

Міністерство транспорту

Кореспонденція

Зростаючі ризики для морської безпеки

Опубліковано 26 січня 2026 року

Ми, прибережні держави Балтійського та Північного морів (Бельгія, Данія, Естонія, Фінляндія, Франція, Німеччина, Латвія, Литва, Нідерланди, Норвегія, Польща, Швеція та Сполучене Королівство) разом з Ісландією, даним листом звертаємося до міжнародної морської спільноти, зокрема до держав прапору та портових держав, національних органів влади, реєстрів прапорів, класифікаційних товариств, судноплавних компаній, менеджерів та операторів, а також моряків.

Шановні члени міжнародної морської спільноти,

Сучасний морський транспорт суттєво базується на надійності супутникової навігації. Понад три десятиліття, світове судноплавство розвивається завдяки розробці морських операцій, які дедалі більше залежать від інформації про позицію, час та навігацію (PTN), яка надається супутниковими системами. Ця зміна призвела до більшої ефективності, водночас створила нову залежність.

Точне та безперервне функціонування глобальних навігаційних супутникових систем (GNSS) є не технічною розкішшю, а критичною вимогою безпеки. Сигнали GNSS забезпечують не лише навігацію суден, а й точну синхронізацію часу, життєво важливу для таких систем, як Глобальна морська система зв'язку для забезпечення безпеки та оповіщення про лихо (GMDSS).

Порушення роботи цих сигналів становить загрозу для безпеки та надійності морського транспорту.

Наразі ми стикаємося з новими безпековими викликами у зв'язку зі зростанням перешкод у роботі у GNSS у європейських водах, зокрема у районі Балтійського моря. Ці збої, спричинені Російською Федерацією, порушують безпеку міжнародного судноплавства. Всі судна опиняються під загрозою.

Так само важливою є цілісність Системи автоматичної ідентифікації (AIS), яка відіграє ключову роль у координації руху, покращує обізнаність щодо ситуації та реагування на надзвичайні ситуації. Підміна чи фальсифікація даних AIS підриває безпеку судноплавства, підвищує ризик виникнення аварій та значно ускладнює рятувальні операції.

У зв'язку з цим ми закликаємо міжнародну морську спільноту та національні органи влади:

1) Визнати втручання в GNSS та маніпуляції з AIS як загрозу безпеці мореплавства.

2) Забезпечити, щоб судна мали відповідні можливості та належним чином підготовлений екіпаж, відповідно до вимог міжнародних конвенцій, для безпечного судноплавства під час збоїв у роботі навігаційних систем.

3) Співпрацювати над розробкою альтернативних наземних радіонавігаційних систем, які могли б використовуватися замість GNSS у випадках збоїв, втрати сигналу чи перешкод.

Підтримання довіри у морській навігації потребує більше, ніж технологій, воно вимагає відповідальності, прозорості та рішучих дій. Ми маємо забезпечити, щоб наші моря залишалися безпечними, у тому числі у ситуаціях, коли системи перестають працювати чи стикаються з перешкодами.

Більше того, визнаючи ключову роль морського транспорту у світовій торгівлі та економіці і наголошуючи на важливості безпечного, ефективного та екологічно сталого судноплавства, ми сталого, що неухильне та послідовне дотримання вимог Міжнародної морської організації (IMO) є основою забезпечення морської безпеки, безперервного судноплавства, а також захисту моряків та морського середовища, особливо у нових ситуаціях, що ставлять під загрозу безпеку моря, таких як зростаюче використання суден тіньового флоту для обходу міжнародних санкцій.

З метою підтримання та зміцнення морської безпеки у районі Балтійського та Північного морів, ми вимагаємо, щоб всі судна, які користуються правом свободи судноплавства, суворо дотримувалися чинного міжнародного законодавства, як звичаєвого міжнародного права, так і міжнародних конвенцій, сторонами яких вони є, включаючи Конвенцію про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року (COLREG), Міжнародну конвенцію про охорону людського життя на морі 1974 року (SOLAS), Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню з суден (MARPOL), та всі інші відповідні конвенції та резолюції IMO, які містять загальноприйняті міжнародні правила та стандарти, передбачені Конвенцією ООН з морського права 1982 року (UNCLOS).

Ми хотіли б особливо підкреслити наступне:

1) Відповідно до статті 92 UNCLOS, судна повинні плавати під прапором лише однієї держави, а судна, які плавають під прапорами двох або більше держав, використовуючи їх залежно від зручності, можуть розглядатися як судна, які не мають національності.

2) Судна повинні мати чинні документи та сертифікати відповідно до вищезазначених конвенцій IMO, включаючи, але не обмежуючись, страхування чи інше фінансове забезпечення, відповідно до правил, зазначених у статті VII Конвенції про цивільну відповідальність 1992 року та статті 7 Бункерної конвенції 2001 року.

3) Відповідно до розділу IX SOLAS (Міжнародний кодекс з управління безпекою), Компанії повинні мати системи управління безпекою на борту суден під їх управлінням.

4) Держави прапору мають вжити всіх необхідних заходів, щоб забезпечити, що судна під їх прапором здійснюють діяльність у морі відповідно до вимог міжнародних правил та стандартів, включаючи перевірку підтримання стану суден після оглядів відповідно до статті 94 UNCLOS та статті 217 та Правила I/11 SOLAS. Такі кроки включають заборону плавання суднам, які не відповідають зазначеним вимогам.

5) Під час руху судна повинні дотримуватися застосовних вимог Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення ваhti (STCW Convention), Правила V/14 SOLAS, а також Правила 5 COLREGs щодо несення ваhti на мосту та ведення спостереження.

6) Судна повинні мати та постійно підтримувати в робочому стані обладнання AIS та Системи дальньої ідентифікації та відстеження суден (LRIT) відповідно до SOLAS V/19.2.4.7 та A.1106(29), а також SOLAS V/19-1.5.

7) Судна повинні надавати інформацію щодо ідентифікації судна та будь-яку іншу необхідну інформацію під час заходу до зони, яка покривається системою повідомлення про рух суден, відповідно до SOLAS V/11.7:

«SOLAS V/11.7: 7 Капітан судна повинен дотримуватися вимог затверджених систем повідомлення про рух суден та повідомляти відповідним органам влади всю інформацію, необхідну відповідно до положень кожної такої системи».

8) Судна повинні підтримувати чіткий та безперервний зв'язок із відповідними морськими органами влади, включаючи комунікацію у межах Систем суднового звітування (SRS) та Служби управління рухом суден (VTS) (SOLAS V/11.7 SOLAS V/12.4 (VTS)).

9) Судна повинні дотримуватися місцевих навігаційних обмежень та будь-яких обов'язкових систем маршрутизації суден, прийнятих ІМО відповідно до правила 10.7 розділу V SOLAS. Інші запроваджені ІМО заходи маршрутизації та райони, яких варто уникати, розроблені ІМО та Комісією з охорони морського середовища Балтійського моря (HELCOM) рамкові рекомендації повинні враховуватися для забезпечення безпечної навігації.

«SOLAS V/10.7: 7 Судно має використовувати обов'язкову систему маршрутизації суден, прийняту Організацією, яка вимагається для його категорії або вантажу, а також відповідно до чинних положень, за винятком наявності вагомих причин не використовувати певну систему маршрутизації суден. Будь-яка така причина повинна бути занесена до суднового журналу».

10) Судна повинні повідомляти про інциденти, пов'язані зі скидами нафти або інших шкідливих речовин, відповідно до міжнародних або національних положень. (Стаття 8 та Протокол I MARPOL, стаття 4 Міжнародної конвенції про готовність, реагування та співробітництво у разі забруднення нафтою 1190 року, стаття 3 Протоколу про готовність, реагування та співробітництво у разі забруднення небезпечними та шкідливими речовинами).

11) Судна повинні мати на борту судові аварійні плани з ліквідації забруднення нафтою та іншого морського забруднення відповідно до Конвенції MARPOL (Додаток I Правило 37, Додаток II Правило 17).

12) Судна повинні мати на борту затверджені державною прапора плани проведення операцій між суднами відповідно до Додатку I Правила 41 Конвенції MARPOL.

13) Судна не повинні здійснювати передавання вантажу між суднами без належного та своєчасного повідомлення прибережних держав, у виключних економічних зонах яких здійснюється передання (Додаток I Правило 42 Конвенції MARPOL).

Підписанти: Прибережні держави Балтійського та Північного морів (включаючи Ісландію)

- Бельгія
- Данія
- Естонія
- Фінляндія
- Франція
- Німеччина
- Ісландія
- Латвія
- Литва
- Нідерланди
- Норвегія
- Польща
- Швеція
- Сполучене Королівство

Підписано від Сполученого Королівства:

Кір Мазер, член парламенту

Парламентський заступник державного секретаря (міністр з питань авіації, морського транспорту та декарбонізації)