УДК 347.799.2

ПРАВОВІ СТАНДАРТИ СУДНОБУДУВАННЯ – ЗАПОРУКА БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

Хачатуров Е.Б., к.т.н., ст. наук. співробітник

Національний університет кораблебудування ім. адм. Макарова

Стаття присвячена актуальним питанням застосування правових стандартів у суднобудівній галузі при проектуванні, будівництві та ремонті суден з метою забезпечення безпеки мореплавства.

Ключові слова: суднобудування, безпека мореплавства,проектування, будівництво, конструкція суден, правові стандарти, класифікаційні товариства, Міжнародна морська організація, аварії.

Хачатуров Э.Б. ПРАВОВЫЕ СТАНДАРТЫ СУДОСТРОЕНИЯ – ЗАЛОГ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА / Национальный университет кораблестроения им. адм. Макарова, Украина

Статья посвящена актуальным вопросам применения правовых стандартов в судостроительной отрасли при проектировании, строительстве и ремонте судов с целью обеспечения безопасности мореплавания.

Ключевые слова: судостроение, безопасность мореплавания, проектирование, строительство, конструкция судов, правовые стандарты, классификационные общества, Международная морская организация, аварии.

Khachaturov E.B. LEGAL STANDARDS FOR SHIPBUILDING – A PLEDGE OF SAFETY OF NAVIGATION / National university of shipbuilding name of Makarov, Ukraine

The article on the topical issues of legal standards in the shipbuilding industry in the design, construction and repair of vessels to ensure safety of navigation. Recently, this issue, unfortunately, neglected, and it became a subject of research. Only after the emergency cases of the International Maritime Organization is developing and improving the legal standards in order to avoid accidents and ensure safety of navigation. The largest maritime disaster in the last ten years have led to significant loss of life. Their analysis shows that the main problem in increasing the safety of navigation of the ship is a time lag between innovations that are embedded in the shipbuilding industry and the development of classification rules and the rules of safe navigation.

Since at present there is no single approach, in essence, content and legal standards of the Trust, the author made an attempt to systematize the analysis and studies that do exist, and to provide general guidelines for their use in marine economic complex. The main purpose is to investigate the influence of legal norms and standards in the shipbuilding and ship repair to ensure the safety of navigation. Technological progress allows you to create a larger, high-speed vessels with an automatic control system engines, loading operations. New developments of Ukrainian designers, their intellectual potential can produce world-class vessels at competitive prices, which in general makes the investment attractiveness of the shipbuilding industry.

In shipbuilding there private interests, the interests of producers, government, labor groups and consumers. There is a need for their harmonization. For this purpose, the legal controls as economic - legal support, what would prevent the interests of everyone in the investigation of excessive taxes, and in order to control the business entities to comply with environmental regulations, standards, taxation, competition, etc. During construction of ships using the new materials with improved properties, there are modern designs, devices, auxiliary machinery. At the same time increased the number of control and inspection organizations that complicate the work of ship operators. After several accidents involving vessels Classification Society and the International Maritime Organization has developed a new legal requirements for the conversion of ships in operation. However, such innovations are not accompanied by a properly trained security rules of navigation. For this purpose, target standards require to take into account the requirements of Classification Societies at the design stage of the vessel, when construction or maintenance and operation. These include the set of technical, organizational, operational and legal measures and methods of protection of human life at sea. Due to the international nature of shipping, these rules apply equally to all vessels of any State.

Therefore, it is necessary to implement strict controls over compliance with requirements to ensure the necessary degree of safety of the vessel at all stages of its creation with the help of international standards for safety of navigation. For this to be aligned with the domestic legal under international law - the legal framework with regard to safety of navigation.

Key words: shipbuilding, maritime safety, design, construction, constructionof ships, the legal standards for classification societies, the International Maritime Organization, an accident.

Наближення нашої держави до прогресивних світових стандартів у суднобудівництві сприяють їх адаптації в цьому напрямку до українського законодавства. У зв’язку з цим, необхідним та пріоритетним для держави стає вдосконалення нормативно-правових актів щодо забезпечення захисту і безпеки мореплавства ще з моменту проектування суден.

Даному питанню не приділяється належної уваги, і воно не стало предметом комплексних наукових досліджень. Лише при аварійних випадках індуктивними підходами Міжнародна морська організація розробляє та удосконалює правові стандарти для уникнення аварій та забезпечення безпеки мореплавства. Праці таких дослідників, як: Я. Янковський, Н. Решетов,

М. Дерменжи, А. Гудзь, свідчать, що єдиного підходу до суті, змісту та застосування правових Цільових стандартів поки ще не існує.

Завдання статті полягає в спробі системного аналізу існуючих правових стандартів щодо забезпечення безпеки мореплавства.

Метою статті є дослідження впливу правових норм та стандартів на уникнення аварій суден та на забезпечення захисту і безпеки мореплавства.

Застосування нових та розвиток існуючих технологій в суднобудуванні привів до появи сучасних конструкцій суден. В процесі їх побудови використовувалися нові матеріали з покращеними якостями. Найбільш великі і більш швидкохідні судна, нові технології їх загрузки, покращені силові установки і комп'ютеризовані системи управління палубними машинами та механізмами повністю змінили процес суднобудування. Однак, ці інновації не супроводжувалися належним чином підготовленими правилами безпеки судноплавства.

Після серії катастроф класифікаційні товариства і Міжнародна морська організація (ІМО) розробили нові правові вимоги, потребуючі модернізації (переобладнання) суден в експлуатації, створюючи в результаті плутанину в правилах, які було дуже важко виконати. У той же самий час зросла кількість контролюючих і перевіряючих органів, тим самим ускладнили життя суднових операторів.

Статистика аварій показує, що протягом 25 років з 1985–2010 рр. затонули 419 навалочних судна, при цьому число жертв склало біля 2 000 чоловік. Наступний рік показав тенденцію до зменшення числа аварій суден, однак на початку 2012 р. їх кількість знову виросла. Згідно зі статистикою Міжнародної асоціації власників сухогрузних суден (INTERCARGO) біля 30% суден загинуло в результаті руйнування конструкції судна чи відмови його обладнання [1].

Ще в 1989 р. після катастрофи танкера EXXON VALDEZ і сильного розливу нафти у берегів Аляски Сенат США виніс постанову, що танкери, які входять в американські води, повинні мати подвійну обшивку. Ця вимога згодом була внесена в Конвенцію МАРПОЛ з метою забезпечення подвійної лінії для захисту і безпеки.

У 1999 р. танкер ERIKA розламався на дві частини і затонув у берегів Франції. Аварію була визвано поганим технічним станом корпуса судна. Аналогічні наслідки мали місце у берегів Іспанії після катастрофи танкера PRESTIGE. Після такого лиха Європейський союз випустив так званий «Комплекс заходів в зв'язку з аварією танкера ERIKA» з метою підвищення безпеки. Випадок з танкером PRESTIGE заставив ІМО розробити стандарти безпеки по конструкції судна, починаючи з вимог до конструкції корпуса навалочних суден і танкерів (так звані Цільові стандарти), а Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (МАКО) розробила «Загальні правила» по конструкції нафтоналивних суден. До теперішнього часу забезпечення безпеки конструкції судна залишається в компетенції класифікаційних товариств.

У 1994 р. автомобільно-пасажирський паром ESTONIA затонув шляхом із Таллінна в Стокгольм, при цьому загинуло 852 людини. У відповідь на цю катастрофу:

– МАКО посилила вимоги у відношенні ударних хвильових навантажень, діючих на ніс судна, і встановила нові вимоги до другої лінії захисту від проникнення води, а також вимоги до підвищення безпеки паромів, наприклад, постійний контроль носових дверей типу «Візор» для виявлення можливого порушення непроникненості;

– за ініціативою уряду Швеції була організована конференція, результатом діяльності якої, з'явилося підписання деякими державами Стокгольмської угоди щодо безпеки паромів в аварійному стані [2].

Самі великі катастрофи за останні десятиріччя призвели до великих людських жертв. Основною проблемою в підвищенні безпеки судна є розрив у часі між інноваціями, що впроваджуються в суднобудівну індустрію і розробкою класифікаційних правил і інших правил безпеки. Правила традиційно розробляються у відповідь на аварії і тому базуються на індуктивному підході. Логічно, що при використанні індуктивного підходу можуть мати місце виключення і виникне необхідність у зміні існуючого положення. Навалочні судна, танкери і судна типу «ро-ро», аварії цих суден і реакція на їх аварії є хорошим прикладом такого підходу. Виникаючі виключення (аварії) свідчать про те, що правила безпеки, які базуються на

індуктивному підході, не знаходяться в повній гармонії з морським середовищем і експлуатацією судна. Технічно безпечне судно є необхідною умовою безпечного судноплавства, у той час, як безпека експлуатації судна є достатньою умовою, яка передбачає підвищення ефективності, так званого, людського фактору [3].

Серед вчених досі немає єдиної думки про вимоги до забезпечення безпеки судноплавства. Комітет по безпеці на морі ІМО (КБМ) почав розробку Цільових стандартів ще з 2002 року. ІМО вперше в історії встановила стандарти по будівництву суден. До теперішнього часу КБМ розробив п'ятирівневу систему стандартів, яка вводить ієрархію в нормативну базу. КБМ вирішив розробляти Цільові стандарти за двома паралельними напрямками: а) застосовуючи розпорядчий підхід; б) враховуючи рівень безпеки. Виділяють п'ять груп вимог: 1) до проектування суден, їх конструкції та обладнання; 2) до контролю при будівництві суден; 3) до експлуатації судна (укомплектування екіпажем, завантаження і перевезення, попередження аварійності, наявність засобів зв'язку та ін.); 4) до організації пошуку і рятування; 5) до контролю в портах і організації розслідування аварій. Крім того, безпеку мореплавання охоплює чотири основні складові: здійснення безаварійного плавання; охорона людського життя від небезпек моря; екологічна охорона Світового океану; охорона судів і людини від тероризму і піратства.

Узагальнюючи викладене, можна сказати, що безпека судноплавства залежить від великої кількості взаємопов'язаних, різноманітних і часто суперечливих вимог. До їх числа, зокрема, слід віднести: досконаліть конструкції й устаткування суден, ступінь комплектування суден кваліфікованими екіпажами, організації несення вахти, праці та відпочинку; організація лоцманського та льодового проведення суден, регулювання руху суден, організація навігаційно-гідрографічного і гідрометеорилогічного забезпечення безпеки судноплавства, організація морських систем радіозв'язку.

Згідно з Цільовими стандартами «судна повинні проектуватися і будуватися на заданий розрахунковий строк служби з тим, щоб бути безпечними, при умові їх належної експлуатації і підтримання справного стану у певних умовах експлуатації і навколишнього середовища, в непошкодженому і аварійному станах протягом всього строку служби», в той час, як функціональні вимоги відносяться до розрахункового строку служби, умов навколишнього середовища, міцності конструкції, стомлюючої і залишкової міцності [2].

Підхід, заданий Цільовими стандартами і враховуючий рівень безпеки, базується на ризику і отримає подальший розвиток, але на це буде потрібно більше часу і спільних зусиль усіх учасників морської галузі. Даний підхід повністю змінить систему безпеки за рахунок впровадження нових стандартів безпеки, розроблених на підставі аналізу ризиків. Тому, проблема кількісної оцінки функціональних вимог призвела до виникнення концепції підходу, враховуючи рівень безпеки. Згідно з даним підходом, цілі 1-го рівня приймають ряд чинників в області безпеки для судна, вантажу, пасажирів, екіпажу, навколишнього середовища, що визначаються рівнем ризику (наприклад, вірогідність відмови або катастрофи) і такі цілі в області безпеки вирішаться тоді, коли кожна функція судна (рівень II), як наприклад, маневреність, мореплавність, остійність, плавучість, міцність і протипожежний захист, відповідатимуть рівню ризику, встановленому для кожної функції. Передбачається, що перевіренні правила класифікаційних товариств задовольняють функціональним вимогам і відповідають цілям. Задача правил класифікаційних товариств полягає в підвищенні необхідного рівня безпеки суден. Рівень безпеки (вірогідність відмови) для кожної функції судна, що приймається, як вимога, може визначатися за допомогою моделі ризиків – дерева відмов з математичними моделями, що використовуються для опису основних подій.

Відомо, що сучасне судно на 95% складається з металу: корпус, палубні надбудови, вузли, обладнання, прилади, машини і механізми, які можуть бути виготовлені за кордоном і по кооперації, яка на сьогодні має широке поширення, в якості комплектуючих потрапити на підприємство. Таким чином, використовуючи розроблений правовий інструмент, схвалений і прийнятий Міжнародною морською організацією, можна буде поставити під контроль судно з моменту закладки першої днищевой секції, до моменту утилізації.

При аналізі існуючого досвіду і розробки нових критеріїв безпеки плавання суден у різних кліматичних умовах необхідно проводити моніторинг еволюції конструктивних рішень і техніко-експлуатаційних параметрів суден, стосовно до кожного типу, узагальнювати встановленні досягнення, як показники науково – технічного прогресу в суднобудівництві і судноремонті. В якості прикладу можна навести наступні заходи, що впроваджуються сьогодні:

– гідродинамічне і пропульсивне вдосконалення корпусів суден для розміщення вантажів;

– нова концепція оцінки напруженого стану корпуса;

– комплексна автоматизація головних процесів, що забезпечують рух та керування суднами;

– нові варіанти конструкцій вантажних трюмів;

– використання засобів активного керування положенням судна для підвищення маневреності [4].

Стосовно навалочних суден необхідність пристосування трюмів для перевезення вантажів з великою питомою вагою призвело до будування дуже жорстких величних і бортових танків з гнучкими бортами між ними, що при відповідних поєднаннях хвиль і умов завантаження приводило до пошкодження бортів. Проектанти іноді не застосовували традиційний бак на самих великих навалочних суднах. Відсутність баку дозволяє заливаючим палубу суцільним хвилям вчиняти великий вплив на закриття отворів і люкові кришки в носовій частині судна. Подальші небезпеки пов’язанні зі швидкістю вантаження в деяких портах, що доходе до 30 000 т/год. Відстань між навантажувачем і другим дном може становити 40 м. Удар вантажу з великою питомою вагою, що падає з висоти 40 м, який припадає на друге дно, може пошкодити конструкцію великотоннажного навалочного судна.

Аналіз аварій навалочних суден призвів до виявлення наступних випадків загибелі навалочних суден внаслідок пошкодження конструкції:

– пошкодження борта і прогресуючі руйнування переборок внаслідок ударів рідини об стінки заповнених водою трюмів;

– руйнування першої кришки люка суцільною хвилею, що заливає палубу і прогресуюче руйнування переборок;

– зменшення граничної міцності еквівалентного бруса;

– пошкодження конструкції великотоннажних суден внаслідок високої швидкості навантаження, при чому це пошкодження виникає на тихій воді в порту при хвильових навантаженнях, що виникають в морі і приводять до подальшого пошкодження конструкції і затоплення судна.

Виявленні випадки дають основу побудові моделі ризиків для конструкції суден. Модель ризиків для міцності суден – одна із його функцій – описує логічний взаємозв’язок ключових подій, які призводять до затоплення судна. Це не є моделлю усіх можливих причин пошкодження конструкції, але є моделлю тільки тих несправностей, які сприяють появі небажаної події. Це якісна модель, яка може бути оцінена кількісно [5].

Тому, важливим та багатообіцяючим прикладом застосування методів системного підходу в галузі безпеки навалочних і нафтоналивних суден є Цільові стандарти, що розробляються ІМО по проектуванню та будівництву. Дані стандарти повинні доказати свою життєздатність, так як вони не виключають нетрадиційні і ті, що не вкладаються в межі «розпорядчих» вимог конвенцій, конструктивні рішення при умові, що їх оцінка, на підставі аналізу відповідних видів ризику, виявиться позитивною. Деякими експертами висловлюються думки про те, що можливості поступального розвитку в суднобудуванні ґрунтуються на існуючій правовій і виробничій базі та вичерпані або близькі до вичерпання в сенсі досягнення виробництвом своєї максимальної ефективності, у т.ч. використання робочої сили і техніки. Це можна оскаржувати, але зрозуміло, що суднобудування потребує інноваційних та нетривіальних рішень. Тому Цільові стандарти є давно очікуваним інструментом, який з високим ступенем вірогідності

вкаже шлях до вирішення багатьох проблем з нових, більш наукових і менш емпіричних позицій [6].

Зниження кількості катастроф та аварій, тобто забезпечення підвищення безпеки судноплавства, потребує узагальнення статистики аварій, аналізу статистичних даних та формулювання результатів цього аналізу у вигляді конкретних пропозицій. Статистичні данні аварій і морських катастроф – це не тільки облік проблем і нещасть на морі, але дають можливість визначити причини аварій та намітити напрямок діяльності щодо мінімізації виникнення таких причин. Аварії суден призводять до значних збитків судновласників, вантажовласників, страхових компаній є причиною людських нещасть у випадку загибелі екіпажу або пасажирів та мають глобальні наслідки.

Судноплавна індустрія є одною із перших, що прийняла і широко впровадила міжнародні стандарти безпеки. Починаючи з середини XIX сторіччя, був розроблений ряд міжнародних договорів спрямованих на підвищення безпеки на морі. Як правило, найбільша кількість аварій реєструється в осінньо-зимовий період. Порівнюючи показники росту кількості суден і кількості аварій можна зробити висновок, що зв'язку між збільшенням світового флоту і кількістю аварій не простежується. Для більш об'єктивної картини, що поєднує кількість суден і кількість аварій у світовій статистиці прийнято застосовувати коефіцієнт, що показує кількість аварій на 1 000 суден. Самим поширеним видом є аварії пов'язані з пошкодженням корпусу і механізмів (більш ніж 30%). Друге місце займають, аварії пов'язанні зі зносом (викидом)/ посадка на мілину (біля 20%). Третє місце випадає на зіткнення з суднами (біля 20%). Далі: зіткнення з іншими об'єктами, крім суден (біля 10%); пожежі та вибухи (7-8%); затопленні судна (біля 3%). Менше 1% приходиться на судна, що зникли, аварії з приводу воєнних дій та ін.

Міжнародно-морське співтовариство продовжує удосконалювати діючі, розробляти і впроваджувати нові стандарти безпеки на морі. Закономірність такого підходу обумовлена не тільки розвитком сучасних технологій, накопиченням досвіду, впровадження прийнятих рішень, зростаючими потребами в морських вантажо-пасажирських перевезеннях, але, перш за все, прагненням мінімізувати рівень аварійності флоту та забезпечити належний імідж морської індустрії [7].

Відсутність офіційного професійного і юридичного визначення терміна «безпека» дозволяє по-різному тлумачити його зміст. Енциклопедичний довідник формулює безпеку як «збереження людського життя та майна на морі, яка забезпечується Міжнародними заходами технічного, організаційного, соціального і правового характеру». Юридичні основи безпеки мореплавання складаються із сукупності міжнародно-правових та внутрішньодержавних норм, які включають: технічні правила безпеки плавання суден, регламентацію відповідальності за їх порушення, правила підготовки та допуску суднових спеціалістів до управління технікою, організацію допомоги та рятування на морі, здійснення ефективного нагляду за технічним станом суден і виконанням Міжнародних правил у цій сфері.

Безпека мореплавства визначається та забезпечується заходами такого характеру, як: економічні, технічні, організаційні, правові та соціальні. Фактично, безпека мореплавства забезпечується виконанням двоякого роду вимог. **Перша група** складається з науково обґрунтованих вимог, що пред'являються до конструкції суден, обладнання їх сучасними механізмами та приладами, спеціальної підготовки суднових екіпажів, особливої системи їх комплектності, підвищеної дисциплінарної вимогливості до членів екіпажів суден. **Друга група,** не менш важливих вимог, відноситься до заходів забезпечення безпеки мореплавства шляхом встановлення особливого, суворо регламентованого порядку плавання суден у морі, укладеної в «Правилах попередження зіткнень суден» і в ряді інших Правил, зокрема, користування вогнями, сигналами, засобами зв'язку та ін.

У зв'язку з міжнародним характером мореплавства такі правила однаковою мірою відносяться до всіх суден будь-яких держав, під прапором яких вони здійснюють плавання. У цілому безпеку мореплавства визначають у вигляді сукупності технічних, організаційних, експлуатаційних і правових засобів і методів охорони людського життя на морі та безаварійної роботи флоту, включаючи проектування і будівництво суден. Безпека на морі може бути забезпечена лише дотриманням принципів рівноваги. Ці принципи сформульовані в правилах

теорії та практики морського судноводіння, що враховують поведінку моря і судна; визначають порядок і послідовність відповідної професійної діяльності судноводіїв. Практично, не буває аварій, які не містили б елементи помилкових дій людини. Виняток становлять лише аварії, в основі яких лежать приховані дефекти судна або двигунів, а також вплив непереборних сил природи: шторму, циклони, тайфуни, а в ряді районів Світового океану – і цунамі. Але і в умовах цих подій свою рятувальну або, навпаки, помилкову фатальну роль, можуть зіграти елементи дій людини [8].

Кількісні та якісні зміни в характеристиках суден торгового флоту (збільшення тоннажу, підвищення швидкості та інтенсивності руху, поява суден зі спеціальними характеристиками, транспортування вантажів небезпечних для людей і морського середовища), ставлять ряд питань, пов'язаних з управлінням, рухом, забезпеченням безпеки судноплавства, рятуванням на морі, охороною морського середовища. Для забезпечення безпеки на водному транспорті створюються все більш нові системи, вдосконалюються правила, вкладаються величезні кошти на впровадження ще більш сучасних технічних засобів зв'язку. Однак, реального ефекту до цих пір не досягнуто. Дослідження практики свідчить, що у сфері функціонування морського і річкового транспорту, на виникнення загроз безпеки судноплавства частіше впливають: зношеність суден, судового, портового та іншого обладнання; неукомплектованість суднових екіпажів. Останнє є одним з головних факторів [9].

Узагальнюючи викладене, можна стверджувати, що безпека судноплавства залежить від великої кількості взаємопов'язаних, різноманітних та суперечливих вимог. До їх числа відносяться: ступінь укомплектованості судна високо кваліфікаційним екіпажем; організація несення вахти та відпочинку; регулювання руху судна; досконаліть конструкції судна; забезпечення його необхідними машинами та механізмами; забезпечення судна навігаційно-гідрографічними та гідрометеорологічними системами; надійність радіозв'язку; рівень комплексу наземних засобів забезпечення безпеки судноплавства та ін.

Виходячи з вітчизняного та міжнародного досвіду розслідування аварійних випадків у судноплавстві, що створюють загрозу людському життю, необхідно найближчим часом вирішити наступні проблемні питання:

1. Впровадити чіткий контроль виконання вимог по забезпеченню необхідного ступеня запасу міцності конструкції корпуса судна з моменту проектування до закінчення його будування та вводу в експлуатацію.
2. Впровадження міжнародних стандартів безпеки судноплавства в законодавство України.
3. Приведення вітчизняної нормативно-правової бази, в частині безпеки судноплавства, у відповідність до вимог міжнародного права.

ЛІТЕРАТУРА

1. Войтенко М. Катастрофы 2012: (лента новостей на русском) [Электронный ресурс] / М. Войтенко // Морской Бюллетень. – 2012. – Режим доступа: http://www.odin.tc/disaster/
2. Янковский Я. Целевые стандарты – достижение гармонии между конструкцией судна и морем: (материалы XIII Международного семинара: «Качественное судоходство: Стандарт XXI века») / С.Петербург, 20-21 октября 2010 г. [Электронный ресурс] / Я. Янковский // Сборник – 2010. – Режим доступа: www.rs – head.spb.ru/2010
3. Сидоренко В.Ф. Кораблекрушения на море / В.Ф. Сидоренко. – Л.: Издательство Ленинградского университета, 1990. – 296 с.
4. Рижков С.С. Еколого-правові аспекти будівництва суден під наглядом різних класифікаційних товариств / С.С. Рижков, Е.Б. Хачатуров // Науково-аналітичний журнал «Митна справа». – 2010. – № 6. – С. 48-53.
5. Абчук В.А. Теория риска в морской практике / В.А. Абчук. – Л.: Судостроение, 1983. – 150 с.
6. Решетов Н.А. Системный поход к обеспечению безопасности: тенденции и приоритеты развития: (материалы XII Международного семинара: «Качественное судоходство:

Стандарт XXI века») / Н.А. Решетов (С.Петербург, 21-22 октября 2009г) [Электронный ресурс] // Сборник – 2009. – Режим доступа: www.rs – head.spb.ru/2009

7. Дерменжи М. Аварийность на море: реальный взгляд на жизнь: (материалы XII Международного семинара: «Качественное судоходство: Стандарт XXI века»), / М. Дерменжи, А. Гудзь (С. Петербург, 21-22 октября 2009г) [Электронный ресурс] // Сборник – 2009. – Режим доступа: www.rs – head.spb.ru/2009

8. Собакарь А.О. Безпека судноплавства, як чинник ефективного функціонування морського і річкового транспорту / А.О. Собакарь // Науково-аналітичний журнал «Митна справа». – 2011. – № 3. – С. 116-121.

9. Маринов М.К. Учет человеческого фактора в аварийных ситуациях на море / М.К. Маринов, В.Д. Клименко // Эксплуатация морского транспорта. – 2008. – № 2. – С. 25-29.

УДК 341.234 (479.24)

РОЛЬ ОМБУДСМЕНА В СФЕРЕ ЗАЩИТЫ И ОБЕСПЕЧЕНИИ ПРАВ БЕЖЕНЦЕВ И ВЫНУЖДЕННЫХ ПЕРЕСЕЛЕНЦЕВ НА ПРИМЕРЕ АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Наджафгулиев Р.И., ст. преподаватель

Академия полиции Министерства внутренних дел Азербайджанской Республики

Автором осуществлено исследование особенностей правового статуса и особенностей функционирования института омбудсмена в Республике Азербайджан. Отмечены причины его введения, процесс работы и основные результаты. В статье также исследуется практика зарубежных стран при законодательном закреплении правового статуса омбудсмена и выполнении поставленных перед ним задач. Особое внимание уделено участию омбудсмена в процессе реализации прав беженцев и вынужденных переселенцев, а также соответствующему опыту зарубежных стран в этой области.

Ключевые слова: омбудсмен, беженцы, вынужденные переселенцы, система правовой защиты.

Наджафгуліев Р.І. РОЛЬ ОМБУДСМЕНА В СФЕРІ ЗАХИСТУ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПРАВ БІЖЕНЦІВ ТА ВИМУШЕНИХ ПЕРЕСЕЛЕНЦІВ НА ПРИКЛАДІ АЗЕРБАЙДЖАНСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ / Академія поліції Міністерства внутрішніх справ Азербайджанської Республіки, Азербайджанська Республіка

Автором здійснене дослідження особливостей правового статусу та особливостей функціонування інститут омбудсмена в Республіці Азербайджан. Наголошено на причинах його запровадження, процесі роботи та основних результатах. У статті також досліджується практика зарубіжних країн при законодавчому закріпленні правового статусу омбудсмена та виконанні поставлених перед ним завдань. Особлива увага приділена участі омбудсмена в процесі реалізації прав біженців і вимушених переселенців, а також досвіду зарубіжних країн у цій області.

Ключові слова: омбудсмен, біженці, вимушені переселенці, система правового захисту.

Najafguliyev R.I. THE ROLE OF THE OMBUDSMAN IN PROTECTING AND ENSURING THE RIGHTS OF REFUGEES AND INTERNALLY DISPLACED PERSONS ON THE EXAMPLE OF AZERBAIJAN REPUBLIC / Academy of police of Ministry of internal affairs of Azerbaijanian Republic, Azerbaijanian Republic

The author carried out a study of peculiarities of the legal status and functioning of the Ombudsman in the Republic of Azerbaijan. Noted the reasons for its introduction, the process works and the main results. The article also examines the practice of foreign countries in the institutionalization of the legal status of the Ombudsman and the performance of its tasks. Particular attention is paid to the Ombudsman's involvement in the implementation of the rights of refugees and internally displaced persons, as well as the relevant experience of foreign countries in this sphere.

Key words: the Ombudsman, refugees, internally displaced persons, the system of legal protection.

Требования современности обуславливают появления нового содержания у приоритетных целей государства, исходящих из необходимости осуществления дополнительных мер по