МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

УДК 341.1:614.84(045)
DOI <https://doi.org/10.32841/ILA.2021.26.04>

КОСТИРЯ О. В.,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри морського права

Національного університету «Одеська морська академія»

ІВАНОВА А. В.,

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри морського права

Національного університету «Одеська морська академія»

СТАНДАРТИ МІЖНАРОДНОЇ МОРСЬКОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ЩОДО ПОЖЕЖНОЇ БЕЗПЕКИ НА СУДНАХ МОРСЬКОГО ФЛОТУ: ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

У статті розглянуто вимоги Міжнародної морської організації та національного законодавства України щодо протипожежної безпеки на морських суднах.

На початку 2021 року страхові компанії TT Club і UK P & I Club висловили свою стурбованість кількістю пожеж, що збільшується на морських суднах. Пожежа є однією із найнебезпечніших аварійних ситуацій на судні, яка призводить до катастрофічних результатів, зокрема до втрати майна і життя.

Міжнародна морська організація (ІМО), висловлюючи стурбованість аваріями, пов'язаними з вибухами та пожежами на морі, внаслідок яких гинуть люди та які негативно впливають на навколишнє середовище, розробила комплекс заходів із протипожежного захисту судна, який регламентується Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74).

Глава II-2 конвенції СОЛАС «Конструкція, протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі» встановлює стандарти конструктивного протипожежного захисту, застосування різних технічних і хімічних засобів для локалізації пожежі, вимоги до стаціонарних систем пожежогасіння.

У грудні 2000 р. на 73-й сесії Комітету з безпеки на морі Міжнародна морська організація резолюцією MSC.99 (73) переглянула Розділ II-2 Міжнародної конвенції з охо-

рони людського життя на морі. Унаслідок роботи було вирішено винести із Конвенції СОЛАС-74 вимоги щодо протипожежної безпеки в окремий Міжнародний кодекс із систем пожежної безпеки (FSS Code).

Міжнародна Морська Організація до цього часу не виробила стандартного і детально розробленого керівництва із поведінки екіпажу у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту судна. Положення резолюції А.1138(31) «Процедури щодо державного контролю порту» 2019 року вказують на необхідність контролю суден та їхніх екіпажів Державою порту під час знаходження цих іноземних суден у їхніх портах. Окрім того, ці процедури регламентують перевірку і готовність екіпажів до дій у надзвичайних обставинах та їхню відповідність стандартам з безпеки мореплавства та запобігання забрудненню навколишнього середовища.

Додатково Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків, про несення вахти 1978 року (з манільськими поправками) вимагає від членів екіпажу мати достатні теоретичні знання і практичну підготовку для боротьби з пожежами на борту суден.

Резолюцією А.741 (18) Асамблея Міжнародної морської організації 4 листопада 1993 року прийняла Міжнародний кодекс із управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню.

Міжнародний кодекс із управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню (ISM Code) вимагає від кожної Компанії створення і впровадження системи управління безпекою, розроблення процедур і керівництв щодо дій екіпажу в аварійних ситуаціях і надзвичайних обставинах.

Пожежна безпека на морському і річковому транспорті в Україні регламентується згідно з вимогами міжнародних конвенцій, кодексів, рекомендацій і стандартів.

Проте на суднах, як і раніше, трапляються нещасні випадки. Тому не виникає сумнівів, що одних інструкцій на борту судна не досить, а треба забезпечити постійну готовність екіпажу до дій під час надзвичайних і аварійних ситуацій.

Ключові слова: Міжнародні конвенції, кодекси, резолюції, контроль держави порту, безпека мореплавства, надзвичайні обставини.

Постановка проблеми. Пожежі на суднах – відносно рідкісне явище (близько 5% від усіх аварій), однак це лихо зазвичай має важкі наслідки. Із досвіду встановлено, що критичний термін боротьби з вогнем на судні становить 15 хвилин: якщо протягом цього часу пожежу не вдалося локалізувати і взяти під контроль – судно гине [1, с. 63].

Актуальність теми зумовлена постійною інтенсифікацією міжнародного морського судноплавства і посилюється проблемою забруднення Світового океану внаслідок аварійності суден, зокрема аварій, пов'язаних із пожежами.

Наприклад, зареєстрований у Сінгапурі контейнеровоз «Експрес Перл», який вийшов із індійського порту Хазір, почав терпіти лихо під час стоянки неподалік від берегів шрі-ланкійської столиці Коломбо. Судно загорілося 20 травня 2021 року і затонуло у перших числах червня. На узбережжя Шрі-Ланки викинуло сотні мертвих морських тварин після того, як судно, що перевозило небезпечні хімікати, загорілось і затонуло біля берегів країни. Але лише зараз, як стверджують екологи, стають зрозумілими справжні масштаби катастрофи [2].

Аналіз останніх досліджень і публікацій. На жаль, нині бракує системних досліджень із питання правового регулювання пожежної безпеки на суднах торговельного морського флоту. У своїх працях деякі аспекти правового регулювання пожежної безпеки мореплавства розглядали Топалов, В.Г. Торський, Л.А. Позолотін, Б.М. Іванов, М.О. Колегаєв, Ю.І. Касілов, П.М. Єрмолаєв, Д.І. Лукичев, Л.М. Склєрова та інші.

Метою дослідження є комплексний аналіз вимог Міжнародної морської організації, міжнародних конвенцій і кодексів до правового регулювання пожежної безпеки на суднах морського флоту, а також імплементації міжнародно-правових норм щодо пожежної безпеки у судноплаванні у законодавство України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Пожежа є однією із найнебезпечніших аварійних ситуацій на судні, яка призводить до катастрофічних наслідків, зокрема до втрати майна і життя.

25 червня 2021 року на відстані близько 790 кілометрів від порту Блер на Андаманських островах в Індійському океані у машинному відділенні контейнеровоза «Messina» сталася пожежа, унаслідок якої загинув громадянин України. Пожежу вдалося загасити силами екіпажу і за допомогою декількох суден, що знаходилися у районі інциденту [3].

На початку 2021 року страхові компанії TT Club і UK P&I Club висловили свою стурбованість кількістю пожеж, яка збільшується на морських суднах, і провели серію вебінарів, присвячених проблемі пожеж на контейнеровозах, і причинам, які можуть призвести до пожежі. На цих вебінарах розглядалися питання безпеки, з якими стикаються члени екіпажу під час виникнення пожежі на борту на відкритій воді, а також такі питання, як відмінність навчання членів екіпажу судна від навчання вогнеборців на суші, потрібне обладнання на борту та особливості судових конструкцій [4].

Міжнародна морська організація, висловлюючи стурбованість аваріями, пов'язаними з вибухами та пожежами на морі, унаслідок яких гинуть люди і які негативно впливають на навколишнє середовище, розробила комплекс заходів із протипожежного захисту судна [5, с. 34].

Комплекс заходів із протипожежного захисту судна регламентується Міжнародною конвенцією з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74). Глава II-2 конвенції СОЛАС «Конструкція-протипожежний захист, виявлення і гасіння пожежі» встановлює стандарти конструктивного протипожежного захисту, застосування різних технічних і хімічних засобів для локалізації пожежі, вимоги до стаціонарних систем пожежогасіння [6].

Метою протипожежної безпеки на суднах морського флоту є:

- запобігання виникненню пожежі та вибуху;
- зниження ризику для людського життя у разі пожежі;
- зниження ризику пошкоджень судна, вантажу і шкоди, спричиненої довіллю пожежею;
- перешкоджання поширенню, контроль і ліквідація пожежі та вибуху у відсіку, де вони виникли;

– забезпечення пасажирів та екіпажу постійно готовими до використання засобами виходу назовні у достатній кількості.

Задля досягнення цієї мети до глави II-2 конвенції СОЛАС були додані такі функціональні вимоги:

- розподіл судна на головні вертикальні та горизонтальні зони конструктивними елементами із тепловою ізоляцією та без неї;
- відділення житлових приміщень судна від інших приміщень конструктивними елементами із тепловою ізоляцією та без неї;
- обмеження застосування горючих матеріалів;
- виявлення пожежі в зоні її виникнення;
- захист засобів виходу назовні та доступів для боротьби з пожежею;
- постійна готовність засобів пожежогасіння до швидкого застосування;
- зведення до мінімуму можливості займання парів вантажу.

Із метою обмеження поширення пожежі у кожному приміщенні судна повинні виконуватися такі вимоги:

- забезпечення засобів управління надходженням повітря до приміщення;
- забезпечення засобами контролю за займистими рідинами у приміщеннях;
- обмеження використання горючих матеріалів.

Із метою оповіщення екіпажу про пожежу на суднах має бути передбачена загальна суднова система аварійно-попереджувальної сигналізації і система гучномовного зв'язку. Остання забезпечується в усіх житлових приміщеннях, на постах керування і відкритих палубах.

Для підтримання ефективних заходів із протипожежної безпеки повинні виконуватися такі вимоги:

- системи протипожежного захисту, системи та засоби пожежогасіння мають належним чином використовуватися і перевірятися;
- системи протипожежного захисту, системи та засоби пожежогасіння мають підтримуватися готовими до використання.

У грудні 2000 р. на 73-й сесії Комітету з безпеки на морі Міжнародна морська організація резолюцією MSC.99 (73) переглянула Розділ II-2 Міжнародної конвенції із охорони людського життя на морі. Унаслідок роботи було вирішено винести із Конвенції СОЛАС-74 вимоги до систем пожежної безпеки в окремий Міжнародний кодекс із систем пожежної безпеки (FSS Code) [7].

З 1 липня 2002 року Міжнародний кодекс із систем пожежної безпеки має обов'язкову силу та охоплює:

- міжнародний береговий зв'язок – це особливості підключення до берегів і портів для заправлення і гасіння пожеж у доці;
- індивідуальний захист – протипожежний одяг і дихальний апарат;
- гасіння:
 - вогнегасники і специфікація портативних вогнегасників;
 - стаціонарні системи газового пожежогасіння;
 - стаціонарні системи пінного пожежогасіння;

- фіксований тиск води і системи розпилення води;
- автоспринклер, системи виявлення пожежі та пожежної сигналізації;
- стаціонарні аварійні пожежні помпи;
- фіксована пінна система;
- система інертного газу;
- системи виявлення та оповіщення про пожежу;
- система виявлення диму для відбору проб;
- система освітлення низького місця розташування – для нижніх частин судна;
- засоби втечі.

Нові поправки до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі набрали чинності 1 січня 2020 року, серед яких є такі:

- поправки до правила глави II-2/3 СОЛАС стосовно визначення «судна для перевезення транспортних засобів»;
- поправки до правила глави II-2/9 СОЛАС, які уточнюють вимоги до вогнестійкості вікон на пасажирських суднах, що перевозять не більше 36 пасажирів, і на суднах спеціального призначення, на борту яких перебуває понад 60 (але не більше 240 осіб);
- поправки до правила глави II-2/10 СОЛАС про гасіння пожеж;
- поправки до глави 8 Міжнародного кодексу із систем пожежної безпеки стосовно запобігання внутрішній корозії і засмічення спринклерів;
- додавання нової глави 17 до Міжнародного кодексу із систем пожежної безпеки, яка встановлює обов'язкові вимоги до засобів пінного пожежогасіння для пристроїв гелікоптерів [8].

Пожежна безпека на морському і річковому транспорті в Україні регламентується згідно з вимогами міжнародних конвенцій, кодексів, рекомендацій і стандартів.

Основні вимоги і принципи щодо технічного удосконалення всіх засобів боротьби з аваріями та пожежами на суднах викладені у чинних Правилах Регістра України, розроблених відповідно до вимог Міжнародної конвенції із охорони людського життя на морі (SOLAS-74), Міжнародного кодексу із управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню (ISM Code 94, МКУБ-94), Міжнародної конвенції і кодексу про підготовку, дипломування моряків і несення вахти (STCW – Code 78/95, ПДМНВ 78/95).

Міжнародна Конвенція і Кодекс про підготовку, дипломування моряків і несення вахти (STCW – Code 78/95, STCW 78/95) вимагає від членів екіпажу морських суден знання:

- міжнародних і національних нормативних документів із протипожежної безпеки суден;
- засобів і систем пожежогасіння;
- організації навчальної пожежної тривоги;
- видів і хімічної природи загоряння;
- проходження затвердженого курсу протипожежної підготовки;
- дій екіпажу судна в аварійних ситуаціях [9].

Окрім того, потрібно також урахувувати вимоги Міжнародної конвенції із запобігання забрудненню моря із суден (МАРПОЛ 73/78), шостий Додаток до якого містить «Правила запобігання забруднення повітряного середовища із суден», що забороняє навмисне виділення в атмосферу субстанцій, які руйнують озон [10, с. 319].

У статті 2 пункті 33 Кодексу цивільного захисту України надається визначення терміну «пожежна безпека» - це відсутність неприпустимого ризику виникнення і розвитку пожеж та пов'язаної із ними можливості завдання шкоди живим істотам, матеріальним цінностям і довкіллю [11].

Основні вимоги і принципи щодо технічного удосконалення всіх засобів боротьби з аваріями та пожежами на морських судах викладені у чинних Правилах Регістра, які враховують зміни до міжнародних конвенцій і кодексів, прийнятих відповідними резолюціями Міжнародною морською організацією, уніфікованих вимог і рекомендацій Міжнародної асоціації класифікаційних товариств, резолюцій Європейської економічної комісії ООН і директив Європейського Парламенту та Ради, змін і доповнень, прийнятих за результатами аналізу Правил інших Класифікаційних товариств, а також із досвіду їхнього застосування.

У Правилах класифікації та побудови морських суден Регістра судноплавства України, який набрав чинності 01.01.2020 року, згідно із міжнародними стандартами були внесені зміни. У томі 3 Правил класифікації та побудови морських суден міститься частина VI «Протипожежний захист», до якої були внесені зміни щодо Правил класифікації і побудови придатних для життя підводних апаратів, суднових водолазних комплексів і пасажирських підводних апаратів. Уведені нові підрозділи: «Риболовецькі судна валовою місткістю менш як 500 реєстрових тон», «Судна, які експлуатуються тривалий час за низьких температур», «Судна, які експлуатуються у полярних водах». Уведені нові пункти: «Спеціальні електричні приміщення», «Керівництво щодо принципів мінімізації рівня і наслідків аварій» [12].

У наказі Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна» від 10.11.2014 № 575 зі змінами, внесеними згідно з Наказами Міністерства інфраструктури № 158 від 24.04. 2016 р. та № 399 від 16.07.2020 р., визначаються принципи і критерії, які враховуються під час визначення мінімального складу екіпажу [13].

Одним із критеріїв під час визначення мінімального складу екіпажу морського судна є здатність і можливість експлуатувати суднове протипожежне та аварійне обладнання, рятувальні засоби, виконуючи всі потрібні регламентні роботи із їхнього технічного обслуговування і ремонту.

У доповіді, представленій відділом організації розслідування аварійних подій Морської адміністрації України «Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті за перше півріччя 2021 року» указано, що капітанам морських портів під час оформлення приходу суден

у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту запропоновано:

- звертати увагу на їхній обов'язок повідомляти капітану морського порту або службі капітана морського порту про будь-які несправності пристроїв, вузлів і механізмів, які виникли на судні під час попереднього рейсу або стоянки у морському порту;

- звертати увагу на дотримання екіпажами суден вимог до Правил пожежної безпеки на морських суднах України, затверджених наказом Міністерства транспорту і зв'язку України від 24.02.2007 № 159 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 12.07.2007 за № 806/14073;

- звертати увагу на відповідний стан електромереж та електрообладнання, безпечне використання електронагрівальних приладів і належного нагляду з боку екіпажів суден за увімкненими телевізорами, радіоприймачами, нагрівальними приладами, зокрема зарядними пристроями для мобільного телефону тощо.

У разі виявлення порушень вимог до технічної експлуатації судна, відповідних правил плавання та інших правопорушень з боку екіпажу судна в межах компетенції слід вживати заходи, передбачені чинним законодавством, зокрема у встановленому порядку відмовити у видачі дозволу на вихід судна в море до усунення виявлених недоліків [14].

Міжнародна Морська Організація донині не виробила стандартного, детально розробленого керівництва із поведінки у разі виникнення надзвичайних ситуацій на борту судна. Положення резолюції А.1138 (31) «Процедури щодо державного контролю порту» 2019 року вказують на необхідність для держав порту під час знаходження в їхніх портах іноземних суден контролювати їхню відповідність стандартам із безпеки і запобігання забрудненню навколишнього середовища. Слід звернути увагу на те, що Додаток 7 цієї резолюції, який має назву «Вказівки щодо контролю експлуатаційних вимог» у пункті 1.5, указує, що інспектор контролю держави порту повинен оцінювати здатність суднових екіпажів виконувати свої обов'язки щодо експлуатаційних вимог згідно з вимогами Конвенції ПДНВ [16].

За резолюцією А.741 (18) Асамблея Міжнародної морської організації 4 листопада 1993 року прийняла Міжнародний кодекс із управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню [17].

Згідно з вимогами Міжнародного кодексу безпечної експлуатації суден Компанія повинна мати систему управління безпекою, розроблені процедури щодо дій екіпажів в аварійних ситуаціях, а також:

- плани устаткування судна спеціальними засобами;
- плани теоретичної і тренажерної підготовки капітанів, суднових офіцерів і членів суднових команд;
- суднові розклади за тривогами;
- процедуру суднових повідомлень про аварійні ситуації та випадки і процедуру їхнього оброблення у Компанії;

– порядок дій посадових осіб і підрозділів Компанії під час отримання аварійних повідомлень.

Відповідальною за готовність суден та екіпажів до дій в аварійних ситуаціях є призначена особа Компанії.

Висновки і пропозиції. Отже, стандарти Міжнародної морської організації щодо протипожежного захисту на суднах морського флоту можна поділити на такі групи:

– конструктивний протипожежний захист, який містить вимоги щодо розподілу судна на головні вертикальні та горизонтальні зони, відділення житлових приміщень судна від інших приміщень конструктивними елементами із тепловою ізоляцією або без неї;

– технічний протипожежний захист, який містить вимоги щодо обмеження застосування горючих матеріалів, забезпечення засобів управління надходженням повітря до приміщення, забезпечення засобами контролю за займистими рідинами у приміщеннях;

– організаційний протипожежний захист, який вимагає від Компаній створення і впровадження системи управління безпекою, розроблені процедури щодо дій екіпажів в аварійних ситуаціях.

Проте на суднах, як і раніше, трапляються нещасні випадки. Тому не виникає сумнівів, що одних інструкцій на борту судна не досить. Постійна готовність екіпажу до дій під час надзвичайних та аварійних ситуацій забезпечується шляхом:

– постійної наявності на борту встановленої кількості екіпажу, здатного забезпечити ефективні дії у разі виникнення надзвичайних ситуацій;

– високої професійної кваліфікації екіпажу, попередньої тренажерної підготовки, регулярних навчань і тренувань;

– ефективної системи та організації дій, включаючи «Розклад за тривогами», аварійні партії, судові оперативні плани дій (Vessel Response Plans), контрольні листи рекомендованих дій (Check Lists) для всіх виявлених ризиків із урахуванням специфіки і конструктивних особливостей судна, особливостей і властивостей вантажів;

– постійної готовності засобів боротьби за живучість судна;

– постійного контролю і спостереження за основними елементами безпеки, виявлення пожеж на більш ранній стадії, а також швидких, рішучих та ефективних дій членів екіпажу.

Література:

1. Топалов В. П., Торський В. Г. Конвенція СОЛАС-74. Основні положення та коментарі. Одеса : Астропринт, 2002. 288 с.
2. Екологічна катастрофа біля берегів Шрі-Ланки: на лаві підсудних російський капітан. URL: <https://www.bbc.com/russian/news-57696516> (дата звернення 19.09.2021).
3. Пожежа на судні поблизу Шрі-Ланки: у МЗС підтвердили загибель українця, інші моряки не постраждали. URL: <https://hromadske.ua/ru/posts/pozhar-na-sudne-vblizi-shri-lanki-v-mid-podtverdili-gibel-ukrainca-drugie-moryaki-ne-postradali> (дата звернення 19.09.2021).

4. ТТ клуб і UK P&I club запустили серію вебінарів про пожежі на судах. URL: <https://www.panditrans.com/news/tt-club-i-uk-p-i-club-zapustil-seriyu-vebinarov-o-pozharah-na-sudah/> (дата звернення 19.09.2021).
5. П. М. Єрмолаєв, Д. І. Лукичев, Л. М. Склярова. Нормативне забезпечення пожежної безпеки на внутрішніх водних шляхах та територіальному морі Російської Федерації. *Технології громадянської безпеки*. 2020. Т. 17, № 3(65). С. 34–37. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/normativnoe-obespechenie-pozharnoy-bezopasnosti-na-vnutrennih-vodnyh-putyahi-territorialnom-more-rossiyskoj-federatsii/viewer> (дата звернення 19.09.2021).
6. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_251#Text (дата звернення 19.09.2021).
7. International Code for Fire Safety Systems. URL: https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/publications/Documents/Supplements/English/QQB155E_122019.pdf (дата звернення 19.09.2021).
8. Резолюція MSC.403(96) Поправки до Міжнародного кодексу з систем пожежної безпеки (кодекс СПБ) URL: http://rise.odessa.ua/texts/MS403_96.php3 (дата звернення 19.09.2021).
9. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text (доступ 19.09.2021).
10. Іванов Б. М., Колегаєв М. О., Касилов Ю. І., Іванов О. І. Основи охорони праці на морському транспорті. Одеса : Компас, 2003. 416 с.
11. Кодекс цивільного захисту України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17#Text> (доступ 19.09.2021).
12. Регістр судноплавства України правила класифікації та побудови морських суден. Київ. 2020. URL: http://shipregister.ua/books/PCBSSt3_2020.pdf (доступ 19.09.2021).
13. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Порядку визначення мінімального складу екіпажу судна» від 10.11.2014 № 575 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1507-14#Text> (дата звернення: 19.09.2021).
14. Комаров О. Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні. URL: https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/06072021/Zvit_1pivrich_2021.pdf (дата звернення: 19.09.2021).
15. Resolution A.1138(31) adopted on 4 december 2019 (agenda item 10) Procedures for Port State Control, 2019. URL: <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/A.113831.pdf> (дата звернення: 19.09.2021).
16. Резолюція A.741(18) Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден і запобігання забрудненню URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304#Text (дата звернення: 19.09.2021).

Kostyria O., Ivanova A. Standards of The International Maritime Organization On Fire Safety On Commercial Vessels: Legal Aspect

Summary. Early in the year 2021 the TT Club і UK P & I Club Insurance Companies expressed their concern over the increasing number of the fire accidents on marine vessels. The fire accident is one of the most dangerous emergencies on vessel having devastating impacts; the loss of property and life are among them.

International Maritime Organization (IMO), being concerned over the emergencies due to explosions and fire accidents at sea resulting in loss of people's lives and negative environmental

impact has developed a range of vessel fire protection measures being governed by the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS-74).

Chapter II-2 of the SOLAS Convention «Construction – Fire protection, fire detection and fire extinction» provides the standards for the construction fire protection, application of the technical and chemical means to confine the fire, and enforces requirements for the steady-state fire extinction systems.

In December 2000 at the 73rd session of the Maritime Safety Committee, the International Maritime Organization by the Resolution MSC.99 (73) reviewed the Chapter II-2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea. Based on the revision it was decided to set apart the SOLAS-74 Fire Safety Requirements as a separate International Code for the Fire Safety Systems (FSS Code).

International Maritime Organization has not still developed the standard and detailed guideline for the crew behavior in emergencies on board. Provisions of the Resolution A.1138 (31) “Procedures for Port State Control”, 2019, indicates the need to control the vessels and the crew by the port State upon calling their ports by the foreign vessels. These procedures further provide for the audit and the crew readiness, emergency preparedness and their compliance with the standards for the navigation safety and prevention of the environmental pollution.

Additionally, the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch Keeping, 1978, including the Manila amendments, sets the requirements for the crew to possess theoretical knowledge and practical training in firefighting on the board of the ship.

By Resolution A.741 (18) on November 4, 1993 the Assembly of the International Maritime Organization adopted the International Management Code for the Safe Operation of Ships and Prevention of Pollution.

As stipulated by the International Management Code for the Safe Operation of Ships and Prevention of Pollution the Company is obliged to have the safety management system, the developed emergency procedures for vessel crew.

Fire safety on inland water and maritime transport of Ukraine governed in accordance with the international conventions, codes, recommendations and standards.

However, same as before, the emergencies still happen. Consequently, there is no doubt that onboard instructions are not sufficient, it is necessary to ensure the instant readiness of the crew to emergency and accidental situations.

Key words: International conventions, codes, resolutions, port state control, maritime safety, emergencies.