

УДК 341.1/8;347.463

## МІЖНАРОДНІ ТА ЄВРОПЕЙСЬКІ СТАНДАРТИ ОРГАНІЗАЦІЇ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ ТА ЇХ ВПЛИВ НА НАЦІОНАЛЬНЕ ЗАКОНОДАВСТВО

Клюєва Є.М., к. ю. н.,  
доцент кафедри господарського та транспортного права  
Київська державна академія водного транспорту  
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Чернова О.М., студентка I курсу  
Київська державна академія водного транспорту  
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

Статтю присвячено аналізу міжнародних та європейських стандартів із питань організації перевезень небезпечних вантажів. Надано правову характеристику міжнародним вимогам із питань перевезень небезпечних вантажів.

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

Статья посвящена анализу международных и европейских стандартов по вопросам организации перевозок опасных грузов. Осуществлена правовая характеристика международных требований перевозки опасных грузов.

**Ключевые слова:** международные стандарты, европейские стандарты, опасные грузы, перевозки, СОЛАС, МОПОГ.

Klyuyeva Y.M., Chernova O.M. INTERNATIONAL AND EUROPEAN STANDARDS OF DANGEROUS GOODS SHIPPING AND THEIR IMPACT ON NATIONAL LEGISLATION

This article analyzes the international and European standards on the organization of transport of dangerous goods. Implemented legal characteristic of the international transport of dangerous goods requirements.

**Key words:** international standards, European standards, dangerous goods transportation, SOLAS, IMDG.

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

**Ступінь розробленості проблеми.** Морське судноплавство з юридичного погляду на сьогодні є малообговорюваним в українському законодавстві. Незважаючи 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 у зазначеній сфері та створення конкуренції на міжнародній арені, що покращить економіку нашої країни та збільшить інтерес інвесторів і товаровиробників.

**Метою статті** є дослідження прогалин законодавства у сфері гарантування безпеки торговельного судноплавства. Разом із тим завданням є привернути увагу судовласників, вантажовідправників та органів, що здійснюють контроль, до проблем, які впливають на безпеку перевезення.

**Виклад основного матеріалу.** Одним із найпопулярніших способів перевезення ван-

тажів 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 ст. почала зростати кількість аварій, пов'язаних із перевезенням небезпечних вантажів. Це спонукало міжнародне співтовариство створити єдині міжнародні правила морського перевезення небезпечних вантажів. Вже в 1969 р. були розроблені міжнародні Правила морського перевезення небезпечних вантажів (МОПОГ). Через рік вийшло друге видання зі змінами, а в 1989 р. 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 стати причиною вибуху, пожежі або взагалі будь-якого руйнування чи псування транспортних засобів, складів, пристроїв, будівель і споруд, а також загибелі, каліцтва, отруєння, опіків, опромінення або інших захворювань людей і тварин, і які є небезпечні для екіпажу та навколишнього середовища. Виходячи з рекомендацій ООН стосовно перевезення небезпечних вантажів та беручи до уваги хімічні, фізичні та біологічні властивості речовин і види загроз, що вони представляють, прийнята міжнародна класифікація небезпечних вантажів.

Безпека є основною і найважливішою рисою, яка властива будь-якому виду пе-



ревеження. 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 МОПОГ, враховуючи специфіку небезпечного вантажу. Незважаючи на наявність такого комплексного документу, який розробила Міжнародна морська організація (IMO), порушення все одно мають місце.

На жаль, нехтування технічними вимогами наявні у процесі будь-якого способу перевезення, оскільки цей фактор може впливати на вартість перевезення. Таким чином перевізники легковажно ставляться до можливих негативних наслідків. Повний контроль обладнання перед відправкою судна в рейс є ключовим у безпечному мореплавстві. Додатково до виконання норм міжнародного та національного законодавства і різноманітних перевірок судовласники також можуть користуватися послугами компаній, які спеціалізуються на огляді та тестуванні вантажних суден для того, щоб упевнитись, що все перебуває в належному та справному стані.

Не менш важливими 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 суднах, і, враховуючи специфіку роботи з перевезення небезпечних вантажів, перелік таких документів може бути значно розширеним. Це викликано підвищеним рівнем небезпеки перевезення вказаного типу вантажів.

У 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 розповідати про способи надання першої допомоги у разі нещасних випадків. Більшість типів вантажів мають Паспорт хімічної продукції (MSDS/SDS), у якому вказана вся необхідна інформація про вантаж, спосіб збереження, транспортування, обробку, утилізації продукції та інформацію щодо безпечних умов праці з речовиною. Під час створення 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 під час роботи із цим вантажем. Класифікацію вантажу проводить вантажовідправник, виробник або компетентний орган [4]. Неправильно вказані дані стосовно вантажу можуть стати причиною виникнення небезпечних наслідків, оскільки може бути підібрана така тара, упаковка для вантажу, яка не відповідає його вимогам і характеристикам. Це все може спровокувати негативні наслідки як для людського життя, так і навколишнього середовища.

Як універсальні, так і регіональні міжнародні договори вимагають, щоб у разі виникнення 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 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 сьогодні поширеною проблемою під час транспортування 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 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС) та МОПОГ, проте, на нашу думку, необхідно прийняти такий нормативно-правовий акт, у якому зазначались би конкретні вимоги до судна.

Від конструкції тари багато в чому залежить тяжкість наслідків інцидентів. Таким чином, для гарантування 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, танкери і звичайні вантажні судна. Усі небезпечні вантажі зазвичай упаковуються в тару. Тара забезпечує збереження вантажу під час перевезення. Загальні вимоги для тари, яка використовується для пакування небезпечних вантажів, спрямовані на захист небезпечних речовин і виробів, запобігання їх витоку або випадання, запобігання небезпеці випадкового займання або зміни температури, вологості і тиску.

Що стосується танкерів, то за вимогами Конвенції СОЛАС вантажні танкери після розвантаження підлягають ретельній обробці від

залишків речовин чи газів, оскільки у наступній завантажувальній операції і перевезенні іншого типу небезпечного вантажу може статися хімічна реакція, яка може призвести до невідворотних наслідків, що загрожують насамперед людському життю і навколишньому середовищу.

Не варто забувати і про те, що є обставини, на які не може вплинути людина, але належними діями можна уникнути негативних наслідків від них. Насамперед 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 завдати шкоди або навіть затопити судно. Для того, щоб забезпечити процес перевезення вантажу, який сам собою є небезпечним, капітану необхідно використовувати дані гідрометеорологічних та супутникових станцій, а також сучасне обладнання GMDSS (Глобальна морська система зв'язку під час лиха та для гарантування безпеки мореплавства). Все це в комплексі допоможе відвести судно подалі від шторму й забезпечити перехід судна. Саме 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 є небезпечними для судна тільки в тому разі, коли дії капітана не відповідають вимогам, що встановлюють правила проходження таких територій. На сьогодні суднобудівництво розвивається неймовірними темпами і судна можуть бути оснащені 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 р. зачепив підводну скелю біля берегів Італії. Капітан змінив попередній маршрут і занадто близько підійшов до берега. Внаслідок цього утворилася тріщина у днищі, через яку в трюм почала потрапляти вода. Згодом корабель нахилився на правий бік. Ця катастрофа забрала багато життів, призвела до травмування людей і завдала багатомільйонних збитків компанії. Італійська влада вчасно зреагувала на можливість 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 під час перевезення 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 судовласників, що підсилить конкуренцію і змусить їх вдосконалювати та покращувати свої судна. Такий склад незалежних органів контролю є обґрунтованим, оскільки у разі здійснення

перевірки судна представниками судовласника 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. У деяких країнах є подібні 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 у 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 понад 30 років тому, було в експлуатації більше 25 років і на ньому не впроваджені сучасні технології, то необхідно дозволити перевозити на ньому 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 і його елементів;

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

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

- посилення відповідальності членів екіпажу у разі порушення норм міжнародного і національного законодавства, правил навігації, внутрішніх документів тощо;

- створення єдиного міжнародного документа, у якому визначалась би відповідальність за правопорушення незалежно від прапора судна, оскільки відповідальність за такі порушення в різних країнах відрізняється. Якщо є загальні міжнародні вимоги до суден та членів екіпажу, то чому би не створити і єдиний документ, у якому зазначити би відповідальність за правопорушення в міжнародному судноплаванні.

**Висновки.** Необхідною формою реалізації морської правосуб'єктності України і подальшого 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 з уникнення недоліків у процесі перевезення небезпечних вантажів допоможуть полегшити та мінімізувати негативні наслідки у 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 безпеки на морському транспорті, що наразі потребує гармонізації положень національного законодавства з положеннями європейських актів із 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 переліку національних документів, що регламентують безпечне перевезення вантажів морем.

#### ЛІТЕРАТУРА:

1. Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, введен Ассамблеей Международной морской организации 27 сентября 1965 г.

2. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море : Международный документ от 1 ноября 1974 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_251](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_251).

3. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти : Міжнародний документ від 7 липня 1978 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_053](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_053).

4. Характеристика опасных грузов [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <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 6 квітня 2000 р. № 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/tu/avariya\\_costa\\_concordia\\_tag2474/newsfrom72/](http://24tv.ua/tu/avariya_costa_concordia_tag2474/newsfrom72/).

8. Издательство «Порты Украины» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://portsukraine.com/node/3225>.

9. Three hazards of shipping by sea and how to avoid them [Electronic resource]. – Access mode : <http://www.tradeready.ca/2015/trade-takeaways/three-hazards-shipping-by-sea-avoid/>.

УДК 341.231.14

## МИРОТВОРЧА ФУНКЦІЯ СПОРТУ ЯК ЙОГО СИМВОЛІЧНА ЦІННІСТЬ

Стрельбіцька Л.Я., к. ю. н.,

старший викладач кафедри муніципального права та адміністративно-правових дисциплін

Навчально-науковий інститут права імені Іоннікія Малиновського  
Національного університету «Острозька академія»

Цуняк Д.В., студент магістеріуму

Навчально-науковий інститут права імені Іоннікія Малиновського  
Національного університету «Острозька академія»

Стаття присвячена розкриттю сутності та особливостей впливу спорту на міжнародно-правові відносини, та його можливості як миротворчого фактора задля консолідації міжнародної спільноти.

**Ключові слова:** спорт, міжнародне право, миротворча функція, Олімпійський Комітет, міжнародні відносини, Олімпійські ігри.

Статья посвящена раскрытию сущности и особенностей влияния спорта на международно-правовые отношения и его возможности как миротворческого фактора ради консолидации международного общества.

**Ключевые слова:** спорт, международное право, миротворческая функция, Олимпийский Комитет, международные отношения, Олимпийские игры.

Strelbitska L.I., Tsunyak D.V. PEACEMAKING FUNCTION OF SPORT AS HIMSUMBOLIC VALUE

The article is sanctified to opening of essence and features of influence of sport on international-legal relations, and his possibility as peacemaking factor for the sake of consolidation of international association.

**Key words:** sport, international law, peacemaking function, Olympic Committee, international relations, Olympic games.

**Постановка проблеми.** На сьогоднішній день ми є свідками того, як сучасний спорт стає одним із могутніх факторів залучення людей до суспільного життя, формування соціальних відносин і зв'язків. Але специфічні спортивні відносини (міжособистісні, міжгрупові, міжнародні) втягують індивіда у систему соціальних відносин, що виходять за рамки спорту. Сукупність цих відносин складає основу впливу спорту на особистість, засвоєння нею соціального досвіду як у сфері спорту,

так і в більш широкому масштабі. Спорт як масовий соціальний рух набув чималого значення й у якості одного з факторів соціальної інтеграції, тобто зближення людей і об'єднання їх у групи, організації, союзи, клуби на основі спільності інтересів і діяльності щодо їхнього задоволення. Популярність спорту, природна оцінка спортивних успіхів, порівняння їх із престижними інтересами народу, нації, держави перетворюють його у зручний спосіб впливу на масову свідомість. Спорт