

Издатель

ФГБОУ «Петрозаводский государственный университет»
Российская Федерация, г. Петрозаводск, пр. Ленина, 33

Студенческий научный электронный журнал

StudArctic Forum

<http://saf.petrso.ru>

№3(11), 2018

Главный редактор

В. С. Сюнёв

Редакционный совет

С. Б. Васильев
Г. Н. Колесников
А. Н. Петров

Редакционная коллегия

М. И. Зайцева
А. Ю. Борисов
Т. А. Гаврилов
А. Ф. Кривоноженко
Е. И. Соколова
Л. А. Девятникова
Ю. В. Никонова
Е. О. Графова
А. А. Кузьменков
Р. В. Воронов
М. И. Раковская

Редакция

А. Г. Марахтанов
А. А. Чалкин
Э. М. Осипов
Е. П. Копалева

ISSN 2500-140X

Адрес редакции

185910, Республика Карелия, г. Петрозаводск, ул. Ленина, 33.

E-mail:saf@petrsu.ru

<http://saf.petrso.ru>

Юриспруденция

Проблема несовершенства основополагающих международно-правовых актов в сфере безопасности мореплавания

**ОЛЬШЕВСКАЯ Арина
Романовна**

бакалавриат, Государственный университет
морского и речного флота им. адмирала С.О.
Макарова (Санкт-Петербург),
olshevskaya.a777@gmail.com

Ключевые слова:

безопасность мореплавания
пробелы международно-
правовых актов
международные правила
международные конвенции
столкновения судов
поиск и спасание на море
морская спутниковая связь
система сигналов при
бедствии
обеспечение безопасности.

Аннотация:

Автором анализируются
международно-правовые акты в сфере
безопасности мореплавания, выявляются
несовершенства и пробелы в некоторых
положениях данных актов. Также предлагаются
возможные пути решения вышеназванных
проблем.

Рецензент: Ю. С. Цветкова

Основной текст

Испокон веков безопасность являлась приоритетом на всех видах транспорта. Особое значение в современном мире она приобретает в морском судоходстве и означает сохранность на море человеческой жизни, кораблей, судов и перевозимых ими грузов.

Проблема безопасности мореплавания является наиболее актуальной в современное время, поскольку постоянно увеличивающиеся размеры морских судов, рост их скоростей, плотность движения судов, а также необходимость плавания в различных метеорологических условиях, в том числе и сложных, заставляют постоянно соотносить действующие правила мореплавания с новыми обстоятельствами.

Объектом научного исследования выступают отношения, складывающиеся по поводу обеспечения безопасности мореплавания.

Предметом данной работы являются международно-правовые акты, посвященные вопросам правового регулирования безопасности на море.

Методами исследования выступают: общенаучный (дедукция), и частноправовой (формально-юридический, сравнительно-правовой).

Цель научного исследования: анализ международно-правовых актов в сфере обеспечения безопасности мореплавания.

Задачи исследования:

1) Рассмотреть проблемы и пробелы основополагающих международно-правовых актов в сфере обеспечения безопасности мореплавания;

2) Предложить предполагаемые пути решения вышеназванных проблем.

Согласно данным, приведенным известным Лондонским классификационным обществом – Регистром судоходства Ллойда, ежегодно в мире гибнет от 350 до 400 судов, что составляет примерно по 1 судну в день. Главной причиной гибели судов в подавляющих случаях являются их столкновения. Происходит это, как правило, из-за малого числа экипажа, вызванного появлением новой судовой техники, которая берет на себя функции автоматического мониторинга и принятия решений за человека. Увеличение размеров судов и вследствие этого ухудшение их маневренности, а также увеличения плотности и интенсивности движения являются факторами риска при судоходстве.

Эти факторы требуют постоянного учета и отражения путем внесения изменений в действующие международно-правовые акты, регулирующие безопасность на море. Главным международно-правовым актом, регулирующим безопасность на море, и требующим корректировки, являются Международные правила предупреждения столкновений судов в море 1972 г., МППСС-72 (Правила).

Например, в правилах под № 14,15,17 указано об их применении только для двух судов, что противоречит Правилу 1(а), в котором указано, что «Правила распространяются на все суда». Суда плавают в основном по устоявшимся судоходным путям, где интенсивность движения высока. К сожалению, там случаи опасного сближения только двух судов встречаются реже, чем случаи опасных встреч с тремя и более судами одновременно. Эти обстоятельства существовали уже при разработке МППСС-72. Такое упущение законодателей, утвердивших Правила, в настоящее время все больше затрудняет их применение.

Многие ключевые термины в Правилах не определены, например: «уступить дорогу», «держаться в стороне», «не затруднять безопасный проход». Практически все эти термины обозначают одни и те же действия. Однако их различная формулировка только усложняет понимание данных Правил.

МППСС-72 сложны и громоздки. Необходимо пересмотреть перечисленные правила, внести в них корректировки и дополнения в соответствии с современными условиями эксплуатации судов на море.

Следующим важным документом в сфере безопасности мореплавания, требующим пересмотра, является Международная конвенция по поиску и спасению на море 1979 г. (SAR-79).

У нее также есть свои недостатки: отсутствие соглашений по распределению районов ответственности между соседними территориями (Например, Украина до 2000 года должна была заключить соглашения по распределению районов ответственности с Россией на Азовском и Черном морях, с Румынией, Болгарией, Турцией и Грузией на Черном море и сообщить об этом генеральному секретарю ИМО).

Третьим основным документом в сфере безопасности мореплавания является Конвенция о международной организации морской спутниковой связи (ИНМАРСАТ), которая тесно связана с Глобальной морской системой сигналов при бедствии и обеспечении безопасности (ГМССБ).

Недостаточная техническая оснащенность и малочисленность спутниковой группировки, отсталое в некоторых странах программное обеспечение для высокоскоростной обработки и передачи сигналов бедствия, а также небольшое количество центров мобильной обработки данных, установленных на беспилотных летательных аппаратах или самолетах дальнего патрулирования и мониторинга морского пространства не обеспечивают своевременное обнаружение терпящих бедствие судов и оказания им необходимой помощи.

Со дня основания ГМССБ в 1999 г. внедрено множество инноваций в технологии радиосвязи, однако инновации цифровых методов не коснулись аппаратуры связи ГМССБ. Переход большинства судов, построенных в прошлом веке, на цифровую аппаратуру связи представляется невозможным, поскольку на всех судах базовые радиостанции имеют статус обязательного оборудования и не предусматривают никаких других. В базовые системы оборудования связи входят лишь спутниковые терминалы (морские районы А1 и А2 до 150 м.миль) и спутниковых телефонов (в морских районах А3 и А4 свыше 150 м.миль).

Недостатком спутниковой связи является нередкая задержка между подачей сигнала и его получением, которая может достигать 2 часов (это приблизительно период обращения спутника). Следовательно, это говорит о том, что внесение изменений в действующие правила стали скорее необходимы, чем просто желательны.

Проблема обеспечения безопасности на море не потеряла своей актуальности в настоящее время. несовершенство рассмотренных нами международно-правовых актов в сфере безопасности мореплавания должно решаться путем обязательного пересмотра положений с учетом современного развития не только самого судоходства, но и средств технического прогресса, позволяющими в кратчайшие сроки не только обнаружить терпящее бедствие судно, но и своевременно оказать помощь всему экипажу и материально-техническим ценностям. И, конечно же, все правила должны преследовать самую главную цель – спасение и сохранение человеческих

жизней на море. Это также затрагивает такие крупные озера на северо-западе России, как Ладожское и Онежское, поскольку условия обеспечения безопасности в период навигации наиболее схожи с морскими.

Список литературы

1. А. Коровин. Морские вести Росси №14. – Москва:, 2016. – 123 с.
2. М. Костров. Проблемы поиска и спасения на водных объектах Украины. – Одесса:, 2000. – 56 с.
3. Е. Найденов. Морские вести России №4. – Москва:, 2015. – 128 с.
4. Ф.М. Кацман, А.А. Ершов. Аварийность морского флота и проблемы безопасности судоходства. Москва, 2016 г.
5. ISM Code. International safety management code, IMO, 2014 y.
6. Safety of life at sea (SOLAS), IMO, 2009 y.
7. IAMSAR – International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, IMO, 2013 y.
8. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs). [Электронный ресурс]: URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>
9. Promoting safety and public understanding of risks. - Lloyd's Register Foundation, 2017. – 43 p.
10. K.T. Wayne. Maritime Safety, Security and Piracy, Informa, 2008 y.

Jurisprudence

The problem of imperfection of basic international legal acts in maritime safety

**OLSHEVSKAYA Arina
Romanovna**

бакалавриат, Admiral Makarov state university of maritime and inland shipping (Saint-Petersburg),
olshevskaya.a777@gmail.com

Ключевые слова:

the safety of navigation
the omissions in international
legal acts
international rules
international conventions
ship collisions
search and rescue at sea
maritime satellite
communications
distress alert systems
maritime safety.

Аннотация: The author analyzes international legal acts in maritime safety, reveals imperfections and omissions in some conditions of these acts. Also possible ways of solving the above-mentioned problems are suggested.

Bibliography

1. A. Korovin. Russian Maritime News №14. – Moscow:, 2016. – 123 p.
2. M. Kostrov. Problems of search and rescue at water bodies of Ukraine. – Odessa:, 2000. – 56 p.
3. E. Naydenov. Russian Maritime News №4. – Moscow:, 2015. – 128 p.
4. Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs). [Электронный ресурс]: URL: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx> (дата обращения: 17.04.2018)
5. Promoting safety and public understanding of risks. - Lloyd's Register Foundation, 2017. – 43 p.