця палуби. Місткість судна обчислювалася на основі раніше обмірюваних площ за формулою, що включала в себе також довжину судна і висоту борту, та вимірялася в тоннах місткості (1 т = 92,4 куб. фута).

Така система обмірювання суден використовувалася до 1854 р., коли були розроблені і введені нові, більш точні правила, при яких 1 т місткості дорівнювала вже 100 куб. футам. У даний час зазначене співвідношення залишилося таким же.

Незручність описаних систем обмірювання полягала в тому, що необхідно було знати розміри визначених елементів конструкції корпусу. Судновласники часто призначали ціни за нові судна при продажі і фрахтуванні, користуючись старими правилами обмірювання, і тому офіційна місткість суден визначалася адміністрацією першого їхнього порту завантаження.

У багатьох країнах (в Америці до 1856 р.) старі правила обмірювання суден, аналогічні англійським, проіснували до 1875 р. Таким чином, нововведення щодо обмірювань суден позбавили громіздкі судна їхніх переваг та сприяли розвитку конструкції суден.

Повний об'єм вантажних приміщень указують у вигляді зернової і кіпової місткості. Зернова місткість – об'єм вантажних приміщень, за винятком об'ємів, займаних набором корпусу й інших корпусних конструкцій. Кіпова місткість визначається об'ємом трюмів до внутрішніх крайок набору (приблизно на 10 % менша, ніж зернова).

У деяких лінійних перевезеннях обмірна тонна складає 40 куб. футів (1,13 м^3), на інших лініях – 35,32 куб. фута (1 м^3).

Регістрова тонна в правилах обмірювання Міжнародної Конвенції по обмірюванню суден 1969 р. Конвенція (МК-69) складає 2,83 м^3 (100 куб. футів) і наводиться без розмірності. МК-69 уводить валову і чисту місткість.

Чиста місткість NT – корисний об'єм судна (м^3), що розраховується за формулою

$$NT = k_2 V_c \left(\frac{4d}{3D}\right)^2 + k_3\left(N_1 + \frac{N_2}{10}\right),$$

де V_c – загальна сума вантажних об'ємів, м^3; $k_2 = 0{,}2 + 0{,}2 \cdot \lg V_c$; d – осадка, м; D – висота борту, м; N_1 – кількість пасажирів у каютах з числом ліжок не більше восьми; N_2 – кількість інших пасажирів;

$$k_3 = 1{,}25 \cdot \frac{GT + 10000}{10000}; \quad \left(\frac{4d}{3D}\right)^2 \le 1;$$

$$k_2 V_c \left(\frac{4d}{3D}\right)^2 \le 0{,}25\, GT;$$

якщо число всіх пасажирів менше 13, то (N_1 + N_2) беруть рівним нулю; $NT \ge 0{,}3GT$.

Валова місткість, м^3, визначається за формулою

$$GT = k_1 V,$$

де k_1 = 0,2 + 0,02·lgV; V – сума всіх закритих об'ємів на судні, м^3.

Якщо стоянковий час судна менший, ніж передбачений в договорі, то судновласник повинен відшкодувати фрахтувальнику витрати у формі диспачу – премії за дострокову вантажообробку, щоденна норма якої встановлюється заздалегідь. Збільшення стоянкового часу проти договору вимагає від фрахтувальника виплати судновласнику демереджу (штраф за наднормативну стоянку судна в порту).

Ставка демереджу в портах Африки, Сирії, Лівану, Червоного моря, Перської затоки та Японії складає приблизно 0,5 дол. за одну фрахтову тонну на добу. Диспач установлюється в розмірі 50 % від демереджу, одна фрахтова тонна дорівнює 1,13 м^3.

1.4. Умови постачання в морській торгівлі

У практиці міжнародної торгівлі застосовуються наступні умови постачання:

1. *Сіф* (sif – ship, insurance, freight).

Обов'язки продавця: укласти договір морського перевезення; завантажити товар на судно і сповістити покупця; оплатити завантаження і фрахт (провізну плату), страховку на час морського перевезення, вивізне мито і збори в порту відправлення; передати покупцю "чистий" коносамент, страховий поліс, товарні документи, зазначені в контракті; підготувати й упакувати товар, оплатити демередж за простій судна в порту.

Обов'язок покупця – оплатити вантажні операції в порту вивантаження, мито і портові збори.

2. *Сіф з вивантаженням* (sif landed) – продавець оплачує і вивантаження в порту призначення. Застосовується в лінійному судноплавстві.

3. *Каф* (caf – cost and freight) – продавець звільняється від обов'язку застрахувати вантаж на час морського перевезення.

Варто звернути увагу на те, що при угодах "сіф" і "каф" фрахтувальником є продавець товару (він обирає й оплачує фрахт).

4. *Фоб* (fob – free on board).

Обов'язки продавця: доставити товар у порт відправлення і завантажити на судно, сповістити покупця про готовність товару і про закінчення завантаження.

Обов'язки покупця: укласти договір морського перевезення і вчасно подати судно під завантаження, сповістити завчасно продавця; оплатити фрахт, вивізне мито, портові збори і страховку.

5. *Фоб зі штивкою* (*укладанням*) – продавець оплачує ще й укладання вантажу в трюмах судна.

В усіх випадках (1–5) ризик псування чи втрати товару переходить із продавця на покупця при перетинанні вантажем борту судна в порту завантаження. Дата постачання товару – дата підписання бортового коносамента.

6. *Фас* (fas – free alongsile ship).

Обов'язки продавця: доставити товар у порт і розмістити вздовж борту судна в межах досяжності суднових та портових вантажних засобів, на причалі чи на ліхтері (умови відвантаження); сповістити покупця про дату готовності товару і про закінчення його завантаження на судно, оплатити вивізне мито.

Обов'язки покупця: оплачувати вантажні операції в портах призначення і відправлення; оплачувати всі ризики і витрати, пов'язані з несвоєчасною подачею судна; зафрахтувати судно і подати в порт у призначений термін; оплатити ввізне мито в порту призначення.

При угодах "фоб" і "фас" покупець вибирає перевізника, укладає договір морського перевезення й оплачує фрахт.

Наведені типові умови рекомендуються Міжнародною торговельною палатою (Imcoterms – 1953, 1980, 1990, 2000 рр.).

1.5. Форми договору морського перевезення

Існують наступні форми договору морського перевезення:

рейсовий чартер (voyage charter party (c/p)), що застосовується в лінійному (регулярному) і трамповому судноплавстві під час перевезення масових вантажів судновими партіями. Перевізник надає судно, цілком готове до рейсу, і не має права попутних перевезень без узгодження з фрахтувальником. Після закінчення завантаження судно відразу йде зі звичайною швидкістю в рейс;

коносамент (bill of lading), що застосовується при доставці вантажів у лінійному судноплавстві. Перевізник погоджує

з вантажовласником тільки розміщення вантажів на палубі, вантажить і вивантажує інші вантажі в різних портах даної лінії та виконує дрібний ремонт;

букінг-нот (booking note) – попередня заявка з метою бронювання місця на судні для визначеної партії вантажу за договором коносамент;

берс-нот (berth note) – договір на перевезення попутних масових вантажів;

генеральний контракт (general contract) – довгострокова угода на перевезення регулярними рейсами. Перевізник оплачує всі додаткові витрати, викликані невідповідністю характеристик судна умовам контракту чи порушенням графіка подачі судна під навантаження.

Фрахтування – договір про передачу судна для виконання рейсу чи ряду рейсів на визначений період часу. За договором фрахтування (чартеру) судновласником стає фрахтівник і він несе, як перевізник, комерційні ризики, пов'язані з рейсом, а також відповідальність за вантаж. Судновласник зобов'язаний надати судно в стані, придатному для перевезень, а фрахтувальник – повернути судно в такому стані, у якому прийняв, за винятком нормального фізичного зносу.

Розрізняють кілька видів фрахтування судна:

тайм-чартер (time charter) – судновласник зберігає контроль за технічною експлуатацією судна і забезпечує його справність, наймає екіпаж, оплачує постачання, поточний ремонт, техобслуговування та огляд. Фрахтувальник оплачує портові збори, лоцманську проводку і буксирування, швартові, стивідорні та агентські витрати, паливо, воду, ремонт від пошкоджень при вантажних операціях;

димайз-чартер (demise charter) – судновласник здає судно в оренду і втрачає контроль за комерційним та технічним використанням судна. Фрахтувальник оплачує всі витрати по судну, включаючи утримання екіпажу. Капітан та екіпаж

на час чартеру наймаються фрахтувальником і є його службовцями, на відміну від попереднього випадку. Різновидом димайз-чартеру є *бербоут-чартер* (bareboat charter), при якому судно передається фрахтувальнику без екіпажу. Часто бербоут-чартер завершується викупом судна на виплат.

1.6. Витрати перевізника

1. *Збори*: маякові, портові і причальні.

Маякові збори встановлюють у залежності від чистої регістрової місткості, рідше від валової, іноді враховують і палубний вантаж. Звичайно маяковий збір стягується один раз за рейс у першому порту заходу і звільняють від нього після декількох (в Англії після семи) рейсів.

Портові збори встановлюють у залежності від чистої місткості судна, рідше від валової, іноді обмежується тривалість стоянки. Звільняються від зборів цілком або частково військові судна і кораблі, яхти, навчальні судна й інші, які не виконують вантажні операції чи мають неповне завантаження. В усіх країнах зниження ставки портових зборів установлюються суднам свого прапора і лінійним суднам, зазначеним у розкладі. Портовий збір іноді іменується тоннажним, корабельним, якірним, доковим і т. п.

Причальний збір стягується із судна за надання йому на певний строк портових споруд. Величина зборів установлюється в залежності від часу стоянки і розмірів судна (довжина, місткість і т. п.). У деяких країнах причальний збір стягується за тонну переваляного вантажу.

2. *Портові послуги*: лоцманська проводка, буксирування, швартування.

Тарифи лоцманської винагороди встановлюються в залежності від валової місткості й осадки судна роздільно по ділянках проводки, рідше від чистої місткості; надбавки – за

вихідні дні, складні метеоумови, небезпечний вантаж і т. п.; знижки – за некомерційні рейси, лінійним суднам, пасажирським, суднам у баласті тощо.

Буксирування і робота портових буксирів оплачуються за тарифами. У кожному порту свої умови.

Швартовні операції оплачуються за опублікованими тарифами, у залежності від валової або чистої місткості. Ураховуються тривалість операції і кількість берегових матросів.

2. СУДНОВА КОМАНДА І ПОРТОВА АДМІНІСТРАЦІЯ

2.1. Екіпаж судна

Екіпаж складається з капітана, командного складу і суднової команди. Командний склад: помічники капітана, механіки, електромеханіки, радисти, лікар, боцман. Мінімальний склад екіпажу нормується в залежності від району плавання, типу і розмірів судна. Перший заступник капітана – старший помічник (старпом) – відповідає за організацію служби і дисципліну на судні, експлуатацію судна (корпус і пристрої), керує роботою всіх помічників. Старший механік – заступник капітана по технічній частині, керує роботою всіх механіків та електриків, відповідає за надійну роботу всієї механічної й електротехнічної частини судна. Відповідальність помічників: другого – прийом і здача вантажу, третього – штурманська служба і навігаційне устаткування, четвертого – канцелярія. Другий механік – заступник старшого механіка. Начальник радіостанції підлягає безпосередньо капітану. Боцман підлягає старшому механіку і керує загальносудновими роботами, стежить за станом корпусу, рангоуту, такелажу та пристроїв, за чистотою на судні. Боцману підлягають матроси. При підготовці судна до рейсу й у плаванні в складних умовах боцман знаходиться в розпорядженні старпома. Помічники капітана і суднових механіків несуть ходові та стоянкові вахти. Їм допомагають вахтові матроси, мотористи

й електрики. До служби побуту належать: кухарі, камбузники, пекарі, буфетники, днювальні. На пасажирському судні є пасажирський помічник, адміністратор, завгосп, бортпровідники, бібліотекарі, ресторанні співробітники, перукарі і т. п.

На кожному судні передбачаються амбулаторія, кабінет лікаря, медчастина, поліклініка – у залежності від району плавання і числа людей, що знаходяться на борту.

У залежності від рівня автоматизації чисельність екіпажу судна може бути знижена. На деяких танкерах дедвейтом 100 тис. т і контейнеровозах на 1500...2000 контейнерів екіпаж складає 20...21 чол. З 1983 р. на норвезьких вантажних суднах валовою місткістю більше 20 тис. регістрових тонн екіпаж складає 18...19 чол., а до 500 рег. т – 5...7 чол. Однак для збереження судна в аварійних умовах вважається недоцільним скорочувати екіпаж нижче 12...15 чол.

Відповідно до Міжнародної Конвенції 1978 р. про підготовку і дипломування моряків та несення вахти, всі судна поділяються на такі типи: малотоннажні – валовою місткістю до 200 рег. т, середньотоннажні – від 200 до 1600 рег. т, великотоннажні – понад 1600 рег. т.

За вимогою Женевської угоди Міжнародної організації праці від 1969 р. мінімально припустима площа житлових приміщень на суднах валовою місткістю 1000...10000 рег. т складає 3,72 м^2 на людину (крім рибальських суден), на суднах місткістю більше 10000 рег. т – не менше 4,65 м^2, а площа кают комскладу – не менше 7,47 м^2 на людину.

2.2. Правове положення капітана судна

На капітана покладається керування судном, забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню середовища і збитку людям, судну й вантажу. Капітан – представник судно- і вантажовласників за їх відсутності.

При наданні допомоги потерпілим на морі, якщо це можна зробити без серйозної загрози для пасажирів, екіпажу і судна, капітан зобов'язаний: надати допомогу людині, якій загрожує загибель у морі; з максимальною швидкістю направитися до місця аварії іншого судна, якщо воно просить допомоги. За невиконання цих вимог капітан несе (а судновласник – ні) відповідальність згідно з законом.

При зіткненні суден капітани повинні повідомити один одного про свої судна і надати допомогу, як зазначено раніше.

Якщо судну, на думку капітана, загрожує неминуча загибель, то після вжиття всіх заходів для порятунку пасажирів він дозволяє екіпажу залишити судно. Капітан повинний вжити всі заходи для порятунку суднового, радіо- і машинного журналів, карти рейсу, цінностей та інших документів. У випадку загибелі судна капітан зберігає свої права й обов'язки стосовно екіпажу.

Ніхто з осіб суднового екіпажу не може бути призначений на судно без згоди капітана. Розпорядження капітана в межах його повноважень обов'язкові для всіх осіб, що знаходяться на судні.

У випадку недостачі продовольства капітан має право провести реквізицію продовольства і вантажу зі складанням акта та відшкодуванням збитку за рахунок судновласника. Якщо під час рейсу виникла необхідність у грошах для продовження плавання, ремонту чи утримання екіпажу і немає можливості зв'язатися із судновласником, то капітан має право продати частину майна, що не є необхідним для продовження плавання. Вартість проданого вантажу відшкодовується вантажовласнику, за винятком збитків від загальної аварії чи продажу тільки в інтересах вантажу.

Капітан у морі реєструє: народження дитини, одруження, заповіт, смерть.

На українському судні капітаном може бути тільки громадянин України, а члени екіпажу – громадяни будь-якої держави.

Право плавання під Державним прапором України має судно, що є власністю держави чи фізичної особи – громадянина України, юридичної особи в Україні, заснованої лише українськими власниками, чи судно, що знаходиться в цих осіб на умовах бербоут-чартеру.

Суднові вахти

Розглянемо режим посиленої вахти на прикладі плавбази:

з 12-ї години ночі до 4-ї ранку – другий помічник капітана, старший помічник;

з 4-ї до 8-ї години – четвертий помічник, капітан-дублер;

з 8-ї до 12-ї години – третій помічник, капітан-директор;

з 12-ї до 16-ї години – другий і старший помічники;

з 16-ї до 20-ї години – четвертий помічник, капітан-дублер;

з 20-ї до 24-ї години – третій помічник, капітан-директор.

2.3. Капітан порту

Державний нагляд за мореплаванням у порту здійснює капітан морського порту. Йому підлягає Інспекція державного портового нагляду.

Функції капітана морського порту: нагляд за дотриманням правил мореплавства; реєстрація суден, видача документів; перевірка суднових і кваліфікаційних документів; нагляд та оформлення документів щодо заходу в порт і виходу з порту; керівництво лоцманською службою і службою регулювання руху суден; організація і нагляд за льодовою проводкою суден; видача дозволів на підняття затонулого майна і проведення інших робіт; облік і розслідування аварій.

Розпорядження капітана порту з питань забезпечення безпеки і порядку в порту обов’язкові для всіх суден та осіб, що знаходяться на території й акваторії порту.

Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю Інспекції державного портового нагляду щодо перевірки документів на судно й укомплектованості екіпажу. Капітан порту має право не дозволити вихід у море в таких випадках:

судно не придатне до плавання, порушене його завантаження, не вкомплектований екіпаж, існує загроза навколишньому середовищу;

є порушення в суднових документах;

не сплачені збори, штрафи і т. п.;

є заборона вповноважених органів: митних, санітарно-карантинних, рибоохоронних, охорони навколишнього середовища, прикордонних військ.

У п. 7 інструкції про випуск суден у море капітанами морських торговельних портів зазначено, що забороняється випускати судно в море у випадку:

невиконання судном вказівок Інспекції портнагляду про усунення порушень і недоліків, зазначених в акті-розпорядженні;

відсутності суднових документів, невідповідності фактичному стану, закінчення терміну дії документів;

відсутності дипломів чи кваліфікаційних свідоцтв у комскладу;

невкомплектованості екіпажу відповідно до положення про мінімальний склад екіпажу;

перевантаження судна;

прийому пасажирів понад норму;

крену більше 5 град, диференту на ніс (крім конструктивного);

водотечності корпусу, негерметичності закриття приміщень;

несправності люкових закриттів;

незакріплення палубного вантажу, судно не приведене в похідний стан;

захаращення рятувальних засобів, проходів, пожежних ріжків, водостоків, засобів боротьби за живучість;

перебування на борту осіб, що не мають документів чи дозволу на вихід у рейс;

відсутності комплекту аварійного, протипожежного майна і рятувальних засобів відповідно до норм;

непідготовленості екіпажу до боротьби за живучість судна;

обстановки, що перешкоджає безпечному руху суден у порту і портових водах;

невідповідності району й умов плавання обмеженням у суднових документах.

У п. 8 зазначено, що при складних гідрометеорологічних умовах можливість виходу судна в море визначається спільно капітанами порту і судна.

***Суднові документи, необхідні за Кодексом торговельного мореплавства*:**

судновий патент (свідоцтво про право плавання під прапором), у якому вказуються: порт приписки, дата побудови, технічні дані, власник; видається капітаном порту;

свідоцтво про придатність до плавання, в якому підтверджується відповідність Правилам про вантажну марку і Правилам щодо конвенційного устаткування, вказуються термін дії та район плавання; видається класифікаційним товариством;

мірильне свідоцтво, що включає в себе дані про валову і чисту місткість та розміри судна; видається класифікаційним товариством;

свідоцтво про вантажну марку, що нормує мінімальну висоту надводного борту; видається класифікаційним товариством;

суднове санітарне свідоцтво, що видається басейновою санітарно-епідеміологічною станцією;

пасажирське свідоцтво, що видається класифікаційним товариством;

дозвіл на користування радіостанцією, що видається Державною інспекцією електрозв'язку;

суднова роль, що складається капітаном;

судновий журнал, який відбиває діяльність судна; видається судновласником;

машинний журнал, що фіксує роботу силової установки; видається судновласником;

радіотелеграфний журнал, що видається судновласником;

санітарний журнал, що видається судновласником.

3. ЗАГАЛЬНІ ПОНЯТТЯ ПРО АВАРІЇ

3.1. Види аварій

Енциклопедичний словник дає такі визначення: "*Аварія* (італ. avaria – пошкодження, збиток) – вихід з ладу, пошкодження; *катастрофа* (від грецьк. katastrophe – поворот, переворот, загибель, кінець) – раптове нещастя, подія, що призводить до важких наслідків, руйнування".

Положення про порядок розслідування аварій морських суден установлює класифікацію аварійних випадків: аварія корабля, аварія, аварійна подія.

Аварія корабля – аварійний випадок із судном, унаслідок якого відбулася загибель чи повне конструктивне руйнування судна.

Аварією вважається випадок із судном, унаслідок якого мали місце: пошкодження судна, що призвело до втрати мореплавності і потребує не менше 48 год на усунення; пошкодження судном берегової споруди, усунення якого вимагає виводу з експлуатації на термін не менше 48 год; перебування на мілині вантажного судна не менше 48 год, а пасажирського – не менше 12 год незалежно від наявності пошкоджень.

Аварійною подією вважається аварійний випадок із судном, унаслідок якого мали місце: події, перераховані у визначенні аварії, але такі, що потребують для усунення наслідків менше 48 і 12 год відповідно; пошкодження судном навіга-

ційного устаткування, виведення його з експлуатації на термін менше 48 год.

Під пошкодженням судна розуміється пошкодження корпусу, двигунів, механізмів, котлів, пристроїв, систем, рангоуту й інших елементів.

Будь-який аварійний випадок із судном, що призвів до людських жертв, розглядається як надзвичайна подія і розслідується як аварія.

Відповідальність за правильність класифікації аварійних випадків покладається на капітана судна. Органи розслідування морських аварій: капітани портів, судновласники, технічні інспектори, слідчі органи. Розслідування завершується складанням висновку, що містить опис аварійного випадку, його причин, наслідків, винних. До числа доказів аварійного випадку належать записи в журналах: судновому, машинному, радіотелеграфному, а також пояснювальні записки.

3.2. Збитки, що визнаються аварією

У морському праві термін "аварія" (англ. average) часто застосовується для позначення збитків, що виникають при морському перевезенні. Вони поділяються на два види: загальну і часткову аварії. Збитки від аварії розподіляються між судном, вантажем і фрахтом. При *загальній аварії* (англ. general average) збитки розподіляються відповідно до вартості судна, вантажу і фрахту, при *частковій* (англ. particular average) збитки несе той, хто їх зазнав, чи той, на кого покладена відповідальність за їхнє заподіяння. Суть загальної аварії полягає в тому, що жертвується частина майна заради порятунку загального, цілого. Тому аварія називається "загальною", тобто вона торкається загальних інтересів судновласника, фрахтувальника і вантажовласника. Загальну аварію характеризують чотири обов’язкові ознаки: навмисний характер витрат (general

average loss); надзвичайний їхній характер; розумний характер витрат; наявність загальної небезпеки для судна, фрахту і вантажу.

На загальну аварію приймаються види збитків, передбачені Кодексом торговельного мореплавства і Йорк-Антверпенськими правилами від 1974 р.

Збитки, що визнаються загальною аварією:

спричинені викиданням за борт вантажу чи суднового приладдя, пошкодження вантажу, судна при рятуванні судна, вантажу і фрахту в цілому;

заподіяні судну і вантажу при гасінні пожежі;

заподіяні судну, вантажу, фрахту навмисною посадкою на мілину з метою загального порятунку судна і вантажу;

спричинені зняттям судна з мілини: пошкодження судна, вантажу, машин, механізмів;

витрати на рятувальників;

витрати для заходу в порт-сховище, у тому числі зарплата екіпажу, оплата палива, мастила і т. п.;

вартість тимчасового ремонту судна, зробленого для загальної безпеки;

вартість додаткового інвентарю і запасів, якщо судно було достатньо забезпечено при виході в рейс.

Капітан судна, що зазнає загальної аварії, після прибуття в порт призначення повинен отримати у вантажоодержувача аварійну підписку і забезпечення майбутніх платежів, проінформувати судновласника, заявити в першому порту заходу морський протест.

3.3. Морський протест

Морський протест – юридичний акт, здійснюваний особисто капітаном з метою захисту інтересів судновласника. Він є доказом невинності капітана й екіпажу в завданні збитків

судну, вантажу чи іншим об'єктам. Заява про морський протест повинна бути зроблена капітаном протягом 24 год після прибуття судна в порт. Морський протест подається нотаріусу, що складає акт про морський протест. Акт може бути складений за формою, прийнятою в 1979 р. в Амстердамі Міжнародним морським комітетом.

Заява про морський протест

Нотаріусу порт

_____

дата

Я, прізвище, ім'я, по батькові, капітан судна [тип і назва судна], приписаного до порту [ ], регістровий № [ ], валовою місткістю [ ], що вийшло з порту [ ], дата [ ], у порт [ ] і прибуло в порт [ ], дата [ ], побоюючись, що незважаючи на всі заходи, вжиті мною і моєю командою відповідно до доброї морської практики, названому судну, його приладдю, вантажу, іншому майну, що знаходиться на борту судна, міг бути заподіяний збиток унаслідок наступних обставин [ ], цим заявляю протест проти претензій усіх осіб чи будь-якої особи, чиї інтереси можуть бути порушені, і заявляю, що будь-який збиток, заподіяний [ ] у результаті вищеописаної події, буде і повинен бути понесений тими, хто відповідно до законів і морських звичаїв повинен нести такий збиток, оскільки він виник, як зазначено вище, не через недостатню дбайливість капітана чи команди. Цим я захищаю як мої власні права, так і права судновласника вищезгаданого судна проти всіх, чиї інтереси можуть бути порушені.

Печатка

Підпис

До заяви про морський протест додаються довідка від капітана порту про час прибуття судна в порт і завірена капітаном судна виписка із суднового журналу, що містить факти, викладені в заяві про морський протест. Акт про морський

протест складається в двох примірниках. Один видається капітану, другий із заявою, довідкою і випискою залишається в нотаріуса.

3.4. Диспаша і відшкодування збитків від зіткнення

Диспаша (average adjustment) – розрахунок збитків від загальної аварії та їхній розподіл між учасниками перевезення відповідно до вартості вантажу, судна і фрахту. Складається диспашером на підставі документів, наданих стороною, що зацікавлена в одержанні відшкодування по загальній аварії.

Якщо зіткнення відбулося випадково чи внаслідок нездоланної сили або неможливо встановити причини зіткнення, то збитки несе той, хто їх зазнав, навіть якщо судно чи обидва судна стояли на якорі або швартових.

Якщо в зіткненні винні всі судна, що зіштовхнулися, то відповідальність кожної зі сторін визначається за ступенем провини; якщо не можна встановити ступінь провини, то нарівно.

Якщо зіткнення відбулося з вини одного судна, то збитки відшкодовує винний.

4. МОРСЬКІ ОПЕРАЦІЇ

4.1. Лоцманська проводка суден

Лоцманська проводка суден поділяється на три види:

необов'язкову (добровільну), при якій капітан судна викликає лоцмана, якщо вважає за необхідне;

обов'язкову – судно не має права здійснювати плавання без лоцмана;

примусову – лоцман є посадовою особою прибережної держави, що несе відповідальність за безпеку судна.

Присутність лоцмана на судні не знімає з капітана відповідальності за керування судном і його (судна) безпеку. Лоцман є порадником капітана, що використовує знання лоцмана і його досвід плавання в даному районі. Усі накази кермовому й у машину капітан віддає особисто. Якщо капітан доручає лоцману віддавати накази від свого імені, то він несе відповідальність за них особисто.

Лоцмани підлягають капітану порту. Позов про відшкодування збитків за аварії, заподіяні з вини лоцмана, може бути пред'явлений тільки порту. У випадку відходу з містка капітан зобов'язаний призначити особу з членів екіпажу, відповідальну за керування судном.

Якщо капітан не виконує вказівок лоцмана, то останній зобов'язаний вимагати здійснення відповідного запису у вахтовому журналі і лоцманській квитанції, повідомити

в портнагляд. Лоцман не має права залишити судно без згоди капітана. Якщо капітан вимагає, щоб лоцман відновив проводку судна, то лоцман не має права відмовитися.

Якщо капітан сумнівається в кваліфікації лоцмана, він має право відмовитися від його послуг. У районі обов'язкової чи примусової проводки капітан повинен викликати іншого лоцмана.

Відповідальність за аварії, що відбулися з вини лоцмана як при обов'язковій, так і при необов'язковій проводці, порт несе тільки в тому випадку, коли лоцман знаходився під час виконання службових обов'язків. Стосовно відповідальності порту за лоцманську проводку передбачається презумпція провини, тобто особа вважається винною, поки не доведе зворотне. Лоцман винний у тому випадку, якщо невірно інформував капітана судна про ті особливості шляху, що повинні бути йому (лоцману) відомі, а капітану – ні, і він (капітан) не міг припустити, що поради лоцмана невірні.

Робочий час лоцмана не вище 12 год. У протилежному випадку на судно направляються два лоцмани. Капітан оплачує штраф за неправильне оголошення даних про судно лоцману незалежно від того, до яких наслідків це привело.

При лоцманській проводці із судна стягується лоцманський збір за кожну милю проводки, за введення і вихід з порту на зовнішній рейд, за швартування й відшвартування від причалу в розмірі, встановленому за 1 рег. т місткості. Сума в розмірі 10 % від лоцманського збору зараховується в аварійний фонд порту для відшкодування збитків від аварій з вини лоцмана.

У Швеції до 1971 р. існувала обов'язкова лоцманська проводка, що вимагала від держави наявності в портах спеціальних буксирно-лоцманських служб. З 1971 р. буксирно-лоцманські операції стали проводитися в основному приват-

ними компаніями, що обслуговують за договорами конкретні морські порти. На думку шведських фахівців, це призвело до погіршення якості буксирно-лоцманського обслуговування і зростання числа аварій.

4.2. Морське буксирування

За договором морського буксирування, власник судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на визначену відстань або буксирувати його протягом визначеного часу.

Кожна зі сторін договору зобов'язана завчасно привести своє судно в мореплавний стан.

У випадку аварійної морської події з буксированим судном через обставини, що не залежать від судна-буксира, капітан останнього зобов'язаний надати буксированому судну необхідну допомогу з відшкодуванням тільки фактичних витрат без виплати рятувальної винагороди.

Договори морського і міжпортового буксирування укладають письмово, а портового – усно чи письмово.

4.3. Рятування на морі

Будь-яка результативна дія щодо рятування судна і вантажу, збереження фрахту, плати за перевезення пасажирів і багажу, охорони навколишнього середовища надає право на одержання певної винагороди.

Послуги, надані незважаючи на ясну і розумну заборону власника чи капітана щодо рятування, не дають права на винагороду.

Від урятованих людей не потрібно ніякої винагороди. Рятувальник людей має право на справедливу частку в належній всім рятувальникам сумі за порятунок.

Винагорода за порятунок, за винятком відсотків чи арбітражних витрат, що можуть підлягати оплаті, у зв'язку з цим не може перевищувати врятованої вартості судна й іншого майна. Між рятувальниками винагорода розподіляється за їхньою угодою чи в судовому порядку. Розмір винагороди за порятунок визначається за узгодженням між сторонами (рятованими і рятувальниками) чи в Морській арбітражній комісії. Будь-яка укладена в момент небезпеки угода про рятування може бути визнана недійсною чи змінена в судовому порядку, якщо буде визнано, що умови угоди несправедливі.

Установлена винагорода виплачується всіма особами, зацікавленими в судні й іншому майні, пропорційно їх відповідній врятованій вартості. На прохання рятувальника особа, відповідальна за виплату рятувальної винагороди, зобов'язана надати забезпечення вимоги, включаючи відсотки, судові чи арбітражні витрати рятувальника. Власник урятованого судна повинен використовувати всі можливості для гарантії того, щоб вантажовласник до моменту видачі вантажу надав достатнє забезпечення вимог до нього. Без згоди рятувальника врятоване судно й інше майно не можна переміщати з порту чи місця, куди це майно було доставлено по закінченні рятувальної операції.

З технічної сторони може і не бути розходжень між звичайним буксируванням та буксируванням при рятуванні. Італійський юрист Т. Рікарделлі вказує: "Рятування на морі здійснюється в інтересах усього суспільства, а буксирування – тільки в комерційних інтересах приватних осіб та організацій".

У середньовіччя і навіть у другій половині XIX ст. факт залишення судна екіпажем у морі мав правові наслідки: при буксируванні судна в порт половина його вартості призначалася королю, друга половина – рятувальникам. У даний час

призначають відсоток від вартості аварійного об'єкта буксирування.

Якщо судно і вантаж виявлялися поблизу берега, на скелях, на мілині тощо, до них застосовували правило про "потерпілих аварію кораблів". В Англії на початку XVII ст. за указом короля Генріха I це правило не застосовувалося до суден, на яких було що-небудь живе (кішки, собаки, папуги тощо). Рятувальникам належав відсоток від продажу на аукціоні врятованого майна.

У даний час факт залишення судна в морі і наступне його буксирування рятувальником розглядаються доказом порятунку. Судно може вважатися покинутим і в тому випадку, коли через хворобу або нечисленність екіпаж не може допомогти рятувальникам-буксирувальникам, що змушені висаджуватися на аварійне судно для заведення буксира чи для керування судном.

Відповідно до договору про буксирування, власники буксированого судна повинні привести його в придатний для буксирування стан. Якщо судно цілком мореплавне до взяття його на буксир, то можна говорити про буксирування, але не про рятування.

У п. 2 (2) ст. 7 Міжнародної брюссельської конвенції 1910 р. передбачається, що угода про рятування на морі може бути змінена чи анульована, якщо обумовлена винагорода "надмірно не відповідає наданій послузі". Ця частина статті відноситься не тільки до угод про буксирування. Надмірна невідповідність повинна бути 30 % чи більше.

Застосування п. 2 (2) ст. 7 Конвенції здійснюється в два етапи:

арбітраж аналізує всі фактори і визначає розмір винагороди за буксирні послуги так, якби жодної угоди не було;

розрахована сума порівнюється із сумою винагороди за договором.

Лондонський і Ліверпульський типові договори про буксирування містять спеціальні умови, що вказують на обов'язковість мореплавного стану буксира. При виконанні договору про буксирування у власника буксира немає надії на рятувальну винагороду, тому ризик збитків покладається на власника буксированого судна. Під час підписання рятувального контракту в буксированого судна немає такої відповідальності за пошкодження буксира, тому що власники буксира в цьому випадку розраховують одержати винагороду.

Іспанський траулер "Мадре Амада" 11 жовтня 1973 р. подав червоними ракетами сигнал небезпеки. У судна вийшов з ладу двигун, воно дрейфувало в район інтенсивного судноплавства. Траулер "Жемайтія" на прохання капітана аварійного судна відбуксирував останнє за 30 год на відстань 80 миль у порт Арресіфе. Буксирування завершилося вдало. Договір про рятування чи буксирування не був укладений ні в морі, ні в порту; після закінчення буксирування не був складений акт про закінчення рятувальної операції. Урятоване судно не було оглянуто й оцінено в порту. Рятувальники не використали право застави на врятоване майно і не вимагали видачі гарантії. Власники траулера відмовилися від оплати за винагороду, посилаючись на незначну вартість майна (ухиляючись від оцінки останнього), відсутність серйозної небезпеки та усну обіцянку рятувальників не вимагати рятувальної винагороди.

Індійський траулер "Міна Тарангіні" у двох милях від плавучого маяка втратив хід, намотавши сітки на гвинт, і запросив допомоги від адміністрації порту Калькутта. Портовий лоцман підійшов до СРТМ-8449 і звернувся з проханням надати допомогу траулеру. Перед початком буксирування на борт траулера пе-

рекинули записку англійською мовою, у якій пропонувалося укласти договір про рятування за формою Морської арбітражної комісії (МАК). Капітан траулера "Міна Тарангіні" погодився. Після доставки траулера в порт капітани підписали рятувальний договір за формою МАК. Рятувальники надали виписки із суднового, машинного і радіотелеграфного журналів, показання свідків. Однак не був оформлений акт про закінчення рятувальних робіт, не була зроблена оцінка врятованого майна. Капітан судна "Міна Тарангіні" посилався на незнання англійської мови. На цій підставі рятувальна операція була визнана короткочасною.

4.4. Майно, що затонуло в морі

З 1275 р. майно із судна, що зазнало катастрофи, незалежно від того, чи знаходилося воно в морі або було викинуто на берег, вважалося в Англії власністю корони. Едуард I випустив Вестмінстерський статут, що поширював власність корони на незатребуване майно із суден, які зазнали нещастя. Перший закон, що стосувався рятування майна на морі, вийшов у 1353 р.

У 1894 р. в Англії закон про торгове мореплавство сконцентрував у морських (адміралтейських, юридичних) судах усю юрисдикцію з питань рятування на морі.

У 1890 р. між рятувальником у Дарданеллах і Комітетом Ллойда був укладений перший договір про рятування, у якому як особлива умова зазначалося одержання рятувальником винагороди. Її розмір визначався Комітетом.

Ллойд сформулював принцип "без порятунку немає винагороди", що покладений в основу всіх договорів про рятування.

Затонулим майном є судна, плавучі засоби, літальні апарати, уламки названих об’єктів, вантажі незалежно від того,

чи знаходяться вони на плаву або під поверхнею води, опустилися на дно чи викинуті на мілководдя або на берег, що потрапили в катастрофу.

До затонулого майна у відкритому морі застосовується законодавство держави, під прапором якої плавало судно. До затонулого майна у внутрішніх водах України застосовується законодавство України.

Власник затонулого майна втрачає на нього право, якщо не зроблена заява і не підняте майно у встановлений термін. У цьому випадку майно стає власністю держави.

Випадково підняте майно, затонуле у водах України, повинне бути здане в найближчий порт. Тим особам, що підняли майно, виплачується винагорода в розмірі 1/3 вартості майна.

У тих випадках, коли затонуле майно створює перешкоду судноплавству, морським промислам та гідротехнічним роботам, загрозу життю людей, загрозу забруднення навколишнього середовища, власник майна зобов'язаний негайно повідомити про те, що трапилося, у найближчий порт і за вимогою останнього видалити чи знищити це майно у встановлений термін. Порт у випадку невиконання власником вимог може сам за рахунок власника виконати роботу.

Уночі в тумані 11 січня 1971 р. панамський танкер "Тексако Карібін" дедвейтом 20600 т ішов з Північного моря в Атлантичний океан Дуврською протокою. Відбулося зіткнення з перуанським судном "Паракас". Танкер вибухнув, розламався на дві частини й затонув. Через добу "Брандербург" проходив над місцем катастрофи, зіштовхнувся днищем з одним з уламків танкера, одержав пробоїну і через 20 хв затонув. За півтора місяця над місцем катастрофи пройшло 16 суден. Грецьке судно "Нікі" 27 лютого біля півночі на повному ходу зіштовхнулося з одним

із затонулих суден і затонуло в короткий час. У цілому загинуло близько 60 чол.

4.5. Водолазні роботи

Складні водолазні роботи проводять за проектами, погодженими і затвердженими у встановленому порядку, наприклад вибухові – з територіальною установою Держтехнагляду, органами рибоохорони, органами охорони навколишнього середовища і т. п. У проектах обов'язково передбачають заходи щодо забезпечення безпеки праці водолазів.

При відсутності проекту водолаз проводить роботу за спеціальною інструкцією, затвердженою адміністрацією організації, що проводить водолазні роботи, і погодженою з профспілковим комітетом. Інструкції розробляються для водолазів, керівників водолазних спусків, керівників водолазних робіт та інших фахівців (електриків, машиністів, лебідчиків і кранмейстерів), зв'язаних з підготовкою і виконанням водолазних спусків та робіт.

Проведення і забезпечення водолазних робіт здійснюються особами, які одержали щорічне підтвердження своєї кваліфікації від водолазної кваліфікаційної комісії (ВКК). Крім того, водолази повинні пройти перевірку водолазною медичною комісією (ВМК) стану їхнього здоров'я.

У допуску до водолазних спусків указуються вид спорядження і характер робіт: вибухових, зі зварювання і різання, з механізованим інструментом.

Висновок ВМК визначає глибину занурення для кожного водолаза окремо. При цьому спуск водолаза на більшу глибину заборонений.

Число водолазів у складі водолазної станції визначається глибиною спусків і характером водолазних робіт (табл. 4.1).

Таблиця 4.1. **Склад водолазної станції**

Глибина занурення, м	Число водолазів, не менш	Додаткове число водолазів при роботах				
		усередині судна	зі зварювання і різання	вибухових	на течії до 2 м/с	з телекамерою чи механізованим інструментом
До 20	3	1	1	1...2	1	1
20...45	4	2	1	2...3	2	1
45...60	6	3	1	4	Спуски заборонені	1

Медичне забезпечення водолазних спусків і робіт здійснюється водолазними лікарем та фельдшером, допущеними ВМК.

При водолазних роботах під час рятування людей і в аварійних випадках на глибинах до 20 м допускається мати двох водолазів із залученням особи неводолазної спеціальності для одягання водолаза і подачі йому повітря.

При водолазних роботах у районах проживання небезпечних морських тварин число водолазів збільшується до п’яти-шести. У цих випадках у воді працює одночасно група з двох-трьох водолазів, з яких один є страхуючим (спостерігає за появою хижаків, оповіщає працюючих водолазів і забезпечує їхню безпеку).

Водолазні роботи на глибині більше 12 м, навчальні й експериментальні спуски незалежно від глибини проводять тільки за наявності готової до негайного застосування декомпресійної камери, що повинна знаходитися в безпосередній близькості від місця проведення водолазних робіт. При аварійно-рятувальних, рятувальних і роботах на глибині 12...20 м у випадку відсутності в місцях спуску водолазів декомпресійної камери повинні бути підготовлені найближча камера

і транспортний засіб для доставки водолаза, що потребує декомпресії.

Не допускається проводити водолазні спуски без основного (розмовного провідного чи безпровідного) і дублюючого зв'язку (кабель-сигналом, сигнальним кінцем) з водолазами. Для забезпечення спуску страхуючого водолаза повинен бути другий комплект спорядження, готовий до дії і також відповідний умовам та характеру робіт.

Проведення водолазних робіт регламентується Єдиними правилами безпеки праці на водолазних роботах.

Спуски водолаза в особливих умовах (у нафту, нафтопродукти й інші агресивні рідини, заражену воду, розчини підвищеної щільності гірничих виробок шахт і тунелів, рідини з різними температурами, вузькі чи стиснуті місця, при штормових умовах і в умовах високогір'я) проводяться в спорядженні, що цілком ізолює водолаза від впливу агресивної чи забрудненої води. Після занурення водолаза в агресивну чи забруднену воду скафандр піддається обробці мильним розчином і 0,5%-ним розчином хлорного вапна, а також чистою водою. Сам водолаз піддається повній санітарній обробці у вигляді душу.

В агресивні рідини водолазні спуски проводять з вентильованим спорядженням тільки для ліквідації аварійної ситуації за спеціальними правилами. Спуски водолазів у бензин та інші отруйні рідини забороняються. При спусках у мулисту воду чи в глинистий розчин на водолаза навішують додатковий вантаж і надягають обважнені галоші. Проходити в отвори діаметром менше 700 мм водолазу забороняється.

Як правило, водолазні роботи варто виконувати тільки при хвилюванні моря, що не перевищує трьох балів. При більш бурхливому стані моря змушені спуски водолазів допускаються з дотриманням спеціальних додаткових заходів.

Спуски водолазів в умовах зараження води й атмосфери отруйними і радіоактивними речовинами, а також в умовах високогір'я проводять відповідно до особливих вимог. Допустима швидкість течії (м/с) для водолазних робіт орієнтовно складає: при вільному автономному пошуку предмета – 0,6…0,8; при роботі з ходовим кінцем – 0,9…1,1; при спуску з плавзасобів і роботі на місці – 1,2…1,5.

Швидкість пересування легководолаза поперек течії складає 0,33; 0,15; 0,083; 0,033 (пересування по кінцю) м/с при швидкості течії відповідно 0; 0,3; 0,6; 1,0 м/с.

Робота водолазів у межах небезпечних зон у гідроспорудах обмежена (табл. 4.2).

Таблиця 4.2. **Межі небезпечних зон у гідроспорудах**

Гідроспоруди	Відстань від затворів б'єфа, м	
	верхнього	нижнього
Гребля	300	200
Гідростанція	300	200
Насосна станція	100	100
Шлюзи від лінії воріт	200	100
Загороджувальні й аварійні ворота	40	40
Поромна переправа	40	40
Водоскид і водоспуск	50	30

Граничнодопустимі показники при роботі водолаза наведені нижче.

Підвищений парціальний тиск (МПа) кисню при роботі водолаза складає: у кисневих апаратах – 0,292; при диханні повітряно-кисневою сумішшю – 0,214; при диханні газовими сумішами – 0,143.

Підвищений парціальний тиск азоту при проведенні водолазних робіт складає 0,544; при тренувальних зануреннях

та аварійно-рятувальних роботах допускається його підвищення до 0,78.

Швидкість підвищення тиску на глибині до 10 м дорівнює 0,0016 МПа/с, на більшій глибині – 0,0032 МПа/с.

Концентрація вуглекислого газу CO_2 у повітрі для дихання складає 0,8 мг/л, для готування газових сумішей – 0,3 мг/л; оксиду вуглецю CO у повітрі для дихання – 0,008 мг/л, для готування газових сумішей – 0,006 мг/л; оксиду азоту NO у повітрі для дихання і готування газових сумішей – 0,001 мг/л; вуглеводнів у перерахуванні на вуглець у повітрі для дихання і готування газових сумішей – 0,03 мг/л (концентрація домішок зазначена для тиску повітря і газових сумішей, приведеного до нормального тиску).

Після блока очищення вологовміст складає 0,02 мг/л, вміст мастила – 0,00004 мг/л, розмір механічних частинок у повітрі – 3…4 мкм.

Водолаз допускається до спуску при доброму самопочутті і показниках: частоті пульсу в спокої 60…80 уд/хв, температурі тіла 36…37 єС, максимальному кров'яному тиску 100…140, мінімальному 50…90 мм рт. ст.

Регістром СРСР у свій час були розроблені Правила водолазного огляду морських плавучих споруд.

5. МОРСЬКЕ СТРАХУВАННЯ

5.1. Історична довідка

Заклад Едварда Ллойда в 1689 р. знаходився на Тауер-стрит. У 1696 р. з'явився рукописний листок на стіні – "Ллойдз ньюз", у 1734 р. – газета "Ллойдз ліст", що виходить і сьогодні. У 1774 р. Ллойд переїхав у будинок Королівської біржі.

Пропозиції про морське страхування приймає маклер, що виписує "сліп" – подвійний лист. Кожний зі страховиків, хто бажає брати участь, підписується під частиною суми, яку бере на себе. Коли набирають потрібну суму – угода відбулася. У випадку аварії втрати теж несе тільки ця група страховиків, а страхове товариство збанкрутувати не може.

5.2. Юридичне поняття ризику

Поняття ризику означає допущення особою, яка приймає рішення, невигідних наслідків від можливого результату правомірних об'єктивно-випадкових дій чи подій.

Ризик виправданий, якщо дії, пов'язані з ним, правомірні, а негативний результат є наслідком причин, які, по-перше, не залежать від того, хто приймає рішення, і, по-друге, які він не може заздалегідь точно передбачати.

У морській практиці ризик визнається правомірним при одночасній наявності чотирьох умов:

ризик повинен відповідати значенню тієї мети, для якої він починається;

мета не може бути досягнута звичайними неризикованими засобами;

ризик не повинен переходити у свідоме заподіяння збитку;

об'єктом ризику, як правило, повинні бути речовинні фактори, але не люди.

У відповідності до стратегії максимізації очікуваної цінності (ефективності) результатів обирається та з альтернатив, при якій очікувана цінність рішення задачі буде максимальною. Власнику вантажу доводиться вибирати з двох альтернатив: страхувати чи не страхувати вантаж. Наприклад, імовірність утрати вантажу складає 0,1. Корисність виходів визначається в такий спосіб:

якщо вантаж застрахований, то у випадку його втрати власник одержує страхову компенсацію в розмірі 100 одиниць; якщо катастрофи не було, то власник вантажу втрачає 5 одиниць – вартість страхового поліса;

якщо вантаж не застрахований і відбулася катастрофа, то у власника вантажу залишилися 5 одиниць – вартість поліса; якщо катастрофи не було, то він не втратив 95 одиниць.

Якщо катастрофа відбулася, то здійснилася подія, імовірність якої складає 0,1, або 10 %. Якщо катастрофа не відбулася, то здійснилася подія, імовірність якої складає 0,9, або 90 %.

У випадку, коли вантаж страхується, імовірні витрати власника вантажу складають:

$$100 \cdot 0{,}1 + (-5) \cdot 0{,}9 = 5{,}5.$$

У випадку, коли вантаж не страхується, імовірні витрати власника вантажу складають:

$$(-95)\cdot 0{,}1 + 5\cdot 0{,}9 = -5.$$

5.3. Загальні поняття про морське страхування

Страхування – сфера прикладення капіталу. Джерелом доходу є перевищення загальної суми страхових внесків над сумою, необхідною для компенсації втрат суден і вантажів їхніми власниками.

Страхова корпорація Ллойда поєднує більше 7000000 членів-страховиків. Від їхнього імені корпорація оформляє документи, веде централізований облік, видає бюлетені і публікації. Сьогодні Ллойд – це 1500 співробітників, 2000 агентів, 12 правлінь.

Мета морського страхування полягає в забезпеченні від випадків, що можуть відбутися, але не від тих подій, що повинні настати. Наприклад, не підлягає страхуванню вантаж, що знаходиться в трюмі навіть при працюючій рефрижераторній установці. Страховик не відповідає за збитки, що відбулися внаслідок наміру чи грубої необережності.

У практиці морського страхування розрізняють умови:

повні умови страхування. Страховик відшкодовує страхувальнику збитки від загибелі або пошкодження судна внаслідок небезпек, пов’язаних з мореплаванням, вантажними роботами, поломкою машин і т. п. Страхувальник не одержує відшкодування збитків від подій політичного і соціального характеру: страйку, війни, піратства тощо, від яких потрібно страхуватися особливо;

без відповідальності за пошкодження. У цьому випадку страховик відшкодовує страхувальнику тільки частку

судно-власника в загальній аварії, за винятком витрат на ремонт судна;

тільки від повної загибелі.

Страхова вартість судна – фактична вартість судна, що узгоджується між страхувальником і страховиком при складанні договору. Виходячи зі страхової вартості судна встановлюється страхова сума, що і виплачується судновласнику у випадку загибелі судна.

Страхувальник (*полісовласник*) – фізична чи юридична особа, що виражає страховий інтерес і вступає в правові відносини зі страховиком. Страхувальник зобов'язаний вчасно робити страхові внески (страхові премії). При настанні страхового випадку страхувальник має право одержати грошову суму як компенсацію.

Страховий випадок – фактичне настання події, що спричиняє обов'язок страховика зробити виплату грошей страхувальнику.

Страховий внесок (*платіж, премія*) – грошова сума, яку страхувальник повинен вносити страховику. Розмір внеску визначається двома величинами: розміром страхової суми і тарифною ставкою.

Страхова сума – та сума коштів, на яку застрахований предмет страхування і в межах якої страховик несе відповідальність.

Тарифна ставка – платіж з одиниці страхової суми за визначений період. Тарифні ставки призначаються страховиком на підставі статистичних закономірностей, що визначають імовірність настання страхових випадків.

При повному страхуванні страхова сума дорівнює вартості об'єкта страхування. При страхуванні "у частині" страхова сума менша від вартості; при страхуванні "у більшій сумі" (подвійне, потрійне страхування тощо) страхова сума більша від вартості.

Страховики поділяються на приватних і публічних. Публічними страховиками є державні і громадські організації, страхові організації, що утворені й керуються від імені уряду. До приватних страховиків належать: індивідуальні підприємці, акціонерні компанії, товариства взаємного страхування.

Індивідуальним страховиком є Ллойд – корпорація, що не є компанією чи юридичною особою, це об'єднання фізичних осіб. Корпорація створює умови для страхової діяльності своїх членів, що й виступають у страховому обороті від свого імені і за свій рахунок. Вона діє відповідно до закону про Ллойд від 1871 р.

Акціонерні компанії – товариства, що засновуються і діють з основним капіталом, розділеним на певне число часток – акцій. За своїми обов'язками акціонерна компанія відповідає належним їй майном. Акціонери несуть відповідальність у межах вартості своїх акцій. Мета створення акціонерної страхової компанії – одержання прибутку від проведення страхових операцій.

Товариство взаємного страхування не має на меті одержання прибутку з проведених операцій, тому що страхує тих осіб, які обов'язково є членами організації. При взаємному страхуванні кожен страхувальник – це одночасно і член страхового товариства.

Середня ставка за банківськими депозитами у США складає 3...4 %, інвестиційний дохід, гарантований компанією страхувальникам, – 7...8 %.

Об'єкт морського страхування (insurance) – судно, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, прибуток, очікуваний від реалізації. Страхова сума повинна відповідати дійсній вартості страхового інтересу. Якщо вона оголошена нижчою від дійсної вартості, то страховик відповідає за збитки пропорційно відношенню страхової суми до дійсної

вартості. Якщо страхова сума перевищує дійсну вартість, договір вважається недійсним у зайвій частині страхової суми.

Страхування тільки судна: за загибель, за загибель і пошкодження, за загибель судна, включаючи витрати з рятування.

Страхування вантажу: за всі ризики, за часткову аварію, тільки за загибель.

У 1893 р. була розроблена нова форма поліса морського страхування Ллойда:

Ми, Страховики, цим підтверджуємо згоду застрахувати, за умови виплати нам Страхувальником чи від його імені відповідної премії, зазначеної в Додатку, від відповідальності за завдання збитку чи збитків у тому ступені і на таких умовах, що наведено нижче. Кожний зі Страховиків – членів Синдикату, порядковий номер і частка участі в страхуванні якого зазначені в доданій таблиці, несе відповідальність лише по власній частці своєї відповідної участі в Синдикаті.

На підтвердження чого Директор Відділу підпису полісів компанії Ллойда поставив своє ім'я за дорученням кожного з них.

Додаток

Номер поліса –

Найменування страхувальника –

Судно –

Рейс чи період страхування –

Вартість –

Страхова сума –

Премія –

5.4. Перестрахування

Перестрахування – це "вторинне" страхування – страхування від певних ризиків, наприклад від перевищення певного рівня збитковості. При перестрахуванні відбувається заміна власного капіталу чужим.

Існують наступні морські інститути страхування:

IUMI – International Union of Marine Insurance – Міжнародний союз морського страхування;

AHIS – American Hull Insurance Syndicate – Американський синдикат по страхуванню суден;

AIMU – American Institute of Marine Underwriters – Американський інститут морських страховиків;

IAH – International Association of Hull Insurance – Міжнародна асоціація страхувальників "каско".

5.5. Ціна страхування

Винагорода, виплачувана страхувальником страховику за його послуги, називається *премією*. Страхова премія – ціна страхування. Розміри і методи розрахунку страхової премії різні для різних видів страхування: від морських ризиків, воєнних ризиків, ризиків цивільної відповідальності.

Страхування судна від морських ризиків – від загибелі й пошкоджень у результаті морських небезпек – передбачає сплату судновласником страхової премії, що складає відсоток від страхової суми. Страхова премія відповідає річному терміну. Якщо термін страховки менше року, то і величина премії пропорційно менша.

Основою підрахунку страхової премії є відсоткова ставка за страхування судна від повної загибелі. Ставка не може бути меншою від середньорічного відсотка загибелі суден даного типу.

З розширенням обсягу страхування ставка внесків повинна бути підвищена: додаткове страхування витрат на ремонт пошкоджених суден, відшкодування збитку від зіткнення і т. п. Дане збільшення прийнято виражати також у відсотках від страхової вартості (суми) – від вартості судна. Наприклад,

річний внесок за страхування великотоннажного танкера водотоннажністю 400 тис. т складає 0,5 % страхової вартості + 2,75 дол. за кожну тонну; при водотоннажності 200 тис. т – 1 % + 2,87 дол.

Страхування судна від воєнних ризиків здійснюється за загальноприйнятим тарифом. У 1973 р. – 0,1 % страхової вартості на день. У 1976 р. за тижневе перебування в районі Лівану судновласники виплатили страховикам 3 % страхової вартості.

Страхування від ризиків цивільної відповідальності судновласників передбачає внески в касу клубу взаємного страхування в абсолютних цифрах за кожну тонну валової місткості судна. Наприклад, у 1974–1975 рр. у норвезького клубу "Скулда" – 1,05 дол. за кожну брутто-тонну місткості, у шведського клубу – 1,04 дол., в Асоціації взаємного страхування японських судновласників – 0,52 дол.

6. КЛАСИФІКАЦІЙНІ ТОВАРИСТВА

6.1. Історія класифікаційних товариств

З давніх часів мореплавець був змушений цілком покладатися на суднобудівника, коли ще класифікаційних товариств і приймальних комісій не існувало. У 1412 р. Ганзейськими зборами до присяги були приведені два бракувальники, у задачу яких входив контроль якості будівництва суден. Будувати судна за точними кресленнями почали в XVI ст.

Про низьку якість робіт на одній з верфей того часу свідчить лист, відправлений купцем з міста Брюгге Ганзейським зборам у 1412 р.: "Ми благаємо вас усім серцем: виявіть свою турботу купцю, який зазнав великих збитків, що відбулися від безсовісної побудови судна, яке прямо в гавані, без усякої дії від непогоди, вітру чи хвиль протікати стало і на дно пішло, трапляється ж таке нині куди набагато частіше, ніж у часи минулі".

Відомо, що наприкінці XIV – на початку XV ст. в Іспанії для контролю над суднами, які йшли в океан, і збору державної частки багатств з Америки був заснований *Торговий комітет* (casa de contradiction), що відав усіма питаннями підготовки суден до плавання. Усі судна оглядалися комісарами щодо їхнього озброєння, постачання, числа команди і мореплавності, тому що в погоні за багатствами авантюристи вихо-

дили в океан на непристосованих до цього суднах з недостатньою кількістю запасів і тому велике число таких суден гинуло.

До складу комітету входили: головні навігатор, інтендант та артилерист; скарбник, космографи і судновий трибунал. Головним навігатором у 1507 р. був Амеріго Веспуччі.

Загальна назва страхової компанії та класифікаційного товариства Ллойда відноситься до початку XVIII ст. і походить від власника кав'ярні Едварда Ллойда. Починаючи з 1764 р. послідовники Ллойда стали складати списки суден (регістри) з наявними відомостями про судна, щоб оцінювати якості суден і визначати тим самим суму страховки. У Зелену книгу вносили дані про судна, у Червоній книзі реєстрували судновласників. У 1834 р. товариство було реорганізовано в *Регістр Ллойда* (Lloyd's Register), який щорічно став випускати регістрові книги, де наводилися відомості про технічний стан суден, зареєстрованих у товаристві.

Наприкінці XVII ст. купці в Лондоні укладали угоди, як правило, на Королівській біржі, тому що не мали офісів. Інформацію щодо цін та умов угод, усну чи друковану, можна було одержати в кабачках і кав'ярнях. Причому кожен такий "центр" відомостей мав свою спеціалізацію. Питання судноплавства і транспортування вантажів морем обговорювалися в кав'ярні Едварда Ллойда на Тауер-стрит біля Темзи (уперше згадується в 1689 р.), що в 1691 р. була перенесена в будинок № 16 по Ломбард-стрит. Сьогодні поруч з цим місцем розташований **Регістр Ллойда**.

Едвард Ллойд збирав дані про судна й вантажі, у тому числі плітки. Усі ці новини він спочатку поміщав на сторінках газети "Ллойдз ньюз". Рукописний лист з 1696 р. три рази на тиждень вивішувався на стіні закладу. У ньому містилися повідомлення з-за кордону. Після наведення викривних

відомостей про одне із засідань палати лордів "видання" було прикрито.

Едвард Ллойд продовжував збирати найрізноманітнішу інформацію із судноплавства та транспортування вантажів морем, яку постачав своїм клієнтам (судновласникам, капітанам суден, банкірам та купцям) і після припинення видання газети. Офіціант кав'ярні піднімався на спеціально встановлену кафедру, що служила також для проведення аукціонів, і зачитував новини присутнім.

Після смерті Едварда Ллойда в 1713 р. діяльність підприємства не зупинилася. Його кав'ярня переїхала на Попехедалею.

У 1734 р. послідовники Едварда Ллойда заснували друковане видання – газету "Ллойдз ліст", що виходить донині і є найстаршою в Лондоні щоденною газетою.

У 1760 р. було засноване Товариство Регістру, головними членами якого були Королівська біржа і Лондонське страхове товариство. У 1764 р. на пожертвування членів Товариства був виданий перший Регістр суден (Зелена книга), що являв собою перелік суден з основними характеристиками. Були наведені відомості про власника судна, капітана, тоннаж, дату і місце будівництва, стан корпусу і спорядження, кількість гармат, клас судна.

Метою видання Регістру суден було надання купцям, страховикам, покупцям суден і відправникам вантажу інформації про якість суден та їх стан для оцінки ризику фрахту чи страховки.

Саме в ці часи група перших сюрвеєрів (як і сьогодні) почала перевіряти судно на відповідність стандартам, що раніше були написані ними ж.

Спочатку клас судна залежав від його віку і місця будівництва. Однакові за конструкцією судна могли мати різні присвоєні їм класи.

Страхове об'єднання "Lloyd's Register" має центральний гарантійний фонд, складається з членів – юридичних осіб, незалежних одна від одної, і являє собою міжнародний ринок страхової справи та банк кон'юнктурних відомостей про світове судноплавство. Члени Ллойда зобов'язуються поміщати всі отримані страхові премії в кредитний фонд.

Страхові поліси Ллойда вважаються абсолютно надійними. Такий високий престиж є результатом непорушного правила: жоден із членів Ллойда не має права вести справи безпосередньо з клієнтами. Це роблять посередники – 220 маклерів, що насамперед зобов'язані захищати інтереси клієнта. У наш час об'єднання Ллойда щорічно видає понад 2 млн страхових полісів. Крім страхування майна "джентльмени з кав'ярні" продавали морські судна на спеціальних аукціонах – "торгах при свічці". Перед початком надбавок до оголошеної ціни у свічку встромлялася шпилька. Потім свічку запалювали, що було сигналом початку торгів – пори додавання ціни. Перемогу здобував той, хто робив останню ставку перед тим, як зі свічки випадала шпилька.

У 1720 р. британський уряд дарував хартію на монопольне страхування Лондонській і Королівській біржовим страховим корпораціям. Компаніям заборонялося випускати страхові поліси. Це право передавалося тільки співтовариствам – корпораціям. Об'єднані в "товариство" страховиків, що конкурували між собою, "передплатники" Ллойда не підпадали під постанову британського уряду. Лондонська і Королівська біржі не були зацікавлені в ризикованих операціях з морського страхування. Так об'єднання Ллойда виявилося лідером у галузі світового морського страхування.

У 1771 р. за пропозицією Джона Джуліуса Ангерстайна ("патріарх Ллойда") був обраний Комітет відвідувачів. У 1774 р. цей Комітет був перетворений в Комітет членів, що контролював діяльність Ллойда. Комітет членів сьогодні

керує 1500 агентами в усьому світі. Він обирається таємним голосуванням на чотири роки. Після закінчення терміну будь-який член Комітету повинен "відпочити" один рік, перед тим як його будуть обирати знову.

Традиції Ллойда зберігаються непорушними до цього часу. Штатні співробітники Ллойда дотепер носять лівреї й іменуються "офіціантами". Перелік суден, які зазнали нещастя, пишеться від руки і щодня вивішується. Записи в книзі обліку нещасть, куди заносяться назви загиблих океанських суден, усе ще виконуються гусячим пером. Контори, де члени Ллойда ведуть свої справи, називаються "кріслами" на пам'ять окремих ділових кабінетів кав'ярні Ллойда, відгороджених від загального приміщення високими спинками крісел.

У 1773 р. почалася війна Англії з Францією. Члени Ллойда стали страхувати кораблі королівського військово-морського флоту. У період війни за судна, потоплені французами, один зі страховиків, Роберт Шеддон, виплатив британському Адміралтейству 190 тис. фунтів. У 1815 р. вперше у світі страховики Ллойда створили Патріотичний фонд з метою надання матеріальної допомоги жертвам війни. Гроші були зібрані за передплатою. Цей фонд існує понині.

У 1909 р. землетрус і пожежа в Сан-Франциско знищили майно вартістю 350 млн дол. США. Усі американські страхові компанії збанкрутували. Тільки Ллойд виплатив цілком усі суми по кожній страховці негайно. Це надзвичайно високо підняло міжнародну репутацію Ллойда.

Активна діяльність Ллойда в морській рятувальній справі широко відома. З ініціативи страховиків Ллойда проводилося багато операцій з рятування затонулого в морі майна. З метою регулювання й уніфікації відносин між рятувальниками і стороною, що зазнає нещастя, Ллойд розробив стандартну форму договору про рятування.

У 1800 р. внаслідок конкуренції між судновласниками і страховиками першими був створений новий Регістр суден (Червона книга). Страховики і судновласники суперничали протягом 34 років. У 1834 р. Зелена і Червона книги були об'єднані під загальною назвою "Регістр Британського й іноземного судноплавства Ллойда". Товариство оглянуло і класифікувало британські та будь-які іноземні судна, що заходили у британські порти.

Надалі до перших двох книг була додана Чорна книга. У сучасній Регістровій книзі більше 80000 статей (у першому виданні було 12000).

Французьке Бюро Верітас (лат. veritas – істина) було організовано наприкінці 20-х років XIX ст. У 1829 р. два страховики і брокер відкрили в Антверпені Бюро Верітас. Цю подію пов'язують із серією великих аварій кораблів 1821 р., коли під час зимових штормів загинуло близько 2000 суден і 20000 чол.

У 1830 р. була створена перша Регістрова книга "Ллойд Франс", а в 1832 р. товариство переїхало в Париж, і цей час прийнято вважати початком діяльності Французького Бюро Верітас.

Американське Бюро судноплавства засновано в 1862 р. як Американська асоціація капітанів президентом Атлантичної компанії взаємного страхування і керівниками дев'яти інших морських страхових компаній. Перша Регістрова книга була готова в січні 1869 р. Основними функціями спочатку були прийом іспитів і видача дипломів капітанам та командному складу американського торговельного флоту. Потім товариство поширило свою діяльність, приступивши до огляду, класифікації і реєстрації торгових суден.

Норвезьке Бюро Верітас організовано в 1864 р. шістьма компаніями взаємного страхування. У 1865 р. була виготовлена

Регістрова книга. Причинами, що спонукали організаторів до створення Норвезького Бюро Верітас, були: по-перше, відкриття Французьким Бюро Верітас у 1853 р. свого представництва в Осло (яке стало монополістом у галузі суднобудування і судноплавства та призначило надзвичайно високі тарифи за всі послуги); по-друге, створення і прийняття в 1859 р. декількома норвезькими товариствами взаємного страхування загальних правил побудови суден. Першими клієнтами Норвезького Бюро Верітас були страховики.

Італійський Регістр був заснований у Генуї в 1861 р. клубами взаємного страхування.

Класифікація суден стала приносити велику вигоду морським страховикам, що брали на себе значний ризик унаслідок надзвичайно високої вартості суден.

Спочатку за надання інформації страховики платили Регістру Ллойда шляхом передплати на Регістрові книги. З 1834 р. після розформування Регістру Ллойда протягом наступних 10 років поряд з оплатою при купівлі Регістрових книг із судновласників стали стягувати плату за огляд суден.

У 1853 р. Ллойд підготував Правила для металевих суден. Перший клас у той час установлювався не за станом корпусу судна, а за числом років із дня присвоєння класу. Ллойд зажадав випробувати і сертифікувати троси до присвоєння судну класу.

З 1853 р. до початку 1870-х рр. існувало так зване *правило великого пальця*: "кожному футу глибини трюмів повинні відповідати 3 дюйми висоти надводного борту", що було прообразом вантажної ватерлінії.

Першим успіхом Регістру Ллойда як класифікаційного товариства стало прийняття в 1883 р. з ініціативи Семюеля Плімсоля Акта про торгове мореплавство, за яким Рада по торгівлі мала повноваження затримувати перевантажені судна

як непридатні до плавання. Так почався контроль держав за безпекою мореплавання. Перший огляд судна сюрвеєром відбувся в Барроу (Північна Англія) у 1855 р., коли сюрвеєр дозволив зниження товщини на 25 % у порівнянні з первісною товщиною залізних листів.

Регістр Ллойда ввів первісний варіант вантажної марки (судновласники заперечили його в суді, але програли). Однак незабаром Рада по торгівлі визнала всі свідоцтва про вантажну марку, видавані Регістром Ллойда, і були розроблені Правила про вантажну марку, родоначальником якої прийнято вважати Семюеля Плімсоля.

На початку 1870-х рр. виник інцидент з тентовими палубами (закриті без установлення шпігатів), що використовувалися судновласниками для забезпечення додаткової вантажопідйомності суден.

У 1832 р. в Парижі було створено Бюро Верітас. Слідом за Францією, Голландією та Англією установи для видачі суднових охоронних грамот стали створювати й інші країни. Кожна верф прагнула домогтися для своїх суден кращої кваліфікаційної оцінки.

Оцінка судна і зарахування його до певної вартісної категорії здійснювалися з урахуванням способу його побудови, результатів випробувань матеріалів і висновку експертів, що наглядають за побудовою судна.

Кваліфікаційними ознаками вважалися вік і стан судна. Фрахтівник і страховик при визначенні страхових суми та премії виходили саме з цих двох ознак, що містять бідну інформацію.

Більше 30 % флоту Німеччини зареєстровано під прапорами Ліберії, Панами, Сінгапуру, країн Антильських і Багамських островів. На тому самому судні, зареєстрованому в Англії, команда повинна складати 50…55 чол., а в Ліберії – 25…30. При переході

англійського лайнера "Кунард каунтіс" під прапор Багамських островів одержують економію більше 3,5 млн дол./рік. Якщо експлуатаційні витрати танкера в США взяти за 100 %, то в Греції вони складуть 18,1 %, на Філіппінах – 15,2 %, у Південній Кореї – 12 %.

Звід основних подій в історії кораблебудування і кваліфікаційних товариств можна подати в такий спосіб:

1821 р. – спуск першого судна з металевими конструкціями і паровим двигуном;

1853 р. – Правила Регістру Ллойда для металевих суден;

1855 р. – перший огляд судна сюрвеєром у Великобританії;

1877 р. – перший офіційний сюрвеєр Регістру Ллойда по механічній частині;

1880 р. – початок огляду "механізмів, що підлягають установленню на борту";

1882 р. – Правила Регістру Ллойда про вантажну марку;

1883 р. – Акт про торгове мореплавство, що надав Раді по торгівлі повноваження затримувати перевантажені судна як непридатні до плавання;

1888 р. – Правила класифікації сталевих суден;

1889 р. – Правила щодо холодильного устаткування;

1889 р. – перша Міжнародна морська конференція (питання судноводіння);

1890 р. – перші парові машини чотириразового розширення;

1890 р. – Правила щодо суден, двигуни яких працюють на нафтовому паливі;

1893 р. – перше судно з електричним освітленням;

1896 р. – спущений перший танкер;

1897 р. – перші парові турбіни Парсонса на суднах;

1903 р. – Німецькі Правила щодо надводного борту;

1905 р. – Балтійська і міжнародна морська рада;

1906 р. – коректування Правил Регістру Ллойда;

1910 р. – Правила щодо суден з бензиновим і гасовим двигунами;

1910 р. – спуск на воду в Амстердамі першого морського судна, класифікованого Регістром Ллойда (теплохід "Вулкан");

1920 р. – побудоване і класифіковане перше суцільнозварне судно;

1930 р. – прийнята Міжнародна Конвенція про вантажну марку;

1948 р. – Конвенція ООН про створення Міжнародної морської консультативної організації (ІМКО, згодом ІМО – International Marine Organization).

6.2. Історія Російського Морського Регістру Судноплавства

Перша урядова регламентація правил побудови суден (уперше у світі) у Росії пов'язана з Петром І, який для стимуляції будівництва нових суден замість застарілих увів матеріальний фактор указом від 25 жовтня 1718 р., де було запропоновано: "С судов, которые по указу деланы, брать обыкновенную пошлину с клади, а с старых в будущем 1719 вдвое, а в 1720 г. втрое и так прибавлять на всякий год". На цьому Петро І не зупинився і через два роки указом від 25 жовтня 1720 р. наказував: "Где найдутся суда старого манеру (а наипаче со скобками) старые и вновь начатые, и оные рубить, чьи бы они ни были, а сверх того хозяевам чинить наказание и штрафовать их против первых выданных Указов".

У Росії вперше були представлені нормативні вимоги до матеріалів для виготовлення суден указом Петра І від 25 жовтня 1722 р., що регламентував: "И для того, чтобы на

те новые суда, где их делают по Оке и на Волге, заготавливать заранее леса нынешнею осенью и зимой, а иначе доски, чтоб они через будущее лето к другой осени могли подсохнуть, для лучшей крепости судов, а не тогда готовить леса, когда суда строить, как прежде было (ибо прежние суда с скобками делались для того понеже в сырых досках помогать держаться не может, но когда рассохнуться, выпадает, того ради чего сей дуратский способ выдумали)".

Прообразом сучасних регламентацій правил класифікаційних товариств є резолюція Петра I від 11 січня 1723 р. на "допущении" "О строении речных судов по новым образцам и куда оные ход иметь". У цьому, одному з перших письмових актів Петра I, що стосуються суднобудування, зокрема, указувалися граничнодопустимі розміри окремих деталей корпусу судна, способи їхнього з'єднання, підкріплення для посилення місцевої міцності, район плавання і т. п.

Наводимо деякі приклади вказівок: "Чтобы киль на низ не больше, как два дюйма выпущен был, что мелководству не мешает, а крепости прибудет... Изнутри чтоб были 3 сатгоута (кильсона), один по середине против киля и по концам одного и к корме и к носу чтоб были большие книсы, которые к штевням и к килю прикрепить боутами... также по обе стороны среднего сатгоута еще два сатгоута положить, каждый по половине от среднего сатгоута до борта, а крепить боутами".

Росія була першою державою, яка почала сертифікацію окремих суднових конструкцій і виробів, зокрема таврування якорів і визначення їхньої якості: "...послать из якорных десантников... и с ними по одному кузнецу и дать им пятно (клеймо) с таким указом, чтоб никто никаких якорей не продавал без их пятен".

Укази щодо регламентації правил побудови суден видавалися систематично і після Петра I.

Указ від 4 жовтня 1739 р. містив рекомендовані розміри для побудови суден, наприклад: "Романовка-де длиной 110, шириной 24 фута, грузу поднимает 15 листов" з терміном служби "с малою починкой 5 лет".

Указ від 24 жовтня 1748 р. рекомендував використовувати в суднобудуванні тільки "пильные", а не "топорные" дошки.

Указ від 22 березня 1762 р. наказував споруджені із сокирного лісу барки "ломать и лес в казну отбирать безденежно".

25 червня 1781 р. у Росії був виданий "Устав купеческого судостроения", що докладно регламентував усі сторони "судоходного промыслу".

На кожне старе і знову побудоване судно в ті роки видавали особливий квиток, а на кормі судна наносили адміралтейське клеймо.

У 1800 р. було встановлене правило, за яким знову споруджувані судна перший рік побудови знаходилися під наглядом корабельного майстра адміралтейства.

14 лютого 1809 р. у Росії були видані перші "Правила судоходства", що регулювали плавання по Маріїнській системі з урахуванням шляху через Вишній Волочок. Ці правила регламентували також розміри суден, їхню вантажну осадку, штат команд і т. д.

У 1843 р. Сенат прийняв указ, який затвердив "Правила предосторожности, кои должны быть соблюдены при введении в употребление паровых машин высокого давления", що підсилили технічний нагляд за паровими суднами. У них викладалися вимоги до котлів парових машин (як конструктивного характеру, так і щодо їх використання).

У 1883 р. були видані "Правила о предосторожности при употреблении жидкого топлива на паровых судах", що містили вимоги конструктивного й експлуатаційного характеру, а також протипожежного нагляду.

З 1885 р. нагляд за паровими котлами на суднах внутрішнього плавання був переданий Міністерству шляхів сполучення.

У 1898 р. російські страхові товариства ввели класифікацію суден, розроблену технічним бюро Рибінського комітету інспекторів страхових товариств. Це було пов'язано з тим, що урядовий технічний нагляд за суднами на той час обмежувався вимогами безпеки, не був пов'язаний із класифікацією суден і не відповідав умовам страхування суден та вантажів. Перехід від примітивної страхової (за типом і віком) до технічно обґрунтованої класифікації суден (за конструктивними перевагами, міцністю, технічною справністю і відповідністю району плавання) у класифікаційній роботі Рибінського технічного бюро позначився на поліпшенні якості побудови і скороченні аварійності суден.

У 1913 р. були видані "Правила постройки и классификации деревянных непаровых судов, плавающих по Мариинскому водному пути", що за узгодженням із суднобудівниками були розглянуті в 1909 р. на з'їзді представників страхових товариств у Санкт-Петербурзі. Ця робота була заснована на матеріалах щодо огляду суден Рибінським технічним бюро і доповнена кресленнями.

У 1913 р. були видані "Правила постройки и классификации речных железных судов" з альбомами креслень до них. Це був результат аналізу статистики російських страхових товариств щодо аварій суден. У 1889 р. в Нижньому Новгороді й Астрахані і в 1900 р. в Баку були організовані комітети страхових товариств, подібні Рибінському технічному бюро. Усі вони брали участь у розробці перших російських "Правил постройки и классификации металлических речных, озерных и морских судов", що полягали в огляді й описі всього наявного волзького флоту, доборі кращих зразків суден, які ви-

правдали себе в роботі, вивченні статистики страхових товариств і виявленні аварій, що відбувалися внаслідок конструктивних недоліків суден. Розроблений у такий спосіб проект "Правил постройки речных стальных судов" був розісланий на відгук заводам і технічним відділам пароплавств.

У 1898 р. в кінцевих пунктах Маріїнської водяної системи стали працювати інспектори Технічного бюро капітанів транспортно-страхових товариств.

31 грудня 1913 р. страхові товариства організували самостійне класифікаційне товариство "Російський Регістр". Статут товариства для класифікації морських, річкових та озерних суден затвердив міністр торгівлі і промисловості Росії за узгодженням з міністром шляхів сполучення. Це товариство, що є прообразом Російського Морського Регістру Судноплавства, почало роботу 1 травня 1914 р.

Вищим органом товариства "Російський Регістр" була технічна рада, що складалася з представників Товариства судноплавства, Товариства для сприяння російському торговельному мореплавству, Російського технічного товариства, Морського інженерного училища, Петроградського політехнічного інституту, Ради з'їздів судновласників, Міністерства торгівлі і промисловості, суднобудівних заводів і т. п.

Правлінням товариства "Російський Регістр" був виданий ряд правил з побудови і класифікації суден та технічного нагляду за ними (проект "Правил постройки морских стальных судов", "Правил о грузовой марке" та ін.).

Російський Регістр проводив роботу з вартісної оцінки суден для страхування. Судна, класифіковані ним, були оцінені із зазначенням первісної вартості і вартості в момент огляду.

20 червня 1923 р. був заснований Російський Регістр, перейменований у 1924 р. в Регістр СРСР, що виконував

наступні задачі: класифікацію і реєстрацію морських, озерних та річкових суден (за винятком суден військового флоту); спостереження за побудовою і ремонтом суден та технічний нагляд за станом їхніх корпусів, котлів, механізмів; обмір місткості суден і нанесення вантажної марки, розробку та видання "Правил постройки, классификации и регистрации судов".

У 1935 р. в Статуті Регістру СРСР було прийняте положення про здійснення Регістром обов'язкового технічного нагляду за станом корпусів, механізмів, котлів та інших агрегатів при будівництві й експлуатації суден. У тому ж році Регістр СРСР був прийнятий за кордоном. У 1939 р. він був розділений на дві самостійні організації – Морський Регістр СРСР і Річковий Регістр РРФСР.

У 1958 р. були скасовані застарілі правила, норми й інструкції. Цього року Правила і норми Регістру СРСР були перероблені й перевидані.

У 1969 р. Регістр СРСР став членом Міжнародної асоціації класифікаційних товариств світу.

У 1994 і 1996 роках Російський Морський Регістр пройшов сертифікацію Міжнародної асоціації класифікаційних товариств (МАКТ), що підтвердила відповідність його системи якості міжнародним вимогам.

У 1995–1996 роках Російський Морський Регістр Судноплавства був акредитований Російським Комітетом Стандартів та одержав право сертифікувати системи якості промислових підприємств, контейнери, а також промислову продукцію, що як входить, так і не входить у номенклатуру діяльності Регістру.

У даний час Російський Морський Регістр Судноплавства складається з головного управління, 13 інспекцій у Росії, регіонального управління, 24 представництв і 67 ділянок за кордоном.

Регістром вирішуються такі задачі:

розробка вимог, що забезпечують якість проектування і побудови морських суден, які відповідають умовам надійності та безпеки в експлуатації;

присвоєння класу морським суднам відповідно до розробленої Регістром класифікації та регламентація умов побудови й експлуатації суден згідно з присвоєним класом;

здійснення нагляду за дотриманням цих вимог на стадіях проектування, побудови, приймання та експлуатації стосовно до механізмів, пристроїв, устаткування і суден;

здійснення періодичних оглядів суден з видачею обов'язкових для них документів на право експлуатації;

участь у розробці й удосконалюванні міжнародних уніфікованих вимог, правил, міжнародних конвенцій та інших документів, активна робота в МАКТ, ІМО та інших міжнародних організаціях;

виконання доручень уряду Росії та урядів інших країн щодо здійснення контролю за виконанням вимог міжнародних конвенцій в галузі морського страхування, безпеки людського життя на морі, запобігання забрудненню навколишнього середовища;

участь у роботі із сертифікації продукції в системі ГОСТ і в системі сертифікації морських цивільних суден;

виконання за дорученням уряду робіт із сертифікації організацій, що експлуатують морські судна, і підвідомчих суден на відповідність Міжнародному кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забрудненню (МКУБ).

Основні форми діяльності Регістру:

класифікація суден, розробка зводу науково обґрунтованих та апробованих практикою норм і рекомендацій, що складають у сукупності Правила класифікації та побудови

морських суден* Регістру, та оцінка суден за цими Правилами при побудові і в експлуатації з погляду міцності, мореплавності судна, надійності механізмів та устаткування стосовно до призначеного Регістром класу судна;

огляд суден (наглядова діяльність);

сертифікація систем якості промислових підприємств на відповідність стандартам ISO (Міжнародної організації зі стандартизації) серії 9000 та ін.;

сертифікація систем управління безпекою і запобіганням забрудненню;

сертифікація загальнопромислової продукції в системі сертифікації ГОСТ Росії і відповідно до визнання Регістру Держстандартом як організації, що діє за його дорученням.

Класифікація суден припускає високий рівень обґрунтованості вимог Правил, однозначність їхнього тлумачення і ретельність дотримання.

Наукова обґрунтованість Правил визначає: безпеку мореплавства; надійність механізмів; технічний рівень суднобудування, виготовлення матеріалів та продукції для суден; рівень вартості побудови суден, виготовлення всіх комплектуючих матеріалів, пристроїв та приладів.

Незначні послаблення в Правилах у порівнянні з необхідними вимогами приводять до непоправних наслідків у вигляді поломок, виходу з ладу і навіть аварій. Незначні перестраховки у вигляді жорсткості норм і вимог Правил істотно здорожують будівництво, обважнюють конструкції і т. д.

Наглядова діяльність Регістру здійснюється інспекціями Регістру Судноплавства на місцях за спеціальним регламентом і завершується видачею спеціальних документів, що діють протягом установленого часу.

---

* Далі – Правила.

Без документів Регістру чи з простроченими документами навіть на окремі механізми судно не одержить дозволу на вихід у море від портової влади.

Регістр Судноплавства веде нагляд за виробництвом усіх комплектуючих механізмів, пристроїв, устаткування, основних матеріалів і за всіма стадіями будівництва суден. Для введення суден в експлуатацію обов'язковими є огляд матеріалів, механізмів та пристроїв, участь Регістру в прийманні суден, що завершуються видачею сертифікатів, актів та інших відповідних документів. Регістр виконує щорічні огляди суден у процесі їхньої експлуатації, а раз на п'ять років робить черговий (розширений) огляд з поновленням документів на право плавання.

6.3. Історія Регістру судноплавства України

Історія створення класифікаційного товариства "Регістр судноплавства України" (RSU) починається 8 червня 1998 р., коли прем'єр-міністр України В. Пустовойтенко підписав постанову Кабінету Міністрів України № 814 "Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті". Цією постановою ліквідувалися дві структури: Українська державна інспекція Регістру і безпеки судноплавства (Держфлотнагляд) та Український Регістр судноплавства. На їхній базі була створена одна структура – Регістр судноплавства України, що повинен здійснювати ефективну класифікацію і нагляд за суднами морського та річкового флотів під прапором України.

Структури, на базі яких створене національне класифікаційне товариство України, існували з 29 квітня 1991 р. відповідно до постанови Ради Міністрів УРСР № 100, здійснювали свою діяльність незалежно одна від одної та керувалися

в наглядовій діяльності Правилами Річкового Регістру РРФСР і Правилами Регістру СРСР відповідно.

Знов створеному класифікаційному товариству підконаглядні морські і річкові самохідні судна незалежно від потужності головних двигунів, несамохідні судна і плавучі споруди спеціального призначення незалежно від валової місткості, вітрильні і вітрильно-моторні судна. Військові судна і судна Держкомрибгоспу (самохідні з потужністю головного двигуна до 55 кВт, несамохідні валовою місткістю до 80 рег. т), спортивні судна нагляду Регістру судноплавства України не підлягають.

Першим генеральним директором класифікаційного товариства "Регістр судноплавства України" наказом № 240 від 17 червня 1998 р. по Міністерству транспорту був призначений В.О. Платонов.

Національне класифікаційне товариство "Регістр судноплавства України" не мало для наглядової діяльності власних Правил класифікації та побудови суден. У результаті переговорів між Російським Морським Регістром Судноплавства і Регістром судноплавства України 10 листопада 1998 р. була підписана Угода про взаємодію, якою Російський Регістр визнавав за Регістром України право на використання Правил Морського Регістру Судноплавства СРСР як основи для створення власних Правил класифікації та нагляду, оскільки вони розроблялися і за участю українських фахівців та установ.

Правила класифікації та побудови суден Регістру судноплавства України вийшли в 2000 р. У них указувалося, що Регістр судноплавства України є членом Міжнародної асоціації органів технічного контролю і класифікації, а також має у своєму розпорядженні систему якості, що відповідає міжнародному стандарту ISO 9001.

6.4. Провідні класифікаційні товариства

Міжнародна асоціація класифікаційних товариств, утворена в 1968 р., поєднує десять провідних класифікаційних товариств світу, що контролюють 90 % загального світового обсягу робіт із класифікації суден і надають понад 50 % послуг із сертифікації.

Це десять постійних членів:

Російський Морський Регістр Судноплавства – Морской Регистр Судоходства России (MRS);

Американське Бюро Судноплавства – American Bureau of Shipping (ABS);

Бюро Верітас – Bureau Veritas (BV);

Німецький Ллойд – Germanisheer Lloyd (GL);

Регістр Судноплавства Ллойда – Lloyd's Register (of Shipping) (LRS);

Італійський Морський Регістр – Registro Italiano Navale (RINA);

Дет Норске Верітас – Det Norske Veritas (DNV);

Ніппон Кайджи Кіокай (NKK);

Китайське Класифікаційне товариство (CCS);

Корейський Регістр судноплавства (KRS).

Як асоційовані члени:

Польський Регістр суден – Polski Rejestr Statkow (PRS);

Югославський Регістр суден, нині Хорватський Регістр;

Індійський Регістр Судноплавства.

Міжнародна асоціація класифікаційних товариств була заснована 11 вересня 1968 р. в офісі Німецького Ллойда в Гамбурзі представниками семи класифікаційних товариств на конференції основних класифікаційних товариств, що відбулася у червні 1968 р. в Осло з ініціативи Американського Бюро Судноплавства.

Однак вважається, що перші кроки в організації Міжнародної асоціації класифікаційних товариств були зроблені в Конвенції про вантажну марку 1930 р., у якій рекомендувалося класифікаційним товариствам періодично проводити між собою консультації з метою вироблення як можна більшої однаковості в застосуванні Правил надводного борту. Перша конференція з цією метою була організована Італійським Регістром у 1939 р., друга – з ініціативи Італійського Морського Регістру в 1955 р. у Парижі під головним керуванням Бюро Верітас, третя – з ініціативи Регістру Судноплавства Ллойда в 1959 р. у Лондоні, четверта – з ініціативи Американського Бюро Судноплавства в 1968 р. у Нью-Йорку й Осло.

Ще до створення МАКТ був організований ряд робочих груп з розробки конкретних тем, наприклад перша – щодо суднобудівної сталі (1957 р.), яка розробила перші уніфіковані вимоги до суднобудівної сталі.

У 1969 р. МАКТ одержала консультативний статус ІМО, що надав право розробляти національні правила для створення правил і роботи всіх класифікаційних товариств.

Перші члени МАКТ були: Американське Бюро Судноплавства, Бюро Верітас, Норвезький Верітас, Німецький Ллойд, Регістр Ллойда, Ніппон Кайджи Кіокай, Італійський Регістр.

Уніфіковані вимоги, розроблені МАКТ, є науково-технічною основою безпеки на морі.

Задачами МАКТ є:

розробка і впровадження найвищих стандартів безпеки на морі та запобігання забрудненню морського середовища;

консультації і співробітництво з відповідними міжнародними морськими організаціями;

підтримка тісного співробітництва з морськими колами в усьому світі.

Секретаріат МАКТ, створений у 1992 р., знаходиться в Лондоні. Він здійснює координацію робіт усіх структур асоціації, обмін інформацією та інші форми повсякденної роботи. Робочі групи працюють постійно і в міру необхідності. Постійно працюють групи щодо контейнерів, бурових установок, електроустаткування, механізмів, міцності суден, непотоплюваності, остійності, вантажної марки та ін.

1 листопада 1969 р. Регістр СРСР став членом МАКТ.

Міжнародна морська організація (International Maritime Organization, IMO) була створена з ініціативи ООН у Лондоні як Міжурядова морська консультативна організація (ІМКО), що кілька років потому була перейменована; IMO є представництвом, агентством Організації Об'єднаних Націй з морських проблем, що стосуються безпеки суден і запобігання забрудненню морів. У даний час IMO поєднує близько 150 членів.

Балтійська і міжнародна морська рада (БІМКО) заснована в 1905 р. в Данії. У даний час БІМКО нараховує 2550 членів зі 123 країн. Власникам суден – членам БІМКО – належить флот суден дедвейтом близько 525 млн т. Тим самим судноплавні компанії, що входять у БІМКО, контролюють 65 % світового торговельного флоту.

Слід зазначити, що БІМКО – одна із впливових організацій світового морського співтовариства, акредитована як офіційний спостерігач при Міжнародній морській організації, сприяє морським співтовариствам і забезпечує їх практичною інформацією, активно працює над розробкою стандартних контрактів у сфері судноплавства. Інформація, яку надає БІМКО своїм членам, відноситься до поточної ситуації в портах світу (наявність вантажних засобів на причалах та їх продуктивність, портові і митні збори, наявність суден і вантажів).

Функції класифікаційних товариств

До функцій класифікаційного товариства належать:

присвоєння класу судна з видачею класифікаційного свідоцтва;

обмір суден за національними правилами, правилами Панамського і Суецького каналів, Дунайськими правилами;

призначення вантажної марки;

технічний нагляд за будівництвом та експлуатацією суден, огляд суден (черговий і позачерговий);

установлення вимог, що забезпечують технічну безпеку плавання суден, охорону людського життя на морі, надійне перевезення вантажів;

видання правил і норм класифікації, обмірювання, побудови, випробування, постачання, експлуатації та ремонту суден.

Класифікаційне товариство не несе відповідальності за збитки, що виникли в зв'язку зі здійсненням ним своєї діяльності.

Правила, застосовувані в наглядовій діяльності класифікаційних товариств

У наглядовій діяльності класифікаційних товариств використовуються наступні документи:

Загальні положення про наглядову діяльність;

Правила класифікації та побудови морських суден;

Правила щодо конвенційного устаткування;

Правила про вантажну марку;

Правила щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден;

Правила класифікації та побудови суден внутрішнього плавання;

Правила виготовлення контейнерів;

Правила допущення контейнерів до перевезення вантажів під митними печатками і пломбами;

Правила класифікації та побудови плавучих бурових установок;

Правила щодо конвенційного устаткування плавучих бурових установок;

Правила щодо запобігання забрудненню з суден;

Правила класифікації та побудови хімовозів;

Правила забезпечення безпеки суден з динамічними принципами підтримки;

Правила класифікації та побудови атомних суден;

Правила класифікації та побудови газовозів;

Правила класифікації та побудови підводних суден;

Правила побудови морських залізобетонних і композитних суден та плавучих доків;

Правила обмірювання морських суден і Конвенція по обмірюванню морських суден 1969 р. (МК-69);

Правила обмірювання суден внутрішнього плавання і Конвенція про обмірювання суден внутрішнього плавання 1966 р. (МК-66);

Інструкція з застосування положень Міжнародної Конвенції по обмірюванню суден 1969 р.;

Правила обмірювання суден у Панамському каналі;

Суецькі правила обмірювання місткості;

Посібник з технічного нагляду за суднами в експлуатації;

Посібник з технічного нагляду за побудовою суден і виготовленням матеріалів та виробів;

Правила Річкового Регістру;

Посібник з технічного нагляду за виготовленням контейнерів;

Посібник з технічного нагляду за контейнерами в експлуатації;

Правила перевезення зерна;

Посібник з технічного нагляду за плавучими буровими установками в експлуатації.

6.5. Структура і вимоги Правил класифікації та побудови морських суден

Правила класифікації та побудови морських суден містять наступні частини: "Класифікація", "Корпус", "Пристрої, устаткування і постачання", "Остійність", "Поділ на відсіки", "Протипожежний захист", "Механічні установки", "Системи і трубопроводи", "Механізми", "Котли, теплообмінні апарати і посудини під тиском", "Електричне устаткування", "Холодильні установки", "Матеріали", "Електрозварювання", "Автоматизація", "Конструкція і міцність корпусів суден та шлюпок зі склопластику."

Загальні положення про наглядову діяльність містять вихідні положення, визначення і пояснення (вантажне судно, додаткові вимоги, виріб, пасажир, пасажирське судно, правила, промислове судно, рибальське судно, спеціальний персонал, стандарт, судно в побудові, судно спеціального призначення, екіпаж судна).

Наглядова діяльність. Регістр є органом державного технічного нагляду і класифікації цивільних суден, здійснює в межах своєї компетентності технічний нагляд за виконанням вимог міжнародних конвенцій, угод та договорів.

Технічний нагляд за суднами складається із загальних вказівок, нагляду за виготовленням матеріалів і виробів, за побудовою, відновленням чи переустаткуванням суден, огляду суден в експлуатації і суден в іноземних портах, нагляду за виконанням міжнародних конвенцій та угод.

Зміст окремих частин Правил розглянуто нижче.

Частина 1. Класифікація.

1.1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення).

1.2. Клас судна (загальні вказівки, символ класу судна, позначення певного призначення судна, зміни знаків символу класу).

1.3. Класифікація, огляди суден в експлуатації (первісний огляд для присвоєння класу, періодичні огляди, позачергові огляди, відстрочка періодичних оглядів, класифікація суден із класом іншого класифікаційного органу і суден без класу, відлік термінів періодичних оглядів, відновлення класу).

1.4. Технічна документація судна (технічний проект судна в побудові, технічна документація переустатковуваного чи відновлюваного судна, робочі креслення для судна в побудові).

1.5. Правила класифікації холодильних установок і холодильних контейнерів (загальні вказівки, клас холодильної установки і холодильного контейнера, класифікаційні огляди холодильних установок і холодильних контейнерів, технічна документація холодильної установки чи холодильного контейнера).

Частина 2. Корпус.

2.1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду, матеріал, момент опору поперечного перерізу корпусу, мінімальні товщини і нормальна шпація, зварні конструкції і з'єднання, клепання).

2.2. Суховантажні судна (загальні вказівки, штевні, кілі і кронштейни гребних валів, днищевий набір на суднах без другого дна і в місцях, де друге дно відсутнє, подвійне дно, бортовий набір, бімси і подовжні підпалубні балки, карлінгси, кінцеві люкові бімси і комінгси, пілерси, палуби, зовнішня обшивка, підкріплення судна в кінцевих частинах, перебірки,

цистерни, роздільні надбудови, піднесені кормові палуби, рубки і шахти, фальшборт, фундаменти під механізми і котли, тунель гребного вала, покриття палуб, фарбування і цементування корпусу).

2.3. Нафтоналивні судна (загальні вказівки, палуба, набір палуби, зовнішня обшивка, днищевий набір вантажних танків, бортовий набір, перебірки, малі танкери).

2.4. Підсилення суден для плавання в льодах (загальні вказівки, льодові підсилення суден категорії УЛ, льодові підсилення суден категорії Л1, Л2, Л3, Л4).

2.5. Судна для навалочних вантажів (судна для епізодичного перевезення важких навалочних вантажів, спеціальні судна для навалочних вантажів, рудовози).

2.6. Судна технічного флоту (загальні вказівки; конструкція корпусу; додаткові конструктивні вимоги до основних зв'язків корпусу; момент опору поперечного перерізу корпусу; днищевий набір на суднах без другого дна і в місцях, де друге дно відсутнє; подвійне дно; бортовий набір; водонепроникні перебірки; подовжня система набору бортів і подовжні перебірки в бортових відсіках; зовнішня обшивка, набір і настил палуб; набір ґрунтових трюмів, роздільних надбудов, рубок, шахт; додаткові вимоги до суден з понтонними корпусами; додатки).

Частина 3. Пристрої, устаткування і постачання.

3.1. Загальні положення (сфера поширення; визначення і пояснення; обсяг нагляду; загальні вказівки; напруження, що виникають і які допустимі).

3.2. Рульовий пристрій (загальні вказівки, вихідні розрахункові параметри, балер руля, перо руля, з'єднання балера з пером руля, штирі руля, знімний рудерпост, підшипники балера, комплектація рульових пристроїв рульовими приводами).

3.3. Якірний пристрій (загальні вказівки, характеристики постачання, станові якорі, ланцюги для станових якорів, стоп-анкер, ланцюг чи сталевий трос для стоп-анкера, льодові якорі і сталеві троси для них, якірне устаткування, якірні механізми, запасні частини).

3.4. Швартовний пристрій (загальні вказівки, характеристика постачання, швартовні троси, швартовне устаткування, швартовні механізми).

3.5. Буксирний пристрій (загальні вказівки, характеристика постачання, буксирний трос, буксирне устаткування, спеціальний пристрій на буксирах, буксирні лебідки, трос на автоматичній буксирній лебідці).

3.6. Сигнальні щогли (загальні вказівки; щогли, розкріплені стоячим такелажем; щогли, не розкріплені стоячим такелажем; щогли особливої конструкції).

3.7. Пристрої і закриття отворів у корпусі, надбудовах та рубках (загальні вказівки; ілюмінатори; палубні ілюмінатори; лацпорти; надбудови і рубки; машинно-котельні шахти; світлові і вентиляційні люки; вентиляційні розтруби; горловини; вантажні люки; люки вантажних відсіків на суднах, що перевозять рідкі вантажі наливом; пристрої і закриття отворів у перебірках поділу судна на відсіки).

3.8. Будова та устаткування приміщень (загальні вказівки; розташування приміщень, устаткування суховантажних трюмів; виходи, двері, коридори, похилі і вертикальні трапи; леєрне огородження, фальшборт і перехідні містки).

3.9. Устаткування для перевезення сипучих вантажів (загальні вказівки, матеріали, перебірки для поділу (навантажені по обидва боки), перебірки для обмежень (навантажені з одного боку) і стінки живильників).

3.10. Аварійне постачання (загальні вказівки, норми постачання, зберігання аварійного майна, маркування, пластирі).

3.11. Якорі (виготовлення, випробування).

3.12. Ланцюги (виготовлення якірних ланцюгів, випробування якірних ланцюгів, виготовлення й випробування інших ланцюгів).

3.13. Сталеві троси (виготовлення, випробування).

3.14. Рослинні троси і троси із синтетичного волокна (виготовлення, випробування).

Частина 4. Остійність.

4.1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду, загальні технічні вимоги, дослід кренування, відступи від Правил, умови достатньої остійності).

4.2. Загальні вимоги до остійності (критерій погоди, діаграма статичної остійності, метацентрична висота, урахування зледеніння).

4.3. Додаткові вимоги до остійності (пасажирські судна; суховантажні судна; лісовози; судна, що перевозять сипучі вантажі, небезпечні у відношенні зсуву; наливні судна; рибальські судна; промислові судна і судна спеціального призначення; буксири; судна днопоглиблювального флоту; плавучі крани).

Додаток 1 (*обов'язковий*). Інструктивні вказівки по забезпеченню безпеки плавання суден під час перевезення сипучих вантажів.

Додаток 2. Інструкція з урахування впливу вільних поверхонь рідких вантажів на остійність судна.

Додаток 3. Інструкція для визначення положення центра ваги судна.

Додаток 4. Інструктивні вказівки по складанню інформації про остійність і плану завантаження судна сипучим вантажем.

Додаток 5. Визначення перекидного моменту; таблиця

позначень різних величин, прийнятих у Правилах (частина IV "Остійність").

Частина 5. Поділ на відсіки (Непотоплюваність).

5.1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду, загальні технічні вимоги).

5.2. Поділ на відсіки, посадка й остійність (коефіцієнт проникності, розміри пошкодження, припустима довжина відсіків і фактор поділу, спеціальні вимоги до поділу на відсіки, розрахунки посадки пошкодженого судна при симетричному затопленні, остійність пошкодженого судна, спеціальні вимоги для суден типу "А" з мінімальним надводним бортом і суден типу "В" з надлишковим надводним бортом).

Частина 6. Протипожежний захист.

6.1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, розподіл суднових приміщень, розподіл матеріалів за ступенем займистості, обсяг нагляду, креслення і схеми).

6.2. Конструктивний протипожежний захист (загальні вимоги; пасажирські судна; вантажні судна валовою місткістю 4000 рег. т і більше; нафтоналивні судна; судна, що обслуговують нафтоналивні судна; судна спеціального призначення і промислові).

6.3. Протипожежне устаткування і системи (загальні вимоги, водопожежна система, спринклерна система, система водорозпилення, система водяних завіс, система водяного зрошення, система піногасіння, система парогасіння, система вуглекислотного гасіння, система гасіння інертними газами (гасіння продуктами згоряння палива), система гасіння парами легковипаровуваних рідин (система рідинного гасіння), випробування систем пожежогасіння на міцність і щільність).

6.4. Системи пожежної сигналізації (загальні вимоги, сигналізація виявлення пожежі, сигналізація попередження).

6.5. Протипожежне постачання, запасні частини й інструмент.

6.6. Додаткові вимоги, пропоновані до суден, що будуються на клас Регістру зі знаком F (загальні вимоги, судна спеціального призначення і промислові судна, вантажні судна, дод. 1. Спеціальні вимоги для дерев'яних суден, дод. 2. Спеціальні вимоги для суден валовою місткістю менше 100 рег. т з бензиновими двигунами).

Частина 7. Механічні установки.

7.1. Загальні положення.

7.2. Валопроводи.

7.3. Рушії.

7.4. Крутильні коливання.

7.5. Запасні частини.

7.6. Системи і пристрої автоматизації.

Частина 8. Системи і трубопроводи.

8.1. Загальні положення (сфера поширення; обсяг нагляду; трубопроводи; шляхова арматура; донна і бортова арматура, отвори в зовнішній обшивці; прокладка трубопроводів, механізми).

8.2. Осушувальна система (насоси, діаметри трубопроводів, розташування трубопроводів та їхні з'єднання, осушення машинних приміщень, осушення тунелів, осушення вантажних трюмів, осушення охолоджуваних приміщень, осушення диптанків, осушення кофердамів, осушення піків, осушення інших приміщень).

8.3. Баластова система (насоси, діаметри трубопроводів, розташування трубопроводів та їхні з'єднання).

8.4. Система рідких вантажів нафтоналивних суден (насоси та їхні приводи, розташування трубопроводів та їхні з'єднання).

8.5. Системи повітряних, газовідвідних, переливних і вимірювальних трубопроводів (повітряні труби, газовідвідні труби нафтоналивних суден, переливні труби, переливні цистерни, вимірювальні пристрої).

8.6. Газовипускна система (газовипускні трубопроводи, глушники й іскрогасники).

8.7. Система вентиляції (вентиляційні канали; розміщення вентиляційних головок і прийомних отворів; додаткові вимоги до вентиляції пасажирських суден, що перевозять більше 36 пасажирів; вентиляція машинних приміщень; вентиляція закритих приміщень на поромах і суднах, призначених для перевезення автотранспорту і рухомої техніки; вентиляція охолоджуваних приміщень, вентиляція акумуляторних приміщень та ящиків; вентиляція станцій піногасіння й об'ємного гасіння, вентиляція вантажних насосних приміщень, вентиляція ангарів і вертольотів).

8.8. Паливна система (насоси, розташування паливних трубопроводів та їхні з'єднання, пристрої для підігріву палива в цистернах, пристрої для видалення води з паливних цистерн, пристрої для збору витоків палива, пристрої для аварійного спорожнювання цистерн, наповнення запасних цистерн, паливні цистерни, підведення палива до двигунів внутрішнього згоряння, підведення палива до котлів).

8.9. Система змащення (масляні насоси двигунів внутрішнього згоряння, передач і муфт, підведення мастила до двигунів внутрішнього згоряння і до передач, масляні насоси парових турбін і передач, підведення мастила до парових турбін і передач, масляні цистерни).

8.10. Система охолодної води (насоси, розташування трубопроводів та їхні з'єднання, фільтри охолодної води, охолодження двигунів внутрішнього згоряння).

8.11. Система стиснутого повітря (число повітронакопичувачів і запас пускового повітря, компресори, розташування трубопроводів та їхні з'єднання).

8.12. Система живильної води (насоси, розташування трубопроводів та їхні з'єднання).

8.13. Паропроводи і трубопроводи продування (розташування трубопроводів та їхні з'єднання, продування трубопроводів).

8.14. Конденсаційні установки (загальні вказівки, насоси, розташування трубопроводів та їхні з'єднання, контрольно-вимірювальні прилади).

8.15. Гідравлічні випробування (гідравлічні випробування арматури, гідравлічні випробування трубопроводів).

6.6. Правила класифікації та побудови плавучих бурових установок

6.6.1. Сфера нагляду

Органи технічного нагляду і класифікації на початку 80-х років прийняли Правила класифікації та побудови плавучих бурових установок і Правила щодо конвенційного устаткування плавучих бурових установок (1983 р.). Вони поширюються на всі самохідні і несамохідні плавучі бурові установки (ПБУ) та бурові судна, призначені для виконання бурових робіт з метою розвідки і/чи видобутку підземних ресурсів морського дна.

Піднаглядними об'єктами є:

бурові судна (морські судна, призначені для виконання бурових робіт);

ПБУ зі стабілізуючими колонами (плавучі бурові установки, плавучість та остійність яких при всіх режимах експлуатації на плаву, включаючи режим спливання і занурення, забезпечуються широко розставленими колонами);

напівзаглибні ПБУ (ПБУ зі стабілізуючими колонами, що знаходяться в робочому стані на плаву).

6.6.2. Структура й вимоги Правил класифікації та побудови плавучих бурових установок

Правила складаються з десяти частин: "Класифікація", "Корпус", "Пристрої, устаткування і постачання", "Остійність", "Поділ на відсіки", "Протипожежний захист", "Механічні установки і системи", "Електричне устаткування", "Матеріали", "Зварювання".

Частина 1 "Класифікація" містить: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення); клас ПБУ (основний символ класу, знаки поділу на відсіки й автоматизації, позначення певних типів і призначень ПБУ, позначення району й умов експлуатації); класифікаційний огляд ПБУ (види класифікаційних оглядів, класифікація ПБУ з класом іншого класифікаційного органу); технічну документацію бурової установки (технічний проект установки в побудові, технічна документація переобладнуваної бурової установки, робочі креслення установки в побудові).

Частина 2 "Корпус" містить: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду, розміри зв'язків корпусу, матеріали, корозія, зварні конструкції і з'єднання); загальні принципи проектування конструкцій (загальні положення, зовнішні умови, розрахункові режими і навантаження, критерії міцності); спеціальні питання міцності ПБУ (самопіднімальні і напівзаглибні ПБУ).

Частина 3 "Пристрої, устаткування і постачання" містить розділи: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду); рульовий пристрій (загальні вказівки); якірний пристрій (загальні вказівки; характеристика постачання; якорі, ланцюги і троси для якорів, якірне устаткування і механізми); швартовний пристрій; буксирний пристрій

(буксирний трос, якірні ланцюги, буксирування, спеціальні пристрої); сигнальні щогли (загальні вказівки); пристрій і закриття отворів у корпусі, надбудовах та рубках (загальні вказівки, комінгси, пристрій і закриття отворів у перебірках поділу на відсіки, кришки люків, горловини); будова й устаткування приміщень (загальні вказівки; виходи, двері, коридори, похилі і вертикальні трапи; леєрне огородження, фальшборт); пристрій підйому і спуску заглибних насосів забортної води (загальні вимоги, спеціальні вимоги); пристрій підйому і спуску корпусу самопіднімальної ПБУ (загальні вимоги, спеціальні вимоги); аварійне постачання (загальні вказівки).

У *частині 4* "Остійність" викладені: загальні положення (сфера поширення і пояснення, обсяг нагляду, загальні технічні вимоги, дослід кренування); загальні вимоги до остійності (вплив якірного і швартовного закріплення, метацентрична висота, діаграми остійності, криві моментів крену, амплітуди хитавиці, урахування зледеніння); додаткові вимоги до остійності (напівзаглибні, заглибні, самопіднімальні установки; бурові судна).

Частина 5 "Поділ на відсіки" містить розділи: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, загальні технічні вимоги, умови задоволення вимог до поділу на відсіки); вимоги до поділу на відсіки; остійність і посадка пошкодженої ПБУ (загальні положення, розміри і зони пошкоджень, число затоплюваних відсіків; вимоги до елементів остійності і посадки пошкодженої ПБУ).

У *частині 6* "Протипожежний захист" викладені: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення); конструктивний протипожежний захист (загальні вимоги, розташування приміщень, закриття отворів у надбудові й у рубках, трубопроводи і балони для зварювальних робіт); протипожежне устаткування і системи (загальні вимоги, водопо-

жежна система); системи сигналізації про пожежу і контроль повітряного середовища (сигналізація виявлення пожежі; ручна пожежна сигналізація); системи й устаткування для контролю повітряного середовища (загальні вимоги; датчики, прилади й інші елементи системи контролю повітряного середовища; устаткування переносне); протипожежне постачання, запасні частини й інструмент (загальні вказівки); устаткування вертолітного комплексу (будова вертолітних площадок, зберігання палива для вертольотів).

У *частині 7* "Механічні установки і системи" викладені: загальні положення (сфера поширення, визначення, обсяг нагляду); механічні установки (розташування механізмів та устаткування, пости керування, засоби зв'язку, машинні приміщення, холодильні установки); системи і трубопроводи (загальні положення, донна і бортова арматура, осушувальна система, баластова система, повітряні і переливні трубопроводи, газовипускна система, система вентиляції, паливна система, система водяного охолодження, система стиснутого повітря, система постачання забортною водою самопіднімальних ПБУ, гідравлічна система підйому і спуску корпусу самопіднімальних ПБУ, маніфальзи бурового і тампонажного розчинів та система пневмотранспорту порошкоподібних матеріалів, трубопроводи циркуляційної системи; вимірювальні пристрої); механізми (загальні положення, двигуни внутрішнього згоряння, заглибні насоси забортної води, механізми підйому і спуску корпусу самопіднімальних ПБУ, механізми підйому і спуску забортного трубопроводу і заглибних насосів забортної води); автоматизація (загальні вимоги, вимоги до ПБУ без вахти в машинних приміщеннях, але з вахтою в ЦПУ, система керування підйомом і спуском корпусу самопіднімальних ПБУ, занурення і спливання напівзаглибних і заглибних ПБУ, осушувальна система, баластова система,

система постачання забортною водою самопіднімальних ПБУ, система контролю положення корпусу ПБУ в робочому положенні).

Частина 8 "Електричне устаткування" містить розділи: загальні положення (сфера поширення, обсяг нагляду і технічна документація); електрична установка (основні джерела електричної енергії, аварійні джерела електричної енергії, розподіл електричної енергії і допустимі напруги); вибухонебезпечні зони; електричне устаткування у вибухонебезпечних зонах (загальні вимоги, установка електричного устаткування); органи аварійного керування і сигналізації; заземлення.

У *частині 9* "Матеріали" викладені: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду); матеріали для побудови ПБУ (катана сталь, зет-сталь, сталеві поковки, сталеві виливки).

Частина 10 "Зварювання" містить розділи: загальні положення (сфера поширення, обсяг нагляду, допуск зварників); зварні з'єднання; вимоги до процесів виготовлення зварних конструкцій ПБУ; зварювальні матеріали; контроль зварних з'єднань (загальні положення й обсяг контролю).

6.7. Правила класифікації і побудови населених підводних апаратів та глибоководних водолазних комплексів

6.7.1. Сфера нагляду

Правила встановлюють вимоги, що випливають зі специфіки населених підводних апаратів (НПА) і глибоководних водолазних комплексів (ГВК).

Об'єктами нагляду Правил класифікації і побудови населених підводних апаратів та глибоководних водолазних комплексів є:

населений підводний апарат – підводний технічний засіб, який здатний переміщатися в товщі води і/чи по ґрунту, доставляється в район використання, обслуговується там судном забезпечення і пристосований для розміщення на ньому людей;

водолазний підводний апарат (ВПА) – НПА, призначений для транспортування водолазів і забезпечення виконання водолазних робіт;

автономний населений підводний апарат – НПА, що не має механічного зв'язку із судном;

прив'язний населений підводний апарат – НПА, що має механічний зв'язок із судном;

опускний населений підводний апарат – прив'язний НПА, призначений для експлуатації в режимі спуску, підйому й утримання на визначеній глибині;

буксирований населений підводний апарат – прив'язний НПА, призначений для експлуатації в режимі буксирування;

глибоководний водолазний комплекс – комплекс технічних засобів та устаткування, призначений для виконання глибоководних водолазних робіт методами короткочасних спусків і тривалого перебування під тиском штучних газових сумішей. Складається з однієї (у цьому випадку як мінімум двовідсічної) чи декількох барокамер, водолазного дзвона (чи ВПА), спуско-піднімального пристрою і допоміжного устаткування;

барокамера – міцна герметична ємність, призначена для розміщення в ній людей під тиском штучних дихальних газових сумішей та оснащена засобами регулювання перепаду тиску між внутрішньою (населеною) частиною конструкції і навколишнім середовищем, а також системою життєзабезпечення та іншими системами і пристроями;

водолазний дзвін (ВД) – заглибна барокамера, призначена для доставки водолазів від барокамер, розміщених на судні

забезпечення НПА і ГВК, до місця виконання підводних робіт (із забезпеченням виходу водолазів безпосередньо у воду і назад). Належить до числа НПА, що опускаються. Можливе (якщо це конструктивно передбачено) використання ВД у режимі спостережної камери;

судно забезпечення НПА і ГВК – судно чи інша плавуча споруда, призначена для доставки НПА і ГВК у район занурень, забезпечення проведення занурень та обслуговування НПА і ГВК у процесі їхнього функціонування;

спуско-піднімальний пристрій (СПП) – комплекс устаткування, призначений для спуску на воду і підйому НПА на борт судна забезпечення НПА і ГВК чи для транспортування ВД до місця виконання підводних робіт і назад;

стикувальний пристрій – комплекс устаткування, призначений для герметичного приєднання ВД і ВПА чи евакуаційної барокамери (якщо вона передбачена в складі ГВК) і барокамери ГВК.

6.7.2. Структура й склад Правил класифікації і побудови населених підводних апаратів та глибоководних водолазних комплексів

Правила складаються із загальних технічних положень про наглядову діяльність за населеними підводними апаратами і глибоководними комплексами та безпосередньо Правил класифікації і побудови населених підводних апаратів та глибоководних водолазних комплексів, що містять десять частин: "Класифікація", "Корпус", "Пристрої, устаткування і постачання", "Плавучість та остійність", "Протипожежний захист", "Механічні установки, механічне устаткування і системи", "Електричне устаткування", "Радіо- і гідроакустичне устаткування", "Навігаційне устаткування", "Суднові спуско-піднімальні пристрої НПА і ГВК".

До загальних положень про наглядову діяльність за населеними підводними апаратами і глибоководними водолазними комплексами входять: визначення і пояснення, наглядова діяльність, застосовувані Правила; застосування Правил до НПА і ГВК у побудові та до виробів; застосування Правил до НПА і ГВК в експлуатації; відхилення від Правил; документи.

Частина 1 "Класифікація" містить розділи: сфера поширення; клас НПА або ГВК (основний символ класу НПА (ГВК), побудованого під наглядом Регістру; основний символ класу НПА (ГВК), побудованого без нагляду Регістру; позначення типів НПА); класифікаційні огляди НПА (ГВК) у побудові; класифікаційні огляди НПА (ГВК) в експлуатації; технічна документація НПА і ГВК (технічний проект НПА і ГВК у побудові, технічна документація переобладнуваного чи відновлюваного НПА (ГВК); робочі креслення на НПА (ГВК) у побудові).

У *частині 2* "Корпус" перерахована технічна документація по корпусу:

конструктивні креслення (подовжній і поперечний розрізи) міцного та зовнішнього корпусів НПА, ВД і барокамер;

креслення кінцевих і міжвідсічних перебірок;

креслення підкріплень вирізів під люкові закриття, ілюмінатори і кабельні введення;

креслення конструкцій опор і/чи підвісок НПА, ВД і барокамер;

креслення фундаментів під устаткування, встановлюване в міцних корпусах;

креслення міцних цистерн;

опис принципового технологічного процесу виготовлення корпусів НПА, ВД і барокамер (із зазначенням припустимого зсуву кромок стикованих листів у стикових зварних

з'єднаннях циліндричних і сферичних елементів, припустимих відхилень від заданої циліндричної чи сферичної форми міцного корпусу, термообробки, обсягу і методів неруйнівного контролю);

дані щодо всіх можливих у процесі експлуатації зовнішніх навантажень, включаючи зовнішні і/чи внутрішні розрахункові, робочі й випробні тиски;

розрахунки товщин і/чи напружень в елементах міцного і зовнішнього корпусів, включаючи аналіз напруженого стану міцного корпусу, перевірку стійкості в пружній і/чи пластичній зоні, аналіз міцності на втому основних конструктивних вузлів;

розрахунки конструкцій опор і/чи підвісок НПА, ВД і барокамер;

розрахунки міцності міцних цистерн.

У *частині 3* "Пристрої, устаткування і постачання" наводяться вимоги по розділах: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду, загальні вказівки); пристрій і закриття отворів у міцному корпусі та міцних перебірках НПА, ВД і барокамер (загальні вказівки, загальні вимоги до люків НПА і ВД, люки і шлюзи барокамер, ілюмінатори); засоби, що забезпечують керованість і стійкість НПА; пристрій аварійної віддачі баласту та іншого устаткування, розташованого зовні міцного корпусу, пристрій стикування НПА (ВД) до барокамер і барокамер між собою; пристрій аварійної віддачі несучого тросу і КШЗ; піднімальні обухи і штокові пристрої НПА (ВД); сигнальні й аварійно-сигнальні засоби; евакуаційна барокамера.

Частина 4 "Плавучість та остійність" містить вимоги до технічної документації по плавучості й остійності, до складу якої повинні входити: теоретичне креслення; вагове навантаження; зведена таблиця елементів плавучості і початкової

остійності в різних положеннях (включаючи аварійне спливання); таблиця масштабу Бонжана і вантажного розміру; зведена таблиця елементів цистерн і криві елементів цистерн; діаграми подовжньої статичної остійності; діаграми поперечної статичної остійності НПА в надводному положенні при нормальному навантаженні і продутих цистернах; діаграма початкової поперечної остійності при перерваному зануренні і спливанні НПА при нормальному навантаженні; розрахунок заміщення зміни плавучості НПА; обґрунтування припустимих вітрохвильових характеристик, що забезпечують безвідмовну експлуатацію НПА (ВД).

У *частині 5* "Протипожежний захист" містяться наступні розділи: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду); конструктивний протипожежний захист, протипожежне устаткування і системи; сигналізація виявлення пожежі; протипожежне постачання.

Частина 6 "Механічні установки, механічне устаткування і системи" складається з розділів: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду); механічні установки і механічне устаткування (загальні положення, механізми і механічне устаткування, центральні пости керування і засіб зв'язку, механізми СПП); посудини й апарати під тиском (загальні вимоги; посудини, установлені на НПА і ВД; апарати під тиском; арматура і запобіжні пристрої); системи і трубопроводи (загальні вимоги; системи занурення і спливання; системи життєзабезпечення; вентиляція і кондиціонування; арматура і запобіжні пристрої; водолазні шланги; контрольно-вимірювальні прилади).

У частині 7 "Електричне устаткування" викладені вимоги по розділах: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду); електрична установка (джерела електричної енергії прив'язних НПА і ГВК;

джерела електричної енергії автономних НПА; розподіл електричної енергії і напруги, що допускаються; живлення відповідальних пристроїв; розподільні пристрої; електроприводи механізмів і пристроїв; освітлення; службовий телефонний зв'язок; кабельний зв'язок; конструкція електричного устаткування).

У *частині 8* "Радіо- і гідроакустичне устаткування" викладені вимоги по розділах: загальні положення (сфера поширення; визначення і пояснення; обсяг нагляду; технічна документація); склад радіо- і гідроакустичного устаткування (загальні вимоги; джерела живлення радіо- і гідроакустичного устаткування); конструкція радіо- і гідроакустичного устаткування (гідростатична станція зв'язку; УКХ-радіостанція; аварійний гідроакустичний маяк з фіксованою частотою 37,5 кГц; аварійний приймач гідроакустичних сигналів на фіксованій частоті 37,5 кГц); розміщення радіо- і гідроакустичного устаткування.

Частина 9 "Навігаційне устаткування" містить розділи: загальні положення (сфера поширення; визначення і пояснення; обсяг нагляду; технічна документація); склад навігаційного устаткування НПА, ВД і судна забезпечення (загальні вимоги; склад навігаційного устаткування прив'язного й автономного НПА і ВД); конструкція навігаційних приладів і пристроїв (покажчик глибини; гідролокатор; автоматизований навігаційний комплекс); розміщення навігаційного устаткування.

У *частині 10* "Суднові спуско-піднімальні пристрої НПА і ГВК" містяться розділи: загальні положення (сфера поширення; визначення і пояснення; обсяг нагляду; технічна документація); загальні технічні вимоги; норми розрахунку (загальні вимоги; розрахункові навантаження і напруження; допустимі напруження; запаси міцності і стійкості; розрахунок

механізмів); металоконструкція; механізми (загальні вимоги; прилади безпеки); знімні деталі; сталеві троси; ланцюги; матеріали і контроль зварних з’єднань (матеріали; контроль зварних з’єднань).

7. МІЖНАРОДНІ НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ ЗАГАЛЬНОГО ХАРАКТЕРУ

7.1. Міжнародні договори по забезпеченню безпеки мореплавства і ведення промислу

До міжнародних договорів по забезпеченню безпеки мореплавства і ведення промислу належать:

міжнародні договори загального характеру – Женевська Конвенція про відкрите море 1958 р., ст. 10; Конвенція ООН з морського права 1982 р., ст. 94;

міжнародні договори спеціального характеру – Лондонська Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р. (МППЗС-72); Міжнародна Конвенція про вантажну марку 1966 (МК-66) і 1969 рр. (МК-69); Угода щодо морських сигналів 1930 р.;

Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74, Safety of Life At Sea-74) із протоколом 1978 р.;

міжнародні конвенції по забезпеченню безпеки рибальських суден – Торремоліноська Конвенція по безпеці рибальських суден, схвалена Міжнародною Конвенцією по безпеці рибальських суден 1977 р.; Торремоліноська міжнародна конференція по забезпеченню безпеки рибальських суден 1977 р. (Іспанія, м. Торремолінос).

Рішення конференції є розвитком Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі стосовно до рибальських суден. Основний документ конференції – Конвенція по безпеці рибальських суден 1977 р., що містить чотири документи: правила побудови й устаткування рибальських суден; таблиці постачання рятувальних засобів і чергових шлюпок; 12 методик розрахунку (впливу вітру, хитавиці, урахування зледеніння, поділу на відсіки, аварійної остійності, радіуса дії радіопередавачів); рекомендації з поліпшення остійності, удосконалювання рятувальних засобів, навчання й атестації екіпажів суден.

7.2. Правила про вантажну марку

7.2.1. Загальні поняття

Безпеці мореплавства приділяли увагу ще в дні розквіту Венеції, коли купці прикріплювали до борту галеаса знак максимальної осадки, що являв собою свинцевий ромб чи хрест.

У 1835 р. об'єднання страхових компаній Ллойда запропонувало брати висоту надводного борту з розрахунку 3 дюйми (7,52 см) на фут (30,5 см) глибини трюму і наносити її на борт судна. У 1854 р. такі марки були затверджені парламентом як обов'язкові. У 1876 р. в Англії об'єднання страхових компаній Ллойда ввело перші страхові марки у вигляді ромба, перекресленого горизонтальною лінією з буквами LR (РЛ – Регістр Ллойда).

Нововведення мало своїх прихильників і супротивників. В англійському парламенті йшла завзята боротьба за підвищення безпеки мореплавства. У 1876 р. з ініціативи Семюеля Плімсоля був прийнятий закон, відповідно до якого на борт кожного судна повинна наноситися вантажна марка у вигляді кола, перекресленого горизонтальною лінією (згодом воно

стало називатися *диском Плімсоля*). Поруч ставилися букви LR чи інші в залежності від того, яке класифікаційне товариство реєструвало судно.

Спочатку положення диска Плімсоля на борту судна визначалося судновласником у залежності від роду перевезеного вантажу, а не за допомогою математичних розрахунків. Тому висота надводного борту кожного разу була довільною. У практиці судновласникам був потрібний посібник з нанесення вантажних марок.

До 1886 р. фахівці Ллойда за бажанням більшості судновласників розробили на науковій основі таблиці висот надводного борту.

Нанесення вантажних марок стало обов'язковим з 1890 р. після прийняття в Англії Акта про торговельне судноплавство. Урядова вантажна марка відрізнялася від вантажної марки Ллойда, що наносилася на судна, зареєстровані цією компанією.

Недоліки системи визначення розмірів судна використовувалися деякими судновласниками у своїх інтересах. Ост-Індська компанія користувалася цим розумно, і її судна були відносно безпечними, хоча й не швидкохідними.

Правила про вантажну марку були оголошені обов'язковими в Англії в 1899 р. До цього вони були п'ять років необов'язковими. За перші (необов'язкові) п'ять років середній щорічний відсоток аварій суден склав 2,01 %, за наступні п'ять він зменшився до 1,38 %. Комітет дійшов висновку про те, що осадка, до якої можна безпечно довантажувати судно, визначається показниками: формою, розмірами та міцністю судна.

У результаті боротьби між відправником вантажу за більшу кількість перевезеного вантажу і страхувальником за більший запас плавучості в 1930 р. Міжнародною Конвенцією введе-

на єдина вантажна марка. Вона наноситься на бортах судна по середині довжини і являє собою перекреслене коло діаметром 300 мм. Поруч з колом розташовується гребінка, що показує праворуч осадку в морській, а ліворуч у прісній воді: Т – тропіки, Л (S) – літня, З (W) – зимова, ЗПА (WNA) – зимова в Північній Атлантиці, П (F) – прісна, ЛП (FS) – літня прісна (рис. 7.1).

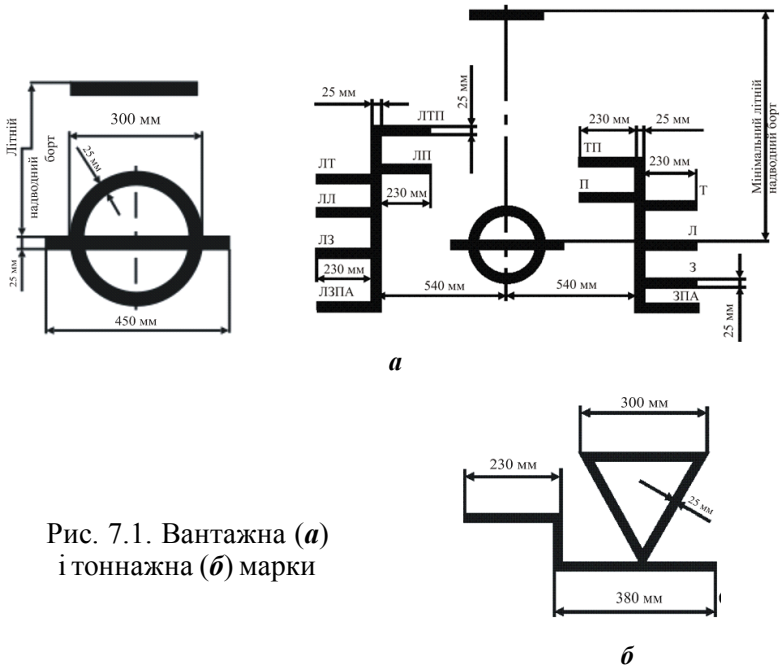


Рис. 7.1. Вантажна (***а***) і тоннажна (***б***) марки

Якщо у вантажних приміщеннях повнонабірного судна перевозиться легкий вантаж і судно має надлишковий надводний борт, то в брутто-регістрову місткість об’єм приміщень, розташованих на палубі надводного борту (твіндеків), можна не включати, навіть за наявності постійних водонепроникних закриттів. Для цього на борту судна наноситься

тоннажна марка у вигляді рівностороннього трикутника, зверненого вершиною вниз, зі стороною 300 мм (див. рис. 7.1).

Марка має гребінку з двох ліній. Якщо тоннажна марка занурена, об'єм твіндеків включається в місткість судна.

У мірильному свідоцтві на судно вказуються значення місткості для обох випадків.

Для суден, що перевозять лісовий вантаж, призначається лісова вантажна марка, гребінка якої додатково маркується буквою Л (F): ЛЗПА (FWNA).

Посадку судна вимірюють за марками заглиблення на носовому і кормовому штевнях, іноді на міделі. Маркування виконується в метричній (арабські цифри, рис. 7.2,***а***) чи в англійській системі (у футах, римські цифри, див. рис. 7.2,***б***).

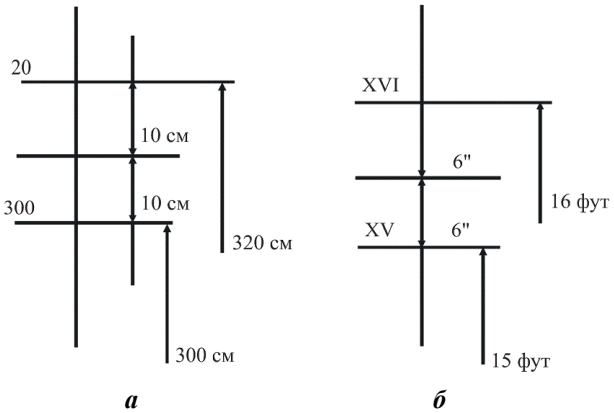


Рис. 7.2. Марки заглиблення

Необхідно розрізняти мореплавність, установлювану законодавством, і мореплавність, що наводиться в договорах про морські перевезення. Порушення законодавчого акта, наприклад відсутність діючого свідоцтва про вантажну марку, за законом робить судно непридатним до мореплавання і є кар-

ним злочином. Однак, звичайно, це не привід для пред'явлення претензій до судновласника з боку вантажовласника.

Узимку 1970 р. японський рудовоз "Каліфорнія Мару" з 60 тис. т залізного концентрату йшов з Лос-Анджелеса в Японію. Судно було побудовано в 1965 р. на вищий клас японського Регістру. Осадка судна складала в рейсі на 118 мм більше, ніж на вантажній марці для зимового періоду. Штормові хвилі досягали висоти 15 м. У 225 милях від Токійської затоки зруйнувалася обшивка в районі баластового танка. Водою були затоплені танк і сусідній з ним вантажний трюм, судно затонуло внаслідок нестачі запасу плавучості.

7.2.2. Умови призначення надводного борту і необхідні для цього документи

Умови призначення надводного борту для суден, що виконують міжнародні рейси:

міцність та остійність судна;

пристрій і закриття отворів у корпусі й надбудовах;

захист екіпажу (леєрне огородження і фальшборт). Висота огородження не менше 1 м від палуби. Просвіт під нижнім леєром 230 мм, між іншими – 380 мм.

Технічні документи, необхідні для призначення судну надводного борту згідно з Правилами про вантажну марку морських суден:

теоретичне креслення;

креслення загального розташування;

визначення розмірів зв'язків конструкцій корпусу;

інформація про остійність для капітана;

розрахунок посадки й остійності судна із затопленими відсіками;

інформація щодо завантаження і баластування;

схема розташування отворів у корпусі, надбудовах та рубках із зазначенням типів їхнього закриття і висот комінгсів;

розрахунок міцності кришок люків;

креслення укладання і кріплення палубного лісового вантажу;

дані щодо фальшборту, леєрного огородження, перехідних містків і переходів, штормових портиків і систем;

розрахунок надводного борту та ескіз вантажної марки.

7.2.3. Розрахунок величини мінімального надводного борту

Під час призначення величини мінімального надводного борту для суден, що виконують міжнародні рейси, судна поділяють на два типи – "А" і "В".

Судно типу "А" – це судно:

спроектоване для перевезення тільки рідких вантажів наливом;

з високою конструктивною безперервністю відкритої палуби, що має лише невеликі отвори для доступу у вантажні танки, які закриваються водонепроникними кришками зі сталі чи з іншого рівноцінного матеріалу, оснащеними прокладками;

яке має малий коефіцієнт проникності затоплених вантажних приміщень.

Судно типу "В" – судно, що не належить до типу "А".

Базисний надводний борт призначається судну в залежності від довжини. Відповідно до Правил про вантажну марку морських суден довжина судна L – це 96 % повної довжини по ватерлінії, що проходить на висоті, рівній 85 % найменшої теоретичної висоти борту D, чи довжина від передньої кромки форштевня до осі балера руля по тій же ватерлінії, якщо ця довжина більша.

Коефіцієнт загальної повноти судна

$$C_в = \frac{\nabla}{L\,B\,d_1},$$

де ∇ – об'ємна водотоннажність без обшивки і виступних частин, м^3; d_1 – теоретична осадка, рівна 85 % найменшої теоретичної висоти борту, м; B – найбільша ширина, обмірювана на середині довжини судна до зовнішньої кромки шпангоута.

На суднах з неметалевою обшивкою ∇ і B вимірюють до зовнішньої кромки обшивки.

Базисний надводний борт обирається в залежності від довжини судна і коректується поправками до базисного борту:

1. Поправка, мм, до надводного борту для суден довжиною менше 100 м, що мають закриті надбудови з розрахунковою довжиною менше 35 % довжини судна:

$$7{,}5(100-L)\left(0{,}35-\frac{E}{L}\right),$$

де E – розрахункова довжина надбудов, м.

Поправка додається до значення базисного надводного борту.

2. Поправка на коефіцієнт загальної повноти. Якщо $C_в > 0{,}68$, то базисний надводний борт повинен бути помножений на коефіцієнт

$$\frac{C_в + 0{,}68}{1{,}36}.$$

3. Поправка, мм, на висоту борту. Якщо $D > \frac{L}{15}$, то надводний борт повинен бути збільшений на величину

$$\left(D-\frac{L}{15}\right)R,$$

де $R = \dfrac{L}{0{,}48}$ при довжині $L < 120$ м; $R = 250$ при $L > 120$ м.

Поправка додається до значення базисного надводного борту.

4. Вирахування на надбудови та ящики. Якщо розрахункова довжина надбудов та ящиків складає $1{,}0L$, вирахування з надводного борту

$$L = 24 \text{ м} – 350 \text{ мм}; \quad L = 85 \text{ м} – 860 \text{ мм};$$

$$L = 122 \text{ м} – 1070 \text{ мм}.$$

Поправка віднімається від значення базисного надводного борту.

5. Поправка на відхилення від стандартної сідлуватості – добуток нестачі чи надлишку сідлуватості на величину

$$0{,}75 - \frac{S}{2L},$$

де S – сумарна довжина закриттів надбудов, м.

Максимальне вирахування з базисного надводного борту на надлишок сідлуватості у всіх випадках необхідно брати не більше 125 мм на 100 м довжини судна.

За розташуванням закриття отворів у корпусі і надбудовах розділяються на два райони:

1-й район – відкрита палуба в межах 1/4 довжини судна від носового перпендикуляра;

2-й район – відкриті палуби надбудов, розташовані поза межами 1/4 довжини судна від носового перпендикуляра.

Комінгси люків висотою 600 мм і більше в 1-му районі та 450 мм – у 2-му районі. Ширина опорної поверхні люкової кришки не менше 65 мм.

Розрахункові навантаження, кПа, на люкові кришки в залежності від району і довжини судна наведені нижче:

	1-й район	2-й район
при $L \leq 24$ м	9,81	7,35
при $L \geq 100$ м	17,16	12,75

При зазначених навантаженнях прогин кришок не повинен перевищувати 0,0028 прогону. Запас міцності не менше 4,25 стосовно межі міцності матеріалу.

7.2.4. Утрата свідоцтва про вантажну марку

Утрата свідоцтва про вантажну марку відбувається за наявності однієї з наступних обставин:

у корпусі чи в надбудові були зроблені істотні зміни;

пристрої для закриття отворів, фальшборт і леєрне огородження, штормові портики, засоби доступу в приміщення екіпажу і пасажирів не утримуються в належному стані;

судно не пройшло щорічну перевірку;

міцність конструкцій знижена до меж, що не забезпечують безпеку судна.

7.2.5. Структура Правил про вантажну марку морських суден

Правила про вантажну марку морських суден мають складові:

1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, райони плавання, обсяг нагляду і свідоцтва, загальні технічні вимоги).

2. Нанесення вантажної марки на суднах, що виконують міжнародні рейси (палубна лінія і знак вантажної марки; марки, застосовувані зі знаком вантажної марки; позначення і нанесення марок).

3. Умови призначення надводного борту для суден, що виконують міжнародні рейси (міцність та остійність судна, пристрій і закриття отворів у корпусі й надбудовах, захист екіпажу, спеціальні умови призначення надводного борту для суден типу "А").

4. Призначення величини мінімального надводного борту для суден, що виконують міжнародні рейси (типи суден і таблиці надводного борту, надбудова та ящики, сідлуватість, поправки до базисного надводного борту, визначення мінімального надводного борту).

5. Спеціальні вимоги для суден, що виконують міжнародні рейси і яким призначається лісовий надводний борт (умови призначення лісового надводного борту, визначення мінімального лісового надводного борту).

6. Вантажні марки суден довжиною 24 м і більше, які не здійснюють міжнародних рейсів, і рибальських суден (застосування; нанесення вантажних марок; умови призначення надводного борту; призначення мінімального надводного борту; спеціальні вимоги для суден, яким призначається лісовий надводний борт).

7. Вантажні марки плавучих бурових установок (загальні положення, нанесення вантажних марок на ПБУ, величина мінімального надводного борту ПБУ й умови його призначення).

8. Вантажні марки суден довжиною менше 24 м (застосування, нанесення вантажної марки, умови призначення надводного борту, призначення мінімального надводного борту; дод. Зони, райони і сезонні періоди: північні зимові сезонні зони і райони, південна зимова сезонна зона, тропічна зона, тропічні сезонні райони, літні зони, закриті моря, зимова вантажна марка для Північної Атлантики).

7.3. Міжнародні правила попередження зіткнення суден

7.3.1. Зіткнення суден. Загальна характеристика

Зіткнення – це аварійне стикання суден, що знаходяться на ходу, за винятком стикань при швартуванні одне до одного.

Показником інтенсивності судноплавства є кількість суден, які щодня заходять у порт. Так, у порти Лондон, Гамбург, Роттердам щодня заходить 100…150 суден середнього і великого тоннажу. В гирлах річок Ельби і Везер (ширина близько 3 миль) щодоби спостерігається 350…400 суден. Через протоку Зунд (ширина 2 милі) за добу проходить 150…200 суден і поромів від датського до шведського берега – до 140 рейсів на день. Через Дуврську протоку проходить за добу 500…600 суден.

У водах Північно-Західної Європи відбувається 55…60 % усіх зіткнень, біля берегів Північної Америки – 10 %, а у водах Східної Азії, включаючи Малаккську протоку, – до 20 %.

З усіх зіткнень біля берегів Європи: 65 % – у водах лоцманської проводки; 30 % – у районах пожвавленого судноплавства; 5 % – у відкритому морі. Біля берегів Північної Америки зіткнення розподілилися відповідно: 80, 13 та 7 %.

Загальний розподіл аварій суден по районах плавання за десять років наведено в табл. 7.1.

Одне з перших джерел, де відображені закони мореплавства, – зведення законів о. Родос у IV ст. до н. е.: "Судно, що має хід, повинне обходити судна, які стоять на якорі чи обезвітрилися в морі. Судно, що не має ходу, повинне запалювати вогні чи подавати звукові сигнали".

У 1780 р. в Англії введені Інструкції для плавання, що зазначають перевагу правого галсу. У 1848 р. Англія і Франція визнали Правила для попередження зіткнення суден, які були прийняті Росією та іншими країнами.

Таблиця 7.1. **Розподіл аварій суден по районах**

Район плавання	Кількість аварій (катастроф)	Відсоток від загального числа аварій
Північно-Західна Європа	1312 (275)	57
Східна Азія (+Малаккська протока)	406 (190)	17
Північна Америка	206 (50)	9
Інші райони	383 (109)	7
Усього	2307 (624)	100

У 1889 р. у Вашингтоні на Міжнародній конференції з охорони людського життя на морі були вироблені Правила попередження зіткнення суден (ППЗС). У 1910 р. прийнята Брюссельська конвенція, у 1948 і 1960 рр. – Лондонські.

За перші п’ять років після введення системи поділу судноплавства в Дуврській протоці кількість зіткнень скоротилася на 30 %, а за другі п’ять років – у 2,8 разу в порівнянні з періодом до встановлення системи. Істотно зменшилося число зіткнень на смугах основного руху і між суднами, що слідують зустрічними курсами. У перший період у Дуврській протоці відбувалося одне зіткнення на 12 тис. суден, що проходили через неї, у другий період – одне на 15 тис. суден, у третій – одне на 35 тис. суден.

7.3.2. Структура Міжнародних правил попередження зіткнення суден у морі

Правила МППЗС-72 складаються з наступних розділів: A – загальні положення; B – правила плавання і маневрування; C – вогні і знаки; D – звукові і світлові сигнали; E – вилучення.

A. *Правило 1* – застосування:

(a) Правила поширюються на всі судна у відкритих морях і з’єднаних з ними водах;

(c) ніщо в Правилах не повинно бути на перешкоді до дії особливих правил, установлюваних урядом будь-якої країни щодо додаткових сигнальних вогнів чи звукових сигналів.

Правило 2 – відповідальність:

(a) ніщо не може звільнити судно, ні його власника, ні капітана, ні екіпаж від відповідальності за наслідки, що можуть відбутися від невиконання цих Правил чи від нехтування якою-небудь обережністю, дотримання якої потрібно звичайною морською практикою чи особливими обставинами даного випадку.

Правило 3 – загальні визначення:

(f) "судно, позбавлене можливості керуватися" – судно, що... не здатне маневрувати так, як це вимагається Правилами...;

(i) "на ходу" – судно не стоїть на якорі, не відшвартовано до берега і не стоїть на мілині;

(j) "довжина" і "ширина" судна – найбільші їхні значення.

Правило 5 – спостереження:

кожне судно повинне постійно вести належне візуальне і слухове спостереження... *Постійно* слід розуміти буквально.

Правило 6 – безпечна швидкість:

судно повинне рухатися з безпечною швидкістю, для того щоб воно мало можливість ужити заходів для попередження зіткнення і могло бути зупинене в межах відстані, необхідної при існуючих обставинах.

Правило 7 – небезпека зіткнення:

(a) якщо є сумніви стосовно наявності небезпеки зіткнення, то варто вважати, що вона існує.

Правило 8 – дії для попередження зіткнення:

(a) дії... повинні бути впевненими, своєчасними і відповідати добрій морській практиці.

Правило 13 – обгін:

(a) ...судно, що обганяє, повинне триматися осторонь від шляху судна, що обганяється;

(c) якщо є сумнів у відношенні того, чи обганяє, то слід вважати, що це саме так...;

(d) ніяка зміна, що відбулась у взаємному положенні двох суден, не може дати приводу вважати інше… .

Правило 14 – ситуація зближення суден, що йдуть прямо одне на одного:

(a) ...кожне з них повинно змінити свій курс управо, ...щоб кожне пройшло по лівому борту;

(c) якщо є сумнів..., то варто вважати, що це саме так... .

Правило 15 – ситуація перетинання курсів:

...судно, що має інше на своїй правій стороні, повинне звільнити дорогу..., якщо дозволяють обставини, уникати перетинання курсу... по носу.

Правило 16 – дії судна, що поступається дорогою: ...завчасні і рішучі... .

Правило 17 – дії судна, якому звільняють дорогу:

(a) (i) ...зберігати курс і швидкість;

(ii) ...коли очевидно, що судну не звільняють дорогу, може вжити дії, щоб уникнути зіткнення;

(c) ...не повинно, якщо дозволяють обставини, змінювати курс уліво, якщо інше судно знаходиться ліворуч від нього.

Правило 18 – взаємні обов'язки суден:

(a) судно з механічним двигуном на ходу повинне звільняти дорогу: вітрильному судну; судну, зайнятому ловом риби; судну, обмеженому в можливості маневрувати; судну, позбавленому можливості керуватися.

Правило 19 – плавання суден при обмеженій видимості:

(b) ...рухатися з безпечною швидкістю..., тримати машини готовими до маневру;

(d) ...наскільки це можливо, уникати: зміни курсу вліво, якщо інше судно попереду; зміни курсу в бік судна, що знаходиться на траверзі чи за траверзом.

7.3.3. Сигнали нещастя

Сигнали нещастя викладені в дод. 4 до Правил:

(a) гарматні постріли, вибухи, сигнали з інтервалом близько 1 хв;

(b) неперервний звук... для подачі туманних сигналів;

(c) ракети чи гранати, що викидають червоні зірки, поодинці з короткими проміжками;

(d) ... - - - ... (SOS) (нині не застосовувані);

(e) "Мейдей";

(f) NC, N (Новембер) (рис. 7.3);

(g) C (Чарлі) (рис. 7.4);

(h) полум'я на судні;

(i) червона ракета з парашутом чи фальшфеєр;

(j) клуби оранжевого диму;

(k) повільне піднімання й опускання рук через сторони вгору і вниз (рис. 7.5).

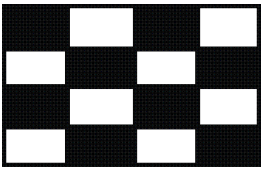


Рис. 7.3. Прапор N

Рис. 7.4. Прапор C

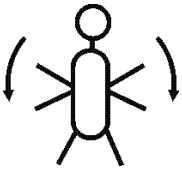


Рис. 7.5. Сигнал нещастя

7.4. Міжнародна Конвенція по запобіганню забрудненню з суден

7.4.1. Загальні відомості

У 1982 р. набула сили Міжнародна Конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р., змінена і доповнена Протоколом 1978 р. (МАРПОЛ-73/78, Marine Pollution).

У Конвенції ООН з морського права 1982 р. (п. 1 ст. 1) зазначено: "Забруднення морського середовища означає привнесення людиною прямо чи побічно речовин або енергії в морське середовище, що завдає шкоду живим ресурсам і життю в морі, небезпеку для здоров'я людини, створення перешкод для діяльності в морі, ...зниження якості використовуваної морської води і погіршення умов відпочинку на воді".

Конвенція ООН виділяє шість джерел забруднення моря:

ст. 207 – забруднення з джерел, що знаходяться на суші;

ст. 208 – пов'язані з діяльністю на морському дні в межах юрисдикції держав;

ст. 209 – пов'язані з діяльністю на морському дні в міжнародному районі морського дна;

ст. 210 – у зв'язку з похованням відходів;

ст. 211 – із суден;

ст. 212 – з атмосфери чи через неї.

Згідно з МАРПОЛ-73/78 за ступенем шкідливості речовини поділяються на чотири групи:

A – надзвичайно високої шкідливості;

B – високої шкідливості;

C – середньої;

D – низької (олія і риб'ячий жир).

За даними Регістру Ллойда, за всю історію судноплавства більше всього суден загинуло в 1967 р. – 337 (сумарний тоннаж 832,8 тис. т). Танкер "Торрі кеньон" був одним з найбільших у світі

суден (L = 296,8 м, N = 25270 к.с., 117 тис. т нафти) і належав компанії "Барракуда танкер", Ліберія. Клас Регістру Ллойда найвищий – 100А1, страховка 18 млн дол.

18 березня 1967 р. з вантажем нафти "Торрі кеньон" ішов з Перської затоки через Ла-Манш. О 8.45 танкер знаходився в 16 милях від скелі Поллард Рок. Команду "руль на лівий борт" виконати не вдалося – рульовий пристрій працював в автоматичному режимі. Через 2 хв змогли виключити авторульовий, а за 1 хв 58 с танкер зіштовхнувся зі скелею.

7.4.2. Структура і вимоги МАРПОЛ-73/78

Правила містяться в п'ятьох додатках. Додатки 1 і 2 обов'язкові для всіх учасників Конвенції, 3–5 – факультативні.

Додаток 1 містить правила запобігання забрудненню нафтою, дод. 2 – правила контролю над забрудненням під час перевезення отруйних рідких речовин наливом, дод. 3 – правила запобігання забрудненню шкідливими речовинами, що перевозяться морем в упакуванні, вантажних контейнерах, знімних танках чи в автодорожніх і залізничних цистернах, дод. 4 – правила запобігання забрудненню стічними водами із суден, дод. 5 – правила запобігання забрудненню сміттям із суден.

Додаток 1. Конвенція поширюється на всі нафтові танкери валовою місткістю 150 рег. т і більше та всі інші судна валовою місткістю 400 рег. т і більше.

Забороняється скидання в море нафти чи нафтоводяної суміші з нафтових танків, за винятком випадків, коли дотримуються відразу всі наступні умови:

танкер перебуває за межами особливих районів (Середземне й Балтійське моря з Ботнічною і Фінською затоками, Чорне і Червоне моря із Суецькою й Акабською затоками, Перська затока);

танкер знаходиться на відстані більше 50 миль від найближчого берега;

танкер має хід;

миттєва інтенсивність скидання нафти не перевищує 60 л на милю шляху;

загальна кількість скинутої нафти не перевищує від кількості вантажу: 1/15000 – для існуючих, 1/30000 – для споруджуваних танкерів;

на танкері діє система автоматичного виміру і контролю над скиданням та є відстійні танки.

Для суден неналивних і машинно-котельних відділень танкерів:

судно перебуває за межами особливого району;

на відстані більше 12 миль від берега;

судно має хід;

вміст нафти в суміші, що виливається, не перевищує 100 частин на 1 млн частин суміші;

на судні діє устаткування для сепарації чи система фільтрації нафтової суміші.

В особливих районах заборонене всяке скидання нафти і нафтоводяної суміші з будь-якого нафтотанкера та будь-якого судна валовою місткістю 400 рег. т і більше. Для нафтоналивних суден валовою місткістю 20000 рег. т в особливих районах установлений виняток за таких умов: вміст нафти не перевищує 15 частин на 1 млн частин суміші (на ходу допускається 100 на 1 млн); відстань від берега 12 миль і більше.

Скидання чистого й ізольованого баласту дозволяється у всіх районах Світового океану.

У будь-якому випадку суміш, що скидається, не повинна містити хімічних та інших речовин, кількість і концентрація яких небезпечні для морського середовища.

Виняток з правил становлять:

скидання з метою забезпечення безпеки людей чи судна;

витік нафти внаслідок пошкодження судна чи устаткування;

скидання для боротьби з особливими випадками забруднення.

Додаток 2. Наводяться критерії контролю за зливом отруйних рідких речовин, що перевозяться наливом. Злив залишків у море заборонений.

Додаток 3. Застосовується до суден, що перевозять шкідливі речовини в упакуваннях, контейнерах, знімних танках і цистернах. Транспортні документи, надані відправником вантажу, повинні включати в себе свідоцтво чи декларацію про те, що пред'явлений до перевезення вантаж належним чином упакований, маркований, знаходиться в придатному до перевезення стані, що зводить небезпеку для морського середовища до мінімуму. На судні повинен бути реєстр таких речовин чи докладний вантажний план із зазначенням розміщення шкідливих речовин. Копія документа – у судновласника.

Додаток 4. Конвенція передбачає на суднах пристрій для переробки і знезаражування стічних вод. Дозволяється скидання здрібнених і знезаражених вод на відстані більше 4 миль чи нездрібнених і незнезаражених за межами 12 миль від берега за умови, що це скидання відбувається не миттєво і швидкість ходу судна не менше 4 вуз.

Додаток 5. Містить припустимі стандарти скидання відходів нормальної експлуатації судна, що підлягають постійному чи періодичному видаленню із судна. Забороняється викид у море всіх видів пластмас (у тому числі сітки рибальські, троси синтетичні і т. п.). Плавуче сміття за 25 миль і більше, нездрібнені харчові відходи за 12 миль, здрібнене і розмелене сміття за 3 милі від берега можна скидати в море.

Конвенція передбачає, що кожне судно, до якого вона застосовується, повинне мати Міжнародне свідоцтво про

запобігання забрудненню нафтою. Судно може бути піддано інспектуванню в будь-якому порту. Прибережні держави можуть карати судна за порушення вимог Конвенції.

Відповідно до Міжнародної Конвенції про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969 р. передбачається принцип об'єктивної відповідальності. Відповідальність власника судна за один інцидент обмежена сумою 2000 франків (1 франк = 65,5 мг золота 0,900-ї проби) на одну нетто-регістрову тонну місткості. При цьому в цілому сума відповідальності не може перевищувати 210 млн франків (близько 14 млн дол.).

Власник судна, що перевозить більше 2000 т нафти наливом як вантаж, зобов'язаний застрахувати свою відповідальність чи надати фінансове забезпечення відповідальності за забруднення моря нафтою.

Міжнародна Конвенція про створення міжнародного фонду для компенсації збитку від забруднення нафтою 1971 р. формує фонд за рахунок внесків фірм і компаній, що одержали протягом року понад 150 тис. т нафти як вантаж. Фонд відшкодовує збиток особам, що потерпіли від забруднення, у тих випадках, коли судновласники звільняються від відповідальності, чи ту частину збитку, що перевищує межу відповідальності судновласника.

Існують регіональні угоди із запобігання забрудненню моря.

Власник судна не відповідає за збиток від забруднення, якщо доведе, що збиток відбувся внаслідок:

дії нездоланних сил;

воєнних дій, ворожих дій чи народних хвилювань;

поводження третіх осіб, що діяли з наміром завдати шкоди;

несправності навігаційних засобів;

аварійного скидання фекальних вод чи сміття внаслідок неприйняття їх портом у встановлений термін.

Якщо неможливо визначити одного винуватця скидання забруднення, то судновласники несуть колективну відповідальність.

23 жовтня 1970 р. в Англійському каналі при слабкому вітрі і добрій видимості вдень зіштовхнулися два ліберійських танкери. "Пасифік Глорі" дедвейтом 77648 т з вантажем сирої нафти йшов з Нігерії в Роттердам. "Алегро" йшов з Лівії в Англію з вантажем 95000 т нафти. Судна були обладнані сучасними навігаційними засобами. На "Пасифік Глорі" капітан довірив керування лоцману і залишив місток, на містку "Алегро" був помічник капітана. Судноводії прокладали рух рівнобіжними курсами, а по факту курси перетиналися під кутом 27 град. Коли судна зблизилися на відстань 1 кабельтова (за одну хвилину до зіткнення), на них переклали руль управо і вліво відповідно. Через зворотний зсув і кут дрейфу судна зіштовхнулися кормами. При слабкому торканні прослизнула іскра, на "Пасифік Глорі" пролунало три вибухи і виникла пожежа. Палаюча нафта розлилася в море. Пожежа була погашена рятувальними суднами.

7.5. Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі

7.5.1. Структура і вимоги СОЛАС

Конвенція 1974 р. СОЛАС-74 складається з розділів: "Положення по нагляду", "Рятувальні засоби", "Сигнальні засоби", "Радіоустаткування", "Навігаційне устаткування".

Перелік рятувальних засобів і пристроїв, що підлягають нагляду: рятувальні і чергові шлюпки; тверді рятувальні плоти; надувні рятувальні плоти; плавучі прилади; рятувальні жилети, гідротермокостюми, гідромішки, рятувальні круги, лінеметні пристрої; пристрої для спуску на воду шлюпок і плотів; самозапальні буї рятувальних кругів; світлодимучі

буї рятувальних кругів; двигуни і механічні приводи рятувальних шлюпок.

Склад сигнальних засобів на судні: сигнально-відмітні ліхтарі, сигнально-проблискові ліхтарі, звукові сигнальні засоби, сигнальні фігури, піротехнічні сигнальні засоби, радіолокаційні відбивачі.

Радіолокаційний відбивач: ефективна площа 10 м^2 (при висоті 4 м) і 40 м^2 (при висоті 2 м над рівнем моря), ефективна частота 9,3 ГГц, азимут 360 град.

Устаткування засобів радіотелефонного зв'язку: головний радіотелефонний передавач, головний радіотелефонний приймач, резервний (аварійний) радіотелефонний передавач, резервний (аварійний) радіотелефонний приймач, автоматичний податчик радіотелефонних сигналів тривоги, автоматичний приймач радіотелефонних сигналів тривоги, радіотелефонний приймач слухової вахти, гучномовець з фільтром, радіотелефонна станція метрових хвиль, аварійний радіобуй.

Устаткування засобів супутникового зв'язку – радіостанція засобів супутникового зв'язку (робочі частоти 400 і 150 МГц, точність не нижче 400 м, пряме зазначення координат).

Устаткування засобів радіонавігації: радіопеленгатор, радіолокаційна станція, прийомоіндикатор різних систем радіонавігації.

Устаткування засобів радіотелеграфного зв'язку: головний радіотелеграфний передавач, головний радіотелеграфний приймач, резервний (аварійний) радіотелеграфний передавач, резервний (аварійний) радіотелеграфний приймач, автоматичний податчик сигналів, автоматичний приймач сигналів, експлуатаційний передавач, експлуатаційний приймач,

переносна радіостанція рятувальних засобів, радіостанція моторної рятувальної шлюпки.

Сигнали тривоги і нещастя

Виклик і повідомлення про нещастя, подавані автоматичним джерелом, повинні містити:

радіотелеграфний сигнал нещастя, який складається з групи ... - - - ..., що означає SOS, і передається як один сигнал три рази;

слово DE;

позивні судна (група з чотирьох знаків), що передаються три рази;

двозначне число – градуси географічної широти;

сигнал (.-.-.-);

хвилини широти;

NORTH чи SOUTH;

тризначне число – градуси довготи (від Гринвіча);

сигнал (.-.-.-);

двозначне число – хвилини довготи;

EAST чи WEST.

Склад навігаційного устаткування: компас магнітний (головний, шляховий, запасний шляховий); компас гіроскопічний; лаг гідромеханічний, чи гідродинамічний, чи індукційний; лаг механічний; ехолот; лот ручний; секстан; секундомір; хронометр; зоряний глобус; бінокль; анемометр; барометр-анероїд; кренометр; покажчик швидкості повороту.

7.5.2. Правила щодо конвенційного устаткування морських суден

Правила щодо конвенційного устаткування морських суден складаються з Правил про вантажну марку морських суден і Правил щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден.

Зміст Правил щодо конвенційного устаткування морських суден

Частина 1. Положення по нагляду.

1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення).

2. Огляд устаткування суден в експлуатації (загальні вказівки; первісний огляд; періодичні огляди; позачергові огляди; відстрочка чергових оглядів; установлення нагляду за устаткуванням суден в експлуатації, що не знаходилися під наглядом Регістру).

3. Технічна документація устаткування судна (технічний проект устаткування судна в побудові, технічна документація устаткування переобладнуваного чи відновлюваного судна, робочі креслення устаткування судна в побудові).

Частина 2. Рятувальні засоби.

1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду, розподіл суден по районах плавання, загальні технічні вимоги).

2. Постачання суден рятувальними шлюпками, плотами і черговими шлюпками (загальні вказівки; пасажирські судна; вантажні судна; нафтоналивні судна; хімовози і газовози; судна спеціального призначення; рибальські судна).

3. Постачання суден рятувальними жилетами, кругами і гідротермокостюмами (рятувальні жилети, рятувальні круги, гідротермокостюми).

4. Постачання суден лінеметними пристроями, піротехнічними засобами сигналів нещастя і радіоустаткування рятувальних засобів (лінеметні пристрої, піротехнічні засоби сигналів нещастя, радіоустаткування для рятувальних засобів).

5. Конструкція рятувальних шлюпок (основні вимоги; двигуни рятувальних шлюпок; устаткування рятувальних шлюпок; постачання рятувальних шлюпок; маркування ря-

тувальних шлюпок; напівзакриті рятувальні шлюпки; самовідновлювані напівзакриті рятувальні шлюпки; самовідновлювані цілком закриті рятувальні шлюпки; рятувальні шлюпки, що спускаються вільним падінням; рятувальні шлюпки з автономною системою повітропостачання; вогнезахисні рятувальні шлюпки).

6. Конструкція рятувальних плотів (основні вимоги; постачання рятувальних плотів; засоби, що забезпечують вільне спливання рятувального плоту; додаткові вимоги до надувних рятувальних плотів; контейнери для надувних рятувальних плотів; надувні рятувальні плоти, що спускаються; додаткові вимоги до твердих рятувальних плотів).

7. Конструкція чергових шлюпок (основні вимоги, постачання чергових шлюпок, додаткові вимоги до чергових шлюпок твердої конструкції, додаткові вимоги до надувних чергових шлюпок).

8. Конструкція рятувальних жилетів, гідротермокостюмів, індивідуальних теплозахисних засобів і рятувальних кругів (рятувальні жилети, рятувальні круги, гідротермокостюми, індивідуальні теплозахисні засоби).

9. Конструкція лінеметних пристроїв (основні вимоги, спорядження спускових пристроїв).

10. Конструкція спускових пристроїв (основні вимоги, спорядження спускових пристроїв).

11. Конструкція лебідок для спускових пристроїв.

12. Готовність, розміщення й установлення рятувальних засобів і пристроїв на суднах (рятувальні шлюпки, рятувальні плоти і чергові шлюпки; рятувальні жилети, гідротермокостюми і рятувальні круги; спускові пристрої і лебідки).

Частина 3. Сигнальні засоби.

1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду, поділи суден).

2. Постачання суден сигнальними засобами (загальні положення; постачання суден групи I; постачання суден групи II; додаткові сигнальні засоби суден, що буксирують чи штовхають; суден, обмежених у можливості маневрувати; лоцманських, рибальських суден і суден на повітряній подушці; постачання суден піротехнічними сигнальними засобами).

3. Конструкція сигнальних засобів (сигнально-відмітні ліхтарі, сигнально-проблискові ліхтарі, звукові сигнальні засоби, сигнальні фігури, піротехнічні сигнальні засоби).

4. Установлення сигнальних засобів на судні (загальні вказівки; основні сигнально-відмітні ліхтарі на суднах групи I; основні сигнально-відмітні ліхтарі на суднах групи II; додаткові ліхтарі на суднах, що буксирують чи штовхають, рибальських і лоцманських суднах, суднах, обмежених у можливості маневрувати, і суднах на повітряній подушці; сигнально-проблискові ліхтарі; звукові сигнальні засоби; пристрої для підйому і зберігання сигнальних фігур; пристрої для зберігання піротехнічних сигнальних засобів; пристрої для зберігання запасних ліхтарів).

Частина 4. Радіоустаткування.

1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду).

2. Комплектація радіоустаткуванням морських суден (поділ морських самохідних суден на групи, склад радіоустаткування, джерела живлення, антенні пристрої, запасні частини і постачання).

3. Будова приміщень, призначених для радіоапаратури, розміщення радіоапаратури і монтаж кабельної мережі (загальні вимоги, радіорубка, розміщення радіоустаткування в радіорубці, аварійна радіорубка, агрегатна, акумуляторна, розміщення устаткування радіозв'язку на ходовому містку, зберігання переносної радіостанції рятувальних засобів, розмі-

щення аварійного радіобуя, розміщення устаткування командного трансляційного пристрою, монтаж кабельної мережі).

4. Антенні пристрої і заземлення (вимоги, головна антена, резервна (аварійна) антена, антена експлуатаційного передавача і приймальні антени, антена радіотелефонної станції метрових хвиль, антена суднової земної станції, введення і проводка антен усередині земної станції, комутатор передавальних антен, заземлення).

5. Загальні експлуатаційно-технічні вимоги, пропоновані до нового радіоустаткування (загальні вимоги; загальні вимоги, пропоновані до устаткування засобів радіозв'язку).

6. Устаткування засобів радіотелеграфного зв'язку (головний радіотелеграфний передавач, головний приймач, резервний (аварійний) радіотелеграфний передавач, резервний (аварійний) приймач, автоматичний податчик радіотелеграфних сигналів тривоги і нещастя, автоматичний приймач радіотелеграфних сигналів тривоги, експлуатаційний передавач, експлуатаційний приймач, переносна радіостанція рятувальних засобів, радіостанція моторної рятувальної шлюпки).

7. Устаткування засобів радіотелефонного зв'язку (головний радіотелефонний передавач, головний радіотелефонний приймач, резервний (аварійний) радіотелефонний передавач, резервний (аварійний) радіотелефонний приймач, автоматичний податчик радіотелефонних сигналів тривоги, автоматичний приймач радіотелефонних сигналів тривоги, радіотелефонний приймач слухової вахти, гучномовець з фільтром, переносна радіотелефонна станція метрових хвиль, радіотелефонна станція, аварійний радіобуй).

8. Устаткування засобів командної трансляції (командний радіотрансляційний пристрій).

9. Устаткування засобів супутникового радіозв'язку (загальні вимоги, суднова земна станція, додаток, доповнення).

Частина 5. Навігаційне устаткування.

1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду).

2. Комплектація навігаційним устаткуванням морських самохідних суден (поділ суден на групи, склад навігаційного устаткування, джерела живлення, антенні пристрої, запасні частини і постачання).

3. Будова приміщень, призначених для встановлення навігаційного устаткування. Розміщення навігаційного устаткування і монтаж кабельної мережі (загальні вимоги, ходовий місток, агрегатна, акумуляторна, приміщення для встановлення основного приладу гірокомпаса, шахта лага і/чи ехолота, розміщення навігаційного устаткування на судні).

4. Антенні пристрої і заземлення (загальні вимоги, антени радіолокаційних станцій, антени радіопеленгатора, антени прийомоіндикаторів систем радіонавігації, заземлення).

5. Експлуатаційно-технічні вимоги, пропоновані до навігаційного устаткування (загальні вимоги, магнітні компаси, гіроскопічні компаси, лаги, ехолоти, вимірники швидкості повороту, радіолокаційні станції, засоби автоматичної радіолокаційної прокладки (ЗАРП), радіолокаційні відбивачі, радіомаячна установка, радіопеленгатори, прийомоіндикатори систем радіонавігації, об’єднані пульти керування судном, автоматизовані навігаційні комплекси, системи єдиного часу).

7.6. Правила щодо конвенційного устаткування плавучих бурових установок

Правила щодо конвенційного устаткування ПБУ складаються з чотирьох частин: "Рятувальні засоби", "Сигнальні засоби", "Радіоустаткування", "Навігаційне устаткування".

У *частині 1* "Рятувальні засоби" викладені розділи: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснен-

ня); колективні рятувальні засоби (постачання ПБУ рятувальними шлюпками, капсулами, рятувальними плотами, черговими шлюпками); індивідуальні рятувальні засоби (постачання ПБУ рятувальними жилетами, рятувальними кругами); розміщення й установлення рятувальних засобів; спускові пристрої; лінеметні пристрої.

Частина 2 "Сигнальні засоби" складається з розділів: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення); постачання сигнальними засобами; конструкція сигнальних засобів; установлення сигнальних засобів.

У *частині 3* "Радіоустаткування" викладені: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду, технічна документація); радіоустаткування ПБУ (загальні вказівки, склад радіоустаткування, джерела живлення, антенні пристрої); розміщення радіоустаткування.

Частина 4 "Навігаційне устаткування" складається з розділів: загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення); склад навігаційного устаткування ПБУ (загальні вказівки і склад навігаційного устаткування ПБУ); розміщення навігаційного устаткування.

8. ПРАВИЛА ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

8.1. Нормативні документи по перевезенню вантажів

До нормативних документів по перевезенню вантажів належать:

Міжнародний кодекс безпечного перевезення зерна насипом (International Code for the Safe Carriage of Grain Bulk);

Кодекс безпечної практики для суден, що перевозять палубні лісові вантажі, 1991 р. (Code of Safe Practice for Ships Carrying Timber Deck Cargoes Stowage and Securing);

Кодекс безпечної практики розміщення і кріплення вантажів (Code of Practice for Cargo).

У 1973 р. під час прийняття Правил ІМО по перевезенню зерна Асамблея ІМО визнала, що Схвалення, видані з положень старих еквівалентних Правил 1969 р. по перевезенню зерна, будуть розглядатися як такі, що в основному відповідають новим Правилам ІМО по перевезенню зерна.

Частина С глави 6 СОЛАС-74 вводиться в Міжнародний кодекс безпечного перевезення зерна цілком.

Дані про остійність при завантаженні зерном і стосовні до них плани можуть складатися державною мовою чи мовами країн, де видається документ. Якщо використана мова не англійська, текст повинен містити переклад на англійську мову.

8.2. Перевезення зернових вантажів

Тенденція зерна, що перевозиться насипом у натуральному вигляді, пересипатися в межах вантажного простору судна, яке зазнає хитавиці, являє собою потенційну небезпеку для судна і команди. У 4-літній період шість суден, навантажених зерном, загинули і мали місце кілька випадків повернення суден у порт для вирівнювання крену, викликаного зсувом зерна.

Зерновий вантаж небезпечний для судна, якщо він має вільну поверхню, підпалубні порожнини та можливість пересипатися.

Небезпека виникає з двох причин: часткове завантаження трюму та усадка зерна під час рейсу.

Усі способи безпечного перевезення зерна пов'язані з підвищенням остійності і поділяються на три групи:

перший – вільне завантаження: усі трюми і твіндеки, крім одного, завантажують до рівня люкових кришок;

другий – обмеження пересипання зерна: судно дообладнується живильниками, обмежувальними чи розділовими перебірками;

третій – перешкоджання пересипанню зерна створенням додаткового тиску на його поверхню (мішковина, покривало з тканини, тросів, дощок, надувні оболонки).

8.3. Правила технічної експлуатації суден

Відповідно до вимог економіки, керування судном повинне виконуватися з мінімумом утрат, пов'язаних з нераціональним завантаженням і впливом погоди. Судна подорожчали, і кожна додаткова година плавання чи недобір кожної тонни вантажу приводить до подорожчання перевезень. Однак

жодне судно не може витримати будь-яке розташування вантажу й баласту або всілякі хвилювання моря.

У Правилах технічної експлуатації суден указується на те, що судно повинне експлуатуватися відповідно до "доброї морської практики". Обережний капітан доставить вантаж із запізненням, а "сміливий" пошкодить судно, що спричинить необхідність ремонту і супутні збитки.

Прагнення до об'єктивної оцінки обстановки та прийняття оптимального рішення обумовило створення приладів, здатних робити оцінку обстановки за допомогою чисельних показників.

Зіткнення, що було названо катастрофою століття, відбулося в канадському порту Галіфакс у грудні 1917 р. Французький вантажний пароплав "Монблан" (1899 р., 3121 т), завантажений вибуховими і пальними речовинами – 2300 т пікринової кислоти і 300 т тротилу, 35 т бензолу і 10 т піроксиліну, з Галіфакса направлявся 4-вузловим ходом через прохід Те-Нароус у Бедфорд. Одночасно норвезьке суховантажне судно "Імо" (1889 р., 4633 т) знялося з якоря і 7-вузловим ходом рушило поперек проходу Те-Нароус (де рух обмежений швидкістю 5 вуз). В умовах відмінної видимості вранці 6 грудня 1917 р. форштевень "Імо" врізався в правий борт носового краю "Монблану" на глибину 3 м. Від удару розбилися бочки з бензолом. На "Імо" був даний задній хід, утворилися іскри. Екіпаж "Монблану" і його капітан (40 чол.) залишили судно. Через 25 хв після зіткнення пролунав вибух, у результаті якого було підпалено чи зруйновано багато берегових споруд, завалений залізничний міст, сотні вагонів і паровозів, судна і кораблі були пошкоджені чи зруйновані, частина суден, у тому числі "Імо", були викинуті на берег. Убито 2000 чол., поранено 9000, пропало безвісти 2000, без домівки залишилося 25000 чол.

Перший суд обвинуватив капітана і лоцмана "Монблану" за порушення ППЗС. Другий суд звільнив їх. Міжнародний

суд розділив провину нарівно. Капітан "Імо" не мав дозволу на прохід, судно "Монблан" технічно не було підготовлено, дії екіпажу "Монблану" були помилковими.

8.4. Інформація про остійність і міцність вантажного судна

Інформація розробляється конструктором судна відповідно до вимог класифікаційного товариства. Вона призначена для перевірки узгодженості прийнятого конкретного варіанта завантаження судна з вимогами міцності й остійності класифікаційного товариства.

В інформації наводяться:

основні характеристики судна (назва судна, верфі-будівельника, порт приписки, тип, призначення, клас, район плавання, розміри, швидкість ходу, дані досліду кренування);

ескіз судна із зазначенням розміщення вантажу і твердого та рідкого баласту;

типові випадки завантаження судна з розрахунком остійності, з урахуванням поправки на вільну поверхню рідини (судно в баласті з 10 % запасів і постачання; у повному вантажу з 100 і 10 % запасів та постачання);

аварійний випадок;

матеріали для самостійної оцінки капітаном остійності судна.

8.5. Правила щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден

Правила щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден регламентують стан наступних елементів: суднових вантажних стріл; суднових кранів і підйомників; верхніх будівель плавучих кранів і кранових суден, кранів на плавучих

доках; суднових портів; суднових піднімальних платформ; норм розрахунку; деталей і тросів; матеріалів, термічної обробки і зварювання; випробувань та оглядів; документів і маркування; нагляду за вантажопідйомними пристроями в експлуатації.

Правила складаються з наступних частин:

1. Загальні положення (сфера поширення, визначення і пояснення, обсяг нагляду, технічна документація, загальні технічні вимоги, спеціальні вимоги).

2. Норми розрахунку (загальні вказівки; розрахункові навантаження і напруження; напруження, що допускаються; запаси міцності і стійкості; розрахунок механізмів).

3. Суднові вантажні стріли (загальні вимоги, щогли, стріли, лебідки і котушки).

4. Суднові крани і підйомники (загальні вимоги, прилади безпеки, механізми, пересувні крани і підйомники, противаги, металоконструкції).

5. Деталі, троси і вантажозахоплювальні пристрої (загальні вказівки, незнімні деталі, знімні деталі, троси, вантажозахоплювальні пристрої).

6. Матеріали, термічна обробка і зварювання (матеріали і термічна обробка, зварювання).

7. Випробування й огляди (загальні вказівки, випробування знімних деталей, випробування й огляди вантажопідйомних пристроїв у зборі, періодичні огляди й випробування, позачергові огляди й випробування, норми зносів).

8. Документи і маркування (документи, маркування).

9. Нагляд за вантажопідйомними пристроями в експлуатації (загальні вказівки, періодичні огляди знімних деталей і тросів судновою адміністрацією).

10. Верхні будівлі плавучих кранів і кранових суден. Крани на плавучих доках (загальні вимоги; металоконструкції, барабани, блоки; випробування).

11. Суднові ліфти (сфера поширення; визначення і пояснення; обсяг нагляду; технічна документація; технічні вимоги; розрахунок; матеріал, термічна обробка і зварювання; електричний привід, керування, сигналізація та освітлення; випробування й огляди, документи і маркування; нагляд за ліфтами в експлуатації).

12. Суднові піднімальні платформи (сфера поширення; визначення і пояснення; обсяг нагляду; технічна документація; технічні вимоги; розрахунок; матеріали, термічна обробка і зварювання; випробування й огляди; документація і маркування; дод. Номенклатура відповідальних конструкцій, механізмів і деталей вантажопідйомних пристроїв, що підлягають нагляду Регістру).

9. МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

9.1. Сутність і значення міжнародного морського права

Міжнародне морське право регулює взаємини і діяльність усіх держав по використанню ними просторів та природних ресурсів Світового океану, у тому числі континентального шельфу і морського дна.

Морське право – система понять і правових норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають у зв'язку з використанням Світового океану (під цим терміном розуміються всі морські простори) і морського дна.

Найбільшу питому вагу у використанні Світового океану займає транспортна діяльність, тому, природно, велика частина морського права являє собою норми, що регулюють саме цю діяльність, у тому числі торговельне мореплавство.

Мореплавство – діяльність людини, пов'язана з використанням суден у морі для різних цілей. *Торговельне мореплавство* – це експлуатація суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, а також для буксирування. Судна застосовуються для лову риби, морських промислів, для видобутку корисних копалин, розвідки і дослідження Світового океану й морського дна, для спорту, інших законних госпо-

дарських, наукових, військових та культурних цілей. З метою розширення сфери застосування Кодексу торговельного мореплавання України ці види діяльності відносять до торговельного мореплавства чи до морської (заморської) торгівлі.

Довжина морського узбережжя України складає близько 1900 км. Через води Азовського і Чорного морів, протоки Босфор і Дарданелли Україна має вільний вихід у Світовий океан. Річкова мережа України складає близько 22 тис. річок загальною довжиною майже 170 тис. км, з них 3,5 тис. річок мають довжину більше 10 км, у тому числі 4 % з них – близько 100 км.

До складу морського права входять національне морське право, міжнародне публічне морське право і міжнародне приватне морське право.

Норми міжнародного права стосовно національного мають пріоритетне значення, тому в основу формування національного морського права покладають найважливіші норми сучасного міжнародного морського права.

Міжнародне морське право є галуззю міжнародного загального права і являє собою систему принципів та норм, що визначають правове розмежування і статус морських просторів, а також регламентують різні види морегосподарської та іншої діяльності держав у водах Світового океану.

Масштаби і можливості всебічного використання Світового океану розширюються в результаті розвитку сучасної науки і техніки, а також прогресуючого розвитку міжнародних економічних зв’язків і співробітництва.

З 1973 по 1982 рр. проходила III Конференція ООН з морського права. У 1982 р. на ній була прийнята всеосяжна Конвенція ООН з морського права. Конвенція являє собою своєрідний і всеохоплюючий морський міжнародно-правовий кодекс, що зібрав і з’єднав у єдине ціле основні

принципи й норми, які регламентують правове положення і використання різних категорій морських просторів, а також видобуток живих та мінеральних ресурсів Світового океану.

Проблема використання вод відкритого моря в мирних цілях не розв'язана вичерпно. З кінця XIX ст. обґрунтовується необхідність обмеження воєнних дій у водах відкритого моря.

Доктрина міжнародного права передбачає заборону використання просторів відкритого моря як театру воєнних дій. Будь-яке насильство у відкритому морі у відношенні мирного мореплавання суперечить принципу справжньої свободи відкритого моря.

Норма використання відкритого моря в мирних цілях уперше одержала міжнародно-правове визначення в Конвенції ООН з морського права 1982 р. У ст. 88 Конвенції зазначено: "Відкрите море резервується для мирних цілей".

Виникли нові правові проблеми, пов'язані з розширенням технічних можливостей людства в справі більш ефективної розробки ресурсів Світового океану: регламентація діяльності на морському дні, забезпечення безпеки мореплавства, питання рибопромислової діяльності та морських наукових досліджень, охорона морського середовища, проблеми правової класифікації морських просторів.

Проблема морського дна (району) в міжнародному морському праві є новою. Уперше міжнародно-правове визначення вона одержала в Конвенції ООН з морського права 1982 р., яка набула сили в листопаді 1994 р.

До проблем регіонального характеру належить комплекс правових питань, пов'язаних із правовим статусом і регламентацією використання морських просторів Азово-Чорноморського басейну (питання правового положення Азовського моря, Керченської протоки, Чорного моря і Чорноморсь-

ких проток, а також правової регламентації використання цих морських просторів).

У винятковій (морській) економічній зоні прибережна держава на підставі ст. 56 Конвенції 1982 р. має суверенні права з метою розвідки, розробки і збереження живих ресурсів моря.

Існує певна двозначність правового положення виняткової економічної зони: Конвенція 1982 р. в ст. 86, визначаючи просторову сферу відкритого моря, виключає звідси економічну зону, а в ст. 58 поширює на неї найважливіші свободи відкритого моря.

Виникають інциденти, пов'язані з порушенням суверенних прав. Так, науково-дослідне судно США "Вестерн Челенджер" під прапором Панами протягом 15 діб у травні 1994 р. проводило наукові дослідження в Чорному морі в межах виняткової економічної зони України, не маючи дозволу.

Питання військового мореплавства обговорювалися на III Конференції ООН з морського права (резервування відкритого моря для мирних цілей, виключення вод відкритого моря зі сфери театру воєнних дій на морі). У період збройного конфлікту воюючі держави можуть використовувати як театр воєнних дій тільки свої територіальні води.

Національне морське право являє собою систему понять і правил соціального поводження у сфері використання Світового океану і морського дна, установлених чи санкціонованих державою, дотримання яких гарантується державним примусом.

Об'єктом регулювання морського права України є різноманітні відносини:

відносини влади і підпорядкування, включаючи відносини по державному управлінню (правові чи адміністративно-правові відносини);

майнові і деякі особисті немайнові відносини (правові чи цивільно-правові відносини);

трудові й інші відносини, що виникають у сфері використання Світового океану і морського дна.

Морське право України історично тісно пов'язано з правом Російської імперії і Радянського Союзу. Перша кодифікація норм морського права на території України виразилася в Кодексі торговельного мореплавства Союзу РСР (КТМ СРСР 1929 р.). Координація норм морського права пройшла наступні етапи:

1. Кодекс торговельного мореплавства СРСР 1929 р.
2. Великий кодифікаційний акт – КТМ СРСР 1968 р.
3. Кодекс торговельного мореплавства України 1995 р.

Дії КТМ поширюються на всі судна, що використовуються для рибальства і морського промислу, для видобутку корисних копалин, наукових досліджень, спортивних цілей і т. д.

У ст. 1 КТМ України зазначено, що під торговельним мореплавством "мається на увазі діяльність суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки і видобутку корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладки підводного кабелю, а також інших господарських, наукових і культурних цілей".

Джерела морського права України – закони, підзаконні акти і звичаї. Найважливішу юридичну чинність мають закони як акти, прийняті органами державного управління:

Постанова Кабінету Міністрів України від 16 травня 1992 р. "Про заходи для підвищення безпеки мореплавства";

Указ Президента України від 16 листопада 1992 р. "Про Міністерство транспорту України";

Положення "Про порядок державної реєстрації іноземних суден, що експлуатуються на умовах договору бербоут-

чартера суб'єктами підприємницької діяльності", затверджене Постановою Кабінету Міністрів від 16 серпня 1994 р.

Норми торговельного права включені в договори 912 і 948 років у вигляді норм про надання допомоги суднам, що зазнали нещастя, про захист життя мореплавців та їхнього майна.

Слов'янському праву в цілому і праву Київської Русі зокрема не відомі звичаї так званого "берегового права", що панували в той період у Західній Європі та узаконювали грабіж мореплавців, які зазнали нещастя.

Відповідно до положень договору 1649 р. між Військом Запорізьким і турецьким султаном, запорізькі купці мали право відвідувати всі порти Туреччини, плавати через Чорноморські протоки і порти Середземномор'я, а також користуватися пільгами і привілеями.

Україна є учасником цілого ряду міжнародних конвенцій:

Конвенції про відкрите море 1958 р.;

Конвенції про територіальне море і прилеглі зони 1958 р.;

Конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р.;

Конвенції про континентальний шельф 1958 р.;

Конвенції ООН з морського права 1982 р.;

Конвенції з уніфікації деяких правил про коносамент 1924 р.;

Міжнародної Конвенції про підготовку, дипломування моряків і несення вахти 1978 р.;

Кодексу стандартів підготовки, дипломування моряків і несення вахти 1995 р.

Джерелом міжнародного морського права є міжнародно-правовий звичай, що являє собою правило, яке складається в процесі взаємної боротьби і співробітництва держав та визнається ними юридично обов'язковим.

Багато принципів і норм міжнародного морського права виникли спочатку як звичаї (принцип свободи відкритого моря, норми про надання допомоги і т. д.).

Особливістю норм морського права є те, що їхня дія в ряді випадків поширюється за межами державної території (на судно в межах відкритого моря, на прилеглі й економічні зони, континентальний шельф і т. д.).

Міжнародне приватне морське право являє собою сукупність правил, що визначають межі дії вітчизняного закону (чи так званих колізійних норм) і правил прямої дії, уніфікованих у міжнародних договорах (конвенціях). Норми міжнародного приватного права застосовуються, якщо виникає питання визначення застосовності закону до правовідносин, одним із суб'єктів яких є іноземна юридична чи фізична особа (правовідносини за договором морського перевезення, буксирування і т. д.).

Морське право України допускає застосування іноземного закону до морських правовідносин, але з умовою, що він не суперечить основам права і державному устрою України (так зване "застереження про публічний порядок").

Для правильного застосування норм морського права необхідно використовувати вироблені наукою і практикою юриспруденції види та способи тлумачення юридичних норм, тобто з'ясування їхнього змісту, мети і т. д.

9.2. Становлення сучасного міжнародного морського права

Протягом 1949–1957 рр. Комісія міжнародного права ООН провела систематизацію й удосконалювання принципів і норм, що визначають правовий статус та режим територіального і відкритого морів.

І Конференція ООН з морського права, що проходила в Женеві 24 лютого – 27 квітня 1958 р. і в якій брало участь 86 держав, прийняла чотири конвенції:

Конвенцію про відкрите море;

Конвенцію про територіальне море і прилеглі зони;

Конвенцію про континентальний шельф;

Конвенцію про рибальство й охорону живих ресурсів моря.

II Конференція ООН з морського права, яка відбулася в 1960 р. (Женева), не змогла встановити максимально припустиму ширину територіального моря, що розширювалася деякими країнами до 200 морських миль (при цьому вони оголошували прибережними екологічними і рибальськими зони в 200...300 миль з підпорядкуванням їхньої виняткової юрисдикції прибережних держав).

III Конференція ООН з морського права тривала десять років і відбулася: 1-ша сесія – у грудні 1973 р. в Нью-Йорку, 12-та сесія – у грудні 1982 р. в Монтего-Бей на Ямайці.

У 1982 р. була прийнята Конвенція з морського права, що носить усеосяжний характер і визначає правовий порядок освоєння Світового океану в цілому. Вона встановлює правовий статус і режим усіх морських просторів, а також живих і мінеральних ресурсів Світового океану та його дна. Максимальна межа ширини територіального моря була встановлена у 12 морських миль, визначені основні критерії меж континентального шельфу, зовнішніх границь вод держав-архіпелагів.

9.3. Правовий статус і режим морських просторів

Міжнародно-правова класифікація морських просторів

До середини XX ст. у міжнародному морському праві існувало три юридичних види просторів Світового океану: внутрішні морські води, територіальне море (територіальні води) та відкрите море.

Внутрішні морські і територіальні води знаходилися під суверенітетом прибережної держави.

Відкрите море не підлягало суверенітету якої-небудь держави. У другій половині XX ст. були прийняті норми інших видів просторів Світового океану і його дна: континентального шельфу, виняткової економічної зони (не більше 200 морських миль), району (міжнародний район морського дна), інших районів.

Був установлений повний перелік існуючих нині міжнародно-правових видів морських просторів:

1. Внутрішні морські води і територіальне море (уздовж берегів держав).

2. Простори відкритого моря:

відкрите море (за межами територіального моря);

прибережні морські простори (прилегла зона відкритого моря (що прилягає до територіального моря), континентальний шельф, виняткова економічна зона).

3. Архіпелазькі води (особливий вид морських просторів – води держав-архіпелагів).

4. Район (міжнародний район морського дна).

5. Протоки, використовувані для міжнародного судноплавства (міжнародні протоки – особливий юридичний вид).

Правовий статус і режим морських вод в основному зберігають свободу судноплавства та забезпечують права всіх держав на нормальне судноплавство.

Внутрішні морські води є частиною території держави (правовий статус), що має морське узбережжя, і, отже, підлеглі її суверенітету.

Внутрішні морські води включають у себе:

води, що знаходяться між берегом держави і прямими вихідними лініями, від яких ведеться відлік ширини територіального моря. Нормальною вихідною лінією є лінія найбільшого відливу уздовж берега;

води морських портів (до лінії, що проходить через постійні

портові споруди, які найбільше видаються в море й розглядаються як частина берега);

води заток, береги яких належать одній державі (до лінії, де ширина природного входу в затоку досягає 24 морських миль);

води "історичних заток" незалежно від ширини входу в них (наприклад, у Росії затока Петра Великого на Далекому Сході із шириною входу більше 100 морських миль, Гудзонова затока біля берегів Канади із шириною входу близько 50 морських миль).

Правовий режим внутрішніх морських вод як складової частини державної території визначається законодавством прибережної держави (з урахуванням загальновизнаних норм міжнародного права).

Територіальним морем (чи територіальними водами) є прилеглі до берега або внутрішні морські води держави, морський пояс шириною 12 морських миль. Зовнішня границя територіального моря є державним морським кордоном. Територіальне море (правовий статус) є частиною території прибережної держави (чи держави-архіпелагу), що поширює свій суверенітет не тільки на води територіального моря, але і на його дно та повітряний простір над ним.

Відкрите море – морський простір за межами границь територіального моря держав (не підлягає суверенітету якої-небудь держави), що має правові статус і режим, обумовлені міжнародним морським правом, яке визначає його відкритим для всіх держав – як прибережних, так і тих, що не мають виходу до моря. Усі судна у відкритому морі підлягають виключно юрисдикції держави, під прапором якої вони плавають.

Прилегла зона – район відкритого моря, що прилягає до зовнішньої границі територіального моря (шириною не більше

24 морських миль, включаючи ширину територіального моря). Засновується прибережною державою для здійснення контролю за дотриманням іноземними суднами митних, фіскальних, імміграційних і санітарних правил у її внутрішніх морських водах та територіальному морі. Суверенітет прибережної держави на прилеглу зону не поширюється.

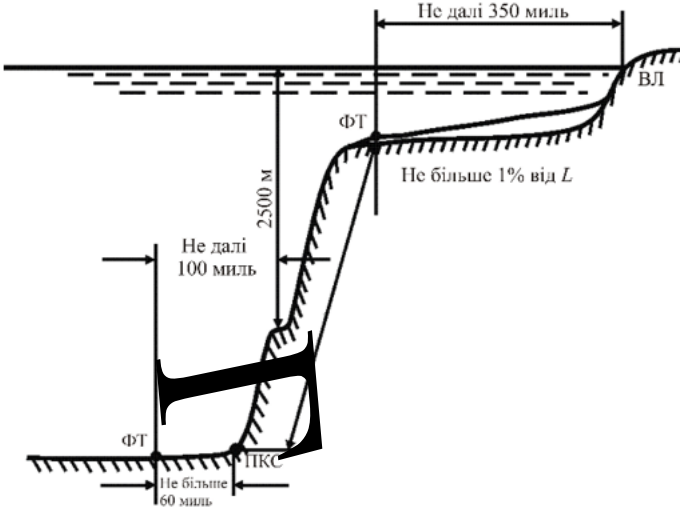
Виняткова економічна зона являє собою район відкритого моря, що знаходиться за межами територіального моря і прилягає до нього (ширина не повинна перевищувати 200 морських миль, включаючи територіальне море).

Прибережній державі (правовий режим) у винятковій економічній зоні належать суверенні права з метою розвідки, розробки і збереження природних ресурсів (як живих, так і неживих) у її водах, на морському дні та в надрах, а також з метою керування всіма цими ресурсами зони. Крім суверенних прав на природні ресурси, передбачена також юрисдикція прибережної держави в межах економічної зони у відношенні створення і використання штучних островів, установок і споруд, морських наукових досліджень, захисту і збереження морського середовища. Прибережна держава може встановлювати навколо штучних островів і споруд розумні зони безпеки для підтримання безпеки як судноплавства, так і самих установок та споруд (шириною не більше 500 м).

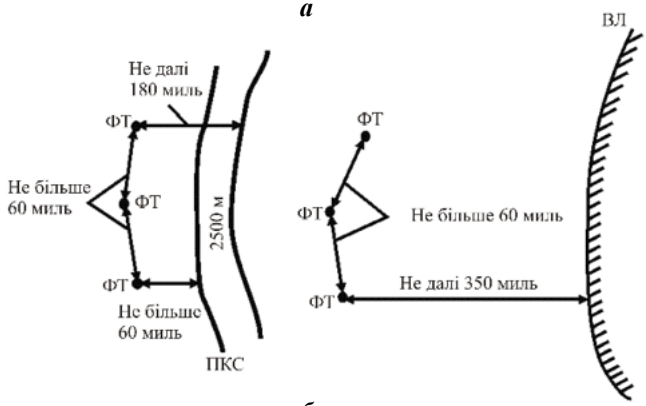
Континентальний шельф географічно (у геологічному розумінні) є підводним продовженням континенту або материка (рис. 9.1).

Континентальний шельф прибережної держави юридично визначається як "морське дно і надра підводних районів, що простягаються за межі природного продовження її сухопутної території до зовнішньої границі підводної окраїни материка на відстані 200 морських миль від вихідних ліній, від

яких відміряється ширина територіального моря, коли зовнішня границя підводної окраїни материка не простягається на таку відстань".



а



б

Рис. 9.1. До визначення зовнішніх границь континентального шельфу:
а – розріз дна; ***б*** – план; ФТ – фіксована точка;
ВЛ – вихідна лінія; ПКС – підніжжя континентального схилу

Коли підводна окраїна материка простягається більш ніж на 200 морських миль, допускається проведення зовнішньої границі континентального шельфу на відстані 350 морських миль від вихідних ліній, від яких відміряється ширина територіального моря.

Прибережна держава здійснює над континентальним шельфом виняткові суверенні права з метою розвідки і розробки його природних ресурсів. Суверенні права на континентальний шельф не стосуються правового статусу вод відкритого моря, що покривають його, і повітряного простору над цими водами.

Район морського дна за межами континентального шельфу визнаний ***міжнародним***. Води відкритого моря, що покривають цей район, і повітряний простір над ним вільні для судноплавства й польотів літаків.

***Протоки, використовувані для міжнародного судноплавства* (*міжнародні протоки*)**

Протока – відносно вузький водяний простір, що розділяє які-небудь ділянки суші і з'єднує водяні басейни чи їхні частини. У типових випадках протоки мають свій особливий гідрологічний режим, що відрізняє їх від проходів (звичайно в архіпелагах невеликих островів). Гідрологічний режим проток визначається особливостями водообміну, залежить від режиму водойм або частин водойм, що з'єднуються ними, довжини, ширини і глибини протоки.

Граничні величини проток: довжина близько 1670 км (Мозамбіцька), ширина 950 км (протока Дрейка), глибина 5840 м.

Міжнародні протоки є єдино можливим морським шляхом для міжнародного судноплавства (наприклад, Ла-Манш, Па-де-Кале, Гібралтарська, Сінгапурська, Малаккська, Бабель-Мандебська, Ормузька).

Правовий режим міжнародних проток полягає в тому, що вони є відкритими для всіх країн для вільного мореплавання і повітряних польотів над ними.

У міжнародних протоках усі судна і літальні апарати користуються правом транзитного проходу, при якому вони повинні утримуватися від будь-якої діяльності в порушення принципів міжнародного права, а також від будь-якої іншої діяльності, крім властивої звичайному порядку безупинного і швидкого транзиту.

Правовий статус Чорноморських проток (Босфор і Дарданелли) регламентується Конвенцією про режим Чорноморських проток (1936 р., Монтре, Швейцарія).

Володіння тим чи іншим каналом або протокою часто означає для держави можливість регулювання і контролю за морським сполученням між різними державами. Протоки і канали є одним з головних факторів у сфері міжнародних перевезень і торгівлі. Особливе місце серед них займають міжнародні протоки і канали. Країна, що контролює протоку чи канал, може встановити блокаду й у такий спосіб вплинути на економічний розвиток окремих держав і світу в цілому. Часто відкриття нових каналів чи проток приводило до серйозних світових наслідків: виникнення нової держави, удосконалення торгівлі, розквіту чи занепаду міст або навіть держав.

Чорноморські протоки – загальна назва проток Босфор, Дарданелли і розташованого між ними Мармурового моря. Вони – єдиний шлях сполучення між Чорним і Середземним морями. У системі міжнародних морських шляхів Чорноморські протоки займають особливе положення.

Босфор (турецьке Karadeniz Bogazi, грецьке Bosporos) – майже найвужча протока між Європою і півостровом Мала Азія, з’єднує Чорне і Мармурове моря. Довжина близько 30 км,

ширина від 750 м до 3,7 км. Являє собою древню річкову долину, затоплену морем в антропогені. Найменша глибина на фарватері 33 м, найбільша – до 80 м. Поверхнева течія у Босфорі, спрямована з півночі на південь, несе в середньому за рік близько 325 км^3 розпрісненої (18 $^0/_{00}$) чорноморської води; у глибинній течії, спрямованій з півдня на північ, надходить близько 175 км^3 солоної води (38 $^0/_{00}$) з Мармурового моря в Чорне. Водообмін через Босфор уперше був вивчений російським океанографом С.О. Макаровим у 1881–1882 рр.

Дарданелли (Dardanelles, турецька назва Чанаккале-Богази (Canakkale bogazi), давньогрецька – Геллеспонт (Hellespontos, буквально "море Гелли") – протока між Європою і Малою Азією, що з'єднує Мармурове море з Егейським. За походженням Дарданелли – долина річки, затоплена морем унаслідок опускання суші. Довжина 120,5 км, ширина 1,3...18,5 км, глибина 53...106 м. Водообмін через Дарданелли визначається різницею густини води прилеглих морів. Поверхнева течія, спрямована з північного сходу на південний захід, несе з Мармурового моря розпріснені води (солоність 25,5...29,0 $^0/_{00}$, густина 1,018), швидкість 2...6 км/год. Глибинна течія випливає з південного заходу на північний схід, несе з Егейського моря солону (до 38,5 $^0/_{00}$) і щільну (1,028...1,029) воду.

Керченська протока (давньогрецька назва Боспор Кіммерійський) – протока між Керченським півостровом на заході і півостровом Тамань на сході, з'єднує Чорне й Азовське моря. Довжина близько 41 км, ширина від 4 до 15 км.

До найбільш використовуваних у практиці судноплавства міжнародних проток належать подані нижче.

Дрейка протока (Drake Strait) – протока між о. Вогненна Земля і Південними Шетлендськими островами, з'єднує Атлантичний і Тихий океани. Найширша (900...950 км) про-

тока на земній кулі. Глибина до 5840 м. Названа на честь Ф. Дрейка, що пройшов цією протокою в 1578 р.

Берингова протока – протока між Азією і Північною Америкою, з'єднує Північний Льодовитий (Чукотське море) з Тихим океаном (Берингове море). Ширина 35...86 км, глибина до 42 м.

Коринфський канал – судноплавний канал у Греції, з'єднує Егейське й Іонічне моря. Проритий через Коринфський перешийок у 1881–1893 рр. Довжина 6,3 км, глибина 8 м, ширина 24,6 м. Доступний для суден водотоннажністю до 5 тис. т. Канал значно скорочує шлях від західного до східного узбережжя Греції. Рух суден по каналу поперемінно однобічний. Канал перетинає шосейну і залізничну колії.

Малаккська протока – протока між півостровом Малакка й островом Суматра. З'єднує Андаманське і Південно-Китайське моря. Довжина близько 1000 км, найменша ширина близько 40 км, найменша глибина на фарватері 25 м. Біля південного входу – порт Сінгапур (столиця держави Сінгапур).

Гібралтарська протока – протока між південним краєм Піренейського півострова (Європа) і північно-західною частиною Африки, з'єднує Атлантичний океан і Середземне море. Довжина 65 км, ширина 14...44 км, глибина на фарватері до 338 м (найбільша глибина 1181 м). Поверхнева течія спрямована на схід, глибинна – на захід. У поверхневій течії надходить у середньому за рік у Середземне море 55198 км^3 атлантичної води (середня температура 17 °С, солоність вище 36 $^0/_{00}$). У глибинній течії в Атлантичний океан іде 51886 км^3 середземноморської води (середня температура 13,5 °С, солоність 38 $^0/_{00}$). Дефіцит 3312 км^3 обумовлений в основному випаровуванням з поверхні Середземного моря.

Завдяки зручному географічному положенню Гібралтарська протока має велике економічне і стратегічне значення,

знаходиться під контролем англійців. На північному березі – іспанський порт Ла-Лінеа.

Кільський канал, Норд-Ост-зее-канал (Kieler Kanal, Nord-Ost-see-Kanal) – морський судноплавний канал, з'єднує Балтійське і Північне моря. Проходить по території Німеччини від Кільської бухти до естуарію Ельби (між пунктами Хольтенау і Брунсбюттельког). Відкритий для проходу суден усіх країн. Побудований у 1887–1895 рр. Довжина 98,7 км, ширина по поверхні води 104 м, по дну – 44 м, глибина фарватеру 11,3 м. Має розширення для розходження зустрічних суден, шлюзи біля обох входів у канал дозволяють вирівнювати коливання в рівнях вод біля протилежних входів. Плавання по Кільському каналу скорочує шлях у порівнянні з плаванням через Датські протоки, навколо півострова Ютландія (на 685 км).

Суецький канал – судноплавний морський канал на північному сході Арабської Республіки Єгипет. Він з'єднує Середземне і Червоне моря. Суецький канал – найкоротший водяний шлях між портами Атлантичного й Індійського океанів. Кораблям різних держав набагато вигідніше пропливти 161 км по Суецькому каналу, ніж проходити 8...15 тис. км навколо Африки, тому канал набув міжнародного значення. Зона Суецького каналу вважається умовною границею між двома континентами: Азією й Африкою. Головні вхідні порти: Порт-Саїд із Середземного моря і Суец з Червоного моря. Суецький канал проходить по Суецькому перешийку в його найбільш зниженій і вузькій частині, перетинаючи ряд озер і лагуну Мензала. Канал був відкритий для судноплавства 17 листопада 1869 р. Його ширина по дзеркалу води складає приблизно 120...150 м, а по дну – 45...60 м, глибина близько 13 м. На прохід через канал кораблі витрачають у середньому 11...12 год.

У 1854 р. французький дипломат і підприємець Ф. Лессепс, користаючись посиленням впливу Франції в Єгипті й особистих зв'язках, одержав у єгипетського правителя концесію на будівництво Суецького каналу на пільгових умовах, яке очолила створена Лессепсом "Загальна компанія Суецького каналу". Будівництво каналу почалося в квітні 1859 р. і продовжувалося більше десяти років. Укладено Міжнародну Конвенцію про забезпечення свободи плавання по Суецькому каналу, що є і зараз основним документом, який регулює судноплавство по каналу.

Канал зв'язує райони Близького і Середнього Сходу із Західною Європою, забезпечує її зв'язок з Азією, Австралією та Східною Африкою. Цим обумовлюється високий ступінь завантаженості Суецького каналу. У 1870 р. через канал пройшло 486 суден, у 1913-му – 5100, у 1966-му – 21250. Понад 70 % перевезень – нафта і нафтопродукти. За тоннажем перевезених вантажів Суецький канал до 1967 р. стояв на першому місці серед усіх міжнародних каналів. Зараз його проходять більше 20 тисяч суден під прапорами більше 100 країн світу. У сумі вони перевозять близько 250 млн т різних вантажів. Через канал проходить 14 % загального обсягу світової торгівлі, велика частина нафтових перевезень з району Перської затоки в Європу й Америку.

За існуючими правилами, Суец можуть проходити судна всіх країн, що не знаходяться в стані війни з Єгиптом. Правила експлуатації забороняють появу в ньому лише кораблів з атомними силовими установками. Утім, з цього правила іноді роблять винятки.

Незважаючи на зусилля, що докладаються для поліпшення технічних умов проводки суден, канал залишається незавантаженим цілком. Тому є ряд причин: збільшення флоту

супертанкерів і гігантських контейнеровозів, вантажопідйомності і тоннажу суден узагалі, скорочення міжнародної торгівлі протягом останніх років через економічні проблеми.

Панамський канал – штучний водяний шлях на території Панами в Центральній Америці, що перетинає Панамський перешийок у його найбільш низькій частині і з'єднує Атлантичний та Тихий океани. Один з найважливіших транспортних водяних шляхів міжнародного значення. 10 грудня 1999 р. Панамський канал перейшов під юрисдикцію Панами.

У 1904 р. військове міністерство США приступило до спорудження каналу. Перше судно пройшло через канал 15 серпня 1914 р., але офіційне відкриття відбулося лише 12 червня 1920 р., після чого канал фактично вступив до ладу.

Довжина Панамського каналу 81,6 км, у тому числі 65,2 км по суші і 16,4 км по дну Панамської та Лимонської бухт (для проходу суден до глибокої води). Його траса на атлантичному схилі проходить по долині річки Чагрес, на якій створене штучне озеро Гатун, а на тихоокеанському займає долину річки Ріо-Гранде. Найменша ширина по дну після завершення в 1970 р. робіт з розширення Кулебрської виїмки збільшилася з 91,5 м майже до 150 м. Гарантійна глибина на шлюзах 12,5 м. Вододільна ділянка, велика частина якої проходить по озеру Гатун і Кулебрській виїмці, лежить на висоті 25,9 м над середнім рівнем океану. На Панамському каналі є шість ступенів (по три на кожному схилі) парних шлюзів з розміром камер 305Ч33,5 м. Проводка суден через шлюзи здійснюється спеціальними електровозами. Середній час проходження судна через канал 7...8 год, мінімальний 4 год. Середня пропускна здатність 36 суден, максимальна (при використанні двох ліній шлюзів) 48 суден на добу.

Канал позбавив судна від необхідності випливати по Магеллановій протоці чи навколо мису Горн і докорінно змінив

напрямок ряду найважливіших морських шляхів. Найбільше значення він має для зв'язків між східним і західним узбережжями США та Канади, відстань між якими скоротилася в 2,5–3 рази, між східними узбережжями США і Далеким Сходом, а також між країнами Латинської Америки.

У 1971 р. через Панамський канал пройшло 15,3 тис. суден, що перевезли 121 млн т вантажів, у тому числі з Атлантичного в Тихий океан 69 млн т і з Тихого в Атлантичний океан 52 млн т. Близько 70 % припадає на вантажі, що відправляються із США чи надходять у порти США. Пропускна здатність каналу вже майже вичерпана; до того ж через його шлюзи не можуть проходити судна водотоннажністю більше 40 тис. т (великі пасажирські лайнери, супертанкери, новітні авіаносці), у зв'язку з чим неодноразово висувалися проекти його реконструкції чи побудови рівнобіжного каналу. Спеціальна комісія у своїй доповіді президенту США в 1970 р. рекомендувала побудувати новий канал на рівні океану по трасі Ла-Чоррера – Лагарто, приблизно в 15 км на захід від існуючого каналу. Терміни будівництва ще не визначені.

Молуккська протока – протока між островами Сулавесі і Сангіхе на заході та Хальмахера на сході. Є однією із проток, що з'єднують Тихий океан з морями Малайського архіпелагу. Глибина до 3509 м. Течії мають сезонний характер, їх швидкість 1,2...1,8 км/год.

Держава-архіпелаг та архіпелазькі води

Архіпелаг – це група островів, які настільки тісно взаємозалежні, що такі острови, води й інші утворення складають єдине географічне, економічне і політичне ціле чи історично вважаються такими. *Держава-архіпелаг* – це держава, що складається цілком з одного чи більше архіпелагів і може включати в себе й інші острови.

Архіпелазькі води являють собою води, що знаходяться всередині держави-архіпелагу й відмежовуються від інших частин моря навколо держави-архіпелагу прямими архіпелазькими вихідними лініями, які з'єднують точки найвіддаленіших островів, що найбільше видаються в море, і посихаючих рифів архіпелагу. Довжина таких вихідних ліній не повинна перевищувати 100 морських миль.

Архіпелазькі води підлягають суверенітету держави-архіпелагу за умови збереження нормального міжнародного судноплавства в цих водах. Суверенітет поширюється також на повітряний простір над архіпелазькими водами, на їхнє дно, надра і ресурси.

9.4. Основні принципи міжнародного морського права

Значення основних принципів міжнародного морського права

Основні принципи міжнародного морського права являють собою основні норми та юридичні правила, які визначають зміст і специфіку всіх інститутів та конкретних норм морського права.

До основних принципів міжнародного морського права належать: свобода відкритого моря, збереження і раціональне використання морських живих ресурсів, свобода морських наукових досліджень, охорона морського середовища, використання Світового океану в мирних цілях.

Принцип свободи відкритого моря

Морські простори за зовнішньою межею територіального моря вважаються відкритим морем, тобто морем, відкритим для вільного і рівного використання всіма державами на умовах, обумовлених діючим міжнародним правом, і не підлеглим суверенітету якої-небудь держави.

Принцип збереження і раціонального використання морських живих ресурсів

Кожна держава має право на промисел живих ресурсів Світового океану, але зобов'язана вести його раціонально, в інтересах збереження запасів видів живих морських ресурсів, що виловлюються.

Для практичної реалізації задачі підтримки чи відновлення популяцій видів живих ресурсів, що виловлюються, державами була розроблена і погоджена система охоронних заходів: визначення на науковій основі розмірів "припустимого улову" риби у винятковій економічній зоні; установлення конкретних квот вилову по окремих видах рибних запасів і по сезонах рибальського промислу у визначених районах Світового океану; установлення розмірів і віку видів живих ресурсів, дозволених для промислу, заборона промислу визначених їхніх видів, техніко-юридичні стандарти знарядь лову, їх розмірів, типів і т. п.

Міжнародні угоди:

по регулюванню рибальського промислу і збереженню рибних запасів у конкретних районах Світового океану (Конвенція про рибальство в північно-західній частині Атлантичного океану 1949 р., Конвенція про рибальство в північній частині Тихого океану 1995 р.);

по впорядкуванню промислу і збереженню окремих видів живих морських ресурсів (Конвенція по регулюванню китобійного промислу 1946 р., Конвенція про охорону котиків північної частини Тихого океану 1957 р.).

Міжнародні організації по визначенню квот і сезонів промислу, проведенню дослідження стану запасів конкретних видів морських живих ресурсів, розробці заходів для їхнього збереження, а також здійсненню необхідного контролю в цих цілях:

Міжнародна китобійна комісія;

Рибальська організація по промислу в північно-західній частині Атлантики.

Система міжнародно-правових норм щодо збереження і раціонального використання живих морських ресурсів законодавчо встановлена в Конвенції ООН з морського права 1982 р.

Принцип свободи морських наукових досліджень

Кожна держава (незалежно від її географічного положення) і компетентні міжнародні організації мають право проводити наукові дослідження у відкритому морі.

Основні юридичні умови проведення морських наукових досліджень:

а) ці дослідження проводяться виключно в мирних цілях;

б) вони здійснюються належними науковими методами і засобами, сумісними з вимогами Конвенції 1982 р.;

в) наукові дослідження не повинні створювати невиправданих перешкод іншим правомірним видам використання моря;

г) усі дослідження проводяться "з дотриманням усіх стосовних до справи правил", що містяться в Конвенції 1982 р., включаючи Положення про захист і збереження морського середовища.

Принцип охорони морського середовища

Принцип охорони морського середовища сформульований у Конвенції 1982 р. в наступному вигляді: "Держави зобов'язані захищати і зберігати морське середовище". Він відбивається в комплексній системі національних і міжнародних заходів для захисту та збереження середовища як Світового океану в цілому, так і окремих його акваторій.

Ці заходи відносяться до всіх джерел забруднення морсько-

го середовища і призначені для зменшення в максимально можливому ступені:

викиду токсичних, шкідливих та отруйних речовин із джерел, що знаходяться на суші;

забруднення з морських суден, зокрема заходи для запобігання аваріям і ліквідації надзвичайних ситуацій, забезпечення безпеки робіт на морі, запобігання навмисним і ненавмисним скиданням, для регламентації проектування, конструкції, устаткування, комплектації екіпажів та експлуатації суден;

забруднення від установок і пристроїв, використовуваних при розвідці природних ресурсів морського дна і його надр;

забруднення від інших установок і пристроїв, експлуатованих у морському середовищі.

Міжнародні акти з охорони морського середовища:

Лондонська Конвенція по запобіганню забрудненню моря скиданнями відходів та інших матеріалів 1972 р.;

Конвенція по запобіганню забрудненню скиданнями з суден 1973 р.;

Брюссельська конференція щодо втручання у відкритому морі у випадку аварій, що приводять до забруднення нафтою, 1969 р.;

Міжнародна Конвенція про цивільну відповідальність за збиток від забруднення нафтою 1969 р.

Регіональні акти з охорони морського середовища:

Гельсінська Конвенція по захисту морського середовища Балтійського моря 1974 р.;

Барселонська Конвенція про охорону Середземного моря 1976 р.;

Міжнародний акт рекомендаційного характеру – Стокгольмська декларація про оточуюче людину середовище 1972 р.

Принцип використання Світового океану в мирних цілях

Міжнародно-правові акти, що конкретизують нормативний зміст принципу використання Світового океану в мирних цілях:

Декларація принципів, що стосуються використання дна морів та океанів і його надр за межами дії національної юрисдикції, 1970 р.;

Договір про заборону розміщення на дні морів та океанів і в його надрах ядерної зброї й інших видів зброї масового знищення 1971 р.

10. АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНІ СЛУЖБИ І БЕРЕГОВА ОХОРОНА

10.1. Аварійно-рятувальні служби

У 1979 р. ІМО прийняла Конвенцію з пошуку і рятування на морі.

Структура аварійно-рятувальних служб (АРС) різних держав передбачає координацію всіх дій з пошуку і рятування на морі розгалуженої мережі аварійно-рятувальних станцій на морському узбережжі зі спеціального національного центру.

Як правило, АРС складаються з різного виду державних служб і комерційних приватних рятувальних компаній, що підрозділяються на три частини: державну рятувальну службу; приватні рятувальні компанії; державні служби і приватні компанії, що спеціалізуються на боротьбі з забрудненнями моря нафтою та іншими шкідливими речовинами. Кожна з національних аварійно-рятувальних служб має свої особливості.

Аварійно-рятувальна служба Нідерландів складається з таких підрозділів:

державної аварійно-рятувальної служби, до складу якої входять: координаційний центр міністерства транспорту, берегова оборона, цивільна і військова авіація, ВМС, пожежні підрозділи портів, служби по боротьбі з забрудненнями;

приватних аварійно-рятувальних компаній;

добровільних рятувальних товариств.

Торговий кодекс Нідерландів установлює за кожну врятовану людину на морі винагороду в розмірі до 300 гульденів.

Агентство по безпеці мореплавства в Японії було затверджено в 1948 р. як єдина організація для контролю порядку безпеки мореплавства.

У 80-х рр. Японія була розділена на 11 районів морської безпеки зі штаб-квартирою агентства в Токіо. Було створено 65 бюро морської безпеки, 51 станція морської безпеки, один консультаційний центр з питань морських перевезень, 14 авіастанцій, шість районних центрів зв'язку, чотири гідрографічних обсерваторії і 137 бюро навігаційної допомоги (лоцманські бюро).

Навчальні заклади і центр підготовки японського Агентства по безпеці мореплавства представлені Академією морської безпеки і Школою морської безпеки.

Функції агентства наступні:

міжнародне співробітництво служб безпеки мореплавства;

припинення злочинів на морі;

дотримання безпеки морських перевезень, пошук і рятування на морі;

розробка заходів безпеки для різних суден (прогулянкові судна, автомобільні пороми, рибальські судна);

запобігання катастрофам на морі;

нагляд за навігаційними засобами.

Основним організатором і координатором рятувальних операцій біля берегів Японії є Служба морської безпеки, що входить до складу Управління по охороні морської безпеки.

Управління по охороні морської безпеки Японії вимагає, щоб судна, які йдуть у море, мали на борту спеціальні аварійні

буї-радіопередавачі для полегшення пошуку аварійного судна і рятування людей. При зануренні у воду судна, що гине, буй повинен спливати з глибини 3 м чи може бути завчасно скинутий у воду з палуби з висоти до 18 м. Буй може кріпитися до шлюпки на спеціальному 12-метровому буксирному тросі. Він розрахований на безупинну роботу протягом 48 год при температурах–20...+50 градусів °С. Дальність дії буя до 200 миль.

Японський Центр по запобіганню нещасним випадкам на морі був створений у 1976 р. з метою рятування людських життів і запобігання забрудненню моря.

Служба керування рухом суден біля берегів Японії є складовою частиною контролю за безпекою морських суден.

Контроль за безпекою малих суден здійснює Інспекція малих суден. Рятування військових кораблів, літаків та їхніх екіпажів здійснюється спеціальними військово-морськими службами Японії.

Рятувальна служба ВМС США була створена в 1948 р. на підставі Закону про рятування. Вона оснащена рятувальними суднами, океанськими і рятувальними буксирами.

10.2. Аварійно-рятувальні компанії

Найбільшою рятувальною компанією на Далекому Сході є японська "Ніппон Селвідж Компані", створена в 1917 р. Компанія має: рятувальні судна водотоннажністю понад 3000 т і дальністю плавання 22 тис. миль, із силовими установками потужністю до 21 тис. кВт, зусиллями на швартовному режимі 1,3...1,8 т на 100 кВт потужності; плавкран вантажопідйомністю 3600 т для суднопідйому.

У Франції аварійно-рятувальна компанія має назву "Об’єднання океанських буксирувальників". В об’єднання входить

35 буксирів-рятувальників, що базуються в портах Брест і Сен-Назер.

У Нідерландах перша рятувальна компанія була організована в 1826 р. Три найбільші голландські рятувальні і буксирувальні компанії працюють у різних районах Атлантики й Середземного моря. Найбільшою з компаній є "Ло Сміт енд Ко".

Німеччина має дві великі компанії: "Анткенгезельсшафт" (45 буксирів, ліхтери, потужні плавкрани, суднопіднімальні судна, склади аварійних матеріалів у Гамбурзі, Бремерхафені, Кілі та Кунсхафері) і "Лютгенс Енд Реймес" (34 буксири).

Необхідність в аварійно-рятувальних компаніях пояснюється таким прикладом: танкер водотоннажністю 100 тис. т, що йде зі швидкістю 16 вуз, продовжує протягом 15 хв рухатися по інерції, хоча його машини працюють весь цей час на "повний хід назад". При довжині танкера близько 230 м гальмовий шлях складе 13 довжин судна (приблизно 3 км).

10.3. Берегова охорона

Берегова охорона традиційно вирішує цілий комплекс завдань: виконує митні функції; рятує людські життя та аварійні судна на морському узбережжі й у територіальних водах держави; бере участь у проектуванні та контролі будівництва рятувальних суден, берегових рятувальних і радіолокаційних станцій, пошукових комплексів та ін.

У США Берегова охорона являє собою одну з п’яти складових частин Збройних сил.

Функції Берегової охорони США охоплюють:

допомогу в здійсненні федеральних законодавчих актів у межах територіальних вод і відповідного повітряного простору, що знаходяться в юрисдикції США;

розробку і контроль виконання законів та правил, спрямованих на охорону людського життя і матеріальних цінностей на морі;

створення, розвиток та експлуатацію технічних засобів навігаційного забезпечення мореплавства, пошук і рятування потерпілих при аваріях на морі;

формування і реалізацію скоординованих екологічних програм, контроль екологічного стану морського і повітряного середовищ;

участь в океанографічних дослідженнях у межах територіальних вод і відкритого моря;

підтримку в постійній готовності всіх підрозділів для здійснення спеціальних функцій у складі Військово-морського флоту в період війни.

Берегова охорона США виконує такі функції: служби капітана порту, служби маяків, служби податкових катерів, рятувальної служби, бюро морської інспекції і навігації.

В існуючій формі Берегова охорона США утворена в 1915 р. шляхом злиття рятувальної служби і служби податкових катерів.

Берегова охорона і ВМС США використовують спеціальну рятувальну техніку та рятувальні кораблі, сторожові кораблі і катери, літаки, вертольоти, дирижаблі, спеціальні підводні човни й апарати. Для пошуку і рятування на морі використовуються космічні супутники.

10.4. Боротьба із забрудненням моря нафтою

У 1975 р. в Японії був побудований дослідницький центр із запобігання забрудненню морів нафтою. У 1976 р. 114 японських підприємств було зайнято на виробництві засобів очищення поверхні води, адсорбентів, сепараторів, спеціальних

суден та ін. Довжина бонів, використовуваних при нафтових забрудненнях, перевищила 600 км.

Для виявлення нафти на поверхні моря використовується система аварійної розвідки, установлена на реактивних літаках Берегової охорони. Вона включає в себе РЛС бічного огляду, фотокамеру повітряної розвідки, апаратуру для нанесення на карту границь розливу і лазерну установку для упізнання назв суден у темний час доби. Патрульні судна обладнані спеціальною апаратурою для взяття й аналізу проб нафтової суміші з метою визначення винуватця забруднення моря нафтою.

Безпека суден досягається також їхніми конструктивними особливостями. Тому до суден різними службами безпеки мореплавства висуваються вимоги щодо їх конструкції. Наприклад, танкери дедвейтом більше 29 тис. т, що плавають у водах США, згідно із законом повинні мати ізольовану баластову систему і подвійне дно під вантажними танками, систему миття танків і систему інертних газів для пожежогасіння.

У США боротьбою із забрудненнями моря нафтою займаються спеціальні рятувальні компанії. Вони рятують аварійні танкери, перекачують нафту з аварійних суден, очищають воду й узбережжя, готують спеціальний персонал для виконання такого роду операцій та ін.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. **Абчук, В. А.** Теория риска в морской практике [Текст] / В. А. Абчук. – Л. : Судостроение, 1983. – 153 с.

2. **Александров, М. Н.** Безопасность человека на море [Текст] / М. Н. Александров. – Л. : Судостроение, 1983. – 208 с.

3. **Александрова, Т. Г.** Коммерческое страхование [Текст] : справочник / Т. Г. Александрова, О. В. Мещерякова. – М. : Институт новой экономики, 1996. – 254 с.

4. **Бекешев, К. А.** Безопасность на море: нормативно-правовые аспекты строительства и использования морской техники [Текст] : справочник / К. А. Бекешев, В. Ф. Сидорченко. – Л. : Судостроение, 1988. – 213 с.

5. **Ермаков, В. В.** Морское право [Текст] / В. В. Ермаков. – М. : Транспорт, 1994. – 211 с.

6. **Казарєзов, А. Я.** Нормативна база будівництва та експлуатації океанотехніки [Текст] : навч. посіб. / А. Я. Казарєзов, А. Ф. Галь. – Миколаїв : НУК, 2005. – 120 с.

7. Кодекс торгового мореплавания Украины [Текст] // Голос Украины. – 1995. – № 128 (1128). – 146 с.

8. Консолидированный текст конвенции СОЛАС-74 [Текст]. – СПб. : ЦНИИМФ, 1993. – С. 464–594.

9. **Магула, В. Э.** Оборудование морских судов для безопасной перевозки зерна [Текст] / В. Э. Магула, А. Д. Москаленко. – М. : Транспорт, 1981. – 166 с.

10. **Мальцев, А. С.** Безопасность мореплавания на промысловых судах [Текст] / А. С. Мальцев. – О. : Маяк, 1988. – 72 с.

11. **Мартыненко, В. И.** Когда на борту пожар [Текст] / В. И. Мартыненко, М. Г. Ставицкий. – Л. : Судостроение, 1983. – 192 с.

12. Международная Конвенция по морскому праву 1982 г. [Текст]. – М., 1985. – 152 с.

13. Международная конвенция по технике безопасности и гигиены труда на портовых работах [Текст]. – М., 1979.

14. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. (МАРПОЛ-74) [Текст]. – К., 1974. – 38 с.

15. **Мовчан, А. П.** Международное морское право (основные положения) [Текст] : учеб. пособие / А. П. Мовчан. – М. : Академический правовой ун-т при Ин-те государства и права Рос. акад. наук, 1997. – 52 с.

16. Морское право [Текст] : учеб. пособие / под общ. ред. В. П. Кириленко. – СПб. : Изд. центр СПбГМТУ, 1997. – 208 с.

17. Морское право Украины [Текст] : учеб. пособие / В. В. Диденко, А. Н. Шемякин, А. О. Балобанов [и др.]. – О. : АО Бахва, 1996. – 139 с.

18. **Панов, В. П.** Международное право [Текст] : учебные материалы / В. П. Панов. – М. : ИНФРА М, 1997. – 192 с.

19. Регистр СССР. Правила классификации и постройки плавучих буровых установок [Текст]. – Л. : Транспорт. Ленингр. отд-ние, 1983. – 104 с.

20. Правила страхования судов [Текст]. – М. : САО Ингосстрах, 1987. – 10 с.

21. Регистр СССР. Правила классификации и постройки морских судов [Текст]. – Л. : Транспорт. Ленингр. отд-ние, 1990. – Т. 1. – 620 с.

22. Регистр СССР. Правила по конвенционному оборудованию морских судов. Правила по грузоподъемным уст-

ройствам морских судов. Правила о грузовой марке морских судов [Текст]. – Л. : Транспорт. Ленингр. отд-ние, 1989. – 350 с.

23. Регистр СССР. Руководство по техническому надзору за судами в эксплуатации [Текст]. – Л. : Транспорт. Ленингр. отд-ние, 1986. – 416 с.

24. Регістр судноплавства України. Правила класифікації та побудови морських суден [Текст]. – К., 2000. – Т. 1. – 792 с. ; 2002. – Т. 2. – 394 с. ; 2002. – Т. 3. – 359 с.

25. Регістр судноплавства України. Правила по конвенційному обладнанню морських суден. Правила щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден. Правила про вантажну марку морських суден [Текст]. – К., 2005. – 397 с.

26. Регістр судноплавства України. Правила по обладнанню морських суден [Текст]. – К., 2002. – 515 с.

27. Регістр судноплавства України. Правила щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден. Правила про вантажну марку морських суден [Текст]. – К., 2003. – 205 с.

28. Российский Морской Регистр Судоходства. Правила по оборудованию морских судов. Правила по грузоподъемным устройствам морских судов. Правила о грузовой марке морских судов [Текст]. – СПб., 1999. – 377 с.

29. Справочник капитана дальнего плавания [Текст] / под ред. Г. Г. Ермолаева. – М. : Транспорт, 1988. – 248 с.

30. Справочник капитана промыслового судна [Текст] / под ред. Е. Д. Ширяева. – М. : Агропромиздат, 1990. – 638 с.

31. Управление судном и его техническая эксплуатация [Текст] / под ред. А. И. Щетининой. – М. : Транспорт, 1983. – 655 с.

32. **Щипцов, А. А.** Морская политика Украины (концепция и основные направления) [Текст] / А. А. Щипцов. – К. : Нац. агентство морских исслед. и технол., 1995. – 22 с.

Додаток 1

ЗАТВЕРДЖЕНО
постановою Кабінету Міністрів України
від 7 жовтня 2009 р. № 1307

МОРСЬКА ДОКТРИНА УКРАЇНИ
на період до 2035 року

Загальні питання

На сучасному етапі розвитку людства важливу роль в життєдіяльності країн світу відіграє Світовий океан, ресурси якого мають вирішальне значення для прискореного розвитку світової економіки та є найважливішим фактором геополітики.

Україна як морська держава бере участь у вивченні, освоєнні та використанні ресурсів Світового океану, що потребує визначення і законодавчого закріплення національних інтересів у цій сфері діяльності, встановлення пріоритетів їх реалізації.

Діяльність, пов'язана з вивченням, освоєнням, збереженням і використанням ресурсів морів та океанів, має для України велике значення, що зумовлено такими факторами:

географічне положення держави, довжина її морських кордонів та площа водного простору;

рівень розвитку національної економіки і зовнішньоекономічної діяльності, зокрема щодо зовнішнього та внутрішнього товарообігу, нагальні потреби держави в морських перевезеннях;

стан політичних, економічних і суспільних відносин з іншими державами;

морський потенціал держави, здатність забезпечити реалізацію і захист національних інтересів в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, недоторканість морських кордонів і свободу судноплавства.

Формування і реалізація ефективної державної морської політики сприятиме подальшому посиленню позицій України як морської держави, створенню сприятливих умов для досягнення цілей та розв'язання завдань з розвитку морської діяльності.

Забезпечення захисту національних інтересів України як морської держави потребує визначення пріоритетів її державної морської політики до основних засад внутрішньої та зовнішньої політики держави.

Визначення основних термінів

Терміни, що вживаються у цій Морській доктрині, мають таке значення:

військово-морська діяльність – складова морської діяльності, спрямована на захист національних інтересів України, реалізацію пріоритетів діяльності у сфері вивчення, освоєння та використання Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану в інтересах оборони держави та її безпеки;

державна морська політика – система врегульованих зовнішніх та внутрішніх суспільних відносин, що виникають у процесі провадження морської діяльності, реалізації національних інтересів України у цій сфері;

морська господарська (морегосподарська) діяльність – процес отримання вигоди від використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів

Світового океану для задоволення потреб людини і суспільства та розширеного відтворення природно-ресурсного потенціалу Світового океану;

морська діяльність – використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану на користь України шляхом провадження ефективної і безпечної морської господарської діяльності, сталої військово-морської діяльності та діяльності, пов'язаної з охороною державного кордону на морі;

морський потенціал України – сукупність природних ресурсів і надбань людини, які використовуються в процесі провадження морської діяльності в інтересах Українського народу в галузі морського транспорту, суднобудування, кораблебудування, судноремонту та рибного господарства, наукової та експериментально-дослідної бази, і система підготовки та перепідготовки фахівців для морської галузі всієї світової спільноти, Військово-Морських Сил Збройних Сил України і Морської охорони Держприкордонслужби;

торговельне судноплавство – діяльність, пов'язана з використанням морських і річкових суден змішаного плавання ("річка–море") для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, рибних та інших морських промислів, розвідкою та видобуванням корисних копалин, виконанням буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладенням кабелю, а також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

Мета та основні завдання державної морської політики

Метою державної морської політики є визначення інтересів України у зовнішній та внутрішній політиці в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, визначення принципів, завдань, шляхів і способів реалізації державної морської політики.

Реалізація державної морської політики сприятиме:

подальшому посиленню позицій України як морської держави, створенню умов для досягнення цілей та розв'язання завдань з розвитку морської діяльності; інтеграції всіх складових морської діяльності до відповідних європейських та світових структур (міжнародних урядових і неурядових організацій, об'єднань), участі України у їх діяльності на рівноправних засадах;

активній транскордонній співпраці у сфері морегосподарської діяльності охорони навколишнього природного середовища;

формуванню сучасних суспільно-економічних засад сталого провадження та розвитку всіх складових морської діяльності;

підтримці та розвитку морегосподарської діяльності, яка спрямована на задоволення конкретних потреб людини, створенню можливості безперешкодного доступу на конкурентній основі до провадження морегосподарської діяльності юридичними і фізичними особами України та інших держав;

забезпеченню підтримки Військово-Морських Сил Збройних Сил України і Морської охорони Держприкордонслужби на рівні, достатньому для забезпечення захисту національних інтересів України та ефективного розв'язання завдань державної морської політики.

Основними завданнями державної морської політики є:

підтримка та розвиток морегосподарської діяльності на технологічному, екологічному, соціальному рівні для забезпечення задоволення потреб українського суспільства, конкурентоспроможності на світовому ринку, повного використання геополітичного потенціалу держави, відповідності стандартам безпеки судноплавства;

забезпечення у внутрішніх водах і територіальному морі України режиму судноплавства, що відповідає міжнародному морському праву та міжнародним стандартам безпеки судноплавства, підвищення рівня безпеки судноплавства на українських суднах до міжнародних стандартів безпеки судноплавства, ефективного здійснення функцій морської адміністрації та інших функцій держави, що передбачені міжнародними договорами України в галузі судноплавства;

сприяння розвитку всіх галузей економіки приморських регіонів держави та забезпечення пріоритетності розвитку морегосподарської діяльності;

розв'язання завдань, покладених на Військово-Морські Сили Збройних Сил України і Морську охорону Держприкордонслужби, на рівні, достатньому для участі у забезпеченні територіальної цілісності, політичної та економічної незалежності України, непорушності її державного кордону на морі та захисту інших національних інтересів у сфері морської і військово-морської діяльності держави;

збереження і розвиток наукового та кадрового потенціалу всіх складових морської діяльності на рівні, що забезпечить ефективну реалізацію національних інтересів держави.

Національні інтереси України у сфері морської діяльності та принципи реалізації державної морської політики

Пріоритетами національних інтересів України у сфері морської діяльності є задоволення потреб її народу та економіки у використанні ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану, посилення позиції України серед провідних морських держав, забезпечення її безпеки та суверенітету шляхом:

провадження економічно доцільної та екологічно безпечної морегосподарської діяльності, пов'язаної з:

– вивченням, розвідкою, видобуванням, використанням, збереженням та відтворенням природних ресурсів, забезпеченням їх невиснажливого використання;

– торговельним судноплавством, портовою діяльністю, суднобудуванням і судноремонтом;

– проведенням морських наукових досліджень і підготовкою та перепідготовкою фахівців у морській галузі;

– забезпеченням розвитку морського туризму, спорту та відпочинку;

захисту і забезпечення свободи відкритого моря, зокрема безпечного судноплавства, рибальства, польотів повітряних суден, проведення наукових досліджень та провадження іншої діяльності;

договірно-правового оформлення державного кордону на морі, його охорони і захисту суверенних прав України у її виключній (морській) економічній зоні, континентальному шельфі, внутрішніх морських водах та територіальному морі, у повітряному просторі над ними, на дні та в його надрах;

захисту території України з морських напрямків.

Основними принципами реалізації державної морської політики є:

провадження морської діяльності на конституційних засадах та за принципами міжнародного морського права;

забезпечення права власності Українського народу на природні ресурси континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони;

підтримка правового режиму морів, що сприяє міжнародному судноплавству та їх використанню в мирних цілях;

підтримка і використання свободи судноплавства у відкритому морі;

мирне та рівноправне провадження морської діяльності держав, прилеглих до узбережжя Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану;

забезпечення територіальної цілісності, політичної та економічної незалежності України, непорушності її державного кордону на морі;

реалізація суверенних прав України у внутрішніх морських водах і територіальному морі, виключній (морській) економічній зоні і на континентальному шельфі; забезпечення прав мирного проходження суден територіальним морем, здійснення контролю у прилеглій до територіального моря зоні відповідно до Конституції та міжнародних договорів України;

здійснення контролю за станом і використанням природних ресурсів виключної (морської) економічної зони, континентального шельфу, внутрішніх морських вод та територіального моря, повітряного простору над ними, на дні та в його надрах;

збереження навколишнього природного середовища, забезпечення екологічної безпеки та підтримання екологічної рівноваги морського середовища.

Шляхи розв'язання завдань державної морської політики

Розв'язання завдань державної морської політики здійснюватиметься шляхом розроблення прогнозних і програмних документів на довгострокову, середньострокову та короткострокову перспективу з урахуванням соціально-економічних і суспільно-політичних процесів, що відбуваються в державі, визначення цілей і пріоритетів соціально-економічного розвитку та заходів, які необхідно здійснити для їх досягнення.

До основних напрямів, за якими здійснюватиметься розроблення програмних документів, належить:

захист державного суверенітету і територіальної цілісності, забезпечення захисту національних інтересів держави

в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану;

розвиток торговельного судноплавства, портової діяльності, суднобудування, кораблебудування і судноремонту, приморської рекреаційної діяльності;

комплексне освоєння природних ресурсів моря, розвиток морського рибного господарства;

забезпечення безпеки морської та морегосподарської діяльності України в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, безпеки судноплавства, екологічної безпеки морегосподарської діяльності, захисту морегосподарської діяльності від тероризму;

розвиток Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби;

розвиток освіти, науки і технологій у морській галузі;

проведення фундаментальних та прикладних досліджень Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану з урахуванням інтересів України;

підтримка та поширення в суспільстві морських традицій, пропаганда необхідності прискореного розвитку в державі морської діяльності, забезпечення шанобливого ставлення до працівників галузі морського і річкового транспорту.

Підтримка та розвиток морегосподарської діяльності здійснюватимуться шляхом:

проведення наукових досліджень, спрямованих на досягнення оптимального співвідношення між обсягами видобування різних видів живих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні України та інших країн і у відкритому морі;

здійснення розвідки, видобутку, використання та збереження живих і неживих природних ресурсів моря, його дна та надр, повітря над ним;

вжиття заходів до виключення можливості несанкціонованого доступу до будь-яких живих і неживих природних ресурсів виключної (морської) економічної зони, територіального моря та внутрішніх морських вод України;

встановлення економічно обґрунтованих зборів і плати за видобування живих і неживих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України;

вжиття заходів до заборони видачі іноземним державам ліцензій і квот на видобування живих природних ресурсів у виключній (морській) економічній зоні, територіальному морі та внутрішніх морських водах України;

проведення моніторингу економічно доцільного видобування живих природних ресурсів у виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах іноземних держав;

збереження та забезпечення захисту навколишнього природного середовища, зокрема під час проектування об'єктів морської діяльності;

удосконалення системи державного контролю та міжнародного співробітництва у сфері використання природних ресурсів та охорони навколишнього природного середовища в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та басейні річки Дунай;

удосконалення економічного механізму стимулювання раціонального використання природних ресурсів, здійснення природоохоронних заходів, застосування екологічно чистих технологій у морській діяльності;

створення системи штучних рифів для розширення функцій самоочищення морської екосистеми;

встановлення та винесення в натуру прибережної захисної смуги вздовж морів, лиманів, річок та встановлення кон-

тролю за їх обмеженим використанням (заборона будівництва будь-яких об'єктів, крім прямо передбачених законом, заборона приватизації тощо);

проведення інвентаризації об'єктів, пов'язаних з впровадженням морської діяльності, визначенням власників і користувачів таких об'єктів та проведенням перевірки наявності правовстановлюючих документів у зазначених суб'єктів;

всебічної підтримки суб'єктів господарювання незалежно від форми власності, які видобувають живі природні ресурси у відкритому морі, виключних (морських) економічних зонах, територіальному морі та внутрішніх морських водах іноземних держав на законних підставах, розведення і вирощування морських риб та інших водних живих ресурсів;

розвитку мережі промислових підприємств з видобування, переробки та відновлення продуктів морських водоймищ і корисних копалин державного фонду надр (лікувальної грязі тощо).

Конкурентоспроможність підприємств морської галузі на світовому ринку забезпечується через:

– всебічне сприяння діяльності відповідних підприємств, установ та організацій, які здійснюють розвідку і видобуток нафти, газу та інших корисних копалин у відкритому морі або беруть участь у такій роботі;

– сприяння проведенню досліджень та проектуванню сучасних технічних засобів і суднобудуванню для здійснення розвідки, видобутку та використання неживих природних ресурсів моря;

– забезпечення обсягів вилову та виробництва конкурентоспроможної рибної продукції;

– забезпечення обсягів вилову водних живих ресурсів на рівні, який дасть змогу отримати економічну вигоду та не призведе до втрати їх здатності до відновлення чисельності

популяції, виробництво конкурентоспроможної рибної продукції та морепродуктів;

– створення умов для провадження ефективної портової діяльності, що є важливим чинником для забезпечення розвитку зовнішньої торгівлі України та її утвердження як транзитної держави, яке забезпечується завдяки здійсненню таких комплексних заходів сприяння (державної підтримки), як підвищення рівня конкурентоспроможності українських портів і портових операторів; модернізація, розвиток та розбудова інфраструктури портів, що перебувають у державній власності, включаючи підхідні канали, акваторії, гідротехнічні споруди, шляхи наземного сполучення, засоби навігаційного забезпечення судноплавства та інші; резервування земель транспорту, відведення їх у користування морських портів, залізниць, автошляхового господарства; розвиток морських та внутрішніх судноплавних шляхів; розвиток економічної конкуренції на ринку портових послуг, впровадження сучасних логістичних принципів організації транспортної роботи, підвищення ефективності використання міжнародних транспортних коридорів; впровадження безпечних та екологічно чистих технологій проведення портових робіт, розвиток контейнерних перевезень.

Для збереження та розширення бази неживих природних ресурсів моря держава забезпечує:

проведення всебічних досліджень, спрямованих на визначення місця розташування та потенційного розміру покладів нафти, газу, інших корисних копалин на континентальному шельфі;

дослідження і розроблення екологічно безпечних технологій, способів розвідки та видобування нафти, газу та інших корисних копалин як на континентальному шельфі, так і у відкритому морі;

державне регулювання і контроль за здійсненням розвідки нафти, газу та інших корисних копалин на континентальному шельфі;

запобігання передачі іноземним державам у концесію або надання виключних прав на здійснення розвідки і промислової розробки родовищ нафти і газу та інших корисних копалин на континентальному шельфі;

здійснення заходів з метою закріплення прав України на проведення розвідки корисних копалин на морському дні, у відкритому морі та укладення двосторонніх угод щодо її участі у відповідних заходах на континентальному шельфі інших держав;

проведення досліджень, спрямованих на розроблення економічно доцільних та екологічно безпечних технологій використання у промислових масштабах енергетичних можливостей моря та морського середовища;

створення сприятливих умов для будівництва рибопромислового флоту на українських верфях.

Розвиток суднобудівної галузі є важливим чинником розв'язання завдань державної морської політики та збереження її потенціалу як морської держави. Пріоритетними завданнями держави у галузі суднобудування та судноремонту є:

сприяння збалансуванню виробничо-технологічної структури підприємств, технологічній і технічній модернізації верфей, активізації науково-дослідної та дослідно-конструкторської діяльності;

стимулювання здійснення заходів щодо зниження трудомісткості усіх видів робіт, насамперед корпусних, та собівартості виробництва, поступового підвищення ефективності таких робіт до рівня світових стандартів;

оптимізація діяльності підприємств суднобудівної галузі шляхом розроблення ефективних фінансово-економічних та

організаційно-правових механізмів (система оподаткування, державна гарантія кредитування);

державне фінансування розроблення типових проектів універсальних суден та суден спеціального призначення;

розроблення програми здійснення заходів щодо оптимізації майнових відносин у суднобудівній галузі;

всебічне сприяння розвитку в державі національного суднобудування та відповідної наукової діяльності, зокрема з урахуванням потреб оборони;

запровадження організаційно-економічних форм роботи для стабілізації діяльності суднобудівних і судноремонтних підприємств;

відтворення та розвиток кадрового потенціалу суднобудівної і судноремонтної галузей, насамперед робітничих професій вищої кваліфікації, удосконалення системи відповідної професійної освіти та підготовки;

сприяння диверсифікації виробництва і використанню сучасних енерго- та ресурсозберігаючих технологій, координації діяльності у суднобудівній і судноремонтній галузях, розробленню і впровадженню сучасних технологій будування та утилізації суднових корпусних конструкцій і суднових технічних засобів.

Розвиток судноплавства, який є найважливішим фактором прискореного розвитку економіки та інтеграції України у світову економічну систему, передбачає наявність сучасного морського торговельного флоту держави, конкурентоспроможного на світовому фрахтовому ринку, здатного задовольнити потреби народу України.

Ефективне використання транзитного потенціалу України та експорт транспортних послуг сприятиме:

досягненню належного рівня конкурентоспроможності оподаткування судноплавної діяльності, залученню додаткового морського тоннажу під Державний Прапор України

в результаті створення українського міжнародного реєстру суден;

введенню митних пільг для судноплавних компаній, суднобудівних і судноремонтних підприємств, що експлуатують українські судна, будують або ремонтують судна для експлуатації під Державним Прапором України;

створенню законодавчих основ для модернізації та розвитку інфраструктури управління судноплавством (у сфері морського права, транспортної логістики, фрахтування суден, інформаційних систем управління, інтегрованого інтермодального обслуговування);

створенню сучасного службово-допоміжного, технічного, рятувального флоту;

відповідності рівня підготовки та підвищення кваліфікації кадрів у сфері морегосподарської діяльності технічним та технологічним стандартам;

розробленню та здійсненню комплексу заходів щодо сприяння розвитку національного судноплавства, які не суперечать загальновизнаним міжнародним нормам. Основним чинником прискореного розвитку морського транспорту України є здійснення державою цілеспрямованих заходів із створення законодавчих і економічних основ, зокрема для підвищення інвестиційної привабливості інфраструктури судноплавства;

забезпеченню підвищення рівня безпеки судноплавства, державної підтримки діяльності щодо розроблення безпечних та екологічно чистих технологій перевезення, використання нових екологічно чистих видів суднового палива, перспективних схем транспортування.

Для вдосконалення системи забезпечення безпеки судноплавства слід забезпечити:

встановлення правил, що стосуються судноплавства українською частиною Азовського моря і Керченської протоки;

підтримання у внутрішніх водах та територіальному морі України режиму судноплавства, що відповідає міжнародним стандартам безпеки судноплавства;

дотримання на суднах, що плавають під Державним Прапором України, міжнародних стандартів;

удосконалення системи державного управління у сфері безпеки судноплавства відповідно до зобов'язань держави прапора, держави порту і прибережної держави;

посилення державного нагляду у сфері судноплавства, 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, вжиття ефективних заходів до запобігання їх виникненню;

ефективне функціонування національної системи пошуку та рятування на морі;

ефективне функціонування урядового органу, що діє в системі Мінтрансзв'язку і здійснює функції морської адміністрації відповідно до міжнародних договорів України;

проведення моніторингу морської діяльності іноземних держав, зокрема щодо захисту та збереження морського середовища в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану;

удосконалення національного законодавства з урахуванням міжнародного морського права та на підставі міжнародних стандартів у сфері судноплавства, у тому числі державної системи забезпечення безпеки судноплавства.

Державна система забезпечення безпеки судноплавства повинна стати ефективним інструментом розв'язання завдань державної морської політики за умови функціонування таких основних її складових:

навігаційно-гідрографічне, гідрометеорологічне, картографічне забезпечення судноплавства;

морський зв'язок, глобальна система зв'язку під час лиха і лоцманське, буксирне, льодове проведення та регулювання руху суден;

система реагування та ліквідації аварійних забруднень морського середовища; система підготовки та перепідготовки фахівців для морської галузі, а також органів і підприємств, які провадять діяльність із забезпечення безпеки судноплавства.

Для забезпечення розвитку економіки приморських регіонів слід:

сприяти міжрегіональному та міжнародному співробітництву у сфері морегосподарської діяльності, забезпечити розвиток прибережної торгівлі;

визначити резерви існуючого морегосподарського потенціалу приморських регіонів та можливість їх ефективного використання;

визначити нові та формувати існуючі напрями провадження морегосподарської діяльності;

формувати систему соціально-економічної безпеки приморських регіонів на основі об'єднання зусиль державних і недержавних інституцій, суспільства в цілому, спрямованих на реалізацію пріоритетів у застосуванні екологічно чистих технологій під час провадження морегосподарської діяльності, запобігання заподіянню шкоди і недбалому ставленню до морського та прибережного середовища;

забезпечити активну транскордонну співпрацю у сфері морегосподарської діяльності, насамперед за рекреаційними, екологічними, транспортними та соціальними напрямами;

визначити як пріоритетне завдання залучення населення приморських регіонів до сфери морегосподарської діяльності, забезпечити розвиток її нових напрямів;

забезпечити безпечні умови життя та діяльності людей (праця, побут, відпочинок), які проживають у прибережних регіонах, зокрема захист від повені, паводків, зсувів тощо;

здійснити рекреаційні заходи щодо відновлення екологічного балансу моря та його прибережного середовища;

створити за єдиним проектом розвинуту інфраструктуру та забезпечити діяльність рекреаційних баз і комплексів на морському, лиманному, гирловому узбережжі;

розбудувати систему туристичної діяльності;

посилити державний контроль за встановленням розміру та напрямами використання курортного збору в приморських регіонах України.

Для розв'язання завдань, що покладаються на Військово-Морські Сили Збройних Сил України та Морську охорону Держприкордонслужби, які полягають у досягненні необхідного рівня військово-морського потенціалу держави відповідно до вимог Воєнної доктрини України, програм розвитку Збройних Сил України, Держприкордонслужби, слід забезпечити:

утримання у складі Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби такої чисельності особового складу, озброєння та військової техніки, насамперед корабельного складу і морської авіації, яка забезпечує адекватне реагування на існуючі загрози національним інтересам України у сфері морської діяльності;

створення оптимальної берегової інфраструктури, засобів виявлення та ураження надводних та підводних цілей;

удосконалення системи управління Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби;

удосконалення кадрового забезпечення, у тому числі системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації військових кадрів;

створення належних матеріально-технічних і фінансово-економічних умов для нарощування бойового потенціалу Військово-Морських Сил Збройних Сил України та Морської охорони Держприкордонслужби;

впровадження технологій подвійного призначення під час використання морегосподарського комплексу в інтересах оборони держави.

Військово-морська діяльність спрямована на нейтралізацію загроз національній безпеці України з морського напряму у сфері морської діяльності, зокрема на:

забезпечення захисту суверенітету України у внутрішніх морських водах і територіальному морі, суверенних прав у виключній (морській) економічній зоні і на континентальному шельфі;

створення умов для провадження морегосподарської діяльності в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану;

розроблення ефективного механізму адекватного реагування на загрози національній безпеці України з морського напрямку (міжнародний тероризм, організована злочинність, незаконний обіг наркотичних засобів, піратство, контрабанда зброї, нелегальна міграція, забруднення навколишнього природного середовища).

Збереження, використання та розвиток науково-технічного потенціалу, вдосконалення системи підготовки та перепідготовки фахівців для морської галузі, підвищення рівня функціонування науково-дослідного флоту є вирішальними факторами реалізації національних інтересів України у сфері морської діяльності, що досягається завдяки:

визначенню державних пріоритетів розвитку науково-технічного потенціалу морегосподарського комплексу;

розробленню та виконанню національної програми дослідження і використання ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану;

державній підтримці найважливіших наукових і проектно-конструкторських організацій морського профілю;

зосередженню зусиль наукових і проектно-конструкторських організацій, дослідних та експериментальних виробництв на вирішенні основних питань реалізації національних інтересів України у сфері морської діяльності;

удосконаленню системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації відповідних наукових кадрів;

використанню наукового потенціалу Національної академії наук для розв'язання фундаментальних та прикладних завдань, пов'язаних з мореговодарською діяльністю;

використанню науково-дослідних суден виключно за їх призначенням, забезпеченню проведення морських досліджень суднами науково-дослідного флоту, розробленню та виконанню програми модернізації науково-дослідного флоту України;

створенню системи державної підтримки видавничої діяльності з метою забезпечення випуску довідкової, наукової, науково-технічної, навчальної та науково-популярної літератури.

Реалізація положень цієї Морської доктрини сприятиме забезпеченню сталого розвитку України як морської держави, захисту і забезпеченню її національних інтересів і безпеки в Азовському і Чорному морях, Керченській протоці та інших районах Світового океану, підвищенню міжнародного авторитету.

Публікації документа

1. Офіційний вісник України. – 2009. – № 94. – С. 46.
2. Урядовий кур'єр. – 2009. – № 244.

Додаток 2

Закон України "Про морські порти України" (Відомості Верховної Ради України. – 2013. – № 7)

Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України.

Розділ I

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 1. Визначення термінів

1. У цьому Законі терміни вживаються в такому значенні:

1) *адміністрація морських портів України* – державне підприємство, утворене відповідно до законодавства, що забезпечує функціонування морських портів, утримання та використання об'єктів портової інфраструктури державної форми власності, виконання інших покладених на нього завдань безпосередньо і через свої філії, що утворюються в кожному морському порту (адміністрація морського порту);

2) *акваторія морського порту* (*портова акваторія*) – визначена межами частина водного об'єкта (об'єктів), крім суднового ходу, призначена для безпечного підходу, маневрування, стоянки і відходу суден;

3) *внутрішній підхідний канал* – гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях, розташований у межах акваторії порту, призначений для підходу або відходу суден до причалів та маневрування в межах акваторії морського порту;

4) *гідротехнічні споруди морських портів* (*гідротехнічні споруди*) – інженерно-технічні споруди (портова акваторія,

причали, пірси, інші види причальних споруд, моли, дамби, хвилеломи, інші берегозахисні споруди, підводні споруди штучного та природного походження, у тому числі канали, операційні акваторії причалів, якірні стоянки), розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, маневрування та стоянки суден;

5) *судноплавний канал* – гідротехнічна споруда, природний або штучний водний шлях для безпечного підходу суден до портів, для проходу суден або для сполучення окремих водних басейнів;

6) *морський порт* – визначені межами територія та акваторія, обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності;

7) *морський термінал* – розташований у межах морського порту єдиний майновий комплекс, що включає технологічно пов'язані об'єкти портової інфраструктури, у тому числі причали, підйомно-транспортне та інше устаткування, які забезпечують навантаження-розвантаження та зберігання вантажів, безпечну стоянку та обслуговування суден і пасажирів;

8) *об'єкти портової інфраструктури* – рухомі та нерухомі об'єкти, що забезпечують функціонування морського порту, у тому числі акваторія, гідротехнічні споруди, доки, буксири, криголами та інші судна портового флоту, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден, інформаційні системи, перевантажувальне обладнання, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи, лінії

зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інші засоби, обладнання, інженерні комунікації, розташовані в межах території та акваторії морського порту і призначені для забезпечення безпеки мореплавства, надання послуг, забезпечення державного нагляду (контролю) в морському порту;

9) *об'єкти портової інфраструктури загального користування* – акваторія, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до першого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації, інші об'єкти, що забезпечують діяльність двох і більше суб'єктів господарювання у морському порту;

10) *операційна акваторія причалу* (*причалів*) – гідротехнічна споруда в межах портової акваторії, призначена для безпечного підходу суден до причалу та відходу від причалів, маневрування суден під час здійснення швартових операцій, а також маневрування суден між причалами;

11) *портовий оператор* (*стивідорна компанія*) – суб'єкт господарювання, що здійснює експлуатацію морського терміналу, проводить вантажно-розвантажувальні роботи, обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності;

12) *причал* – гідротехнічна споруда, яка має швартовні та відбійні пристрої і призначена для стоянки та обслуговування суден, обслуговування пасажирів, у тому числі для їх посадки на судна і висадки з суден, проведення вантажно-розвантажувальних робіт;

13) *рейд* – частина акваторії морського порту, що використовується для стоянки суден на якорі, у тому числі для

ремонту суден, посадки (висадки) пасажирів, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, в її незахищеній частині (зовнішній рейд) або в частині, захищеній повністю або частково огороджувальними гідротехнічними спорудами чи об'єктами природного походження (внутрішній рейд);

14) *стратегічні об'єкти портової інфраструктури* – об'єкти права державної власності – гідротехнічні споруди, об'єкти портової інфраструктури загального користування, засоби навігаційного обладнання та інші об'єкти навігаційно-гідрографічного забезпечення морських шляхів, системи управління рухом суден;

15) *судновий хід* – водний простір, призначений для транзитного руху суден між портами, позначений на місцевості і на карті та визначений засобами навігаційного обладнання;

16) *територія морського порту* – частина сухопутної території України з визначеними межами, у тому числі штучно створені земельні ділянки;

17) *штучно створена земельна ділянка* – земельна ділянка, створена (намита, насипана, створена із застосуванням інших технологій) в межах акваторії морського порту;

18) *якірна стоянка* – гідротехнічна споруда, розташована в межах акваторії морського порту, призначена для стоянки суден на якорі.

Стаття 2. Сфера застосування Закону

1. Цей Закон регулює відносини у сфері портової діяльності, зокрема встановлює основи державного регулювання діяльності в морських портах, порядок будівництва, відкриття, розширення та закриття морських портів в Україні, порядок провадження на їх території господарської діяльності, у тому числі надання послуг, визначає правовий режим об'єктів портової інфраструктури.

2. Цей Закон регулює діяльність органів виконавчої влади, що здійснюють державне регулювання, управління, державний нагляд та контроль за безпекою мореплавства, нагляд та контроль у сфері діяльності морських портів, національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, адміністрації морських портів України, власників морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, та споживачів їхніх послуг (товарів, робіт).

3. Цей Закон не поширюється на річкові порти, морські рибні порти, пункти базування Військово-Морських Сил України, морської охорони центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері захисту державного кордону, а також на пункти базування військово-морських кораблів іноземних держав, які відповідно до міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, тимчасово перебувають на території України.

Стаття 3. Законодавство про морські порти

1. Законодавство про морські порти ґрунтується на Конституції України та складається з цього Закону, Кодексу торговельного мореплавства України, Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Бюджетного кодексу України, Податкового кодексу України, Земельного кодексу України, Водного кодексу України, законів України "Про транспорт", "Про природні монополії" та інших нормативно-правових актів, прийнятих відповідно до них.

2. Якщо міжнародним договором України, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, встановлені інші правила, ніж ті, що передбачені в цьому Законі, застосовуються правила міжнародного договору України.

Розділ II

ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ МОРСЬКИХ ПОРТІВ

Стаття 4. Принципи організації функціонування та розвитку морських портів

1. Функціонування та розвиток морських портів здійснюються за принципами:

1) об'єднання інтересів та діяльності держави в особі служби капітана морського порту, адміністрації морських портів України, інших державних підприємств, що забезпечують функціонування морського порту, та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту;

2) збереження та утворення, зокрема на основі об'єднання майна приватної, державної та комунальної форм власності, єдиних майнових комплексів, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

3) забезпечення конкуренції серед суб'єктів господарювання, що виробляють однакову продукцію (товари, роботи, послуги) у морському порту;

4) розмежування адміністративних функцій щодо забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства і господарської (комерційної) діяльності;

5) розмежування функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства;

6) забезпечення безпеки мореплавства та господарської діяльності, що провадиться у морському порту;

7) цільового використання портових зборів;

8) збереження у державній власності стратегічних об'єктів портової інфраструктури морського порту;

9) рівності прав усіх суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, недопущення дискри-

мінації у доступі до об'єктів портової інфраструктури загального користування.

Стаття 5. Будівництво, відкриття та закриття морських портів

1. Будівництво нових морських портів здійснюється з урахуванням Стратегії розвитку морських портів України та відповідно до законодавства.

2. Порядок відкриття та закриття морських портів визначається Кабінетом Міністрів України.

3. Будівництво нового морського порту здійснюється на підставі рішення Кабінету Міністрів України, яке повинно містити інформацію про географічне місце розташування з визначенням координат території та акваторії морського порту, планові глибини акваторії, внутрішнього підхідного каналу, розрахункові параметри суден та параметри тоннажу суден, які прийматимуться у морському порту, а також джерела фінансування будівництва морського порту.

4. Повідомлення про відкриття та закриття морських портів публікуються в офіційному друкованому виданні "Повідомлення мореплавцям України" (далі – Повідомлення мореплавцям України).

Стаття 6. Реєстр морських портів України

1. *Реєстр морських портів України* – електронна база даних з обліку морських портів, метою якої є забезпечення даними, необхідними для виконання завдань у сфері безпеки мореплавства, охорони навколишнього природного середовища, а також для здійснення державного нагляду (контролю). Ведення Реєстру морських портів України здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

2. До Реєстру морських портів України вносяться такі відомості:

1) реєстраційний номер морського порту;

2) назва морського порту та його місцезнаходження;

3) найменування та місцезнаходження адміністрації морського порту;

4) дата та підстава відкриття морського порту;

5) перелік послуг, що надаються на території морського порту;

6) перелік причалів та морських терміналів у межах морського порту;

7) перелік портових операторів та послуг, які вони надають;

8) основні технічні характеристики морського порту, у тому числі його можливості щодо перевантаження вантажів, обслуговування суден та/або пасажирів;

9) межі території та акваторії морського порту;

10) групи вантажів, що обробляються в морському порту;

11) вид та розмір водних транспортних засобів, що обслуговуються в морському порту;

12) навігаційний період;

13) підстави та дата виключення морського порту з Реєстру морських портів України;

14) інші відомості, визначені в порядку ведення Реєстру морських портів України.

3. Доступ до відомостей Реєстру морських портів України є відкритим та безоплатним.

4. Порядок ведення Реєстру гідротехнічних споруд встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. До внесення відомостей про причали до Реєстру гідротехнічних споруд та Реєстру морських портів України, крім причалів, внесених в установленому законодавством порядку до Реєстру гідротехнічних споруд до дня набрання чинності цим Законом, провадження господарської діяльності на таких причалах забороняється.

Стаття 7. Планування розвитку морських портів

1. Основою планування розвитку портової галузі є Стратегія розвитку морських портів України на 25 років, яка включає короткострокові (на п'ять років), середньострокові (на 10 років) та довгострокові (на 25 років) плани розвитку. Основою Стратегії розвитку морських портів України на 25 років є плани розвитку морських портів та морських терміналів, прогнози щодо вантажопотоків, завдання, основні напрями та джерела фінансування реалізації Стратегії, інші основні параметри розвитку. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років повинна базуватися на основних засадах державної політики у сфері транспорту та враховувати плани розвитку інших транспортних галузей України.

2. Стратегія розвитку морських портів України на 25 років розробляється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, та затверджується Кабінетом Міністрів України.

3. Розвиток морського порту здійснюється відповідно до плану розвитку морського порту, який формується з урахуванням планів розвитку морських терміналів, а також підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі у морському порту. План розвитку кожного морського порту затверджується адміністрацією морських портів України та погоджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. План розвитку морського порту повинен відповідати положенням Стратегії розвитку морських портів України у короткостроковій перспективі та містити деталізовану схему території морського порту.

Стаття 8. Межі морського порту

1. Межами морського порту є межі його території та акваторії.

2. Межі території морського порту визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України, виходячи з положень Земельного кодексу України.

3. Межі акваторій морських портів визначаються і змінюються Кабінетом Міністрів України без порушення меж акваторій суміжних морських рибних портів та річкових портів. Відведення акваторії морського порту (надання в користування) адміністрації морських портів України здійснюється на підставі рішення Кабінету Міністрів України відповідно до закону.

4. Збільшення території морського порту може відбуватися за рахунок штучно створених земельних ділянок та земельних ділянок, які відведені в установленому законодавством порядку для розміщення, обслуговування та будівництва об'єктів портової інфраструктури, підприємств, основні продукція та/або сировина яких є об'єктами експортно-імпортних операцій і обслуговуються як вантажі у морському порту.

Власники (користувачі) земельних ділянок, включених до території морського порту, зобов'язані дотримуватися зводу звичаїв морського порту та обов'язкових постанов по порту.

5. Будівельні роботи на території та в акваторії морського порту проводяться в порядку, встановленому законом.

6. Територія та акваторія морського порту можуть включати відокремлені від основної території та акваторії земельні ділянки та водні об'єкти (їх частини), які мають однаковий з основною територією та акваторією правовий режим використання.

7. Інформація про межі морського порту публікується в Повідомленнях мореплавцям України.

Стаття 9. Звід звичаїв морського порту

1. Звід звичаїв морського порту встановлює правила надання послуг у морському порту, обслуговування суден і пасажирів, що склалися і тривалий час застосовуються на практиці у цьому морському порту. Звід звичаїв морського порту містить правила щодо:

1) порядку вручення повідомлення про готовність судна до здійснення операцій з вантажем;

2) порядку розрахунку сталійного часу, якщо він не встановлений угодою сторін;

3) переліку послуг, що надаються в морському порту;

4) інші правила здійснення господарських операцій у межах морського порту.

2. Звід звичаїв морського порту застосовується:

1) за наявності в договорі морського перевезення умов щодо застосування звичаїв морського порту;

2) за відсутності в договорі морського перевезення відповідних правил з питань, які регулюються звичаями морського порту;

3) за наявності в договорі морського перевезення умов, що суперечать звичаям морського порту.

3. Звід звичаїв морського порту видається адміністрацією морських портів України щодо кожного морського порту, завіряється Торгово-промисловою палатою України і оприлюднюється на офіційному веб-сайті адміністрації морських портів України.

Стаття 10. Режим перебування в морському порту

1. Контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюють служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України.

2. Загони охорони морського порту, служби морської безпеки можуть створюватися в установленому законом порядку адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів та портовими операторами і діють на підставі положень про них, типові форми яких затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

3. Підтримання режиму перебування в морському порту із залученням сторонніх охоронних послуг здійснюється на договірних засадах відповідно до вимог законодавства.

4. Загальний контроль за дотриманням режиму перебування і переміщення в морському порту здійснює адміністрація морських портів України.

Стаття 11. Режим у пункті пропуску через державний кордон України та митний контроль у морському порту

1. На території морських портів і морських терміналів, через які здійснюється міжнародне сполучення, за рішенням Кабінету Міністрів України відкриваються пункти пропуску через державний кордон України у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Межі території пункту пропуску на території морських портів визначаються адміністрацією морських портів України, а на території морських терміналів – власниками морських терміналів за погодженням з органом охорони державного кордону та органом доходів і зборів.

2. Режим у пунктах пропуску через державний кордон України встановлюється центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері захисту державного кордону, за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну податкову і митну політику, та центральним

органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

3. Адміністрація морських портів України або власник морського терміналу на безоплатній основі надає у користування приміщення для організації пункту пропуску через державний кордон України, де здійснюються в установленому законодавством порядку прикордонний, митний, санітарно-карантинний та екологічний контроль і пропуск через державний кордон України осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна.

4. У морських портах (морських терміналах) утворюються зони прикордонного і митного контролю, у межах яких здійснюються всі види контролю та огляду пасажирів, вантажів і транспортних засобів, перевірка та оформлення документів пасажирів, водіїв транспортних засобів і супроводжуючих осіб, а також документів на вантаж і транспортні засоби. У цих зонах не дозволяється виконувати сертифікацію товарів та інші операції, що не стосуються безпосередньо пропуску через державний кордон України пасажирів, транспортних засобів і вантажів.

Стаття 12. Організація роботи в морському порту під час виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру

1. Адміністрація морських портів України, суб'єкти господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, вживають невідкладних заходів для ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф, які призвели до порушення роботи в морському порту.

2. Адміністрація морських портів України за погодженням з капітаном морського порту зобов'язана розробити та затвердити в установленому порядку план локалізації та

ліквідації аварій (катастроф), забезпечити діяльність об'єктової аварійно-рятувальної служби, закупівлю та підтримання в належному стані спеціалізованих суден, необхідного обладнання, пристроїв і механізмів для ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту.

3. Стивідорні компанії, власники (користувачі) морських терміналів в порядку, в обсязі і на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України, за їхньою згодою беруть участь у розробленні плану локалізації та ліквідації аварій (катастроф), придбанні, утриманні обладнання, пристроїв та механізмів, відшкодуванні витрат на ліквідацію аварій на території та в акваторії порту і на території та в акваторії морських терміналів.

4. Порядок взаємодії адміністрації морських портів України та суб'єктів господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, запобігання та ліквідації аварій на території та в акваторії морського порту встановлюється адміністрацією морських портів України за погодженням з капітаном морського порту та власниками (користувачами) морських терміналів і портовими операторами.

5. У разі потреби центральні та місцеві органи виконавчої влади у порядку і на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України, надають адміністрації морських портів України, власникам морських терміналів, портовим операторам необхідну допомогу у ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф, а також у запобіганні можливим протизаконним і несанкціонованим втручанням у портову діяльність, які створюють загрозу життю або здоров'ю людей, безпечному мореплавству, експлуатації транспортних засобів у морському порту і схоронності вантажів.

6. Якщо внаслідок виникнення надзвичайної ситуації у морському порту або морському терміналі накопичилася

така кількість нерозвантажених транспортних засобів, яка унеможливлює подальшу нормальну роботу морського порту або морського терміналу, адміністрація морських портів України за погодженням з власниками (користувачами) морських терміналів і портовими операторами має право запровадити тимчасові обмеження на ввезення до окремих об'єктів (місць) на території морського порту або морського терміналу певних видів вантажів певними видами транспорту до нормалізації роботи в морському порту.

7. У разі виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру відповідні центральні та місцеві органи виконавчої влади, військове командування та органи місцевого самоврядування мають право використовувати причали в морських портах у порядку, визначеному законом.

Розділ III

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ, УПРАВЛІННЯ В МОРСЬКОМУ ПОРТУ

Стаття 13. Основи державного регулювання діяльності в морському порту

1. Державне регулювання діяльності в морському порту здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади в межах їх повноважень з метою забезпечення:

1) безпеки мореплавства, життя і здоров'я громадян;

2) порядку в морському порту;

3) безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури у межах території та акваторії морського порту;

4) комплексного розвитку та підвищення конкурентоспроможності морських портів;

5) належного утримання, ефективного управління та використання об'єктів портової інфраструктури державної власності;

6) створення рівних умов для провадження господарської діяльності у морському порту;

7) рівного доступу до послуг, що надаються в морському порту;

8) недопущення забруднення навколишнього природного середовища, дотримання вимог щодо використання та охорони водних об'єктів у межах території та акваторії морського порту.

2. До повноважень Кабінету Міністрів України щодо портової діяльності належать:

1) забезпечення провадження державної політики у сфері портової діяльності, спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади;

2) відведення акваторії та визначення меж територій морських портів;

3) визначення морських портів, відкритих для заходу іноземних суден;

4) затвердження Стратегії розвитку морських портів України;

5) інші повноваження, передбачені цим Законом та іншими законодавчими актами.

3. Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, щодо портової діяльності є:

1) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері портової діяльності;

2) визначення пріоритетів розвитку портової діяльності;

3) забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері портової діяльності;

4) управління об'єктами портової інфраструктури державної власності;

5) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства;

6) призначення капітанів морських портів;

7) розроблення Стратегії розвитку морських портів України на основі планів розвитку морських портів;

8) здійснення інших визначених законами повноважень.

4. Основними повноваженнями центрального органу виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті, є:

1) реалізація державної політики у сфері безпеки на морському транспорті;

2) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті та в морських портах;

3) внесення пропозицій щодо формування державної політики у сфері безпеки на морському транспорті;

4) надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту, перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України;

5) здійснення інших визначених законами повноважень.

Стаття 14. Організація судноплавства в акваторії морського порту

1. Організація судноплавства в акваторії морського порту здійснюється на основі розподілу функцій забезпечення безпеки мореплавства та нагляду (контролю) за безпекою мореплавства.

2. Нагляд за мореплавством у морському порту здійснюється капітаном морського порту, який очолює службу капітана морського порту.

3. Повноваження, порядок призначення та інші питання щодо функціонування капітана морського порту, служби капітана морського порту визначаються Кодексом торговельного мореплавства України.

4. Безпека мореплавства в акваторії морського порту забезпечується адміністрацією морських портів України, власниками морських терміналів і гідротехнічних споруд, судновласниками, іншими суб'єктами господарювання, що провадять свою діяльність у морському порту, відповідно до законодавства і правил, визначених обов'язковими постановами по порту.

Стаття 15. Адміністрація морських портів України

1. Адміністрація морських портів України утворюється з метою:

1) утримання та забезпечення ефективного використання державного майна, переданого їй в господарське відання, у тому числі модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

2) надання послуг суднам на підходах і безпосередньо в акваторії морського порту для їх безпечного судноплавства, маневрування та стоянки;

3) організації та забезпечення безпечної експлуатації об'єктів портової інфраструктури державної власності, у тому числі гідротехнічних споруд, систем забезпечення безпеки мореплавства, розташованих у межах території та акваторії морського порту;

4) організації та забезпечення безпеки мореплавства;

5) збору та обліку даних, що вносяться до Реєстру морських портів України;

6) організації розроблення та виконання плану розвитку морського порту, підготовки пропозицій щодо його вдосконалення;

7) організації та координації аварійно-рятувальних робіт;

8) організації робіт з підйому затонулого майна в акваторії морського порту;

9) забезпечення дотримання законодавства про охорону навколишнього природного середовища;

10) забезпечення проведення робіт з ліквідації наслідків забруднення території та акваторії морського порту;

11) надання допомоги потерпілим;

12) визначення районів обов'язкового використання буксирів;

13) справляння та цільового використання портових зборів;

14) координації своєї діяльності та діяльності капітана морського порту, лоцманської служби, власників морських терміналів, портових операторів, інших суб'єктів господарювання, що провадять діяльність у морському порту, у разі виникнення стихійного лиха, аварій, катастроф, інших надзвичайних ситуацій, що потребують взаємодії;

15) забезпечення створення рівних і конкурентних умов ведення господарської діяльності та отримання послуг у морському порту;

16) контролю і підтримання оголошених глибин.

2. У процесі своєї діяльності адміністрація морських портів України укладає договори щодо модернізації, реконструкції та будівництва об'єктів портової інфраструктури, інші договори, що відповідають цілям її утворення, у тому числі господарські договори з питань забезпечення своєї діяльності.

3. Голова адміністрації морських портів України призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту. Керівник адміністрації морського порту (начальник морського порту) призначається на посаду та звільняється з посади центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, за поданням голови адміністрації морських портів України. Керівник адміністрації морського порту (начальник морського порту) діє на підставі положення про адміністрацію морського порту, яке затверджується центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Стаття 16. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України

1. Фінансування діяльності адміністрації морських портів України здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються нею відповідно до цього Закону, плати за надання послуг та орендної плати, інших незаборонених законодавством джерел.

2. Фінансування певних напрямів діяльності, зокрема модернізації, ремонту, реконструкції та будівництва гідротехнічних споруд, інших об'єктів портової інфраструктури, може здійснюватися за рахунок коштів Державного бюджету України.

Стаття 17. Обов'язкові постанови по порту

1. Обов'язкові постанови по порту приймаються адміністрацією морських портів України за погодженням з капітаном морського порту та центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському і річковому транспорті.

2. Обов'язкові постанови по порту містять специфічну для кожного морського порту інформацію про:

1) межі зони нагляду, території та акваторії морського порту, у тому числі інформацію про глибини в акваторії морського порту та на підходах до морського порту, технічні можливості морського порту щодо приймання суден;

2) райони обов'язкового та необов'язкового лоцманського проведення, категорії суден і вимоги до капітанів суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, встановлені центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту;

3) порядок плавання суден в акваторії морського порту, на каналах і фарватерах (якщо вони не встановлені у правилах плавання, які затверджуються центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту), включаючи правила заходу суден до морського порту і виходу з морського порту, порядок подання інформації про прибуття та відхід суден, порядок користування засобами зв'язку в акваторії морського порту, порядок надання лоцманських послуг;

4) правила стоянки суден, включаючи координати місць для якірної стоянки на рейді, правила швартування та відшвартовування;

5) правила і встановлені місця проведення вантажно-розвантажувальних робіт, порядок здійснення в морському порту технічного обслуговування та ремонту суден;

6) правила забезпечення безпеки та порядку в морському порту, порядок охорони суден та портових засобів;

7) правила охорони навколишнього природного середовища;

8) правила проведення днопоглиблювальних робіт;

9) вимоги санітарного та карантинного режиму за поданням підрозділу державної санітарно-епідеміологічної служби в морському порту;

10) вимоги протипожежного режиму в морському порту;

11) порядок сходження на берег осіб суднового екіпажу та їх перебування на території морського порту і портового міста під час стоянки судна;

12) іншу інформацію, пов'язану із забезпеченням безпеки мореплавства в морському порту.

3. Порядок проходження санітарно-карантинного, прикордонного та митного контролю повинен відповідати міжнародним стандартам та враховувати зобов'язання України за міжнародними договорами України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

4. Якщо в морському порту відкрито пункт пропуску через державний кордон України, адміністрація морських портів України в обов'язкових постановах по порту за поданням органів охорони державного кордону та органів доходів і зборів оприлюднює встановлений порядок проходження прикордонного та митного контролю.

5. Обов'язкові постанови по порту є обов'язковими до виконання всіма юридичними і фізичними особами, які перебувають у морському порту, після їх обов'язкової державної реєстрації та опублікування в Повідомленнях мореплавцям України. Адміністрація морських портів України зобов'язана опубліковувати обов'язкові постанови по порту, усі зміни, внесені до них, у Повідомленнях мореплавцям України.

6. При прийнятті обов'язкових постанов по порту або внесенні змін до них не допускається звуження змісту та обсягу існуючих прав суб'єктів портової діяльності, передбачених Конституцією та законами України. Обов'язкові постанови

по порту підлягають обов'язковій державній реєстрації в порядку, встановленому для державної реєстрації нормативно-правових актів обласних, Київської та Севастопольської міських державних адміністрацій, і набирають чинності через 10 днів з дня їх реєстрації, якщо в них не встановлено іншого строку набрання ними чинності. Обов'язкові постанови по порту можуть бути оскаржені до адміністративного суду.

Розділ IV

ГОСПОДАРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ У МОРСЬКОМУ ПОРТУ

Стаття 18. Особливості провадження господарської діяльності у морському порту

1. Господарська діяльність у морському порту провадиться відповідно до законодавства, обов'язкових постанов по порту та зводу звичаїв морського порту.

2. У межах морського порту функціонують суб'єкти господарювання усіх форм власності, діяльність яких пов'язана з обслуговуванням суден, пасажирів, вантажів, та підприємства, продукція та/або сировина яких транспортується територією та акваторією порту.

У морському порту утворюється Рада морського порту (Рада порту) – постійно діючий дорадчо-консультаційний орган, основним завданням якого є координація питань, пов'язаних із розвитком та функціонуванням морського порту.

До складу Ради порту входять начальник та капітан морського порту, представники власників (користувачів) морських терміналів, стивідорних компаній, інших суб'єктів господарювання, що надають послуги у морському порту. Раду порту очолює начальник морського порту, який забезпечує організацію її роботи.

Рада порту розглядає зміни та доповнення до плану розвитку порту, зводу звичаїв морського порту та постанов по порту і приймає відповідне рішення щодо доцільності їх внесення.

3. Власники та/або користувачі технологічно пов'язаних об'єктів портової інфраструктури зобов'язані укладати між собою договори, що визначають взаємні права і обов'язки щодо організації та забезпечення безперервності технологічного процесу надання відповідних послуг у морському порту і встановлюють єдиний порядок експлуатації відповідної інфраструктури морського порту.

4. Портові оператори зобов'язані сприяти розвитку конкуренції та не вчиняти дій, які можуть справляти негативний вплив на конкурентне середовище в морському порту.

5. Адміністрація морських портів України не має права перешкоджати або втручатися в діяльність суб'єктів господарювання, крім випадків, передбачених законом, а також встановлювати для них умови діяльності, що погіршують їх становище порівняно з іншими суб'єктами господарювання або порушують їхні права та законні інтереси. Суб'єкти господарювання, які здійснюють свою діяльність у межах морського порту, мають право на власний розсуд розпоряджатися належним їм майном, розширювати свої межі у відповідності до вимог Цивільного, Господарського, Земельного та Водного кодексів України.

6. У порядку та на умовах, визначених законами України, у межах морських портів можуть утворюватися спеціальні (вільні) економічні зони або встановлюватися спеціальний режим інвестиційної діяльності на територіях пріоритетного розвитку.

Стаття 19. Послуги, що надаються у морських портах

1. У морських портах надаються послуги з обслуговування суден, здійснення операцій з вантажами, у тому числі про-

ведення вантажно-розвантажувальних робіт, послуги з обслуговування пасажирів та інші послуги, передбачені законодавством.

2. Центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, затверджуються:

1) правила надання послуг з вантажно-розвантажувальних робіт у морському порту в частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України;

2) правила надання послуг з обслуговування суден у морському порту та на підходах до них у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України;

3) правила надання інших послуг, що звичайно надаються в морських портах, у частині, що стосується зобов'язань за міжнародними договорами України.

3. Виключно державними підприємствами, установами та організаціями надаються послуги з:

1) регулювання руху суден;

2) забезпечення проведення аварійно-рятувальних робіт;

3) навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства;

4) картографічного забезпечення мореплавства;

5) забезпечення запобігання і ліквідації розливу забруднюючих речовин.

4. Послуги, визначені у частині третій цієї статті, надаються в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Стаття 20. Обов'язки суб'єктів господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту

1. Суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, зобов'язані:

1) дотримуватися встановленого у морському порту порядку;

2) здійснювати експлуатацію об'єктів інфраструктури морського порту відповідно до вимог безпеки, законодавства про охорону навколишнього природного середовища;

3) забезпечувати можливість здійснення повноважень органами доходів і зборів, органами охорони державного кордону та іншими державними органами, що здійснюють свої повноваження у морському порту;

4) забезпечувати рівний доступ до послуг, що надаються в морському порту, та відкритість доступу до відомостей про такі послуги;

5) негайно інформувати адміністрацію морського порту про виникнення ситуацій, що створюють загрозу безпеці мореплавства та/або провадженню діяльності у морському порту;

6) сприяти проведенню розслідування причин виникнення аварійних морських подій.

2. Суб'єкти господарювання, що провадять господарську діяльність у морському порту, несуть відповідальність за недотримання вимог законодавства з безпеки мореплавства, охорони праці, пожежної, санітарної, екологічної безпеки відповідно до закону.

Стаття 21. Тарифи на послуги, що надаються у морському порту

1. Тарифи на спеціалізовані послуги, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, та послуги, які оплачуються у складі портових зборів, підлягають державному регулюванню національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту.

2. Перелік спеціалізованих послуг, що надаються у морському порту суб'єктами природних монополій, які підлягають державному регулюванню, визначає Кабінет Міністрів України.

3. Тарифи на інші послуги, крім визначених у частині першій цієї статті, є вільними та визначаються договором між суб'єктом господарювання, який надає відповідні послуги, та їх замовником.

Стаття 22. Портові збори

1. У морському порту справляються такі портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, адміністративний та санітарний. Використання коштів від портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням. Фінансування утримання гідротехнічних споруд в об'ємах, необхідних для підтримання їх паспортних характеристик, здійснюється за рахунок портових зборів, що справляються у морських портах, де розташовані такі гідротехнічні споруди.

2. Розміри ставок портових зборів для кожного морського порту встановлюються національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту, відповідно до затвердженої нею методики. Порядок справляння, обліку та використання коштів від портових зборів, крім використання коштів від адміністративного збору, визначається центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту.

Кошти від адміністративного збору використовуються відповідно до закону.

3. Портові збори сплачуються адміністрації морських портів України, крім випадків, визначених цим Законом.

4. Причальний збір справляється на користь власника причалу, а якщо причал перебуває у користуванні – на користь відповідного користувача.

Канальний збір справляється на користь власника каналу.

Корабельний збір справляється на користь користувача портової акваторії, а також власника операційної акваторії причалу (причалів), збудованої до набрання чинності цим Законом.

5. Маяковий збір справляється на користь державної установи, що організовує та здійснює навігаційно-гідрографічне забезпечення мореплавства.

6. Контроль за цільовим використанням коштів від портових зборів здійснює національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері транспорту. За нецільове використання коштів від портових зборів суб'єкт, який допустив таке порушення, сплачує до Державного бюджету України штраф у розмірі 200 відсотків використаної не за цільовим призначенням суми портових зборів.

Розділ V

ЗЕМЕЛЬНІ ТА МАЙНОВІ ВІДНОСИНИ У МОРСЬКОМУ ПОРТУ

Стаття 23. Правовий режим майна в морському порту

1. Майно, що використовується під час провадження діяльності у морському порту, може перебувати у державній, комунальній та приватній власності.

2. Існуючі на день набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури не підлягають передачі в оренду чи концесію (крім причалів, залізничних та автомобільних під'їзних шляхів (до першого розгалуження за межами території порту), ліній зв'язку, засобів тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерних комунікацій), приватизації та/або відчуженню у будь-який інший спосіб. Причали можуть бути об'єктами оренди на строк до 49 років. Причали, залізничні та автомобільні під'їзні шляхи (до пер-

шого розгалуження за межами території порту), лінії зв'язку, засоби тепло-, газо-, водо- та електропостачання, інженерні комунікації можуть передаватися у концесію у складі єдиних майнових комплексів.

Створені після набрання чинності цим Законом стратегічні об'єкти портової інфраструктури є об'єктами державної власності, крім випадку, передбаченого частиною п'ятою цієї статті.

3. Державні стратегічні об'єкти портової інфраструктури та інше державне майно, закріплене за адміністрацією морських портів України, належать їй на праві господарського відання. Адміністрація морських портів України володіє, користується та розпоряджається закріпленим за нею державним майном з урахуванням його цільового призначення, а також обмежень правомочностей щодо розпорядження таким майном, визначених цим Законом, іншими законодавчими актами, її статутом.

4. Держава гарантує право приватної власності на об'єкти портової інфраструктури, у тому числі гідротехнічні споруди, набуті на законних підставах до набрання чинності цим Законом.

5. Новостворені гідротехнічні споруди, збудовані за рахунок приватних коштів, є об'єктами приватної власності. Будівництво гідротехнічних споруд державної форми власності за рахунок приватних коштів здійснюється на компенсаційній основі за рахунок джерел, визначених цим Законом.

Стаття 24. Правовий режим земель морського порту

1. Земельні ділянки в межах території морських портів можуть перебувати у державній, комунальній та приватній власності.

2. Штучно створені земельні ділянки перебувають у державній власності та можуть надаватися у користування, у тому

числі в довгострокову оренду. Штучно створені земельні ділянки належать до земель водного фонду.

3. Територія морського порту може складатися із земель морського транспорту, земель промисловості та земель водного фонду.

4. Земельні ділянки, на яких розташовані стратегічні об'єкти портової інфраструктури, та земельні ділянки, які забезпечують діяльність адміністрації морських портів України, не підлягають приватизації та/або відчуженню у будь-який спосіб.

5. Під час здійснення своїх повноважень посадові особи адміністрації морських портів України та капітан морського порту мають право безперешкодного доступу до об'єктів портової інфраструктури, розташованих на земельних ділянках, що перебувають у власності (користуванні) суб'єктів господарювання, які провадять свою діяльність у морському порту.

6. Земельні ділянки, які перебувають у власності фізичних або юридичних осіб, можуть бути відчужені у їх власників для задоволення потреб розвитку морських портів чи будівництва нових морських портів у порядку, визначеному законом.

Стаття 25. Особливості приватизації об'єктів портової інфраструктури

1. Приватизація об'єктів портової інфраструктури, крім стратегічних об'єктів, у межах морських портів здійснюється відповідно до законодавства про приватизацію з урахуванням особливостей, визначених цим Законом.

2. Об'єктами приватизації є:

1) єдині майнові комплекси державних підприємств та акції публічних акціонерних товариств, утворених у процесі реорганізації на базі цехів, виробництв, дільниць, інших підрозділів державних підприємств – морських портів, до складу яких входять усі види майна, призначеного для їх діяльності;

2) окреме індивідуально визначене майно, передбачене частиною шостою цієї статті;

3) акції (частки, паї), що належать державі у статутному капіталі господарських товариств, утворених на базі єдиних майнових комплексів, збудованих за рахунок державних та приватних інвестицій відповідно до інвестиційних договорів та договорів про спільну діяльність.

3. Єдині майнові комплекси державних підприємств та 100 відсотків акцій статутного капіталу публічних акціонерних товариств підлягають продажу на конкурентних засадах.

4. Умови конкурсу з продажу єдиного майнового комплексу державного підприємства можуть передбачати оренду причалів на строк до 49 років, що технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг, земельних ділянок на строк до 49 років, на яких розташовані причали та єдиний майновий комплекс. У такому разі договір оренди причалів укладається з переможцем конкурсу одночасно з договором купівлі-продажу єдиного майнового комплексу. Невиконання покупцем договірних зобов'язань, передбачених договором купівлі-продажу, є підставою для розірвання такого договору купівлі-продажу, а також договорів оренди причалів та земельних ділянок.

5. У разі утворення публічного акціонерного товариства причали, що технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг, та земельні ділянки, на яких розташовані причали та єдиний майновий комплекс, передаються в оренду такому товариству на строк до 49 років без проведення конкурсу.

6. Якщо стосовно окремого індивідуально визначеного об'єкта портової інфраструктури (крім стратегічних об'єктів портової інфраструктури), що використовується суб'єктом господарювання на підставі договору оренди, укладеного до

дня набрання чинності цим Законом, прийнято рішення про його приватизацію, такий суб'єкт господарювання має право на його викуп за умови, що ним здійснено поліпшення такого майна вартістю не менш як 25 відсотків його залишкової (відновної за вирахуванням зносу) вартості на момент приватизації.

Стаття 26. Приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури на основі окремих договорів

1. Приватне інвестування в об'єкти портової інфраструктури державної форми власності на території морського порту здійснюється на підставі договорів концесії, договорів про спільну діяльність, договорів оренди, інших видів інвестиційних договорів, що укладаються на основі спеціальних процедур, визначених законами України.

2. За згодою приватного інвестора та держави в особі Фонду державного майна України і центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського і річкового транспорту, на базі єдиного майнового комплексу, створеного або такого, який перебуває у процесі створення, на підставі інвестиційного договору або договору про спільну діяльність, укладеного до набрання чинності цим Законом, може бути утворено господарське товариство в порядку, встановленому законодавством. Земельні ділянки, на яких розташовані єдиний майновий комплекс такого товариства та причали, що технологічно забезпечують завершений цикл надання послуг, можуть передаватися в оренду господарському товариству на строк до 49 років у порядку, встановленому законодавством.

Стаття 27. Компенсація внесених суб'єктами господарювання інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури

1. Компенсація інвестицій, внесених суб'єктами господарювання у стратегічні об'єкти портової інфраструктури, що

є об'єктами державної власності, здійснюється на підставі відповідних договорів, що укладаються адміністрацією морських портів України та інвесторами в порядку та на умовах, визначених Кабінетом Міністрів України.

2. Інвестування у стратегічні об'єкти портової інфраструктури може передбачати ремонт, модернізацію, реконструкцію або будівництво таких об'єктів.

3. Джерелами компенсації інвестицій у стратегічні об'єкти портової інфраструктури можуть бути портові збори, що справляються адміністрацією морських портів України, та інші джерела, не заборонені законодавством.

ЗМІСТ

Вступ 3
1. Морські перевезення 5
1.1. Умови перевезень у лінійному судноплавстві 5
1.2. Значення фрахтових ставок 6
1.3. Розрахунок місткості вантажних приміщень 7
1.4. Умови постачання в морській торгівлі 12
1.5. Форми договору морського перевезення 13
1.6. Витрати перевізника 15
2. Суднова команда і портова адміністрація 17
2.1. Екіпаж судна 17
2.2. Правове положення капітана судна 18
2.3. Капітан порту 20
3. Загальні поняття про аварії 24
3.1. Види аварій 24
3.2. Збитки, що визнаються аварією 25
3.3. Морський протест 26
3.4. Диспаша і відшкодування збитків від зіткнення 28
4. Морські операції 29
4.1. Лоцманська проводка суден 29
4.2. Морське буксирування 31
4.3. Рятування на морі 31
4.4. Майно, що затонуло в морі 35
4.5. Водолазні роботи 37

5. Морське страхування 42
5.1. Історична довідка 42
5.2. Юридичне поняття ризику 42
5.3. Загальні поняття про морське страхування 44
5.4. Перестрахування 47
5.5. Ціна страхування 48
6. Класифікаційні товариства 50
6.1. Історія класифікаційних товариств 50
6.2. Історія Російського Морського Регістру Судноплавства 59
6.3. Історія Регістру судноплавства України 67
6.4. Провідні класифікаційні товариства 69
6.5. Структура і вимоги Правил класифікації
та побудови морських суден 74
6.6. Правила класифікації та побудови плавучих бурових
установок 82
6.6.1. Сфера нагляду 82
6.6.2. Структура й вимоги Правил класифікації та
побудови плавучих бурових установок 83
6.7. Правила класифікації і побудови населених підводних
апаратів та глибоководних водолазних комплексів 86
6.7.1. Сфера нагляду 86
6.7.2. Структура й склад Правил класифікації
і побудови населених підводних апаратів та глибоководних
водолазних комплексів 88
7. Міжнародні нормативні документи загального характеру 94
7.1. Міжнародні договори по забезпеченню безпеки
мореплавства і ведення промислу 94
7.2. Правила про вантажну марку 95
7.2.1. Загальні поняття 95
7.2.2. Умови призначення надводного борту
і необхідні для цього документи 99
7.2.3. Розрахунок величини мінімального
надводного борту 100

7.2.4. Утрата свідоцтва про вантажну марку 103
7.2.5. Структура Правил про вантажну марку морських суден 103
7.3. Міжнародні правила попередження зіткнення суден 105
7.3.1. Зіткнення суден. Загальна характеристика 105
7.3.2. Структура Міжнародних правил попередження зіткнення суден у морі 106
7.3.3. Сигнали нещастя 109
7.4. Міжнародна Конвенція по запобіганню забрудненню з суден 110
7.4.1. Загальні відомості 110
7.4.2. Структура і вимоги МАРПОЛ-73/78 111
7.5. Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 115
7.5.1. Структура і вимоги СОЛАС 115
7.5.2. Правила щодо конвенційного устаткування морських суден 117
7.6. Правила щодо конвенційного устаткування плавучих бурових установок 122
8. Правила вантажних перевезень 124
8.1. Нормативні документи по перевезенню вантажів 124
8.2. Перевезення зернових вантажів 125
8.3. Правила технічної експлуатації суден 125
8.4. Інформація про остійність і міцність вантажного судна .. 127
8.5. Правила щодо вантажопідйомних пристроїв морських суден 127
9. Міжнародне морське право 130
9.1. Сутність і значення міжнародного морського права 130
9.2. Становлення сучасного міжнародного морського права 136
9.3. Правовий статус і режим морських просторів 137
9.4. Основні принципи міжнародного морського права 150

10. Аварійно-рятувальні служби і берегова охорона 155
10.1. Аварійно-рятувальні служби 155
10.2. Аварійно-рятувальні компанії 157
10.3. Берегова охорона 158
10.4. Боротьба із забрудненням моря нафтою 159
Список літератури 161
Додаток 1 164
Додаток 2 183

Навчальне видання

ГАЛЬ Анатолій Феодосійович

КАЗАРЄЗОВ Анатолій Якович

БАРАБАНОВА Юлія Євгенівна

НОРМАТИВНІ ОСНОВИ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ: ЛОГІСТИЧНИЙ АСПЕКТ

Навчальний посібник

Редактор *М. Д. Бєлікчі*
Комп'ютерне складання та верстання *В. В. Москаленко*
Коректор *М. О. Паненко*

Формат 60×84/16. Ум. друк. арк. 12,8. Тираж 100 прим. Вид. № 9. Зам. № 2206-12.

Видавець і виготівник Національний університет кораблебудування
імені адмірала Макарова
просп. Героїв України, 9, м. Миколаїв, 54025
E-mail : publishing@nuos.edu.ua
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6402 від 19.09.2018 р.