

Тилик Тарас Михайлович,

кандидат юридичних наук, доцент

кафедри господарського та транспортного права

юридичного факультету Інституту управління та технологій

Державного університету інфраструктури та технологій,

м. Київ, Україна

МІЖНАРОДНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Стаття присвячена аналізу міжнародних та європейських стандартів з питань організації перевезень небезпечних вантажів. Надана правова характеристика міжнародним вимогам з питань перевезень небезпечних вантажів.

Ключові слова: Міжнародні стандарти, європейські стандарти, небезпечні вантажі, перевезення, СОЛАС, МОПОГ.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку світової економіки відбувається збільшення конкуренції міжнародного морського транспортування. Це стосується як імпорту так і експорту товарів. При чому можна зазначити що морські перевезення займають перше місце серед інших варіантів та способів доставки. Як наслідок в боротьбі за першість на ринку перевізників, забезпечення безпеки судноплавства в галузі перевезень небезпечних вантажів відходить на другий план.

Морське судноплавство з юридичної точки зору на сьогоднішній день є малообговорюваним в українському законодавстві. Не дивлячись на значну кількість міжнародних норм, які імplementовані в національне законодавство, важливим питанням є вдосконалення національного законодавства з питань мореплавства та безпеки судноплавства, посилення вимог до перевізників, впровадження модернізованого обладнання для полегшення контролю за безпекою в цій сфері та створення конкуренції на міжнародній арені, що покращить економіку нашої країни та збільшить інтерес інвесторів та товаровиробників.

Метою статті є дослідження прогалин законодавства в сфері забезпечення безпеки торговельного судноплавства. Разом із тим на меті є привернути увагу судовласників, вантажовідправників та контролюючі органи на проблеми що впливають на безпеку перевезення.

Одним із найпопулярніших способів перевезення вантажів є перевезення морським транспортом. Цей спосіб є значно дешевшим ніж наземний чи авіаційний, хоча потребує більше часу на процес перевезення через низьку швидкість транспортних засобів. Але це не зменшує інтерес вантажовідправників до морського транспортування.

У ХХ столітті почали зростати аварії, пов'язані з перевезенням небезпечних вантажів. Це спонукало міжнародне співтовариство створити єдині міжнародні правила морського перевезення небезпечних вантажів. Вже в 1969 році були розроблені міжнародні Правила морського перевезення небезпечних вантажів (відомі як МОПОГ). Через рік вийшло друге видання зі змінами, а в 1989 році були внесені остаточні зміни та вийшло останнє видання правил. [9]

До небезпечних вантажів належать всі ті речовини і предмети, які в умовах зберігання, навантаження, вивантаження і перевезення можуть послужити причиною вибуху, пожежі або взагалі будь-якого руйнування або псування транспортних засобів, складів, пристроїв, будівель і споруд, а також загибелі, каліцтва, отруєння, опіків, опромінення або інших захворювань людей і тварин, є небезпечні для екіпажу та навколишнього середовища. Виходячи з рекомендацій ООН стосовно перевезення небезпечних вантажів, беручи до уваги хімічні, фізичні та біологічні

властивості речовин і види загроз, що вони представляють, прийнята міжнародна класифікація небезпечних вантажів.

Безпека є основною і важливою рисою, яка властива будь-якому виду перевезення. Найпоширенішою проблемою перевезення небезпечних вантажів водним транспортом є нехтування технікою безпеки. На всіх етапах процесу перевезення особи, які відповідають за це, повинні вживати всіх необхідних заходів для належного та безпечного перевезення, що відповідає Правилам морського перевезення небезпечних вантажів (МОПОГ), враховуючи специфіку небезпечного вантажу. Не дивлячись на наявність такого комплексного документу, який розробила Міжнародна морська організація (ІМО), порушення все одно мають місце.

На жаль нехтування технічними вимогами присутні в процесі будь-якого способу перевезення, оскільки цей фактор може впливати на вартість перевезення. Такими діями перевізники легковажно відносяться до настання негативних наслідків. Повний контроль обладнання перед відправкою судна в рейс є ключовим в безпечному мореплаванні. Як додаток до виконання норм міжнародного та національного законодавства і різноманітних перевірок, судновласники також можуть користуватися послугами компаній, які спеціалізуються на огляді та тестуванні вантажних суден для того щоб впевнитись що все перебуває в належному та справному стані.

Не менш важливим є кваліфікаційні навички екіпажу. Керуючись положеннями Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW) кожен член екіпажу повинен мати необхідний пакет документів для роботи на судах, а враховуючи специфіку роботи при перевезенні небезпечних вантажів перелік таких документів може бути значно розширеним. Це викликано підвищеним рівнем безпеки при перевезенні такого типу вантажів.

В процесі перевезення виникає необхідність вчасно проводити інструктажі членам екіпажу, розповідати про специфіку вантажу та роботи з ним, пожежну безпеку, запобіжні заходи, забезпечити всіх індивідуальними засобами захисту та розповісти про способи надання першої допомоги при нещасних випадках. Більшість типів вантажів мають Паспорт хімічної продукції (MSDS/SDS), в якому вказано вся необхідна інформація про вантаж, спосіб збереження, транспортування, обробку, утилізації продукції та інформацію щодо безпечних умов праці з речовиною. При формуванні такого паспорта використовуються міжнародні норми, норми національного законодавства та європейські акти. [5]

Ключовим елементом перевезень є класифікація небезпечного вантажу. Відповідно до Правил морського перевезення небезпечних вантажів (МОПОГ) існує 9 груп (класів) небезпечних вантажів, які відображають небезпеку та ризик, що можуть виникнути при роботі з цим вантажем. Класифікацію вантажу проводить вантажовідправник, виробник або компетентний орган. [4] Не правильно вказані данні відносно вантажу можуть стати причиною виникнення небезпечних наслідків, оскільки може бути підібрана така тара, упаковка для вантажу, що не відповідає його вимогам і характеристикам. Це все може спровокувати небезпеку, що загрожуватиме як людському життю, так і навколишньому середовищу.

Як універсальні, так і регіональні міжнародні договори вимагають, щоб при виникненні надзвичайних ситуацій на морі держави взаємодіяли та здійснювали усі можливі заходи для усунення реальної небезпеки та мінімізації шкоди морському середовищу. Власники і користувачі суден, платформ та інших морських споруд зобов'язані: розробляти і вводити в дію інструкції та правила щодо запобігання забрудненню моря, забезпечувати виконання міжнародних договорів України з відповідних питань; обладнувати судна, платформи та інші морські споруди цистернами і закритими фановими системами для збирання вод будь-якого походження чи установками для очищення чи знезараження цих вод; затверджувати нормативні акти щодо транспортування речовин, перевезення яких може призвести до забруднення внутрішніх морських вод і територіального моря; перевантажувати будь-які вантажі, які можуть призвести до забруднення внутрішніх морських вод і територіального моря, з обов'язковою розробкою оцінки впливу на

навколишнє природне середовище технології переробки та складування для кожного виду вантажу. У процесі перевезення і навантаження небезпечних вантажів необхідно суворо виконувати весь комплекс вимог Правил морського перевезення небезпечних вантажів (МОПОГ), встановлених для екіпажу, обладнання судна і його постачання. Цей комплекс вимог можна розділити на три групи: заходи попередження виникнення небезпеки; дії екіпажу в аварійній ситуації; ліквідація наслідків аварійної ситуації.

На сьогоднішній день поширеною проблемою при транспортуванні вантажів морським транспортом є невідповідність транспортного засобу та тари вимогам національного законодавства про перевезення небезпечних вантажів. Існують вимоги до суден, що перевозять небезпечний вантаж, розроблені на основі та з урахуванням норм Конвенції СОЛАС і МОПОГ, проте на нашу думку необхідно прийняти конкретний нормативно-правовий акт, в якому зазначались конкретні вимоги до судна.

Від конструкції тари багато в чому залежить тяжкість наслідків інцидентів. Таким чином, для забезпечення безпеки перевезення, надзвичайно важливим є правильний вибір тари для упаковки небезпечних вантажів та проведення відповідного маркування.

Для перевезень небезпечних вантажів використовують спеціалізований транспорт: хімовози, газовози, танкера і звичайні вантажні судна. Всі небезпечні вантажі зазвичай упаковуються в тару. Тара забезпечує збереження вантажу при перевезенні. Загальні вимоги для тари, яка використовується для пакування небезпечних вантажів, спрямовані на захист небезпечних речовин і виробів, запобігання їх витоків або випадання, на запобігання небезпеки випадкового займання або зміни температури, вологості і тиску.

Що стосується танкерів, то за вимогами Конвенції СОЛАС, вантажні танки після розвантаження підлягають ретельній обробці від залишків речовин чи газів, оскільки при наступній завантажувальній операції і перевезенні іншого типу небезпечного вантажу може статися хімічна реакція, що може призвести до невідворотних наслідків, які загрожують в першу чергу людському життю і безпеці навколишнього середовища.

Не варто забувати і про те, що є обставини, на які не може вплинути людина, але належними діями можна уникнути негативних наслідків від них. Перш за все це погодні умови. Урагани, тайфуни і тропічні циклони мають тенденцію виникати абсолютно в будь-якій частині світу і викликати сильні вітри, дощі та хвилі. Все це може нанести шкоду або навіть затопити судно. Для того щоб убезпечити процес перевезення вантажу, який сам по собі несе небезпеку, капітану необхідно використовувати дані гідрометеорологічних та супутникових станцій, використовувати сучасне обладнання GMDSS (Глобальна морська система зв'язку під час лиха та для забезпечення безпеки мореплавства). Все це в комплексі допоможе відвести судно подалі від шторму і убезпечити перехід судна, оскільки капітан приймає остаточне рішення та несе відповідальність за життя членів екіпажу і за саме судно.

Наступним не менш важливим чинником є географічний. Коралові рифи, айсберги, піщані коси, підводні скелі тощо несуть небезпеку для судна тільки в тому випадку коли дії капітана не відповідають вимогам що встановлюють правила проходження таких територій. На сьогодні суднобудівництво розвивається неймовірними темпами і судна можуть бути оснащений найсучаснішим обладнанням GPS, мати подвійне дно, ехо-саундер (echo-sounder) тощо. Однак це не гарантує стовідсоткову безпеку судноплавства, адже людський фактор відіграє чималу роль в організації процесу перевезення. Яскравим прикладом впливу людського фактора є італійський круїзний лайнер Коста Конкордія, який 13 січня 2012 року зачепив підводну скелю біля берегів Італії. Капітан змінив первісний маршрут і занадто близько підійшов до берега. Внаслідок цього утворилася тріщина в днищі, через яку в трюм почала потрапляти вода. Згодом корабель нахилився на правий бік. Ця катастрофа забрала багато життів, спричинила поранення людям і нанесла багатомільйонні збитки компанії. Італійська влада вчасно зреагувала і на відвернення екологічної катастрофи, встановивши навколо лайнера огороження, які блокували витік і подальше розповсюдження пального, нафтопродуктів, мазуту та інших речовин. [7]

Як варіант вирішення вищезазначених проблем та зменшення аварійних ситуацій при перевезенні небезпечного вантажу є:

- створення окремих незалежних органів контролю до складу яких будуть входити представники різних країн, організацій. Також до складу таких органів контролю можна включити і представників інших судновласників, що підсилить конкуренцію і змусить судновласників вдосконалювати та покращувати свої судна. Такий склад незалежних органів контролю є обґрунтований, оскільки при здійсненні перевірки судна представниками судновласника чи місцевої влади у кожного з них може виникати особистий інтерес для ігнорування певних технічних проблем;

- створення єдиного міжнародного органу що займається класифікацією небезпечних вантажів. Хоча у деяких країнах є органи, до яких можуть звернутись вантажовідправники для проведення класифікації [4]. На жаль, Україна не входить до їх переліку. Створення єдиного органу допомогло б уникнути помилок при класифікації вантажу та зменшити аварійні ситуації, які виникають через цю обставину;

- встановлення градації суден за віком, часом експлуатації та технічним оснащенням. Наприклад, якщо судно було побудоване більше 30 років тому і було в експлуатації більше 25 років, при цьому на ньому не впровадженні сучасні технології, в такому випадку дозволити на ньому перевозити вантажі, які є менш небезпечними. Суднам, які побудовані, наприклад, менше 10 років тому і мають сучасне обладнання, дозволити перевозити більш небезпечні вантажі. Це пришвидшить впровадження нових технологій та автоматизованих систем на судах, що полегшує управління та контроль за станом судна та його елементів;

- створення кодифікованого акту, який регулюватиме питання відповідності судна технічним вимогам;

- посилення відповідальності судновласників (фрахтувальників) за невідповідність технічним вимогам судна та тари;

- посилення відповідальності членів екіпажу при порушенні норм міжнародного і національного законодавства, правил навігації, внутрішніх документів тощо;

- створення єдиного міжнародного документу, в якому б визначалась відповідальність за правопорушення не залежно від прапора судна, оскільки відповідальність за такі порушення в різних країнах відрізняється. Якщо є загальні міжнародні вимоги до суден та членів екіпажу, то чому б не провадити і єдиний документ, в якому зазначено відповідальність за правопорушення в міжнародному судноплавстві.

Висновки.

Необхідною формою реалізації морської правосуб'єктності України і передумовою забезпечення ефективного режиму охорони морського середовища є необхідність приєднання до Міжнародної конвенції про відповідальність і компенсацію шкоди у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р. та Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення бункерним паливом 2001 р.

Нормативно-правова база щодо морського транспортування є достатньо врегульованою, але існують певні питання, які, на нашу думку, необхідно доопрацювати. Таким чином, комплексні заходи по уникненню недоліків в процесі перевезення небезпечних вантажів допоможуть полегшити та мінімізувати негативні наслідки в процесі перевезення таких вантажів. Необхідно створити належні умови для перевезення та зменшити безвідповідальне відношення до небезпечної роботи моряків, адже людське життя завжди на першому місці.

Одним із важливих питань є виконання норм з безпеки на морському транспорті, що наразі потребує гармонізації положень національного законодавства з положеннями європейських актів з питань контролю державою порту та відповідності вимогам держави прапора, а також імплементації конвенцій Міжнародної морської організації. На сьогодні в Україні потрібно гармонізувати міжнародні кодекси (Міжнародний кодекс перевезення небезпечних вантажів та

Міжнародний кодекс перевезення навалочних вантажів у новій редакції у переліку національних документів, що регламентують безпечне перевезення вантажів морем.

Література:

1. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МК МПОГ) введен Ассамблеей Международной морской организации (ИМО) 27 сентября 1965р.
2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. СОЛАС: Конвенція, Міжнародний документ від 01.11.1974 [Електронний ресурс].- Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_251
3. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року: Конвенція, Міжнародний документ від 07.07.1978 [Електронний ресурс].-Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_053
4. Характеристика опасных грузов [Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://labadr.com.ua/Sprav/sprav3/>
5. Паспорт безпеки хімічної продукції SDS / MSDS [Електронний ресурс].-Режим доступу: <https://msds-ukraine.com/ua/detalno/shcho-take-pasport-bezpeki-khimichnoji-produktsiji-sds-msds.html>
6. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 №1644-III [Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1644-14>
7. Новини про катастрофу Коста Конкордії [Електронний ресурс].-Режим доступу: http://24tv.ua/ru/avariya_costa_concordia_tag2474/newsfrom72/
8. Издательство порты Украины [Електронний ресурс].-Режим доступу:<http://portsukraine.com/node/3225>
9. Three hazards of shipping by sea and how to avoid them [Електронний ресурс].-Режим доступу: <http://www.tradeready.ca/2015/trade-takeaways/three-hazards-shipping-by-sea-avoid/>