

прибережної держави не лише у кризових умовах, а й з метою подальшого розвитку та майбутньої розбудови морської галузі.

Список використаної літератури:

1. Про прибережну зону України: Закон України від 6.12.2018 р. *Офіційний вісник України*. 2019. № 4. Ст. 105.
2. Про внутрішні води, територіальне море та прилеглу зону України: Проект Закону України від 30.12.2002 р. № 2605. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_2?id=&pf3516=2605&skl=5
3. Про прилеглу зону України: Проект Закону від 23.07.2009 р. № 5014. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=35892
4. Про прилеглу зону України: Проект Закону України від 16.05.2018 р. № 8361. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=64003
5. Конвенция о территориальном море и прилежащей зоне 1958 года. В кн.: Додін Е.В., Кузнецов С.А. Женевские конвенции по морскому праву // Библиотека журнала «Торговое мореплавание» (Серия: Правовое регулирование торгового мореплавания). 1998. № 5/II. С. 10-14.
6. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года. В кн.: Морське право. Джерела: У 3 ч. Ч. 1. Т. 1. Кн. 2 «III Конференція ООН з морського права» / Додін Є.В. Кузнецов С.О. Аверочкіна Т.В., Нікіша Д.О. О.: Фенікс, 2011. С. 110-451.
7. Шрамко Ю. Морська охорона зупинила два «прихованих» судна. *Українські національні новини*. URL: <https://www.unn.com.ua/uk/news/1787338-morska-okhorona-zupinila-dva-prikhovanikh-sudna>

Ключові слова: морські простори, Україна, прилегла зона, правовий режим прилеглої зони.

Ключевые слова: морские пространства, Украина, прилежащая зона, правовой режим прилежащей зоны.

Key words: sea spaces, Ukraine, contiguous zone, legal regime of the contiguous zone.

ПЛАЧКОВА ТЕТЯНА МИХАЙЛІВНА

Національний університет «Одеська юридична академія»,
аспірант кафедри морського та митного права

МІЖНАРОДНІ ПРАВИЛА ПОПЕРЕДЖЕННЯ ЗІТКНЕНЬ СУДЕН У СИСТЕМІ ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Всесвітньо визнаний принцип свободи судноплавства не означає свободу від його правового регулювання. Навіть навпаки: те, що море перебуває у користуванні усіх держав, саме і підтверджує необхідність спільної їх співпраці із забезпечення належного порядку на морських шляхах. Безпеку мореплавства можна розглядати у найширшому сенсі як забезпечення повної свободи судноплавства не лише у технічному

відношенні, але також у правовому та політичному. Може йтися про усунення будь-яких неправомірних перешкод, що навмисно вчиняються на морі: піратство, безпідставні затримання та обшуки, обстріли тощо. Чільне місце серед правових засобів забезпечення безпеки мореплавства займають Міжнародні правила попередження зіткнень суден на морі (далі – МППЗС).

Ще у 1840 р. англійська лоцманська корпорація «Трініті Хаус» видала перший загальний звіт правил для запобігання зіткненням. Правила мали застосовуватися судом Адміралтейства, який до цього періоду користувався консультаціями корпорації «Трініті Хаус», що була створена у 1514 р. Генріхом VIII. В 1862 р. було видано Закон про зміни Закону торговельного судноплавства (The Merchant Shipping Act) з Правилами попередження зіткнень суден у морі. У 1864 р. правила було прийнято у США, а згодом ще у 30 державах.

Як відомо, у 1889 р. на Вашингтонській конференції було прийнято оновлені МППЗС. Хоча Правила й не набули статусу міжнародної конвенції, згодом вони стали найважливішими нормами забезпечення безпеки судноплавства. У 1929 р. МППЗС було включено як додаток до Конвенції з охорони людського життя на морі, прийняту на конференції у Лондоні. На Лондонській конференції 1948 р. МППЗС було незначним чином змінено (додано ст. 32 про подання команди рульовому). Згодом Правила було включено як додаток до нової Конвенції з охорони людського життя на морі та 1 січня 1954 р. набули чинності. У 1960 р. у Лондоні на новій конференції з охорони людського життя на морі прийнято нові МППЗС. На відміну від попередніх, вони містили положення про використання радару в умовах поганої видимості та туману, а також норму про новий загальний характерний сигнал для риболовних суден, що складається з кольорового вогню над білим, що піднімається на щоглі [1, с. 113].

У вересні 1960 р. Британський інститут навігації створив робочу групу для обговорення організації руху у Дуврській протоці. За участю інститутів навігації Франції та ФРН було розроблено систему розподілу руху. Нову робочу групу з представниками інших країн було створено в 1964 р. для розробки систем розподілу руху для інших районів. Пропозиції робочої групи були схвалені ІМКО в 1967 р. та рекомендовані до використання мореплавцями. Підготовка до конференції 1972 р. була розпочата в 1968 році. Міжнародною палатою судноплавства та іншими організаціями було розіслано значу кількість анкет мореплавцям. Відбулося кілька засідань робочої групи, створеної ІМКО, з підготовки проекту тексту. На Конференції, що відбулася у Лондоні у жовтні 1972 р. і де 46 країн були представлені делегатами і ряд країн – спостерігачами [2], було прийнято діючі МППЗС-72, що стали додатком до Конвенції про Міжнародні правила попередження зіткнень суден у морі, прийнятої в 1972 р. [3].

Конвенція про МППЗС набула чинності 15 липня 1977 року. На теперішній час учасниками договору є 153 держави. МППЗС є основним документом, що визначає принципи безпечного розходження суден.

Правила зобов'язують кожне судно нести вогні і знаки, подавати звукові сигнали, використовувати всі наявні засоби згідно з переважаючими обставинами і умовами для того, щоб це дозволило кожному з них: завчасно виявити присутність інших суден; визначити ступінь небезпеки зіткнення; врахувати взаємні обов'язки при маневруванні; забезпечити безпечне розходження у будь-яких умовах видимості [4, с. 4].

МППЗС діють щодо усіх суден у відкритому морі та поєднаних з ним водах, однак, відповідні влади прибережної держави мають право встановлювати особливі правила плавання у внутрішніх водах, але, відповідно до Конвенції, вони мають бути наближеними до МППЗС настільки, наскільки це є можливим. Наразі МППЗС складаються з шести частин і чотирьох додатків: Частина А – Загальні положення, (правила 1-3), де визначено сферу дії МППЗС і вводяться основні визначення; Частина В – Правила плавання і маневрування (правила 4-19 розділені на 3 розділу), якими вводяться регламенти на порядок плавання і маневрування у різних умовах видимості, у т.ч. виконання типових маневрів розходження, обгону, зближення, перетину курсу, плавання в вузьких проходах тощо; Частина С – Вогні і знаки (правила 20-31), де визначаються порядок розміщення на судні вогнів і знаків і правила користування ними; Частина D – Звукові і світлові сигнали (правила 32-37), якою встановлюються регламенти на оснащення суден звуковими і світловими сигналами їх подання залежно від ситуації; Частина Е – Вилучення (правило 38), якою визначено правила, що стосуються суден, побудованих до 1977 року; Частина F – Перевірка відповідності до положень Конвенції (набула чинності з 01 січня 2016 року, Резолюція А.1085 (28) (правила 39 –41); Додаток I – Розташування та технічні характеристики вогнів і знаків; Додаток II – Додаткові сигнали для рибальських суден, зайнятих ловлею риби поблизу один від одного; Додаток III – Технічні характеристики звукосигнальних пристроїв; Додаток IV – Сигнали лиха.

При цьому маємо відзначити позиції деяких дослідників, які зазначають, що при розробці МППЗС-60 та МППСС-72 ІМКО під приводом про неможливість кількісно конкретизувати різноманіття обставин, які необхідно враховувати судоводіям при зустрічах суден у морі, ще у 60-х роках минулого століття не зробила спроб створити Правила, якими могли б користуватися моряки усіх рівнів освіти та досвіду. Сучасні Правила є складними та громіздкими. Наприклад, якщо частина «Правила плавання і маневрування» розміщується на семи сторінках книги. Коментар до них вимагає 220 сторінок. Але коментар також не надає конкретних пояснень щодо найважливіших термінів та понять, закладених у Правилах. Замість них використовуються розмиті, невизначені вирази, такі як: звичайна морська практика; безпосередня небезпека зіткнення; завчасні дії; добра морська практика; своєчасні дії; остаточно пройдено; майже протилежні курси; стає очевидним; настільки близько до іншого судна; надмірне зближення. Таким є вибірко-вий перелік термінів, більшість з яких не має однозначних конкретних визначень у МППЗС-72. Розпливчасті поняття, які можна інтерпретува-

ти різним чином, є зручними лише для судових органів, які розглядають справи про зіткнення. Відповідно до цих Правил навіть неможливо визначити, з якого моменту або за якої дистанції між суднами вони починають діяти і коли їх у цьому випадку необхідно застосовувати. Пропонуються й певні методи удосконалення діючих МППЗС: експертні, імовірнісні, розрахункові [5]. Проте досі зміни, що стосуються зазначених аспектів, до МППЗС не внесено та ще очікують на опрацювання Міжнародною морською організацією (ІМО).

Приєднання України до Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року відбулося відповідно до постанови Верховної Ради України від 17 листопада 1992 року «Про приєднання України до Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року» [6] та вони є діючими стосовно нашої держави. Їх положення враховано у багатьох нормативних актах, що стосуються забезпечення безпеки мореплавства у різних аспектах (сферах): експлуатаційній, технічній та навігаційній.

Список використаної літератури:

1. Колодкин А.Л. Правовой режим территориальных вод и открытого моря / А.Л. Колодкин. – Москва: Мор. транспорт, 1961. – 174 с.
2. Коккрофт А.Н., Ламейер Дж. Н.Ф. Толкование МППСС-72. URL: <https://flot.com/publications/books/shelf/mppss72guide/3.htm>
3. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137/print
4. Шарлай Г. Н. МППСС-72 с комментариями: учебное пособие / Г. Н. Шарлай. – М.: МОРКНИГА, 2017. – 137 с.
5. Найденев Е. МППСС-72 не имеют права на существование. URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=39047>
6. Про приєднання України до Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року: постанова Верховної Ради України від 17 листопада 1992 року. Відомості Верховної Ради України. 1992. № 49. Ст. 673.

Ключові слова: безпека, мореплавство, безпека мореплавства, попередження зіткнень, судна.

Ключевые слова: безопасность, мореплавание, безопасность мореплавания, предупреждение столкновений, суда.

Key words: safety, navigation, naval safety, collision avoidance, ships.