



УДК 343.8

Мусієнко Анатолій Володимирович,*кандидат юридичних наук, доцент,
завідувач кафедри кримінального права
юридичного факультету**Інституту управління та технологій
Державного університету інфраструктури та
технологій,
м. Київ, Україна*

АКТУАЛЬНІ ПОРІВНЯЛЬНО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ НОРМАТИВНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ОХОРОНИ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я ЛЮДИНИ В МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Анотація. Статтю присвячено узагальненим результатам дослідження актуальних порівняльно-правових аспектів нормативного забезпечення охорони життя та здоров'я людини в міжнародному морському праві. Проаналізовано відповідні положення міжнародних конвенцій та національних законодавств. Зроблені пропозиції з удосконалення нормативно-правового забезпечення охорони життя та здоров'я людини під час аварійних ситуацій на морі.

Ключові слова: організація медичної допомоги на судні, UNCLOS 82, Міжнародна конвенція ПДНВ, МОП, Кодекс торговельного мореплавства України.

Summary. The article is devoted to the generalized results of the study of current comparative legal aspects of the normative provision of the protection of life and human health in international maritime law. The relevant provisions of international conventions and national laws are analyzed. Proposals have been made to improve the legal and regulatory support for the protection of life and human health in the event of an emergency at sea.

Every year, several thousand accidents occur in the sea, during which more than 200 large vessels with a total gross tonnage of up to 1,500,000 tons are killed. Annually more than 2 thousand people die in the sea, more than 1 million tons of cargo disappears, a large amount of petroleum products and other pollutants enter the marine environment. Therefore, the problem of maintaining the life and health of man during maritime transport without exaggeration is a major one.

Accidental maritime accidents include many events that disrupt normal operations on or off the ship while sailing or moored in inland waters, swimming or parking within inland waterways, causing anyone harm or damage to property. .

Convention on the Law of the Sea UNCLOS 82 in Part 3, Article 4 94 obliges each flag State to take the necessary measures to ensure safety at sea. In addition, the said Convention unifies the recommendations and standards of competence for those in charge of medical care on board, as reflected in the latest version of the IMGS Training Manual, which takes into account all the requirements of the STCW Code for officers' knowledge and professional skills.

Of the Convention, which includes practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy. Compliance with these requirements enables

such persons to effectively participate in coordinated on-board medical assistance systems and to provide patients or injured persons with a satisfactory level of medical assistance during their probable stay on board.

In the disposition of Art. 60 KTM of Ukraine the legislator regulates the duties of the captain to render assistance, but in the event of a collision of ships. A separate article of KTM of Ukraine is devoted to the regulation of medical care - Art. 61, which is referred to as the "Duty to Emergency Care".

Therefore, the author proposes to amend, in particular, Art. 61 KTM of Ukraine.

Keywords: medical aid organization on board, UNCLOS 82, International Convention for the Evaluation of Injunctions, ILO, Commercial Code of Ukraine.

Масштаби сучасного світового торгівельного флоту вражають. Статистичні дані свідчать, що понад 90% всього, що нас оточує, перевезено морським шляхом. У світі налічується понад 50000 торгових судів різних розмірів та призначень. Цей колосальний флот зареєстрований в 150 країнах світу, який обслуговують понад мільйон моряків всіх національностей [1]. Це більше, ніж населення таких країн, як Фіджі або Бахрейн [2]. Але, на жаль, існує й інша статистика. Щорічно в морі трапляється кілька тисяч аварійних ситуацій, під час яких гинуть понад 200 великих суден загальної валовий місткістю до 1500000 тонн. Щорічно в морі гине більше 2 тис. людей, зникає більш 1 млн. тонн вантажів, в морське середовище потрапляє велика кількість нафтопродуктів та інших забруднюючих речовин. Тому проблема збереження життя і здоров'я людини під час морських перевезень без перебільшення є основною [3].

Будь-яка катастрофа на воді характеризується ізолюваністю людей, відносним дефіцитом рятувальних засобів і сил медичної допомоги, можливістю виникнення паніки. Особливо небезпечною є надзвичайна ситуація на судні у відкритому морі. При катастрофах на водному транспорті величина і структура санітарних втрат залежатимуть від характеру розвитку події, кількості пасажирів і професійності дій членів екіпажу на судні.

Робота, яка виконується моряками торгового флоту, вкрай відповідальна, часто в складних кліматичних умовах, а тому вимагає значного щоденного фізичного та емоційного напруження. У свою чергу, ефективно працювати тривалий час може тільки здорова людина, що прямо впливає на безпеку судноплавства.

Сучасні технології дозволили створити нові стандарти надання медичної допомоги, тому проблеми забезпечення медичної допомоги на судні повинна приділятися особлива увага, і в першу чергу питанням нормативно-правового регулювання надання медичної допомоги.

Метою даної роботи є дослідження теоретичних питань нормативно-правового забезпечення безпеки, збереження людського життя, організації медичної допомоги на судні. Окремі питання досліджуваної теми розглядаються в роботах таких авторів, як Л.А. Позолотін, В.Г. Торський, В.П. Топалов, Н. Myron Nordquist і інші. Не зменшуючи теоретичної значущості робіт згаданих

вчених, на жаль, доводиться констатувати недостатній ступінь сучасного дослідження цього питання.

У сучасному розумінні першою допомогою є лікування, спрямоване на запобігання настанню смерті або розладу здоров'я хворого або потерпілої особи, життя якої знаходиться в небезпеці. Всі члени екіпажу повинні пройти навчання з надання першої допомоги [4]. На думку автора, всю важливість цієї проблеми підтверджує відображення стандартів надання медичної допомоги на судні в нормативно-правових документах, і в першу чергу в міжнародних конвенціях. Так, Конвенція з морського права UNCLOS 82 в ч. 3, 4 ст. 94 зобов'язує кожну державу прапора, вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки на морі, зокрема, В тому, щоб капітан, офіцери і екіпаж були повністю ознайомлені з відповідними міжнародними правилами з питань охорони людського життя на морі та зобов'язані дотримуватися їх. Крім того, Конвенція з морського права UNCLOS 82 в ст. 98 встановлює, що кожна держава має зобов'язати капітана будь-якого судна під її прапором, на скільки можливо, не піддаючи серйозній небезпеці судно, екіпаж або пасажирів, допомагати кожній виявленій в морі особі, якій загрожує загибель, а після зіткнення надати допомогу іншому судну, його екіпажу і його пасажирам. Для сприяння цьому кожна прибережна держава має сприяти організації, функціонуванню та утриманню відповідної ефективної пошуково-рятувальної служби для забезпечення безпеки на морі і над морем, а також, коли того вимагають обставини, воно співпрацює з цією метою з сусідніми державами у вигляді взаємних регіональних домовленостей [5].

І хоча в контексті згаданих статей Конвенції з морського права UNCLOS 82 мова йде про допомогу в широкому сенсі, все ж, на думку автора, в першу чергу слід говорити про медичну допомогу. До аварійних морських пригод можна віднести безліч подій, які порушують звичайний порядок на борту судна чи поза ним під час плавання або на стоянці в морських водах, плавання або стоянки в межах внутрішніх водних шляхів, в результаті чого будь-кому заподіяно шкоду або завдано матеріальної шкоди [6; 4]. Але які шанси вижити, опинившись в безпорадному стані у відкритому морі? Як довго людина може протриматися після корабельної аварії в надії, що його врятують? Це залежить від багатьох факторів. Тому очевидно, що в разі краху судна головне, про що необхідно подбати, – це життя і здоров'я членів екіпажу і пасажирів судна. Часто можна почути дивовижні історії порятунку потерпілих в корабельній аварії, коли врятувати життя людини допомагають повсякденні предмети або випадкові події, але це, скоріше, виняток із правил. На жаль, морська практика показує, що на одинаків посеред моря поширюється «правило трьох». Людина залишається живою три години без опори, три дні без води і три тижні без їжі. Іншими словами, в подібних випадках загроза життю і здоров'ю людей (травми, утоплення, переохолодження та ін.) дуже висока, і для порятунку потерпілих необхідні чіткі і дієві заходи. А беручи до уваги, що моряки, як правило, не є медичними фахівцями, необхідна нормативна регламентація алгоритмів надання медичної допомоги в таких випадках. Це має сприяти посиленню охорони людського життя на морі.

Такому посиленню сприяло прийняття Міжнародної конвенції про підготовку, дипломування моряків та несення вахти. Прийняття цієї Конвенції в особливу мірою торкнулося залучення до підготовки з надання медичної допомоги суднових офіцерів рівня управління (капітан, старший помічник капітана, старший механік і другий механік) і рівня експлуатації (вахтовий помічник і вахтовий механік). Так, в пункті 13 Додатків до Правила II/2 Конвенції STCW'78 зазначений обсяг мінімальних знань з медичної підготовки, необхідних для отримання дипломів капітана або старшого помічника капітана суден валовою місткістю 200 тонн і більше. Зокрема, потрібно належне вміння застосовувати на практиці вміст Міжнародного медичного посібника для суден або відповідних національних посібників; Медичного розділу Міжнародного зведення сигналів; Допомоги по наданню першої допомоги при виникненні нещасних випадків, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів.

Мінімальні знання, необхідні для отримання диплома вахтового помічника капітана суден валовою місткістю 200 і більше тонн (параграф 19), - вміння практичного застосування медичних довідників і рекомендацій, що передаються по радіо, включаючи уміння здійснювати на їх основі необхідні практичні дії при нещасних випадках або захворюваннях, типових для суднових умов.

Крім того, зазначена Конвенція уніфікує рекомендації та стандарти компетентності для осіб, відповідальних за медичний догляд на судні, що знайшло своє відображення в останній редакції навчального посібника IMGS [4], яка враховує всі вимоги Кодексу STCW щодо знань та професійних навичок офіцерів.

Отже, кожному члену екіпажу при нещасному випадку або захворюванні повинна бути надана перша медична допомога, за організацію якої несе відповідальність капітан [7].

Не обійшов увагою питання надання медичної допомоги на судні і в Конвенції 2006 року про працю в морському судноплавстві. Так, Керівний принцип 4.1.1 регламентує забезпечення медичного обслуговування на судні. Зокрема, при визначенні рівня медичної підготовки, яку повинні отримувати моряки на борту суден, що не мають в своєму екіпажі суднового лікаря, компетентний орган повинен вимагати, щоб на судах, які зазвичай можуть отримати кваліфіковану медичну допомогу та медичне обслуговування в межах восьми годин, був, принаймні, один призначений моряк, підготовлений до надання першої медичної допомоги, що відповідає вимогам Конвенції ПДНВ, яка дає таким особам можливість вживати невідкладних ефективних заходів при нещасних випадках або захворюваннях, які можуть статися на борту судна, і використовувати медичну консультацію по радіо або по супутниковому зв'язку; на всіх інших судах повинен бути, принаймні, один призначений моряк, який має підготовку в галузі медичного догляду, що відповідає вимогам Конвенції ПДНВ, що включає практичну підготовку та підготовку з таких методів рятування життя, як внутрішньовенна терапія. Виконання цих вимог дає таким особам можливість ефективно брати участь у координованих системах надання медичної допомоги на борту суден та забезпечувати хворим або травмованим особам задовільний рівень медичної допомоги в період їх ймовірного знаходження на борту судна.

У свою чергу, підготовка таких осіб повинна проводитися на основі змісту найактуальніших видань Міжнародного медичного посібника для суден, Допомоги по наданню першої медичної допомоги при нещасних випадках, пов'язаних з небезпечними речовинами, Інструкції Міжнародного посібника з навчання моряків, а також медичного розділу Міжнародного зведення сигналів і на основі аналогічних національних посібників [8].

У той же час ефективне надання медичної допомоги неможливо без сучасного фармакологічного забезпечення, тобто без ліків. І це питання також є предметом регламентації міжнародних угод. Так, Рекомендація №105 Міжнародної організації праці про зміст суднових аптечок (прийнята в м. Женева 13.05.1958 на 41-й сесії Генеральної конференції МОП) рекомендує, щоб кожна країна-підписант застосовувала певні норми. Так, кожне судно під час морського плавання зобов'язана мати в наявності на борту суднову аптеку, вміст якої встановлюється компетентними органами з урахуванням таких факторів, як число осіб, які перебувають на борту, характер і тривалість рейсу. Капітану або іншій відповідальній особі командного складу слід приділити особливу увагу збереженню медикаментів, вживання яких підлягає обмеженням.

Правила та положення, що стосуються мінімальних норм вмісту суднових аптечок, повинні застосовуватися незалежно від того, чи є на борту судна лікар чи ні.

При створенні або перегляді правил і положень про вміст аптечок різних типів компетентні адміністрації повинні брати до уваги прикладений до Рекомендації №105 Перелік мінімальних норм вмісту аптечок. Також ці правила і положення повинні періодично переглядатися в світлі нових медичних відкриттів, прогресу і затверджених методів лікування відповідно до пропозицій про перегляд, які можуть бути прийняті відповідно до угоди між Міжнародною організацією праці та Всесвітньою організацією охорони здоров'я.

Оскільки відповідальні за надання медичної допомоги на судні особи не є лікарями, то до кожної аптечки має додаватися затверджене компетентним органом медичне керівництво, в якому детально пояснюється, як користуватися її вмістом. Це керівництво повинно бути достатньо докладним, щоб крім суднового лікаря, інші особи могли використовувати аптечку для лікування хворих або постраждалих від нещасного випадку на судні осіб, як за допомогою додаткової медичної консультації по радіо, так і не вдаючись до неї. Крім того, в правилах і положеннях треба передбачити контроль за вмістом аптечки, а також її періодичні огляди. Такі огляди повинні проводитися особами, які уповноважені компетентною владою, з періодичністю не рідше одного разу на 12 місяців.

Таким чином, на думку автора, регламентація медичної допомоги в міжнародних угодах, без перебільшення, свідчить про виняткову важливість правового регулювання надання медичної допомоги на борту судна. У той же час міжнародні конвенції зобов'язують країни-підписанти гармонізувати національне законодавство відповідно до міжнародних норм, тим самим створювати ефективні механізми реалізації стандартів надання медичної допомоги на судні.

В Україні одним з нормативних документів, що регулюють відносини в сфері торговельного мореплавства, є Кодекс торговельного мореплавства України (КТМ України). У цьому документі містяться і положення, що стосуються надання допомоги в морі. Глава 2 КТМ України, яка містить норми, що стосуються капітана судна, в ст. 59 зобов'язує капітана, при відсутності серйозної загрози для судна і осіб, які перебувають на ньому, надати допомогу кожній виявленій в морі особі, якій загрожує загибель. Законодавець не конкретизує обставини, що стали причиною загрози загибелі. У разі подібних подій капітан повинен прямувати з найбільшою швидкістю на допомогу гинучим, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, і якщо на такі дії з його боку можна розумно розраховувати.

У диспозиції ст. 60 КТМ України законодавець регламентує обов'язки капітана надати допомогу, але вже в разі зіткнення суден. Зокрема, капітан кожного із суден, що зіткнулися, зобов'язаний після зіткнення, наскільки він може зробити це без серйозної загрози для своїх пасажирів, екіпажу і судна, подати допомогу іншому судну, його пасажирам і екіпажу. На думку автора, норма, що передбачає участь обох капітанів, абсолютно справедлива, але крім того збільшує шанси на порятунок потерпілих. Інших рішень тут не може бути, оскільки мова йде про охорону людського життя, що визнається найвищою цінністю будь-якої цивілізованої спільноти. Крім того, капітани суден зобов'язані, наскільки це можливо, повідомити один одному назву своїх суден, порти приписки, а також порти відправлення і призначення або найближчий порт, в який судно зайде.

Відповідно до чинного законодавства України передбачається і відповідальність за невиконання капітаном вимог ст. 59 та ст. 60 КТМ України з надання допомоги потерпілим в морі. Виконуючи вимоги зазначених норм, капітан приймає дуже складні рішення, від яких залежать життя і здоров'я людей. І цілком природно, що помилкові рішення капітана можуть мати найтрагічніші наслідки, за які капітан судна понесе відповідальність. Тому в диспозиції ст. ст. 59 і 60 КТМ України передбачено зняття відповідальності з судовласника за невиконання капітаном судна обов'язків по наданню допомоги потерпілим в морі.

Регламентації медичної допомоги присвячена окрема стаття КТМ України – ст. 61, яка називається «Обов'язок надання невідкладної медичної допомоги». Так, згідно зі ст. 61 в разі, якщо особа, що перебуває на борту судна, потребує невідкладної медичної допомоги, яку неможливо надати в морі, капітан зобов'язаний зайти в найближчий порт, повідомити про це судовласника, а при заході в іноземний порт – також консула України [9]. В результаті аналізу ст. 61 КТМ України, звертає на себе увагу невідповідність назви статті та її змісту. Якщо виходити з назви статті, стає абсолютно очевидно, що надання невідкладної медичної допомоги нужденній особі входить в обов'язок капітана судна, проте в тексті прямо про це не сказано. Увагу акцентовано на тому, що капітан повинен зайти в найближчий порт в разі, якщо необхідну медичну допомогу неможливо надати в морі. В даному випадку було б логічно припустити, що спочатку потрібно спробувати надати медичну допомогу на борту.

При проведенні порівняльного аналізу законодавства України та Республіки Казахстан в цій сфері звертає на себе увагу, що Закон Республіки Казахстан «О торговом мореплаванні» містить схожі норми. Так, відповідно до диспозиції ст. 31 зазначеного нормативного документа, що регламентує обов'язки капітана, капітан судна зобов'язаний надати допомогу особі, що терпить лихо на морі, якщо ця допомога може бути надана без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів. При зіткненні суден необхідно вжити належних заходів для порятунку іншого судна, якщо ці заходи можуть бути задіяні без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу та пасажирів, повідомивши, по можливості, назви своїх суден, порти їх реєстрації, а також порти відправлення і призначення. У разі, якщо особа, що перебуває на борту судна, потребує невідкладної медичної допомоги, яка не може бути надана під час знаходження судна в морі, – зайти в найближчий порт або вжити заходів з доставки такої особи в найближчий порт, сповістивши при цьому судновласника; при заході судна в іноземний порт або доставці такої особи в іноземний порт сповістити також консульську установу Республіки Казахстан [10].

Необхідно відзначити, що п. 1 ст. 31 Закону Республіки Казахстан «О торговом мореплаванні», відсилаючи до ст. 129 цього Закону, зобов'язує капітана судна та інших членів екіпажу судна виконувати розпорядження судновласника і фрахтувальника, пов'язані з управлінням судном, в тому числі щодо судноводіння, внутрішнього розпорядку на судні та складу його екіпажу. Також для капітана та інших членів екіпажу судна обов'язкові розпорядження фрахтувальника, що стосуються комерційної експлуатації судна. На думку автора, диспозиція зазначених статей не повною мірою відображає зафіксовані в згаданих конвенціях рекомендації та стандарти компетентності щодо осіб, відповідальних за надання медичної допомоги на судні. Тому автор пропонує, з метою удосконалення, внести зміни зокрема, в ст. 61 КТМ України, виклавши її в такій редакції: «Якщо особа, що перебуває на борту судна, потребує невідкладної медичної допомоги, така допомога повинна бути надана відповідно до діючих стандартів, а якщо таку допомогу неможливо надати в морі, капітан зобов'язаний зайти в найближчий порт, повідомивши про це судновласника, а в разі заходження в іноземний порт – також консула України ». Пряма вказівка на обов'язок капітана надавати медичну допомогу на борту судна підкреслило б пріоритетність людського життя, що відповідає міжнародним стандартам.

Таким чином, проведене дослідження дозволяє автору зробити певні висновки:

1. регламентація надання медичної допомоги в міжнародних нормативних документах, без перебільшення, свідчить про виняткову важливість правового регулювання цього питання. Інші рішення тут не представляються можливими, оскільки мова йде про охорону людського життя, що визнається найвищою цінністю будь-якої цивілізованої спільноти;

2. гармонізація національного законодавства з міжнародними нормами та стандартами є необхідною умовою підвищення ефективності надання медичної допомоги на судні, відповідності такої допомоги новим медичним відкриттям, прогресу і затвердженими методами лікування;

3. правові норми, регламентовані міжнародними угодами, повинні сприяти встановленню в національних законодавствах країн-підписантів чітких вимог і критеріїв оцінки надання медичної допомоги на судні і компетенції відповідальних посадових осіб;

4. безпосередня відповідальність за надання медичної допомоги на судні покладається на офіцерів рівня управління та експлуатації;

5. з метою удосконалення, доцільно внести зміни в ст. 61 КТМ України, виклавши її в такій редакції: «якщо особа, що перебуває на борту судна, потребує невідкладної медичної допомоги, така допомога повинна бути надана відповідно до діючих стандартів, а якщо таку допомогу неможливо надати в морі, капітан зобов'язаний зайти в найближчий порт, повідомивши про це судовласника, а в разі заходження в іноземний порт – також консула України». Запропоновані зміни дозволяють конкретизувати процедуру і обсяг надання медичної допомоги на судні відповідальними особами, що сприятиме підвищенню ефективності такої допомоги.

Література:

- 1 «Судоходство необходимо миру» — тема Всемирного дня моря 2016 // Работник моря. Всеукраинская морская газета. — 2015. — [ЭР]. Режим доступа: <http://seafarers.com.ua/world-maritime-day-theme-2016-is-selected/5851/>.
- 2 Географический справочник «О странах». — [ЭР]. Режим доступа: http://en.ostranah.ru/_lists/population.php
- 3 Бойович В. Міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства в СР Югославії: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11 / В.Бойович; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. — Киев, 2003. — 17 с.
- 4 International medical guide for ships: including the ship's medicine chest. 3rd ed. WHO. — [ER]. Access mode: http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/43814/1/9789240682313_eng.pdf
- 5 Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. — [ЭР]. Режим доступа: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
- 6 Сидоренко А.В. Расследование на морских судах: учеб. пособие. — Одесса: ЛАТСТАР, 1999. — 150 с.
- 7 Манільські поправки до додатка до Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (ПДНВ) 1978 року. — [ЭР]. Режим доступа: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/896_052/paran858#n858
- 8 Предлагаемая Сводная конвенция о труде в морском судоходстве. — [ЭР]. Режим доступа: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/maritime_labour.pdf
- 9 Кодекс торговельного мореплавства України. — [ЭР]. Режим доступа: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/main/176/95-%D0%B2%D1%80>
- 10 Закон Республики Казахстан «О торговом мореплавании» от 17 января 2002 г. № 284. — [ЭР]. Режим доступа: http://adilet.zan.kz/rus/docs/Z020000284_