

ДОКУМЕНТИ, ЯКІ ВІДОБРАЖАЮТЬ ЖИТТЄДІЯЛЬНІСТЬ СУДНА

DOCUMENTS THAT REFLECT THE VITAL ACTIVITY OF THE VESSEL

Наден Н.В.,

*студент кафедри морського права
Навчально-наукового морського гуманітарного інституту
Одеського національного морського університету*

У статті розкривається сутність понять суднових документів, а також окремо виділяється група документів, що відображають життєдіяльність судна, оскільки безпека життєдіяльності судна є важливою ланкою в експлуатації судна. Повна й ефективна експлуатація судна є головним завданням в процесі певного рейсу, важливе значення мають і документи, які ведуться на судні відповідальними особами і відображають весь процес його життєдіяльності. Кожне судно, виходячи з порту, повинно мати певні документи, відсутність навіть одного з яких може привести до адміністративної, кримінальної та іншої відповідальності.

Ключові слова: суднові документи, безпека життєдіяльності судна, експлуатація судна, адміністративна відповідальність на судні, кримінальна відповідальність на судні.

В статье раскрывается сущность понятий судовых документов, а также особо выделяется группа документов, отражающих жизнедеятельность судна, так как безопасность жизнедеятельности судна является важным звеном в эксплуатации судна. Полная и эффективная эксплуатация судна является главной задачей в ходе того или иного рейса, важное значение имеют и документы, которые ведутся на судне ответственными лицами и отражают весь процесс его жизнедеятельности. Каждое судно, выходя из порта, должно иметь определенные документы, отсутствие одного из них может вести к административной, уголовной и иной ответственности.

Ключевые слова: судовые документы, безопасность жизнедеятельности судна, эксплуатация судна, административная ответственность на судне, уголовная ответственность на судне.

The article reveals the essence of the concepts of ship documents, also a group of documents is marked out that reflect the vital activity of the vessel, as the safety of the vessel's vital activity is an important link in the operation of the vessel. Full and effective operation of the vessel is the main task during a voyage, the documents that are carried on the ship by responsible persons and reflect the entire process of its life are important. Each ship leaving the port should have certain documents, the absence of one of them may be of great administrative, criminal and other responsibility.

Key words: ship documents, life safety of the vessel, operation of the vessel, administrative responsibility on the ship, criminal responsibility on the ship.

Постановка проблеми. Мета дослідження вивчити документи, які повинні бути в обов'язковому порядку представлені на морському судні і розкрити поняття суднових документів і документів, що відображають життєдіяльність судна.

Проблематика теми розглядалася такими вченими, як: Прусс В.М., Шемякін О.М., Китаєнко А.Е. тощо.

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974г., СОЛАС-74 містить консолідований текст СОЛАС-74. Конвенція підписана в Лондоні в 1974г., змінена і доповнена Протоколом, прийнятим в 1978г. Протокол набув чинності з 1981г. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі є найважливішим з усіх міжнародних договорів, які стосуються безпеки торгових суден. Завдання Конвенції СОЛАС-74/78 – визначення мінімальних стандартів з конструкції, обладнання і безпеки плавання суден [1].

Питаннями з вивчення суднових документів займаються певні органи. Так, Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України та свідоцтво про право власності на судно видаються капітаном порту, в якому судно зареєстроване у Державному судновому реєстрі України. Судновий білет видає орган, який зареєстрував судно у Судновій книзі України.

Свідоцтво про придатність до плавання, вимірювальне свідоцтво, пасажирське свідоцтво, свідоцтво про вантажну марку, свідоцтво про відповідність спеціальним вимогам для суден, що перевозять небезпечні вантажі, а також інші суднові документи, передбачені міжнародними договорами України з питань безпеки мореплавства, видає класифікаційне товариство за дорученням центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері транспорту. Дозвіл на право експлуатації суднової радіостанції видається національною комісією, що здійснює державне регулювання у сфері зв'язку та інформатизації [2, ст. 38].

Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю з метою перевірки суднових документів, установлення відповідності судновим документам основних характеристик судна, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування суднового екіпажу.

У разі відсутності суднових документів або наявності достатніх підстав вважати, що судно не задовольняє вимогам безпеки мореплавства, особа, уповноважена центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту (центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), може провести його огляд.

З метою перевірки та усунення недоліків, що перешкоджають видачі дозволу на вихід судна з порту, особою уповноваженою центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері транспорту (центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства), може бути проведено контрольний огляд судна [2, ст. 90].

Контроль за встановленим режимом перебування і переміщення в межах морського порту здійснюють служби морської безпеки, загони охорони морського порту спільно з органом охорони державного кордону з дотриманням вимог міжнародних договорів України [3, ст. 10].

У морських портах (морських терміналах) утворюються зони прикордонного і митного контролю, у межах яких здійснюються всі види контролю та огляду пасажирів, вантажів і транспортних засобів, перевірка та оформлення документів пасажирів, водіїв транспортних засобів і супроводжуючих осіб, а також документів на вантаж і транспортні засоби. У цих зонах не дозволяється виконувати сертифікацію товарів та інші операції, що не стосуються безпосередньо пропуску через державний кордон України пасажирів, транспортних засобів і вантажів [3, ст. 11].

Судно повинно мати наступні основні судові документи:

- 1) свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент);
- 2) свідоцтво про право власності на судно;
- 3) класифікаційне свідоцтво;
- 4) обмірне свідоцтво (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства);
- 5) свідоцтво про мінімальний склад екіпажу;
- 6) список осіб судового екіпажу (суднова роль);
- 7) список пасажирів, що перебувають на судні;
- 8) судовий журнал;
- 9) машинний журнал (для суден з механічним двигуном);
- 10) санітарний журнал;
- 11) суднове санітарне свідоцтво;
- 12) пасажирське свідоцтво, якщо судно перевозить більше 12 пасажирів;
- 13) дозвіл на право користування судною радіостанцією, журнал (щоденник радіослужби) та інші документи відповідно до Регламенту радіозв'язку;
- 14) свідоцтво про вантажну марку, якщо судно використовується для цілей, передбачених пунктами 1, 3 частини першої статті 15 КТМ України, а саме:

– для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і видобутку корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи підняття майна, що затонуло у морі;

– для наукових, навчальних і культурних цілей;

Міжнародне свідоцтво про вантажну марку видається Регістром України судам валовою місткістю понад 150 т, що здійснюють міжнародні рейси терміном дії до п'яти років, відповідно до вимог Конвенції про вантажну марку 1966 р.

Міжнародне свідоцтво про вилучення для вантажної марки видається на судно замість Міжнародного свідоцтва про вантажну марку, до того ж термін дії свідоцтва про вилучення, оформленого на судно, що має нові конструктивні особливості, не повинен перевищувати п'яти років з дня видачі, а для судна, що здійснює, як правило, міжнародні рейси, термін дії обмежується тривалістю рейсу, для якого воно видається.

Регіональне свідоцтво про вантажну марку видається Регістром України суден, що здійснюють плавання між портами держав – учасниць регіональних міжурядових угод про вантажну марку. Морська санітарна декларація і Свідоцтво про дератизацію (Свідоцтво про звільнення від дератизації) обов'язкові для кожного судна закордонного плавання, дійсні протягом 6 місяців.

Документи, зазначені в ст. 35 КТМ України, повинні зберігатися на судні в оригіналах, за винятком свідоцтва про право власності на судно і судового білета, які можуть бути в нотаріально засвідченій копії [2, ст. 39].

Крім перерахованих вище судових документів, на судах повинні бути:

а) свідоцтва та сертифікати, що засвідчують технічний стан різних вузлів, механізмів і деталей судна з точки зору безпеки плавання і проведення вантажних робіт, зокрема, свідоцтва на суднове електрообладнання, рятувальні засоби, світлові та звукові сигнали, про випробування н огляді вантажопідійомних пристроїв та ін., що видаються Регістром України;

б) судові документи по навігаційної частини, передбачені Переліком спеціалізованих форм первинної облікової документації, що застосовуються на підприємствах і в організаціях.

Серед безлічі судових документів існують такі, які відносяться до категорії документів, які ведуться на судні і відображають весь процес його життєдіяльності. До таких

документів, в першу чергу відносяться всілякі журнали, і деякі інші документи, вимога про наявність яких на судні встановлюється міжнародними та національними нормативними актами. Правове значення цих документів полягає в тому, що містяться в них відомості є важливим джерелом доказів при розслідуванні надзвичайних обставин, а також при розгляді судових і арбітражних суперечок. Порядок ведення і складання цих документів регламентується нормативними актами. Такими документами є:

Судновий журнал – офіційний документ, що відображає в хронологічній послідовності безперервну діяльність судна у всіх проявах, а також об'єктивні умови і обставини, що супроводжують цю діяльність. Капітан судна повинен щодня перевіряти журнал і засвідчувати записи в ньому своїм підписом.

Судновий журнал має важливе юридичне значення в якості одного з основних письмових доказів під час розслідування аварій та інших подій з судном. Журнал ведеться відповідно до Правил ведення судового журналу на судах морського торгового флоту. Крім того він має бути викладений в стислій, але зрозумілій формі, що не допускає будь-яких сумнівів або неправильного тлумачення.

У судовому журналі відображаються всі обставини плавання і особливості експлуатації судна. Журнал під відповідальністю капітана веде вахтовий помічник капітана. Всі записи в журналі повинні бути безперервними, тобто такими, що не допускають можливості записів у вільні рядки, а також не повинні мати будь-яких виправлень або підчисток. Пошкодження, які відбулися під час надання допомоги, в корпусі, спорядженні, двигуні судна, а також виправлення цих ушкоджень повинні бути викладені докладно.

У судовому журналі повинна знайти відображення стурбованість капітана про збереження функції мореплавства судна, що має важливе практичне значення для захисту судна від збитків. Різна робота судна з надання допомоги або інших послуг по рятуванню повинна бути детально описана, з точним зазначенням часу виходу на операцію і закінчення її, за чим розпорядженням або проханням ця робота була виконана, а також назви судна, якому надавалася допомога. Під час розбору справ по рятуванню, зіткнення й інших претензій у суді або арбітражі всі обставини аварії з'ясовуються на підставі записів судового журналу та допиту відповідних свідків [2].

Під час розслідування обставин аварій мають істотне значення також машинний і радіотелеграфний журнали, тому необхідно стежити, щоб записи в них за часом і суті були узгоджені з записами в судовому журналі і правильно відображали описуваний випадок.

Машинний журнал – документ, в якому фіксується робота судової машини, характер надходять в машинне відділення розпоряджень щодо реверсів, швидкості, зупинки машини і виконання цих команд. Машинний журнал так само, як і судовий, має важливе юридичне значення як доказ під час розслідування аварій та подій з судном. Журнал ведеться вахтовим механіком під контролем старшого (головного) механіка. Записи в судовому і машинному журналах не повинні різнитися [4, с. 130].

Список судового екіпажу (суднова роль) складається за формою встановленою Міністерством інфраструктури України, також має важливе значення для імміграційної влади порту заходу судна. Судова роль це документ у вигляді списку членів екіпажу судна, що підтверджує службове становище моряка на судні. Передбачено два форми судової ролі, одна для суден, що відвідують закордонні порти та здійснюють закордонні рейси, інша для суден каботажного плавання без заходу в закордонні порти. Список судового екіпажу є доказом укомплектованості судна, належним по кваліфікації і кількості екіпажем [5, с. 95].

Журнал нафтових операцій повинен мати танкери, що перевозять нафту, валовою місткістю 150 одиниць і біль-

ше, а також всі інші судна місткістю 400 одиниць і більше. Вимоги наявності журналу нафтових операцій встановлені в Правилі 20 Додатка 1 Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року [6].

Журнал реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря, повинен мати танкери, що перевозять нафту, валовою місткістю 150 одиниць і більше, а також всі інші судна місткістю 400 одиниць і більше. Вимоги наявності журналу реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря встановлені в Правилі 26 Додатка 1 Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 р.

Свідцтво про безпеку вантажного судна з устаткування і постачання видається на вантажні судна за умови виконання вимог частини VI «Протипожежний захист» Правил класифікації та побудови морських Судів і частин II «Рятувальні засоби» і III «Сигнальні засоби» Правил по конвенційному обладнанню морських суден. Термін дії свідцтва – не більше двох років [7]. Судну має бути видано Додаток встановленої форми до цього документа [1].

Кожна держава зобов'язана вживати необхідних заходів для забезпечення безпеки в морі суден, що плавають під її прапором, зокрема в тому, що стосується користування сигналами, підтримання зв'язку та попередження зіткнення, конструкції та оснащення суден [8, ст. 10].

Подальший розвиток ці положення одержали в Конвенції ООН з морського права. Кожна держава стосовно суден, що плавають під її прапором, повинна вживати заходів для забезпечення безпеки на морі, зокрема в тому, що стосується:

а) конструкції, обладнання і придатності до плавання суден;

б) комплектування, умов праці і навчання екіпажів суден з врахуванням застосовних міжнародних документів;

в) користування сигналами, підтримання зв'язку і попередження зіткнень.

Серед таких заходів слід зазначити наступні: кожне судно перед реєстрацією, а надалі через відповідні проміжки часу, інспектувалось кваліфікованим судновим інспектором і мало на борту такі карти, мореплавні видання і навігаційне обладнання та прилади, які необхідні для безпечного плавання судна; кожне судно очолювалось капітаном і офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема в галузі судноводіння, навігації, зв'язку і суднових машин та обладнання, а екіпаж за кваліфікацією і чисельністю відповідав типу, розмірам, механізмам і обладнанню судна; капітан, офіцери та частково екіпаж були повністю ознайомлені зі застосовними міжнародними правилами з питань охорони людського життя на морі, попередження зіткнення, відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища і підтримання зв'язку по радіо і були зобов'язані дотримуватись таких правил [9, ст. 94].

Висновки. На судні має бути передбачений законом перелік суднових документів, що відображають життєдіяльність судна, безпека життєдіяльності судна.

Міжнародні нормативні акти передбачають й інші документи, які повинні складатися на судні, і покликані відображати життєдіяльність судна для здійснення безпечного ходу судна з порту в порт.

Точність ведення суднових документів зобов'язує відповідального підходу до складання і ведення в цілому документації, оскільки від цього залежить успішний рейс судна і безпека пасажирів та суднового екіпажу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) від 1.11.1974 р. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/MU74K04U.html.
2. Кодекс торговельного мореплавства України № 176/95-ВР, від 23.05.1995 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/Z950176?an=1>.
3. Закон України «Про морські порти України». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2013, № 7, ст.65, від 17.05.2012 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/T124709?bl=>.
4. Прус В.М. «Забезпечення безпеки міжнародного судноплавства кримінально-правовими методами: монографія. Одеса: Латстар, 2000 204с.
5. Білорус І.О. Сучасне міжнародне морське право і морське право України. Українська академія зовнішньої торгівлі. К., 2003. 116 с.
6. Міжнародна конвенція по запобіганню забруднення з суден (МАРПОЛ-73/78) від 1973 року змінена протоколом 1978 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/MU73027?bl=&hide=true>.
7. Правила реєстрації операцій зі шкідливими речовинами на суднах, морських установках і в портах України від 10.04.2001, № 205. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/REG5643.html.
8. Конвенція про відкрите море від 29.04.1958 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/MU58K08U?bl=>.
9. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права (Конвенцію ратифіковано Законом N 728-XIV від 03.06.99, ВВР, 1999, N 31, ст. 254) від 10.12.1982 р. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/MU82K23R?bl=>.