

17. Словарь международного морского права / Отв. ред. Ю.Г. Барсегов. – М.: Междунар. отношения, 1985. – 256 с.
18. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.
19. Юридический справочник капитана судов заграничного плавания / Под ред. А.С. Кокина. – Л.: Изд-во Междунар. Фонда истории науки, 1991. – 600 с.
20. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А.С. Кокина. – М.: Спарк, 1998. – 560 с.
21. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А.С. Кокина. – М.: Спарк, 2002. – 480 с.
22. Международно-правовое регулирование морской перевозки пассажиров // Гуцуляк В.Н. Морское право: Учеб. пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – 368 с. – С. 275-277.
23. Договір морського перевезення пасажера // Шемякін О.М. Міжнародне приватне право. – О.: ЛАТСТАР, 2000. – 272 с. – С. 204-212.
24. Договор морской перевозки пассажира // Транспортное право: Учеб. пособие / В.Г. Ермолаев, Ю.Б. Маковский, О.В. Сиваков. – М.: Былина, 2001. – С. 103-106.
25. Договор морской перевозки пассажира // Морское право: Учеб. пособие / В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. – М.: Изд-во г-на Тихомирова, 2001. – 255 с. – С. 125-120.
26. Договор морской перевозки пассажира // Иванов Г.Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. – М.: Спарк, 2002. – 478 с. – С. 270-281.
27. Правовая регламентация морских перевозок грузов и пассажиров // Анцелевич Г.А. Международное морское право: Учебник. – К.: Слово, 2003. – 400 с. – С. 203-210.
28. Морская перевозка пассажира // Шемякин А.Н. Морское право: Учеб. пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – ВМВ, 2006. – 448 с. – С. 367-374.

УДК 341.225.5

В.О. Сергійчик

ІАКС: ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ

Необхідність у міжнародному співробітництві в галузі класифікаційного та технічного нагляду обумовила створення міжнародної організації – Міжнародна Асоціація Класифікаційних Товариств – МАКТ (The International Association of Classification Societies – IACS, або Международная Ассоциация Классификационных Обществ – МАКО). «Как никогда важно в настоящий момент объединить усилия всех членов морского сообщества в деле предотвращения загрязнения окружающей среды, – наголошує генеральний директор RS Н.А. Решетов, – именно морская индустрия, являясь важным сегментом экономики, несет одновременно потенциальную экологическую угрозу» [1].

Виникнення ІАКС належить до часів прийняття Міжнародної конвенції про вантажну марку 1930 року, в якій містилась рекомендація «наскільки можливо уніфікувати стандарти».

Послідовно виконуючи вказівки цієї конвенції, у 1939 році RINA (Registro Italiano Navale – класифікаційне товариство Італії) організувало конференцію, в якій взяли участь такі класифікаційні товариства: ABS (American Bureau of Shipping – США), BV (Bureau Veritas – Франція), DNV (Det Norske Veritas – Норвегія), GL (Germanischer Lloyd – Німеччина), LR (Lloyd's Register of Shipping

– Англія), ClassNK (Nippon Kaiji Kuokai – Японія). Учасники зібрання дійшли висновку про подальше співробітництво, але переговори з цього приводу були скасовані Другою світовою війною.

Друга міжнародна конференція, яка збрала головні класифікаційні товариства, відбулася в 1955 році. Конференція створила Робочі Комітети за відповідними темами. Так було покладено початок створення понад 200 Уніфікованих Вимог (Unified Requirements), а також низки Уніфікованих Тлумачень та Рекомендацій, які є набуттям IACS.

Набуття класу від будь-якого товариства-члена IACS надає не аби які «привілеї»: найбільший рівень безпеки суден, пільгові тарифи на страхування суден, найбільші ставки фрахту – є передумовою до покращення рентабельності суден та судноплавної компанії в цілому [2, с. 26].

17 травня 2005 року в Москві відбулася зустріч представників Ради IACS і Союзу російських судновласників (СОРОСС). Зустріч відбувалася за ініціативою RS – члена IACS. На зустрічі були розглянуті питання щодо розробки «целевых стандартов ІМО и о взаимоотношениях между классификационными обществами и морскими администрациями в свете последних инициатив Европейского союза по усилению безопасности на море» [3]. У наш час у галузі розробки «целевых стандартов ІМО» існує така структура нормативного регулювання міжнародної системи управління безпекою мореплавства:

1. Міжнародна морська організація (ІМО), членами якої є навіть 160 держав, розробляє міжнародні конвенції, кодекси, резолюції. Ці документи мають рамковий характер, практично надаючи тільки загальні вимоги без їх деталізації.

2. Уряди держав надають юридичної сили прийнятим ІМО нормативним документам, діючи у спосіб, встановлений чинним у цих державах законодавством. При цьому уряди держав мають змогу уточнювати, деталізувати або розширювати вимоги, які були прийняті ІМО, посилаючись до специфіки своїх держав.

3. Вимоги до конструкції суден найбільш детально визначаються у правилах класифікації і побудови суден певних класифікаційних товариств.

«Таким образом, – доходить висновку Б. Анне (голова Ради IACS, віце-президент BV), – при существующей системе нормативного регулирования международной системы управления безопасностью мореплавания конкретные требования к конструкциям судов фактически формирует несколько десятков классификационных обществ» [4].

Слід звернути увагу і на те, що «The European Marine Equipment Council» наголосив: «настоящая система сертификации является неэффективной, дорогой и ограничительной» [5].

Фактом сьогодення є намагання деяких судновласників та операторів морських суден уникнути співробітництва з класифікаційними товариствами, які є членами IACS. Але субстандартні вимоги до технічного стану суден, їх спорядження та т. ін. дрібних класифікаційних товариств є загрозою безпеки судноплавства. Фахівці налічують понад 40 (до 60) таких товариств і звертають увагу

на появу конкуренції на ринку посвідчення технічного стану суден [6]. За умови таких обставин маємо наголосити про наявну необхідність додаткових досліджень щодо ролі та місця IACS та її членів у галузі забезпечення безпеки судноплавства.

IACS була заснована сьома провідними класифікаційними товариствами 11 вересня 1968 року як підсумок їх зустрічі в головному офісі GL у Гамбурзі. Засновниками асоціації були: LR, DNV, BV, ABS, GL, RINA, NK. Перше засідання Ради IACS відбулося в червні 1969 року в Гамбурзі.

У 1969 році IACS отримала дорадчий статус Міжнародної морської організації (ІМО – International Maritime Organization), але перший постійний представник в ІМО від IACS появився тільки в 1976 році. У 1991 році приймається рішення про створення Постійного секретаріату IACS, який з липня 1992 року одержує постійну «прописку» в Лондоні.

У подальшому членства в IACS набувають: Регістр СРСР (тепер – Російський Регістр Судноплавства – RS) – 1969 р., Польський Регістр Суден (PRS) – 1970 р., Китайське класифікаційне товариство (CCS) – 1988 р., Корейський Регістр (KR) – 1988 р. [7, с. 29].

1 червня 2000 було скасовано членство в IACS Польського Регістру Суден (після загибелі судна «Leader L» і 18 моряків у березні 2000 року) [8].

IACS є неурядовою морською організацією із статусом спостерігача, має можливість розробляти та затверджувати технічні правила та процедури. Постійний Секретаріат IACS був офіційно створений у Лондоні в 1992 році. Діяльність IACS здійснюється відповідно до загальних принципів, які викладені у Статуті (IACS Charter).

Метою створення IACS було об'єднання зусиль задля забезпечення безпеки на морі та запобігання забрудненню морського довкілля шляхом розробки загальної політики своєї діяльності, координації зусиль, уніфікації вимог і правил провідних класифікаційних товариств.

У складі IACS є як організації-члени, так і асоційовані учасники. Задля того, щоб бути членом IACS, класифікаційному товариству потрібно мати певний статус:

- мати 30-річний фах праці як Класифікаційне товариство відповідно до власних Класифікаційних Правил;
- загальний склад морських суден, які мають клас цього товариства, має бути більш ніж 1500 (валовою місткістю понад 100 т) та загальною валовою місткістю не менш ніж 8 млн. т.

У складі співробітників товариства має бути 150 першокласних інспекторів та 100 технічних фахівців, рівень кваліфікації та навчання яких відповідає Процедурам IACS.

Асоційованими членами IACS мають змогу бути товариства з певним статусом:

- мати 15-річний фах праці як Класифікаційне товариство відповідно до власних Класифікаційних Правил;
- загальний склад морських суден, які мають клас цього товариства, має бути більш ніж 750 (валовою місткістю понад 100 т) та загальною валовою місткістю не менш ніж 2 млн. т.

У складі співробітників товариства має бути 75 першокласних інспекторів та 100 технічних фахівців, рівень кваліфікації та навчання яких відповідає Процедурам IACS.

IACS видає резолюції щодо технічних та процедурних питань, які розробляються або її членами, або відповідними робочими групами під наглядом Групи Здійснення Генеральної Політики після заключного схвалення Радою.

До документів, що видаються IACS, належать:

– Уніфіковані Вимоги – резолюції, що прийняті з питань, які безпосередньо пов'язані з певними вимогами Правил та практикою класифікаційних товариств, визначаючи загальне спрямування подальшого розвитку Правил та практики класифікаційних товариств;

– Уніфіковані Тлумачення – резолюції, що прийняті з питань, які виникають у разі імплементації вимог Конвенцій або Рекомендацій ІМО та спрямовуються до Адміністрацій у вигляді циркулярних листів чи спрямовуються до ІМО як повідомлення;

– Рекомендації – резолюції, що прийняті не обов'язково з питань класифікаційних товариств, але які пов'язані із замовленнями та рекомендаціями IACS у галузі промислового виробництва;

– Процедурні Вимоги – резолюції, що прийняті з процедурних питань, які є обов'язковими до виконання членами Асоціації.

В IACS на постійній основі функціонують чотири групи експертів за такими напрямками: корпус судна, механізми, міжнародні конвенції, освідчення. До складу цих груп включені представники від кожного класифікаційного товариства-члена IACS [9].

Створений Кодекс Етики для класифікаційних товариств-членів IACS. До загальних принципів, за якими мають поводитись члени IACS відповідно до цього Кодексу, належать такі: вимоги до достовірності, конфіденційності інформації, а також обов'язковість виконання всіх необхідних дій, за якими надається будь-яке свідоцтво або якісь інший документ. Одним із установчих принципів Коду є положення про конкуренцію класифікаційних товариств: «Конкуренция между классификационными обществами основывается на услугах, оказываемых морской индустрии, и не должна приводить к компромиссам в отношении безопасности жизни и имущества в море или к снижению технических стандартов» [10, с. 53].

Рада IACS визначила обов'язковий порядок сертифікації систем якості класифікаційних товариств-членів IACS за затвердженою нею програмою [11]. Відповідність Quality System Certification Scheme (QSCS) та виконання Коду Етики, які були прийняті IACS, є обов'язковими як для членів організації, так і для тих, хто має асоційований статус.

Класифікаційні товариства-члени IACS «стремятся иметь зоны определенной специализации, которые формируются по различным критериям и преимуществам, свойственным либо судоходным линиям, либо судостроительным и судоремонтным предприятиям на их внутреннем рынке, однако безопасность – ключевая тема любой деятельности» [12, с. 18]. Цей висновок належить С. Дацько.

IACS підтримує тісні зв'язки з численними товариствами з морської безпеки, окремими групами, які працюють у галузі судноплавства: Міжнародна Палата Судноплавства (ICS), Міжнародний Морський Форум Нафтових Компаній (Oil Companies International Maritime Forum – OCIMF), INTERTANKO, INTERCARGO, BIMCO та Міжнародна Спілка Морських Страхових Компаній (IUMI) [13, с. 29].

Висновки та перспективи подальших досліджень. На сьогодні класифікаційні товариства-члени IACS здійснюють повноваження, які надані їм більш ніж 100 державами-членами ІМО, щодо здійснення нагляду за відповідністю суден міжнародним та національним вимогам, який супроводжується наданням певних свідоцтв від імені цих держав.

За умови таких обставин слід визнати наявну необхідність додаткових досліджень щодо ролі та місця IACS та її членів у галузі забезпечення безпеки судноплавства.

Література

1. Международная деятельность Российского морского Регистра судоходства // Бизнес-Марин. – 2005. – № 11 (июнь).
2. Любченко В. Новая стратегия председателя МАКО // Бизнес-Марин. – 2001. – Сент.
3. Тут і далі подробиці про зустріч див.: Замарянов В. Члены МАКО будут работать по унифицированным общим правилам // Морские вести России. – 2005. – № 9-10.
4. Там само.
5. Классификационные общества против идеи ЕС // Морская правда. – 2006. – № 43.
6. Див.: Ле Гард Я. Классификационные общества – «генеральная чистка» // Судоходство. – 1994. – Июль. – С. 32-33 (статья была предоставлена филиалом Бюро Веритас).
7. Вехи истории // Судоходство. – 2001. – № 8-9.
8. Щодо подробиць скасування членства PRS див.: Vox B. IACS on the spot // Seatrade Review. – 2000. – Vol. 29. – № 7 (July/August). – P. 42-43.
9. Международная деятельность Российского морского регистра судоходства // Бизнес-Марин. – 2005. – № 11 (июнь).
10. Шевченко М. Почти классовая борьба // Порты Украины. – 2007. – № 1. – С. 52-53.
11. Жуков А. Дальнейшие перспективы развития // Воронцовский маяк. – 2006. – № 3 (февр.).
12. Дацко С. Обзор проектов классификационных обществ // Судоходство. – 2004. – № 1-2.
13. Дацко С. Новая стратегия МАКО // Судоходство. – 2001. – № 8-9.

УДК 351.713+656.033.9

О.С. Бригар

СПІВВІДНОШЕННЯ ПОРТОВИХ ТА МИТНИХ ЗБОРІВ У ПРАВОВОМУ АСПЕКТІ

Україна є транзитним серцем Європи. Наша держава розташована таким чином, що більшість транспортних вузлів проходить саме через цю територію. І досить важливе значення в цьому питанні займають морські ворота України. Але для того щоб порт був конкурентноздатним та привабливим для судноплав-