



УДК 341.1/8

## МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВАЯ ОХРАНА ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ ЖИЗНИ НА МОРЕ

**Юлия ПАНФИЛОВА,**  
кандидат юридических наук, доцент,  
директор Учебно-научного юридического института  
Киевского международного университета

### АННОТАЦИЯ

В статье проводится анализ международно-правовых соглашений в сфере обеспечения безопасности мореплавания, среди которых ведущая роль отводится аспектам охраны человеческой жизни на море. Отмечается, что международный характер использования вод Мирового океана с целью осуществления мореплавания предусматривает применение международного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности мореплавания, а также требует международно-правового регулирования и совершенствования правовых норм, обеспечивающих безопасность мореплавания, что способствует, в свою очередь, развитию международного сотрудничества государств.

**Ключевые слова:** человеческая жизнь на море, безопасность, международно-правовое регулирование, конвенция, международная морская организация.

### INTERNATIONAL LEGAL PROTECTION OF HUMAN LIVES AT SEA

**Yuliya PANFILOVA,**  
Candidate of Law, Associate Professor,  
Director of the Educational and Scientific Law Institute of the Kiev International University

### SUMMARY

In the article is analyzed international legal agreements in the sphere of ensuring the safety of navigation, among which the leading role is given to the aspects of protecting human life at sea. It is noted that international character of the using of the waters of world ocean, with the aim of navigating, provides the application of an international approach to the solution of the problem of ensuring the safety of navigation, and requires international legal regulation and improvement of legal rules which ensure the safety of navigation, which in turn promote, the development of international cooperation of the states.

**Key words:** human life at sea, security, international legal regulation, convention, international maritime organization.

### REZUMAT

Articolul analizează acordurile juridice internaționale în domeniul siguranței maritime, printre care rolul principal este acordată aspectelor de siguranța vieții pe mare. Este de remarcat faptul că natura internațională a utilizării apelor oceanelor, în scopul navigației, prevede aplicarea abordării internaționale pentru rezolvarea problemelor de siguranță a navigației, precum și cerințele de reglementare juridică internațională și îmbunătățirea normelor juridice oboschivayushchih de siguranță maritimă care contribuie, la rândul său, dezvoltarea cooperării internaționale a statelor.

**Cuvinte cheie:** viața umană pe mare, securitate, reglementare juridică internațională, convenție, organizare maritimă internațională.

**Постановка проблемы.** На протяжении всей истории мореплавания вопросы безопасности были и остаются одними из самых актуальных. Статистика показывает, что число аварий, столкновений на море не сокращается. И хотя в последние годы количество гибнущих судов несколько сократилось, общий их тоннаж значительно возрос.

Научно-технический прогресс в области судостроения, возрастающие потребности и развитие международных экономических связей значительно повысили интенсивность мореплавания. Подсчитано, что в наше время в Мировом океане постоянно находятся около 65 тыс. торговых и около 16 тыс. военных кораблей. Из-за такой перенасыщен-

ности плавающих объектов потери на морях в последние десятилетия существенно возросли.

Источники массовой информации буквально пестрят сообщениями о трагедиях на море. Ныне число аварий на морях колеблется от 120 до 150 ежегодно. Многочисленные аварии на морях являются причиной больших человеческих потерь и огромного материального ущерба. К тому же, морские аварии, особенно крупнотоннажных танкеров наносят непоправимый вред окружающей среде. Только в результате наиболее масштабной аварии супертанкера «Амико Кадис», которая произошла в 1978 г., плавающего под либерийским флагом, в море вылилось около 230 тысяч

тонн нефти. Во время этой катастрофы пострадало 360 километров Атлантического побережья Франции. Ущерб от этого загрязнения составил около 2 млрд долларов США. Не меньший урон причинен авариями таких супертанкеров, как «Эксон Вальдез» (1989 г.), «Пайпер-Альфа» (1988 г.), «Престиж» (2002 г.), «Волгонефть-139» (2007 г.). Анализ морских аварий и их причин свидетельствует о социальном характере последних. Это накладывает на государства, под чьими флагами плавают суда, обязанность совершенствовать национальные и международные правовые нормы с тем, чтобы обеспечить безопасность мореплавания и человеческую жизнь на море, которая исходит из общепризнанного



права человека на жизнь и обязанности государств защищать это право.

Необходимость совершенствовать правовые нормы, обеспечивающие безопасность мореплавания способствует, в свою очередь, развитию международного сотрудничества государств в этой области. Именно такое сотрудничество являлось и является важной движущей силой, способствующей прогрессу в этой области. Впервые это проявилось при формировании положений, направленных на создание так называемых технических условий безопасности мореплавания.

**Состояние исследования.** Значительную роль при написании данной статьи сыграли научные работы таких украинских и зарубежных ученых, как Г.А. Анцелевич, А.А. Шемякин, А.Ф. Высоккий, В.В. Демиденко, В.М. Прусс, А.О. Балобанов, Д. Коломбос. Отдельные аспекты транспортной и морской безопасности, а также безопасности судоходства, которые непосредственно затрагивают различные аспекты охраны человеческой жизни на море, рассматривались в трудах К.А. Бекашева, А.Л. Колодкина, Г.Г. Иванова и других.

**Целью статьи** является раскрытие сущности и значения международно-правовых норм и регулируемых ими отношений при охране человеческой жизни на море.

**Изложение основного материала.** Проблема охраны человеческой жизни на море – это извечная проблема человечества. Сколько существует мореплавание, столько существует и эта проблема. Есть данные, свидетельствующие о том, что в водах Мирового океана, в общем, в результате морских катастроф и аварий погибло больше людей, чем во всех войнах, которые вело человечество [2, с. 10–11].

Длительное время проблема охраны человеческой жизни на море считалась неразрешимой, и с ней человечество как бы смирилось. Этим объясняется и то, что в области международно-правового разрешения этой проблемы длительное время ничего не предпринималось. К тому же, эта проблема тесно связана с общей проблемой безопасности мореплавания и в силу этого специально не выделялась.

Начало этому выделению было положено лишь в самом конце XIX ст. на Первой международной морской конфе-

ренции, состоявшейся в Вашингтоне в 1899 г. Вопрос о международно-правовой охране человеческой жизни на море на этой конференции рассматривался в общем пакете вопросов о безопасности мореплавания, предупреждения столкновения судов и спасания имущества и никаких кардинальных и вошедших в силу решений по нему не было принято. В 1910 г. в Брюсселе обсуждение этого вопроса было продолжено, и оно вылилось в принятие Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море. Статья II этой Конвенции обязала каждого капитана оказывать помощь всякому лицу, «встреченному в море в опасности погибнуть».

Следующим этапом процесса формирования международно-правовой системы обеспечения безопасности мореплавания принято считать Лондонскую международную конференцию, на которой 20 января 1914 г. была принята Международная конвенция по охране человеческой жизни на море. Ее принятие было обусловлено катастрофой с пассажирским судном «Титаник» в 1912 г., которая унесла 1 489 человеческих жизней. Хотя Конвенция так и не вступила в силу из-за разразившейся первой мировой войны, она направила дальнейшие направления формирования и развития международно-правовых средств в сфере обеспечения безопасности мореплавания.

В 1929 г. в Лондоне положения Конвенции 1914 г. были пересмотрены, переработаны, в результате этого была принята новая Конвенция по охране человеческой жизни на море. Эта Конвенция вступила в силу в 1936 г.

В последующие годы (1948, 1960, 1974) положения Конвенции 1929 г. пересматривались, развивались, дополнялись в соответствии с меняющимися условиями мореплавания. Одновременно принимались другие международно-правовые документы с целью дальнейшего совершенствования правовой охраны человеческой жизни на море.

Дальнейшим совершенствованием правовых норм, обеспечивающих безопасность мореплавания стала Первая (Женевская) конференция ООН по морскому праву 1958 г. – первый общемировой форум, посвященный определению и закреплению принципов использования морских пространств.

Конвенция об открытом море [4] – одна из четырех соглашений, принятых на Конференции 1958 г., – устанавливает, что каждое государство обязано принимать необходимые меры для обеспечения безопасности в море судов, плавающих под его флагом, в частности, в том, что касается:

а) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения, конструкции и оснащение судов (ст. 10),

б) комплектование и условий труда экипажей судов, с учетом подлежащих применению международных актов, касающихся вопросов труда,

с) конструкции, оснащение судов и их мореходных качеств.

Дальнейшее развитие указанные положения получили в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [5], согласно ст. 94 которой каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности в море, в частности в том, что касается:

а) конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;

б) комплектования, условий труда и обучения экипажей судов с учетом применимых международных актов;

с) пользования сигналами, поддержания связи и предупреждения столкновения.

Систему международно-правовых актов, регламентирующих охрану человеческой жизни на море, можно охарактеризовать как совокупность положений, относящихся как к общим вопросам обеспечения безопасности мореплавания, так и положений, определяющих вопросы охраны человеческой жизни на море в прямой постановке вопроса.

К общим положениям относятся:

– требования ст. 10 Женевской конвенции «Об открытом море» 1958 г., относящиеся к пользованию сигналами, связью и к предупреждению столкновения судов, комплектованию и условиям труда экипажей, конструкции судов, практике соблюдения мер безопасности мореплавания [4];

– положения ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., подтверждающие и развивающие требования ст. 10 Женевской конвенции «Об открытом море» 1958 г. (особенно в области квалификации командного состава) [5];

– положения Международной конвенции по охране человеческой жизни



на море 1974 г., известной в практике как СОЛАС-74, касающиеся определения минимальных стандартов по конструкции судов, их оборудованию, условиям плавания, обеспечивающим их безопасность, обязательности наличия на судах Свидетельства о безопасности судна, выдаваемого после его освидетельствования (гл. 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12) [6];

– положения Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., определяющие требования к высоте надводного борта, правилам загрузки судов, нанесения грузовой марки, а также к водонепроницаемости различных закрытий на судне (люки, горловины, двери и др.) [8];

– положения Международной конвенции по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1978 г., определяющие международные требования к квалификации экипажей, их компетенции [7];

– Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72), определяющие правила расхождения судов во избежание столкновений [9];

– положения Брюссельских конвенций 1910 г. для объединения некоторых правил относительно столкновения судов, оказания помощи и спасания на море (две Конвенции) [3].

К положениям в прямой постановке вопроса относятся:

– положение ст. 11 Брюссельской конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г., определяющие обязанность капитана оказывать помощь лицу, встреченному в море в опасности погибнуть;

– положения гл. III СОЛАС-74 «Спасательные средства и устройства», обязывающие все государства обеспечить свои суда надлежащими спасательными средствами и устройствами;

– положения Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г. (SAR), обязывающие государства улучшить сотрудничество в области поиска и спасания на море;

– положения Женевской конвенции «Об открытом море» 1958 г. (ст. 12), Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. (ст. 98), подтверждающие обязанность капитана спасать в море людей.

Вторая половина XX ст. ознаменовалась созданием Международной

морской организации (ИМО) – одной из крупнейших организации, целью которой является охрана жизни на море. ИМО – специализированное учреждение ООН, созданное 6 марта 1948 г. в связи с принятием Конвенции о Межправительственной морской консультативной организации. Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 г., именно тогда ИМО начало свою непосредственную деятельность.

Основные направления деятельности ИМО зафиксированы следующим образом [13]: отмена дискриминации на море; принятие стандартов по обеспечению морской безопасности; борьба с загрязнением окружающей среды с судов. К современным направлениям деятельности ИМО относятся регулирование систем спасения на море с учетом современных достижений технологий связи.

Помимо ИМО действуют и другие международные морские организации, которые занимаются обеспечением безопасности человеческой жизни на море, в частности, Международная организация морской спутниковой связи, созданная в 1979 г. Использование космических средств связи существенно улучшило передачу сообщений на суда и между судами. Важным международным органом в этой сфере является Межправительственная океанографическая комиссия при ЮНЕСКО.

В Украине принимаются действенные меры в области охраны человеческой жизни на море. Особенно это проявляется в морской поисково-спасательной службе Украины.

В соответствии с Положением о Государственной службе Украины по безопасности на транспорте [10], она проверяет готовность аварийно-спасательных служб на морском и речном транспорте к проведению работ по предупреждению и ликвидации последствий аварий, катастроф, пожаров, актов терроризма и других чрезвычайных событий. Это осуществляется в основном при комплексных проверках предприятий и организаций морского и речного транспорта, имеющих такие службы.

При активном участии Государственной службы Украины по безопасности на транспорте, а также Министерства инфраструктуры Украины было создано Казенное предприятие «Морская поисково-спасательная служба» (МПСР) в соответствии с постановлением Кабинета Министров Украины от 20.10.2011 г.

№ 1069, основанное на государственной собственности и принадлежит к сфере управления Министерства инфраструктуры Украины.

Основной задачей МПСР является обеспечение оперативного контроля и реагирования на чрезвычайные ситуации в морской зоне ответственности Украины. Круглосуточная диспетчерская служба МПСР, получив сигнал бедствия, проводит извещение по утвержденной схеме и действует согласно инструкции. При возникновении конкретных чрезвычайных ситуаций приказом директора МПСР создается штаб управления операцией. При необходимости, оперативная группа штаба направляется к месту аварии.

**Выводы.** Таким образом, обеспечение безопасности мореплавания является важнейшим направлением охраны жизни на море. Анализируя вышеизложенное, необходимо отметить, что международно-правовая охрана человеческой жизни на море формировалась исторически в связи с необходимостью регулирования вопросов спасания грузов и людей. В настоящее время международно-правовая охрана человеческой жизни на море исходит из общепризнанного права человека на жизнь и обязанности государств защищать это право.

Под международно-правовой охраной человеческой жизни на море следует рассматривать все меры, которые предусмотрены действующим международным правом для гарантии безопасности человеческой жизни на море при всех видах использования Мирового океана. Современные источники международного морского права по вопросу охраны человеческой жизни на море могут быть объединены в две группы: первая, охватывающая общие конвенции по морскому праву, которые, в том числе, регулируют и охрану человеческой жизни на море, как, например, Конвенция по морскому праву 1982 г., и вторая, включающая международные договоры, которые направлены исключительно на охрану человеческой жизни на море. основополагающим специализированным международно-правовым актом касательно международно-правовой охраны человеческой жизни на море является Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС-74) с ее последующими изменениями.



### Список использованной литературы:

1. Анцелевич Г.А. Актуальные проблемы современного международного морского права: учеб. пособие. К.: УАВТ, 2006. 351 с.

2. Анцелевич Г.А., Щипцов А.А. Мореплавание: международно-правовые аспекты: монография. К.: УАВТ, 2006. 573 с.

3. Брюссельские конвенции 1910 г. для объединения некоторых правил относительно столкновения судов. URL: <http://dic.academic.ru/dic.nsf/bse>

4. Женевская конвенция об открытом море 1958 г. URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg>.

5. Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. URL: [http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995\\_057](http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=995_057).

6. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74). URL: [http://www.deltapilot.ua/sites/default/files/regulatory\\_docs/consolidated\\_text\\_of\\_the\\_1974\\_solas\\_convention\\_rus.pdf](http://www.deltapilot.ua/sites/default/files/regulatory_docs/consolidated_text_of_the_1974_solas_convention_rus.pdf).

7. Международная конвенция по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты 1978 г. URL: <http://www.randewy.ru/prot/morpodgot.html>.

8. Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. URL: <http://rise.odessa.ua/texts/GM66.php3>.

9. Международные правила предупреждения столкновения судов в море 1972 г. (МППСС-72). URL: <http://www.mppss.ru/rules/>

10. Положение о Государственной службе Украины по безопасности на транспорте. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-п/>.

11. Конвенция о Межправительственной морской консультативной организации 1948 г. /Информ. сб. ЦНИ-ИМФА «Морское право и практика». Л.: Морской транспорт, 1961. № 15. Вып. 71. С. 28–44.

#### ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

**Панфилова Юлия Михайловна** – кандидат юридических наук, доцент, директор Учебно-научного юридического института Киевского международного университета

#### INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

**Panfilova Yuliya Mikhaylovna** – Candidate of Law, Associate Professor, Director of the Educational and Scientific Law Institute of the Kiev International University

[jpanfilova13@gmail.com](mailto:jpanfilova13@gmail.com)

УДК 342.951

## ЗАПРЕТ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПУБЛИЧНЫМИ СЛУЖАЩИМИ ОПЛАЧИВАЕМОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

**Игорь ПАСТУХ,**

кандидат юридических наук, доцент,  
профессор кафедры административного права и процесса  
Национальной академии внутренних дел

### АННОТАЦИЯ

Статья посвящена анализу нормативно-правовых актов, регулирующих актуальные проблемы совмещения публичной службы с другими видами деятельности. Обращается внимание на противоречия правового регулирования на уровне законов и подзаконных актов по возможности осуществления отдельных ее видов лицами, уполномоченными на выполнение функций государства и местного самоуправления, что приводит к неоднозначной правоприменительной практике, определяются конкретные предложения по их устранению.

**Ключевые слова:** публичная служба, публичный служащий, оплачиваемая деятельность, аренда, движимое и недвижимое имущество.

### PROHIBITION OF IMPLEMENTATION BY PUBLIC SERVICED PAYABLE ACTIVITIES: THEORY AND PRACTICE

**Igor PASTUKH,**

Candidate of Law, Associate Professor, Professor at the Department of Administrative Law and Process of National Academy of Internal Affairs

### SUMMARY

The article is devoted to the analysis of normative and legal acts regulating the actual problems of combining the public service with other activities. Attention is drawn to the contradictions in the legal regulation at the level of laws and by-laws on the possibility of carrying out certain types of persons authorized to perform the functions of the state and local self-government, which leads to ambiguous law enforcement practice, and specifies specific proposals for their elimination.

**Key words:** public service, public servant, paid activity, rent, movable and immovable property.

### REZUMAT

Acest articol analizează actele normative care reglementează problemele reale ale serviciului public combinare cu alte activități. Acesta atrage atenția asupra contradicțiilor reglementării legale la nivelul legilor și reglementărilor privind fezabilitatea unora dintre speciile sale de către persoane autorizate să îndeplinească funcțiile guvernelor de stat și locale, ceea ce duce la o practică legală ambiguă, determinate de propuneri concrete pentru a le rezolva.

**Cuvinte cheie:** serviciu public, funcționar public, activitate plătită, chirie, bunuri mobile și imobile.

**Постановка проблемы.** Одним из превентивных антикоррупционных механизмов, направленных на функционирование системы предотвращения коррупции в Украине, являются закрепленные в ст. 25 Закона Украины «О предотвращении коррупции» ограничения относительно совместительства и совмещения с другими видами деятельности, установленные для

лиц, уполномоченных на выполнение функций государства и местного самоуправления. Суть данного ограничения состоит, в частности, в запрете заниматься другой оплачиваемой (кроме преподавательской, научной и творческой деятельности, медицинской практики, инструкторской и судейской практики по спорту) или предпринимательской деятельностью. В то же время