

**ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ**

**ІВАНОВ ДЕНИС АНАТОЛІЙОВИЧ**

**УДК 347.77:347.79**

**ІНФОРМАЦІЙНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА**

**Спеціальність 12.00.07 – адміністративне право і процес;  
фінансове право; інформаційне право**

**АВТОРЕФЕРАТ**  
**дисертації на здобуття наукового ступеня**  
**кандидата юридичних наук**

**Одеса – 2008**

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Одеській національній юридичній академії Міністерства освіти і науки України.

**Науковий керівник** кандидат юридичних наук, доцент  
**КУЗНЕЦОВ Сергій Олександрович**,  
Одеська національна юридична академія,  
професор кафедри морського та митного права

**Офіційні опоненти:** доктор юридичних наук, професор  
**ГОЛОСНІЧЕНКО Іван Пантелійович**,  
Київський національний університет  
культури і мистецтв,  
декан юридичного факультету

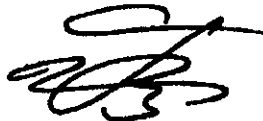
кандидат юридичних наук, доцент  
**КАЛАЯНОВ Дмитро Петрович**,  
Одеський юридичний інститут Харківського  
національного університету внутрішніх справ,  
начальник кафедри управління  
та інформаційно-технічного забезпечення  
органів внутрішніх справ

Захист відбудеться 22 лютого 2008 р. о 10-й годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 41.086.01 Одеської національної юридичної академії за адресою: 65009, м. Одеса, вул. Фонтанська дорога, 23.

З дисертацією можна ознайомитись у науковій бібліотеці Одеської національної юридичної академії за адресою: м. Одеса, вул. Піонерська, 2.

Автореферат розісланий «19» січня 2008 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради



Л.Р. Біла

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми.** В українській державі відбуваються процеси загальної інформатизації суспільства. Міжнародно-правове визнання України значною мірою стало інформаційним проривом у загальносвітові інформаційні потоки. Інформаційного забезпечення потребують сьогодні всі сфери суспільної діяльності, і при цьому сама інформаційна діяльність потребує правової регламентації. Таким чином, широкий спектр проблем організаційно-правового забезпечення функціонування інформаційного поля набуває важливого значення.

У міру розвитку систем інформаційного обміну починалося їх застосування на морському флоті з метою забезпечення пошуку і визначення координат суден, які терплять лихо. Це стало проблемним у зв'язку з прогресуючим розвитком технологій та відповідною глобальною інформатизацією суспільства. Не оминули ці процеси і сферу мореплавства, де поряд із вдосконаленням технічних засобів зв'язку необхідною умовою стало вдосконалення процесів та порядку отримання, обробки і передачі вчасної, точної і достовірної інформації, особливо під час лиха та проведення аварійно-рятувальних робіт. Своєчасний обмін достовірною інформацією збільшує шанси на попередження загибелі морських суден та, у випадку лиха, якнайшвидшого надання допомоги для рятування життя і здоров'я людини, а також на мінімізацію шкоди, якої може бути завдано майну або вантажу.

Актуальність теми обумовлена тим, що глобальна комп'ютеризація сучасного суспільства, що зачіпає практично всі сторони діяльності людей, підприємств, організацій, держави, не обійшла стороною і галузь безпеки мореплавства, породивши, у свою чергу, нову сферу суспільних відносин, у зв'язку з чим стали необхідними дослідження у цій галузі з метою удосконалення правового регулювання суспільних інформаційних відносин в Україні в сучасних умовах.

Проблеми правового регулювання суспільних відносин в умовах інформатизації України вже порушувалися в роботах Н.Н. Ахтирської, П.Д. Біленчука, В.Б. Вехова, В.А. Голубева, Д.У. Грибанова, В.В. Крилова, Б.А. Кормича та інших авторів. Проте стрімкий розвиток сфери високих технологій не дозволяє зупинитися на досягнутому і вимагає все більш глибокого вивчення цих проблем.

Теоретичну основу дисертації становлять наукові роботи в галузі адміністративного права, інформаційного права, міжнародного права, морського права, загальної теорії права, конституційного права таких вчених як: В.Б. Авер'янов, М.Ф. Аксьонов, С.С. Алексеев, О.О. Балобанов, Д.Н. Бахрах, Ю.М. Батурін, І.Л. Бачіло, Л.Р. Біла, С.О. Гуреев, І.П. Голосніченко, Є.В. Додін, Д.П. Калаянов, Р.А. Калюжний, В.Д. Качан, С.В. Ківалов, В.А. Копилов, Б.А. Кормич, Р.М. Короткий, С.О. Кузнецов, В.М. Липинський, В.Н. Лопатін, М.П. Орзіх, В.В. Серафимов, Ю.А. Тихомиров, В.Г. Торський, М.А. Федотов, О.М. Шемякін, а також роботи фахівців у галузі філософії та соціології.

Вивчення та аналіз їхніх праць дали змогу визначити й оцінити стан досліджуваної проблеми, виявити та дослідити питання забезпечення безпеки мореплавства з погляду їх інформаційно-правового забезпечення.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дослідження виконано відповідно до плану наукової роботи кафедри морського та митного права Одеської національної юридичної академії “Морське, митне та інформаційне право України у XXI столітті” і є частиною роботи академії в рамках загальнонаукової тематики “Правові проблеми становлення і розвитку сучасної української держави” (державний реєстраційний номер 0101U001195).

**Мета і завдання дослідження.** Мета дисертаційного дослідження полягає у визначенні на базі комплексного наукового аналізу ролі та місця інформаційного права у сфері забезпечення безпеки мореплавства.

Згідно з поставленою метою в роботі вирішувалися такі основні завдання: визначити поняття та юридичну природу “інформаційно-правових відносин” у галузі безпеки мореплавства;

розкрити зміст поняття “юрідико-технічні норми” як окремого виду інформаційно-правових норм;

надати визначення поняття “інформаційно-правове забезпечення діяльності” та його застосування в галузі пошуку і рятування на морі;

виявити та дослідити генезу правового регулювання інформаційно-правових відносин щодо пошуку та рятування на морі;

охарактеризувати особливості правоустановчих актів Міжнародної супутникової системи зв'язку на морі (ІНМАРСАТ);

визначити місце організаційно-правових засад ідентифікації суден в системі безпеки мореплавства;

охарактеризувати мету та склад глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки (ГМЗЛБ);

з урахуванням прогалин і колізій у чинній нормативній базі розробити пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання організаційної та інформаційної діяльності органів управління держави, яка регулює здійснення пошуку та рятування на морі.

*Об'єктом дослідження є безпека мореплавства.*

*Предметом дослідження є інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства.*

**Методи дослідження.** В дисертації використовувалася сукупність різних методів дослідження. Основним методом став загальнонауковий діалектичний метод, який дозволив проаналізувати чинне законодавство щодо інформаційно-правових основ безпеки мореплавства. При розгляді складу морської системи зв'язку широко використовувалися методи системного та структурно-функціонального аналізу.

Порівняльно-правовий метод пізнання використовувався як засіб розкриття особливостей використання новітніх інформаційних техніко-правових досягнень

у забезпеченні безпеки мореплавства в інших країнах, як засіб аналізу, виявлення окремих переваг інформаційної складової пошуково-рятувальних робіт в інших державах і як засіб спроб перенесення їх на вітчизняну дійсність.

Метод конкретно-соціологічного дослідження дозволив застосувати такі прийоми як усне опитування службових осіб органів з безпеки мореплавства, особисті спостереження, співбесіди. Ці прийоми цінні тим, що забезпечують одержання необхідної інформації і фактів безпосередньо із самого життя. Велике значення при використанні методу конкретно-соціологічного дослідження має практика. Саме з матеріалів практики одержувалися фактичні дані, на базі яких перевірялася ефективність діючого законодавства у сфері безпеки мореплавства, формулювалися рекомендації і пропозиції щодо його покращання.

За допомогою історичного та порівняльно-історичного методів ретроспективно розглядалася історія виникнення та розвитку правового регулювання здійснення інформаційного обміну з метою покращання зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки на морі. У єдності з історичним досвідом враховувалося все позитивне і цінне, що було накопичено наукою протягом усього розвитку правової думки з питань правового забезпечення інформаційної діяльності у пошуково-рятувальних цілях. З'ясовувалося закономірне і випадкове, загальне й особливе у змісті інформаційних правовідносин, що виникають у сфері безпеки мореплавства.

Кожен із методів у кожному конкретному випадку використовувався не окремо, а в поєднанні з іншими. Було здійснено спробу інтегративного підходу дослідження проблем забезпечення безпеки мореплавства на сучасному етапі, який базується на комплексному застосуванні всіх інших методологічних підходів, синтезованих у спеціально-юридичному та соціологічному підходах, які у своїй єдності відобразили багатоаспектне бачення становлення інформаційно-правових засад системи безпеки мореплавства: закономірності її формування та забезпечення державою.

Нормативну та емпіричну базу дисертаційного дослідження становлять Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права; Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі; Міжнародна конвенція про порятунок; Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі; Міжнародна конвенція з пошуку і рятування на морі; Міжнародна Конвенція про стандарти підготовки та дипломування моряків і несення вахти; Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства; Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення із суден; Конвенція про міжнародну організацію морського супутникового зв'язку; Угода про міжнародну програму КОСПАС-САРСАТ; Конституція України; Кодекс торговельного мореплавства України та інші чинні міжнародні правові акти та нормативно-правові акти України.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим комплексним монографічним науковим дослідженням основних проблем

у сфері інформаційно-правових основ забезпечення безпеки мореплавства, в якому сформульовано нові наукові положення і висновки, що виносяться на захист, зокрема:

*у перше:*

визначено поняття та зміст інформаційних правовідносин у сфері безпеки мореплавства, якими є врегульовані інформаційно-правовими нормами інформаційні суспільні відносини з приводу збереження людського життя, захисту морських суден від небезпеки на морі та захисту морського середовища від забруднення із суден, сторони яких є носіями взаємних прав і обов'язків, встановлених і гарантованих інформаційно-правовою нормою. Головною метою інформаційних правовідносин у сфері безпеки мореплавства є додержання вимог до проектування і конструкції суден, придатності їх до плавання, комплектування екіпажем, користування сигналами, підтримки зв'язку, попередження зіткнень, організації пошуку і рятування, розслідування аварій;

запропоновано класифікацію інформаційно-правових норм у галузі безпеки мореплавства згідно з цілями і порядком їх застосування, які можна поділити на п'ять груп: а) інформаційно-правові норми — для забезпечення безпеки з об'єктивної точки зору (тобто правила будівництва суден, мінімальні вимоги, що пред'являються до їх конструкції і оснащення); б) інформаційно-правові норми — для забезпечення безпеки мореплавства із суб'єктивної точки зору (зокрема правила і порядок комплектування екіпажів і перевірки їх професійної підготовки); в) інформаційно-правові норми судноводіння; г) інформаційно-правові норми, спрямовані на збереження морського середовища; д) інформаційно-правові норми, пов'язані з аварійно-рятувальною готовністю, пошуком і рятуванням;

розкрито правову природу поняття “юридико-технічні норми” як окремого виду інформаційно-правових норм, що беруть свій початок в технічних нормах, які діють у сфері техніки, виробничої діяльності людини, дії людини на природу, предмети зовнішнього світу і формуються з технічних норм-стандартів та соціально-технічних норм у випадках: а) коли держава формує зміст соціально-технічних норм, дотримання яких визнається юридично обов'язковим; б) коли держава відсилає до соціально-технічних норм і встановлює відповідальність за порушення їх змісту – бланкетні норми;

визначено зміст поняття “інформаційно-правове забезпечення” в діяльності, пов'язаній із пошуком і рятуванням на морі, під яким слід розуміти комплекс заходів щодо збору, обробки, накопичення, зберігання, пошуку, розповсюдження інформації, призначеної для задоволення інформаційних потреб суб'єктів діяльності по забезпеченню безпеки мореплавства;

*удосконалено:*

характеристику правових засад інформаційної діяльності у галузі безпеки мореплавства;

характеристику правової природи правоустановчих актів Міжнародної супутникової системи зв'язку на морі (ІНМАРСАТ);

характеристику організаційно-правових основ процесу інформаційних повідомлень з безпеки мореплавства;

*набули подальшого розвитку:*

дослідження генези правового регулювання інформаційно-правових відносин щодо пошуку та рятування на морі, згідно з якими характерною тенденцією розвитку зв'язку в ХХ ст. стала все зростаюча міжнародна співпраця у створенні стандартів систем різного призначення і в розробці загальних для всіх країн норм та правил їх застосування. Особливо плідною така співпраця виявилася в Європі, де активно формувалася єдина для всіх європейських країн правова база (правила ліцензування, сертифікації устаткування тощо) розвитку телекомунікацій, включаючи єдиний для всіх країн даного регіону розподіл смуг частот між різними радіослужбами;

характеристика мети та складу глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки, основна концепція якої заснована на тому, що скоординовані пошуково-рятувальні операції повинні бути виконані з мінімальними витратами часу за рахунок мінімізації терміну сповіщення пошуково-рятувальних організацій і суден в районі лиха;

визначення принципів системи інформаційних судових повідомлень, серед яких головними є такі: а) повідомлення повинні містити лише інформацію, необхідну для досягнення цілей системи; б) інформація, отримана за допомогою системи, повинна передаватися в інші системи у випадках, коли це необхідно для цілей, пов'язаних з лихом і забезпеченням безпеки; в) основна інформація (характеристика судна, судові системи, устаткування тощо) повинна передаватися один раз, зберігатися в системі й оновлюватися при появі змін у переданій основній інформації; г) інформація, що направляється за допомогою системи на судна, повинна бути обмежена тією, яка необхідна для забезпечення належного функціонування системи безпеки; д) системи судових повідомлень повинні передбачати передачу із суден спеціальних повідомлень, що стосуються несправностей або недоліків стосовно їх корпусу, механізмів, устаткування або укомплектовування екіпажем, або що стосуються інших обмежень, які можуть негативно впливати на безпеку мореплавства;

характеристика складу, структури та інформаційної взаємодії органів управління безпекою мореплавства в Україні;

визначення правових підстав та порядку організації інформаційного обміну на кожному етапі пошуково-рятувальних робіт.

Практичне значення одержаних результатів полягає в тому, що матеріали дослідження можуть бути використані у:

науково-дослідній сфері – як підґрунтя для подальшої розробки положень з безпеки мореплавства у галузі інформаційно-правових основ забезпечення пошуково-рятувальних робіт;

сфері правотворчості – сформульовані в дисертації висновки та пропозиції можуть бути використані в діяльності компетентних органів під час

реформування законодавства, що регулює взаємодію органів управління безпекою мореплавства в Україні;

правозастосовчій діяльності – використання одержаних результатів дозволить підвищити ефективність діяльності із забезпечення безпеки мореплавства, спрямованої на дотримання міжнародних зобов'язань, що прийняла на себе Україна;

навчальному процесі – матеріали дисертаційного дослідження можна використовувати при підготовці відповідних розділів підручників, навчальних посібників з курсів “Морське право”, “Інформаційне право”, “Морське приватне право”, “Торговельне мореплавство”, у викладанні відповідних навчальних дисциплін, науково-дослідницькій роботі студентів;

правовиховній сфері – положення і висновки дисертації можуть бути використані в роботі з підвищення рівня правової та професійної культури посадових осіб органів управління безпекою мореплавства та населення.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення й теоретичні висновки, на яких базується дисертаційне дослідження, було повідомлено на засіданнях кафедри морського та митного права Одеської національної юридичної академії. Результати дослідження доповідалися й обговорювалися на конференціях: 7-й (59-й) звітній науковій конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу Одеської національної юридичної академії (Одеса, 22–23 квітня 2004 р.), 8-й (60-й) звітній науковій конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу Одеської національної юридичної академії (Одеса, 22–23 квітня 2005 р.), 9-й (61-й) звітній науковій конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу Одеської національної юридичної академії (Одеса, 26 квітня 2006 р.). Основні результати теоретичного дослідження використовувалися автором у викладанні відповідних тем при проведенні семінарських занять із курсу “Морське право”, “Інформаційне право”, “Інформаційне забезпечення морегосподарського комплексу України”.

**Публікації.** Основні теоретичні положення і практичні рекомендації дисертаційного дослідження знайшли відображення у п'яти статтях, які опубліковано у наукових фахових виданнях, що входять до переліку видань, затверджених ВАК України.

**Структура дисертації** обрана відповідно до мети, завдань, предмета та логіки дослідження і складається із вступу, трьох розділів, висновку та списку використаної літератури. Загальний обсяг дисертації становить 205 сторінок, із яких 189 сторінок основного тексту, 16 сторінок – список використаної літератури, що містить 165 найменувань.



## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У Вступі обґрунтовуються актуальність теми, її зв'язок з науковими планами та програмами, мета і завдання, об'єкт і предмет, методи дослідження, наукова новизна та практичне значення одержаних результатів, наведені апробація результатів дисертації та публікації.

Перший розділ "Інформаційно-правові відносини у галузі безпеки мореплавства" містить два підрозділи, в яких викладені генеза, зміст та сутність правового регулювання інформаційних відносин у галузі безпеки мореплавства.

У підрозділі 1.1. "Правова природа відносин у галузі безпеки мореплавства як об'єкта правового регулювання" досліджуються поняття та юридична природа інформаційно-правових відносин як об'єкта правового регулювання в галузі безпеки мореплавства.

Інформаційно-правові норми, що регулюють рятування на морі, відіграють істотну роль у забезпеченні безпеки мореплавства, включаючи охорону людського життя. Національні закони, що відносяться до мореплавства й особливо ті, що регулюють інформаційно-правові відносини по рятуванню на морі, враховують відповідні міжнародно-правові норми.

Підкреслюється, що регулювання інформаційних правовідносин здійснюється за допомогою встановлення певних інформаційно-правових норм, тобто шляхом встановлення правил поведінки суб'єктів інформаційних відносин і застосування норм інформаційного права. Будучи різновидом правових відносин, вони містять всі основні ознаки правового відношення. У той же час для них є характерною первинність інформаційно-правових норм, оскільки інформаційні правовідносини є результатом регулюючої дії відповідної інформаційно-правової норми на дане суспільне відношення. Саме тому таке суспільне відношення набуває юридичної форми, тобто стає правовим. При цьому інформаційно-правова норма регулює поведінку сторін суспільного відношення, а також забезпечує кореспонденцію взаємних обов'язків і прав суб'єктів – учасників даного відношення, їх юридичну відповідальність за поведінку, що не відповідає встановленим правовим нормам.

Зазначається, що юридичну природу інформаційно-правових відносин можна охарактеризувати так: по-перше, інформаційні правовідносини – це відносини громадян, державних органів, ЗМІ тощо, передбачені і врегульовані нормами інформаційного права, що виражають ідеї свободи і демократії в інформаційно-правовій сфері; по-друге, інформаційно-правові відносини є засобом вирішення завдань у сфері формування єдиного інформаційно-правового простору країни, інформаційного обміну, зміцнення інформаційної безпеки та ін.; по-третє, ці відносини визначаються об'єктивними економічними відносинами, заснованими на розмаїтті форм власності на інформацію і на інформаційні технології, що є суспільними відносинами держав, вільних громадян, підприємств, організацій, інших суб'єктів права.

Одним із основних здобутків науково-технічної революції є використання радіозв'язку для інформаційного обміну, що підняло ступінь безпеки мореплавства на новий рівень. Використовуючи інформаційний радіообмін, оперативний персонал судноплавних компаній має можливість швидко доводити до виконавців розпорядження і контролювати їх своєчасне виконання. За допомогою інформаційного радіообміну можна попереджати судна, що знаходяться в морі, про стихійні явища природи, що загрожують мореплавництву, про порушення навігаційної обстановки тощо.

**Підрозділ 1.2. "Генеזה правового регулювання інформаційних відносин щодо пошуку та рятування на морі"** визначає загальні засади формування методів та принципів правового регулювання інформаційно-правових відносин щодо пошуку та рятування на морі.

Основними принципами правового регулювання інформаційних відносин є: законодавче закріплення прав громадян, організацій, держави на вільний пошук, отримання, використання і розповсюдження інформації і гарантій реалізації цього права, за винятком випадків, встановлених національним законодавством; встановлення правового режиму інформації; забезпечення доступності інформації, не віднесеної у встановленому законом порядку до інформації з обмеженим доступом; встановлення правових форм захисту інформації і гарантій інформаційної безпеки, а також захисту авторських та інших прав у сфері інформаційних відносин. Додатково до вищезазначених, головними принципами правового регулювання інформаційних відносин саме у сфері безпеки мореплавства є достовірність, повнота і своєчасність інформації.

Аналіз основних етапів розвитку інформаційно-правових відносин, що склалися в міжнародному морському співтоваристві для координації дій з підвищення ефективності забезпечення безпеки людського життя, збереження вантажу та цілісності морських суден дозволяє зробити висновок, що інформаційно-правові норми безпеки мореплавства можна поділити на п'ять груп: а) інформаційно-правові норми або правила для забезпечення безпеки з об'єктивної точки зору (зокрема, правила будівництва суден; вимоги, що пред'являються до їх конструкції й оснащення тощо); б) інформаційно-правові норми або правила для забезпечення безпеки мореплавства із суб'єктивної точки зору (зокрема, правила і порядок комплектування екіпажів і перевірки їх професійної підготовки); в) інформаційно-правові норми (правила) судноводіння; г) інформаційно-правові норми і правила, спрямовані на збереження морського середовища; д) інформаційно-правові норми, пов'язані з аварійно-рятувальною готовністю, пошуком і рятуванням.

Другий розділ "Правові основи інформаційної діяльності у галузі забезпечення безпеки мореплавства" складається з двох підрозділів, в яких досліджено міжнародні та національні правові основи інформаційної діяльності як у галузі безпеки мореплавства взагалі, так і під час пошуку і рятування, зокрема.

У підрозділі 2.1. “Міжнародно-правові основи інформаційної діяльності у галузі забезпечення безпеки мореплавства” надаються правові підстави інформаційної діяльності систем забезпечення безпеки судноплавства.

Першим нормативним актом з організації обміну інформаційними повідомленнями на морі стала Резолюція Асамблеї ІМО від 15 листопада 1979 р. про “Розвиток системи передачі повідомлень про лихо і безпеку на морі”. Ця система визначається як координоване використання різних елементів, включаючи радіозв’язок, з метою охорони людського життя на морі. Система повинна задовольняти потребам суден у радіозв’язку на випадок лиха. Вона обслуговує також будь-які інші, належним чином обладнані, об’єкти. Система повинна забезпечувати радіозв’язок між тими, хто може бути залучений до подій, пов’язаних з лихом, і включати засоби прямого зв’язку між суднами. Корисну роль у правовому забезпеченні інформаційної діяльності для безпеки мореплавства й охорони людського життя на морі відіграють “Загальні принципи систем суднових повідомлень”, схвалені 13 сесією Асамблеї ІМО 17 листопада 1983 р. Системи суднових повідомлень використовуються для збору інформації або обміну нею за допомогою радіоповідомлення. Ця інформація дозволяє отримати дані, що використовуються з різною метою, включаючи пошук і рятування, служби руху суден, прогнози погоди і запобігання забрудненню моря.

Зазначається, що системи суднових повідомлень, як засоби забезпечення інформаційної діяльності в галузі безпеки мореплавства, повинні відповідати таким принципам: а) повідомлення повинні містити лише інформацію, необхідну для досягнення цілей системи; б) повідомлення повинні бути простими, стандартного міжнародного формату; в) число повідомлень повинне бути мінімальним; г) за передачу повідомлень не повинно стягуватися ніякої платні; д) місце і час передачі повідомлень повинні призначатися з достатньою гнучкістю для того, щоб це не заважало виконанню основних функцій, пов’язаних із судноводінням; е) інформація, отримана за допомогою системи, повинна передаватися в інші системи у випадках, коли це необхідно, для цілей, пов’язаних з лихом і забезпеченням безпеки; з) основна інформація (характеристика судна, суднові системи, устаткування тощо) повинна передаватися один раз, зберігатися в системі і оновлюватися при появі змін у переданій основній інформації; ж) призначення системи повинне бути чітко визначене; з) при введенні в дію системи суднових повідомлень та її експлуатації необхідно враховувати ряд чинників, зокрема навігаційні небезпеки, існуючі і передбачувані засоби забезпечення безпеки; і) інформація, що направляється за допомогою системи на судна, повинна бути лише такою, яка необхідна для забезпечення належного функціонування системи безпеки; ї) системи суднових повідомлень повинні передбачати передачу із суден спеціальних повідомлень, що стосуються пошкоджень або недоліків стосовно їх корпусу, механізмів, устаткування або укомплектовування екіпажем, або що стосуються інших обмежень, які можуть негативно впливати на безпеку мореплавства.

*У підрозділі 2.2. "Правові основи інформаційної діяльності, пов'язаної з пошуком та рятуванням на морі"* зазначаються правові основи порядку та змісту здійснення процедур, необхідних для виконання повного обсягу дій щодо прослуховування ефіру на випадок лиха, здійснення сповіщень, а також при помилкових викликах. Аналізуються діюче законодавство щодо правового регулювання проведення аварійно-рятувальних робіт та правові засади забезпечення зв'язку під час цих робіт.

Звертається увага на те, що Регламент Радіозв'язку вимагає, щоб кожна суднова радіостанція мала ліцензію, знаходилася під винятковою владою капітана або іншої особи, відповідальної за судно, і експлуатувалася тільки під контролем належним чином кваліфікованого персоналу, а також, щоб сповіщення про лихо передавалося тільки за вказівкою капітана або іншої особи, відповідальної за судно. Капітан повинен мати на увазі, що весь персонал, на якому лежить обов'язок передавати сповіщення про лихо, повинен бути проінструктований, знати й уміти експлуатувати належним чином все радіоустаткування на судні.

Зазначається, що основи правового регулювання інформаційної діяльності на етапі рятування закріплені в Законі України "Про аварійно-рятувальні служби" від 14.12.1999 р., згідно з яким основними видами робіт при наданні допомоги судну, що терпить лихо, є пошук аварійного судна; зняття людей з аварійного судна, у разі потреби надання їм медичної допомоги; підтримка судна на плаву; боротьба з вогнем; зняття з мілини; буксирування тощо. Відповідно до вимог Конвенції з пошуку і рятування на морі 1979 р. з грудня 1996 р. при Укрморрічфлоті почав свою роботу Державний морський рятувально-координаційний центр. До його задач віднесено рятування життя на морі, рятування майна, ліквідація розливів нафтопродуктів, координація дій щодо пошуку суден тощо. Але у той самий час в державі існують структури, які, у свою чергу, несуть відповідальність за організацію, функціонування та розвиток засобів радіокомунікацій у морській галузі та відповідальність за готовність проведення пошуково-рятувальних операцій. Це негативно впливає на якість та швидкість координації дій та обміну інформацією під час лиха. По-перше, багато функціональних обов'язків зазначених структур дублюється між собою, а по-друге, наявність двох організацій, замість однієї, унеможливує централізоване керування процесом рятувальних робіт.

Розділ третій "Організаційні основи інформаційної діяльності у галузі забезпечення безпеки мореплавства" складається з трьох підрозділів, в яких досліджено структуру, склад та організаційні основи інформаційної діяльності суб'єктів у галузі безпеки мореплавства.

*У підрозділі 3.1. "Структура та склад суб'єктів, що здійснюють інформаційну діяльність у галузі забезпечення безпеки мореплавства"* детально розглянуто мету та склад глобальної морської системи зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки, а також порядок взаємодії всіх її сегментів між собою.

Зазначається, що вся ГМЗЛБ може бути поділена на 3 основні сегменти – космічний, судновий та береговий, і супутникові системи відіграють особливу роль в ГМЗЛБ для впровадження глобальної системи і встановлення надійної мережі зв'язку через супутникову систему зв'язку ІНМАРСАТ, КОСПАС-САРСАТ. Супутниковий зв'язок діє в обох напрямках: судно-берег і берег-судно. ІНМАРСАТ забезпечує сповіщення про лихо, що передається судном через суднову-земну станцію або супутниковий аварійний радіобуй, і можливість двостороннього зв'язку з абонентом в режимі радіотелеграфії і додатково радіотелефонії.

У дослідженні наголошується на тому, що чимала кількість вимог міжнародних та національних нормативних актів з морського права й особливо тих, що стосуються безпеки мореплавства, міститься у такому виді інформаційно-правових норм як “юридико-технічні” або “норми-стандарти”. Сама назва – “технічні норми” – говорить про їх специфічний зміст, про те, що вони діють у сфері техніки, у сфері виробничої діяльності людини, у сфері дії людини на природу, предмети зовнішнього світу.

У *підрозділі 3.2. “Організаційні основи ідентифікації суден”* крізь призму терористичних загроз визначається місце організаційного забезпечення автоматичної ідентифікаційної системи з врахуванням міжнародного досвіду та виокремлення позитивних та негативних сторін цієї системи.

Зазначається, що світова спільнота дуже стурбована випадками морського тероризму, але дії із здійснення юрисдикції стосовно злочинів, що загрожують безпеці торгового мореплавства, вчинених на борту судна у водах іноземної прибережної держави, можуть здійснюватися тільки з її згоди або на її прохання. Але прибережні держави не завжди можуть надати термінову й ефективну допомогу суднам, що піддалися нападу терористів, наприклад, у разі обстрілу. Нерідко таку допомогу можуть надати іноземні судна та військові кораблі, що знаходяться поблизу. У цих випадках єдиним ефективним способом оперативного сповіщення таких суден і кораблів про небезпеку, що насувається, можуть служити засоби Автоматичної Ідентифікаційної Системи (АІС). Обов'язкова установка навігаційного устаткування АІС на судна передбачена Розділом 5 “Навігаційна безпека” Конвенції СОЛАС-74, з урахуванням вимог, викладених в Резолюції ІМО MSC.99(73) від 5 грудня 2000 р.

Наголошується, що, на жаль, досі впровадження АІС в Україні знаходиться на початковому етапі, просувається достатньо повільно і це за умови, що Україна була в числі перших держав, що підписали СОЛАС-74 у день її ухвалення, чим продемонструвала всьому світу бажання і готовність підтримувати належний рівень безпеки мореплавства.

Зазначається про необхідність прийняття невідкладних заходів на державному рівні щодо скорішого впровадження в дію системи АІС в Україні, тому що робота по швидкому впровадженню АІС, по-перше, є проявом турботи держави про рівень безпеки мореплавства на своїй території, і по-друге, є прямим обов'язком України як держави-члена міжнародного

співтовариства і сторони (учасника) міжнародно-правових договорів, недотримання положень яких може негативно позначитися на авторитеті держави на міжнародній арені.

У підрозділі 3.3. *“Організаційні основи процесу інформаційних повідомлень з безпеки мореплавства”* висвітлюються основи діяльності, склад та порядок взаємодії елементів служби інформації з безпеки мореплавства.

Звертається увага на те, що служба інформації з безпеки на морі є міжнародною координованою радіомережею для передач, що містять інформацію, необхідну для безпеки мореплавства, яка отримується на всіх суднах за допомогою устаткування, що автоматично стежить на відповідних частотах і друкує англійською мовою тільки таку інформацію, яка має відношення до судна. Інформація з безпеки мореплавства визначена у загальних рисах як навігаційні та метеорологічні попередження, метеорологічні прогнози та інші невідкладні повідомлення, пов'язані з безпекою, що передаються на судна. Прийом передач цієї інформації є безкоштовним на всіх суднах.

## ВИСНОВКИ

З урахуванням викладеного та на підставі одержаних у процесі дослідження результатів були сформульовані такі положення:

1. В науці інформаційного права існує декілька дефініцій інформаційних правовідносин, аналізуючи які можна дійти висновку, що інформаційно-правові відносини взагалі – це різновид врегульованих правом суспільних відносин, об'єктом яких є інформація, що розуміється як сукупність відособлених образів життєдіяльності індивідів та організацій, що знаходяться в обігу за допомогою певних носіїв на основі норм різних галузей права. Однак таке визначення є досить універсальним і не відображує сутності та особливостей правовідносин, що складаються у сфері безпеки мореплавства.

Тому пропонується визнати, що під інформаційними правовідносинами у галузі забезпечення безпеки мореплавства розуміються врегульовані інформаційно-правовими нормами інформаційні суспільні відносини з приводу збереження людського життя, захисту морських суден від небезпеки на морі та захисту морського середовища від забруднення із суден. Сторони інформаційних правовідносин виступають як носії взаємних прав і обов'язків, встановлених та гарантованих інформаційно-правовою нормою. Головною метою інформаційних правовідносин у сфері безпеки мореплавства є додержання вимог до проектування і конструкції суден, придатності їх до плавання, комплектування екіпажем, користування сигналами, підтримки зв'язку, попередження зіткнень, організації пошуку і рятування, розслідування аварій.

2. Аналізуючи вимоги з безпеки мореплавства, що містяться в інформаційно-правових нормах міжнародного та національного законодавства

вже давно назріла необхідність виділити їх в окрему групу норм – юридико-технічних (або норм-стандартів), які беруть свій початок в технічних нормах, що діють у сфері техніки, виробничій діяльності людини, дії людини на природу та предмети зовнішнього світу.

По-перше, за своїм складом технічні норми містять: 1. Технічні норми-стандарти (техніка-техніка) – це норми, які встановлюють вимоги та стандарти суто до несоціальних утворень і взагалі не регулюють поведінку людей (наприклад, вимоги, щодо потужності блоку живлення для забезпечення належної роботи усіх компонентів комп'ютера); 2. Соціально-технічні (людина-техніка) – це норми, які регулюють взаємодію людини та техніки, але з не чітко вираженими заходами суспільного забезпечення, тобто санкції за їх недодержання можуть бути юридичними, моральними тощо. Вони, у свою чергу, поділяються на: а) публічні соціально-технічні норми (людина-техніка-держава) – це соціально-технічні норми, які регулюють взаємодію людини та техніки в матеріально-виробничій та управлінській сферах, мають обов'язковий характер, та виконання яких забезпечується примусовою силою держави (наприклад, правила поведіння зі зброєю); б) приватні соціально-технічні норми (людина-техніка-людина) – це соціально-технічні норми, які регулюють взаємодію людини та техніки у будь-якій сфері та невиконання яких тягне за собою негативне ставлення з боку іншої людини (наприклад, санітарні правила).

По-друге, існує лише два способи перетворення технічних норм-стандартів та соціально-технічних норм на юридико-технічні: а) коли держава формулює зміст соціально-технічних норм, дотримання яких визнається юридично обов'язковим; б) коли держава посилає до соціально-технічних норм і встановлює відповідальність за порушення їх змісту – бланкетні норми.

По-третє, юридико-технічні норми не можна протиставляти нормам соціальним, оскільки всі без виключення правові норми адресовані людям, регулюють відносини тільки між особами, групами, суспільством і державою і в цьому розумінні вони є соціальними. В матеріально-виробничій та управлінській сферах технічні норми не можуть не набувати характеру соціальних, а потім – і характеру юридичних норм.

3. Уперше в науці інформаційного права пропонується запровадити поняття “інформаційно-правове забезпечення діяльності”, що пов'язане з пошуком та рятуванням на морі, під яким слід розуміти комплекс заходів щодо збору, обробки, накопичення, зберігання, пошуку, розповсюдження інформації, призначеної для задоволення інформаційних потреб суб'єктів діяльності по забезпеченню безпеки мореплавства. При цьому інформаційно-правове забезпечення діяльності є цілісною системою елементів. Без ефективного інформаційно-правового забезпечення діяльності з пошуку та рятування практично неможливо забезпечити отримання об'єктивної інформації щодо потреб у правовому регулюванні неврегульованих правовідносин.

4. Аналіз установчих актів ІНМАРСАТ дозволяє говорити про особливості цієї міжнародної організації як похідного суб'єкта міжнародного

права. Експлуатаційна угода про ІНМАРСАТ не є міжнародним договором, оскільки вона, регулюючи конкретні експлуатаційні і фінансові питання, що відносяться до ІНМАРСАТ, одночасно регламентує взаємостосунки між учасниками, які складаються на комерційній основі. Значення укладання Експлуатаційної угоди полягає в тому, щоб звільнити уряди від фінансової відповідальності за діяльність ІНМАРСАТ і від виконання техніко-експлуатаційних функцій. Для цього потрібно було виключити з проекту Конвенції всі положення, що стосуються фінансової відповідальності і техніко-експлуатаційних питань участі в ІНМАРСАТ, і перенести їх до Експлуатаційної угоди. Таким чином, Експлуатаційна угода – це багатосторонній міжнародний контракт, тобто така угода, яка має міжнародно-приватноправовий характер і в якій беруть участь суб'єкти, що знаходяться під юрисдикцією держави, і держави, що виступають в даному випадку як суб'єкти міжнародного приватного права. Проте, незважаючи на розглянутий ряд особливостей установчих актів ІНМАРСАТ як міжнародних угод, все ж таки ці документи існують і діють тільки в нерозривній єдності між собою, що підтверджується основними положеннями, закріпленими у цих актах.

5. Обов'язкова установка навігаційного устаткування автоматичної ідентифікаційної системи на судна передбачена Розділом V “Навігаційна безпека” “Конвенції по охороні людського життя на морі” (Конвенція СОЛАС-74), з урахуванням вимог, викладених в Резолюції ІМО MSC.99(73) від 5 грудня 2000 р.

Основними достоїнствами АІС є: а) знання позицій суден та їх відображення на екрані в зоні відповідальності морського рятувально-координаційного центру, а також їх найменування, характеристик, наявності небезпечного вантажу і навігаційних даних (місцезнаходження, курс, швидкість тощо), що сприяє більш повній оцінці ситуації при наданні допомоги у разі лиха; б) в аварійній ситуації кожне судно матиме інформацію про найменування, місцезнаходження і навігаційні дані інших суден в радіусі дії УКХв-радіозв'язку, що сприяє швидкому наданню допомоги; в) завдяки безперервній роботі, на судні створюється можливість передачі найближчим суднам і береговим службам, включеним до АІС, сигналів лиха або терміновості, що містять відомості про подію; г) можливість взаємодії (обміну інформацією) з вертольотами, що беруть участь у пошуково-рятувальних операціях, та іншими суднами в районі лиха; д) на роботу АІС не впливають осідання і хвилювання моря. Це забезпечує можливість спостереження за малим судном-ціллю в умовах сильного хвилювання моря; е) контроль за суднами, що знаходяться в тінювих зонах (вигин мису, острів) за рахунок крашого розповсюдження радіохвиль.

31 грудня 2004 р. завершився період оснащення конвенційних суден відповідно до вимоги Розділу V СОЛАС апаратурою АІС. Судна, що не здійснюють міжнародних рейсів і побудовані до 1 липня 2002 р., повинні бути обладнані апаратурою АІС у терміни, залишені на розсуд адміністрації, але не



пізніше за 1 липня 2008 р. Проте в Україні є ряд неконвенційних пасажирських суден, що не здійснюють міжнародні рейси, які беруть на борт декілька сотень пасажирів, і затягування процесу оснащення устаткуванням АІС до липня 2008 р. може призвести до непоправних наслідків. Одним із найслабкіших місць є недостатнє знання судноводіями правил технічної експлуатації устаткування АІС.

6. Одним із стрижневих елементів здійснення інформаційного забезпечення аварійно-рятувальної діяльності є національне законодавство, яке встановлює систему національних стандартів (і для флоту, і для берегової інфраструктури), побудованих у максимальній відповідності до загальноприйнятих міжнародних правових актів. Аналіз існуючої системи інформаційного забезпечення безпеки мореплавства в Україні свідчить, що не можна вважати задовільним загальний стан справ у цій галузі з таких причин: 1. В системі забезпечення безпеки мореплавства задіяно занадто багато міністерств та відомств України: Міністерство з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи, Міністерство транспорту та зв'язку, Міністерство освіти та науки, Міністерство охорони здоров'я, Міністерство охорони навколишнього природного середовища, Державний комітет рибного господарства, Адміністрація Державної прикордонної служби тощо. 2. Є відсутньою скоординована інформаційно-правова взаємодія між міністерствами і відомствами, що призводить до паралелізму в діяльності щодо забезпечення безпеки мореплавства, ігнорування інтересів інших відомств. 3. Є відсутньою єдина вертикаль управління інформаційним забезпеченням безпеки мореплавства, що веде до дезінтеграційних процесів і до децентралізаційних тенденцій у цій важливій сфері.

У даний час для ефективного забезпечення морського пошуку і рятування в зоні відповідальності України необхідно: 1. Удосконалювати правове регулювання інформаційної діяльності морської пошуково-рятувальної системи Міністерства транспорту та зв'язку, а також національну систему морського пошуку і рятування, засновану на інформаційній взаємодії центральних органів виконавчої влади (що мають у веденні й у сфері діяльності сили і засоби рятування). 2. Розвивати міжнародну співпрацю з інформаційного забезпечення пошуку і рятування на морі, використовуючи позитивний світовий досвід. 3. Забезпечувати функціонування комплексної системи моніторингу інформації щодо надводної обстановки в Азово-Чорноморському басейні. 4. Розвивати навігаційно-гідрографічні, гідрометеорологічні та інші види інформаційного забезпечення з метою інтеграції та раціонального використання всіх комплексів і засобів різного відомчого підпорядкування. 5. Передбачати розробку і затвердження (нормативним актом Кабінету Міністрів) єдиних техніко-правових вимог до забезпечення готовності сил і засобів морського пошуку і рятування в зоні відповідальності України.

Вірним виходом із ситуації, що склалася, буде створення єдиної національної системи нормативно-правових актів щодо інформаційно-правового забезпечення діяльності, пов'язаної з пошуком і рятуванням у морській зоні відповідальності України з дотриманням таких вимог: 1. Розробка положення "Про єдину службу пошуку і рятування в морській зоні відповідальності". 2. Розробка нормативно-правових актів, щодо координації зусиль, пов'язаних з використанням всіх наявних ресурсів і наданням інших ресурсів за такої потреби. 3. Нормативно-правове закріплення географічних зон відповідальності з відповідним рятувально-координаційним центром, укомплектованим персоналом. 4. Організаційно-правове забезпечення навчання й іншої кадрової підтримки з метою управління й експлуатації системи. 5. Нормативно-правове закріплення забезпечення сучасних засобів здійснення зв'язку та обміну інформацією.

### **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ АВТОРОМ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

1. Іванов Д.А. Правова природа установчих актів Міжнародної організації морського супутникового зв'язку: поняття та особливості // Актуальні проблеми держави та права: Зб. наук. пр. – Одеса: Юрид. л-ра, 2004. – Вип. 22. – С. 521-525.
2. Іванов Д.А. Автоматическая Идентификационная Система как основополагающий фактор противодействия терроризму на море в Причерноморском регионе // Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. пр. – Одеса: Юрид. л-ра, 2004. – Вип. 21. – С. 67-75.
3. Іванов Д.А. Юридико-технічні норми у міжнародно-правових актах з безпеки судноплавства // Суспільство. Держава. Право: Наук.-практ. журн. – Одеса: Фенікс, 2004. – Вип. 4. – С. 47-50.
4. Іванов Д.А. Правове регулювання використання системи глобального мобільного (рухомого) супутникового зв'язку на морських судах // Митна справа – Львів: ТзОВ "Митна газета", 2005. – № 2. – С. 99-105.
5. Іванов Д.А. Історія правового регулювання використання радіозв'язку для пошуку та рятування на морі // Актуальні проблеми держави і права: Зб. наук. пр. – Одеса: Юрид. л-ра, 2005. – Вип. 26. – С. 246-254.

## АНОТАЦІЯ

*Іванов Д.А.* Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.07 – адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право. – Одеська національна юридична академія, Одеса, 2008.

Дисертація є першим в Україні комплексним дослідженням інформаційно-правових основ забезпечення безпеки мореплавства.

Визначено поняття та зміст інформаційних правовідносин у сфері безпеки мореплавства. Розкрито правову природу поняття “юридико-технічні норми” як окремого виду інформаційно-правових норм. Визначено зміст поняття “інформаційно-правове забезпечення” в діяльності, пов’язаній з пошуком і рятуванням на морі. Запропоновано класифікацію інформаційно-правових норм у галузі безпеки мореплавства згідно з цілями і порядком їх застосування.

З урахуванням комплексного аналізу нормативного забезпечення та практичної діяльності уповноважених органів у сфері забезпечення безпеки мореплавства надано пропозиції щодо вдосконалення законодавства України, що регулює інформаційно-правове забезпечення безпеки мореплавства.

**Ключові слова:** інформаційне право, інформаційно-правові відносини, забезпечення безпеки мореплавства, пошук та рятування на морі, автоматична ідентифікаційна система, інформаційні повідомлення.

## АННОТАЦИЯ

*Иванов Д.А.* Информационно-правовые основы обеспечения безопасности мореплавания. – Рукопись.

Диссертация на соискание учёной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.07 – административное право и процесс; финансовое право; информационное право. – Одесская национальная юридическая академия, Одесса, 2008.

Диссертация является первым в Украине комплексным исследованием информационно-правовых основ обеспечения безопасности мореплавания.

Определены понятие и содержание информационных правоотношений в сфере безопасности мореплавания, которыми являются урегулированные информационно-правовыми нормами информационные общественные отношения по поводу сохранения человеческой жизни, защиты морских судов от опасности на море и защиты морской среды от загрязнения с судов; стороны которых выступают как носители взаимных прав и обязанностей, установленных и гарантированных информационно правовой нормой. Главной целью информационных правоотношений в сфере безопасности мореплавания является соблюдение требований к проектированию и конструкции судов, пригодности их к плаванию, комплектованию экипажем, использованию

сигналов, поддержанию связи, предупреждению столкновений, организации поиска и спасания, расследованию аварий. Раскрыта правовая природа понятия “юридико-технические нормы” как отдельного вида информационно-правовых норм. Определено содержание понятия “информационно-правовое обеспечение” в деятельности, связанной с поиском и спасанием на море, под которым следует понимать комплекс мероприятий по сбору, обработке, накоплению, хранению, поиску, распространению информации, предназначенной для удовлетворения информационных потребностей субъектов деятельности по обеспечению безопасности мореплавания. Исследован генезис правового регулирования информационно-правовых отношений в сфере поиска и спасания на море, согласно чему безопасность мореплавания во многом зависит от технического уровня обеспечения мореплавания, создания и надлежащего поддержания в рабочем состоянии информационных ресурсов, а также уровня использования современных технологий информационного обмена на море, который будет определять как место страны в международном содружестве, так и степень безопасности мореплавания.

Предложена классификация информационно-правовых норм в области безопасности мореплавания согласно целям и порядку их применения. Охарактеризованы особенности учредительных актов ИНМАРСАТ. Определено место организационно-правовых основ идентификации судов в системе обеспечения безопасности мореплавания.

С учетом комплексного анализа нормативного обеспечения и практической деятельности уполномоченных органов в сфере обеспечения безопасности мореплавания сформулированы предложения относительно усовершенствования законодательства Украины, регулирующего информационно-правовое обеспечение безопасности мореплавания.

**Ключевые слова:** информационное право, информационно-правовые отношения, обеспечение безопасности мореплавания, поиск и спасание на море, автоматическая идентификационная система, информационные сообщения.

## SUMMARY

*Ivanov D.A. Information-legal basis of the safety at sea. – Manuscript.*

The candidate thesis in law within specialization 12.00.07 – Administrative Law and Process; Financial Law; Information Law. – Odessa National Academy of Law, Odessa, 2008.

The dissertation is the first complex research in Ukraine on the information-legal-basis of the safety at sea.

The concept and legal frameworks of existence of legal relations in safety at sea are being determined in this work. The legal nature and content of “law-technical norms” are explored. The maintenance of concept “information-legal supply” connected with search and rescue on the sea is defined. Classification of information-legal norms in safety at sea is expounded.

Considering the complex analysis of national law acts of safety at sea the conclusions and proposals concerning the improvement of the legislation of Ukraine, which regulates the organization and conduction of search and rescue at sea are formulated.

**Keywords:** informational law, information-law relations, safety at sea, search and rescue at sea, automatic identification system, information messages.