

with the standards. The seafarers may react to problems in very intellectual and controlled manner so that the problems would not escalate and prevent the further problem from occurring. The seafarers may look for a possible solution to the problems that they encounter and should not allow those problems have the continuous effect on their professional work. The shipping companies, the government and the regulation body of the maritime industry may work together alleviate the suffering of seafarers, particularly when encounter problems and to make sure that the Maritime Labour Congress should be strictly observed.

References:

1. Akindehin V., Ekechukwu D., Iwaye E., Aguado C. Effectiveness of Seafarers' Safety. *Asia Pacific Journal of Maritime Education*, Vol. 1, No. 2, June 2015.
2. Improving Maritime Safety. URL: <https://www.bassnet.no/insight/maritime-safety-top-hseq-best-practices/> (дата звернення: 08.12.2022)
3. Wankhede A., Kantharia R. The Ultimate Guide to Personal Safety On board Ships First Edition Publication date February 2012. 91 p.

DOI <https://doi.org/10.30525/978-9934-26-266-1-17>

ПРАВОВИЙ СТАТУС ЄВРОПЕЙСЬКОГО АГЕНТСТВА З БЕЗПЕКИ НА МОРІ (EMSA)

Проць Олександра Євстахіївна

кандидат юридичних наук, доцент,

доцент кафедри історії України та правознавства

*Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка
м. Дрогобич, Україна*

Після підписання та ратифікації Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [1] відкрилися широкі перспективи для політичного та економічного розвитку Української держави в партнерстві з ЄС. Зокрема, це стосується можливостей співробітництва у сфері морської безпеки та взаємодії з відповідними інституціями ЄС. Так, в інституційній системі Європейського Союзу окреме місце займає Європейське агентство з безпеки на морі (European Maritime Safety Agency, EMSA), створене Регламентом (ЄС) № 1406/2002 [2] з метою забезпечення високого, єдиного та ефективного рівня морської безпеки, безпеки на морі, запобігання та реагування на забруднення, спричинені

кораблями, а також викликані нафтогазовими установками. Як підкреслює В. Л. Вишневський, «задля досягнення цієї мети одним із найважливіших завдань EMSA є підтримка та поліпшення співпраці між державами – членами ЄС у всіх ключових питаннях [3, с. 84].

Європейське агентство з безпеки на морі (далі – Агентство) належить до децентралізованих агентств, які «є відповіддю ЄС на вимогу часу щодо децентралізації і передачі повноважень та на необхідність успішно вирішувати на європейському рівні нові завдання правового, наукового, технічного, операційного та/або регуляторного характеру. Завдяки децентралізованим агентствам інститути ЄС, особливо Європейська Комісія, отримують можливість зосередитись на процесі розроблення й імплементації політики ЄС в цілому» [4, с. 205].

Дійсно, Агентство тісно співпрацює з Європейською Комісією та державами-членами ЄС, надаючи їм технічну, оперативну та наукову допомогу з питань морської безпеки, безпеки на морі, запобігання та реагування на забруднення моря. Основні завдання Агентства визначені Регламентом (ЄС) № 1406/2002. Серед них – допомога Єврокомісії у підготовці відповідних законодавчих актів ЄС, в т.ч. внесення пропозицій до Комісії щодо вдосконалення законодавства; у ефективній реалізації обов'язкових правових актів Союзу, зокрема шляхом проведення візитів та інспекцій; в аналізі поточних і завершених дослідницьких проєктів та визначення можливих подальших заходів щодо конкретного проєкту; а також інших завдань, покладених на Комісію законодавчими актами Союзу, відповідно до цілей Агентства.

Так, у квітні 2018 р. інспекційна місія Агентства провела в Україні чергову (планову) перевірку національної системи освіти, підготовки та дипломування моряків, медичних стандартів щодо виконання вимог Міжнародної конвенції Міжнародної морської організації про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками, та Директиви 2008/106/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 19.11.2008 про мінімальний рівень підготовки моряків. За програмою аудиту, було перевірено такі морські навчальні заклади: Херсонська державна морська академія та Херсонський Морський спеціалізований тренажерний центр при ХДМА, Національний університет «Одеська морська академія», учбово-тренажерний комплекс «Адмірал» (м. Одеса), а також дипломно-паспортне бюро Адміністрації Херсонського морського порту (ДП «АМПУ»). Звіт інспекційної місії, адресований усім фахівцям та експертам, розміщений на сайті Міністерства інфраструктури України [5].

Співпраця Агентства з державами-членами відбувається у таких напрямках: організація відповідної навчальної діяльності та поширення найкращих практик, пов'язаних з інтерпретацією і застосуванням законодавства ЄС з морської безпеки; допомога у розробці технічних

рішень; надання, на запит держави-члена, відповідної інформації за результатами інспекцій; підтримка додатковими засобами у економічно ефективний спосіб реагування на забруднення, спричинене суднами, нафтогазовими установками, за запитом постраждалої держави-члена та ін.

Одним із важливих напрямів діяльності Агентства є участь у розробці стандартів безпеки на морі не лише в рамках ЄС, а й на міжнародному рівні, оскільки Агентство представляє Єврокомісію у відповідних комітетах і підкомітетах Міжнародної морської організації. Забезпеченню морської безпеки сприяє те, що Агентство доводить до відома Європейської Комісії, держав-членів ЄС і інших зацікавлених сторін інформацію, отриману в результаті аналізу минулих аварій, чим обґрунтовує необхідність оновлення на міжнародному/регіональному рівні відповідних вимог, що, наприклад, стосуються протипожежної безпеки пасажирських суден ро-ро та контейнеровозів або кермування та маневреності суден тощо. Нині робота Агентства зосереджена на проблемах остійності пасажирських суден типу ро-ро, які працюють під прапорами держав-членів Європейського Союзу та у водах ЄС.

Як уже зазначалося, Угода про асоціацію [1] передбачає можливості політичного та економічного співробітництва Сторін і водночас покладає на Українську державу зобов'язання щодо узгодження національного законодавства із законодавством ЄС. Зокрема, пунктом 1839 Плану заходів з виконання Угоди про асоціацію, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 25 жовтня 2017 року № 1106 [6], було передбачено приведення вимог щодо остійності пасажирських суден ро-ро у відповідність з європейськими стандартами. На виконання цього зобов'язання, з метою забезпечення безпеки морських перевезень пасажирів пасажирськими суднами ро-ро та підвищення живучості таких суден у разі пошкодження під час аварійної морської події, наказом Міністерства інфраструктури України від 17.02.2022 р. № 108 були затверджені «Вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро» [7]. Це стало важливим кроком до впровадження в Україні європейських вимог щодо морської безпеки.

Варто додати, що 2022 р. Агентство підготувало перший Європейський звіт про безпеку на морі (EMSAFE), в якому міститься глибокий аналіз широкого кола питань безпеки на морі. За словами Майї Маркович Костелац (Maja Markovčić Kostelac), виконавчого директора Агентства, цей звіт чітко демонструє, як законодавство ЄС сприяло реальним і довгостроковим позитивним змінам у сфері морської безпеки в європейських водах і за їх межами [8].

Підсумовуючи, відзначимо, що проблеми безпеки на морі в Європейському Союзі належать до ключових. Краще розуміння цих проблем і можливостей їх розв'язання забезпечує Європейське агентство з

безпеки на морі. Діяльність Агентства має важливе значення не лише для держав-членів ЄС, а й для України з точки зору впровадження відповідних європейських стандартів в національне законодавство з метою його гармонізації із законодавством ЄС.

Література:

1. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011#Text.

2. Regulation (EC) no 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency (Text with EEA relevance). URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:02002R1406-20161006&from=EN>.

3. Вишневський В. Л. Міжнародно-правова регламентація розслідування морських аварій та інцидентів : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Київ, 2021. 199 с.

4. Прокопенко Л. Л., Рудік О. М., Рудік Н. М. Інституційна система ЄС: навч. посіб. Дніпро : ДРІДУ НАДУ, 2018. 220 с.

5. Звіт інспекційної місії Європейського агентства з морської безпеки за результатами перевірки національної системи підготовки та дипломування моряків в Україні щодо відповідності вимогам Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року, з поправками / Міністерство інфраструктури України. 1 березня 2019 р. URL: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%97%D0%B2%D1%96%D1%82%20EMSA.pdf>.

6. План заходів з виконання Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 25.10.2017 р. № 1106. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1106-2017-%D0%BF#n10>.

7. Вимоги щодо остійності пасажирських суден ро-ро, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України від 17.02.2022 р. № 108. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0330-22#Text>.

8. European Maritime Safety Report 2022. URL: <http://emsa.europa.eu/emsafe>.