

МІЖНАРОДНЕ МОРСЬКЕ ПРАВО

УДК 613.68(45)
DOI <https://doi.org/10.32841/ILA.2021.25.10>

ІВАНОВА А. В.,

кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ УМОВ ПРАЦІ І ЖИТТЯ МОРЯКІВ НА БОРТУ СУДНА ЯК ЕЛЕМЕНТ СИСТЕМИ КОНТРОЛЮ ДЕРЖАВИ ПОРТУ

Анотація. У статті досліджується положення міжнародних нормативних документів та розкриваються особливості системи контролю держави порту щодо забезпечення умов праці і життя моряків на борту судна, спрощення формальностей для членів екіпажу суден щодо звільнення на берег. Автор розглядає функції держави порту щодо здійснення інспекцій у порту, які стосуються виявлення випадків порушення основоположних прав і принципів або соціальних прав і прав моряків у галузі зайнятості. Виконання положень про «контроль» за іноземними суднами в портах, як це закріплено в положеннях Конвенції ІМО, являє собою одну з ланок у ланцюжку необхідних дій для будь-якого уряду, який прийняв рішення приєднатися до таких конвенцій («ратифікація», «схвалення», «прийняття» – це перша ланка, «застосування» – друга та «контроль» – третя). Необхідною умовою безпеки судноплавства стає досить строгий і досконалий контроль у портах за застосуванням на суднах положень міжнародних конвенцій, мета якого – виявлення суден, які не відповідають чинним міжнародним стандартам, і прийняття необхідних заходів для виправлення недоліків. Держави повинні якомога ширше співпрацювати одна з одною з метою погоджених на міжнародному рівні керівних принципів, що стосуються політики проведення інспекцій, особливо у відношенні обставин, що вимагають затримки судна. Визначені умови та право морякам подавати скаргу уповноваженій посадовій особі в порту з метою сприяння якнайшвидшому й практичному виправленню ситуації. Якщо в результаті проведення ретельнішої інспекції будуть виявлені обставини щодо порушення трудових прав моряків, уповноважена посадова особа вживає заходів, спрямованих на забезпечення того, щоб судно не виходило в море до тих пір, поки не будуть усунуті будь-які невідповідності трудовим нормам у морському судноплавстві. Проведено аналіз

стандартів МОП та ІМО в регулюванні питання щодо забезпечення умов праці і життя на борту судна з урахуванням того факту, що моряки і судновласники, як усі інші особи, рівні перед законом і мають право на рівний юридичний захист, не допускається їх дискримінація щодо їх доступу до судів, трибуналів або інших механізмів вирішення спорів. Визначено проблеми моряків під час пандемії COVID-19, підкреслюється, що звільнення моряків на берег – це не тільки питання здоров'я і благополуччя моряків, а й безпеки мореплавства і ефективної експлуатації суден.

Ключові слова: контроль держави порту, умови праці моряків, охорона праці моряків, держава порту, виконання зобов'язань, безпека мореплавства.

Постановка проблеми. Необхідною умовою безпеки судноплавства стає досить повний і строгий контроль у портах щодо застосування на судах положень міжнародних конвенцій. Держава порту повинна не тільки контролювати постійне дотримання стандартів безпеки на морі і попередження забруднення стосовно того, що стосується іноземних суден у портах, але й прагнути також переконатися в тому, що умови праці і життя моряків на борту судна відповідають міжнародним стандартам, що спрямовані на врегулювання трудових та пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства. Саме тому необхідною умовою безпеки судноплавства стає досить повний і строгий контроль у портах за застосуванням на судах положень міжнародних конвенцій. Мета такого контролю – виявлення суден, які не відповідають чинним міжнародним стандартам, і прийняття необхідних заходів (затримання судна в порту, відстрочка відходу) для виправлення недоліків.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Актуальність зазначеної проблеми зумовлюється потребами нерозв'язання багатьох питань, які нині існують, у разі встановлення ефективної системи інспекцій держави порту щодо забезпечення умов праці і життя моряків на борту судна, спрощення формальностей для членів екіпажу суден щодо звільнення на берег, але цій проблемі приділялося не досить уваги та наукових досліджень, що зумовлює необхідність подальшого опрацювання як її правових засад, так і практичного втілення в умовах пандемії COVID-19.

Останніми роками діяльність Міжнародної морської організації (ІМО) розвивалася в двох напрямках: по-перше, залучення до контролю за суднами в портах якомога більшого числа країн шляхом укладання регіональних угод щодо портового контролю над суднами в різних районах світу і, в кінцевому підсумку, створення глобальної (всесвітньої) системи контролю за застосуванням на судах вимог міжнародних стандартів щодо безпеки мореплавства та охорони людського життя на морі; по-друге, розширення і уніфікація процедур перевірок суден інспектором держави порту. Відповідно до норм міжнародних морських конвенцій держава порту заходу судна має право проводити перевірки (інспекції) іноземних суден на предмет відповідності суден вимогам конвенцій у частині безпеки мореплавства і захисту морського середовища від забруднення, а також охорони людського життя на морі.

Останніми роками становище в галузі інспекційної та правозахисної діяльності щодо забезпечення умов праці і життя моряків на борту судна кардинально змінюється. Так, 26 лютого 2006 року Міжнародна конференція праці на своїй 94-й (морській) сесії прийняла Конвенцію МОП про працю в морському судноплавстві (Конвенція МОП 2006 р.). Конвенція МОП 2006 року містить усеосяжний набір глобальних норм, що побудований на нормах, уже визначених у 68 документах (конвенціях і рекомендаціях), спрямованих на врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства, прийнятих МОП починаючи з 1920 року. Відповідно до ст. X зазначеної Конвенції вона переглядає тридцять шість «морських конвенцій». Україна є учасницею лише восьми з них. У Конвенції майже всі з цих наявних документів МОП, які можна визначити як міжнародні стандарти у сфері праці в морському судноплавстві, зведені разом у єдиний новий формат з деякими оновленнями, спрямованими на відображення сучасних умов і формулювань. Конвенція є «зведенням» чинного міжнародного права з питань врегулювання трудових і пов'язаних з ними відносин, що виникають у сфері торговельного мореплавства.

Не була включена до Конвенції МОП 2006 р. Конвенція № 185 (переглянута) про посвідчення особи моряків 2003 року. Крім того, Конвенція МОП 2006 р. не включила у зведення Конвенцію № 71 про пенсії моряків 1946 року і Конвенцію № 15 про мінімальний вік для вантажників вугілля та кочегарів у флоті 1921 року, яка вже не є актуальною нині.

Однією з ключових вимог Конвенції МОП 2006 р. є ст. V, згідно з п. 1 якої кожна держава-член застосовує та забезпечує виконання законодавства або нормативно-правових актів або інших заходів, які вони ухвалюють з метою виконання своїх зобов'язань за цією Конвенцією стосовно суден і моряків, які перебувають під її юрисдикцією. Кожна держава-член забезпечує, щоб судна, що плавають під її прапором, мали на борту Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві та Декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплавстві відповідно до вимог цієї Конвенції (п. 3) [1].

Судно, до якого застосовується Конвенція МОП 2006 р., може згідно з міжнародним правом підлягати інспекції не тільки державою прапора, а й іншою державою-членом, коли зазначене судно перебуває в одному з її портів, з метою визначення, чи дотримуються на цьому судні вимоги цієї Конвенції. Кожна держава-член забороняє порушувати вимоги Конвенції та відповідно до міжнародного права вводить санкції або вимагає вжиття заходів для виправлення ситуації, відповідно до свого законодавства, які є адекватними для попередження таких порушень.

Кожна держава-член виконує свої зобов'язання відповідно до норм Конвенції МОП 2006 р. таким чином, щоб суднам будь-якої держави, яка не ратифікувала зазначену Конвенцію, не надавався найбільш сприятливий режим, ніж суднам, які плавають під прапором держави, яка ратифікувала

її. Отже, зазначена норма запозичена з відповідних конвенцій, прийнятих під егідою ІМО, таких як: Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74); Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків і несення вахти 1978 року з поправками 1995 року (STCW-78/95); Міжнародна конвенція із запобігання забруднення із суден 1973 року (MARPOL-73/78). Таким чином, принципи, схвалені ІМО з метою охорони людського життя і захисту морського середовища, вперше почали застосовуватися для забезпечення виконання норм трудового права.

Відповідно до правила 5.2.1 Конвенції МОП 2006 р. кожне іноземне судно, що заходить у порт держави-члена, виконуючи свої звичайні функції в рамках своєї діяльності або з причин оперативного характеру, підлягає інспекції з метою перевірки дотримання вимог Конвенції МОП 2006 р. (включаючи права моряків), що стосуються умов праці та життя моряків на борту судна. Свідоцтво про відповідність трудовим нормам у морському судноплавстві приймається як доказ *prima facie* дотримання вимог Конвенції МОП 2006 р. (включаючи права моряків).

Отже, інспекція суден у портах обмежується перевіркою зазначених Свідоцтва та Декларації. Однак якщо уповноважена посадова особа, яка піднялася на борт судна для проведення інспекції, виявить, що необхідні документи не ведуться або є недійсними, або ведуться з використанням недостовірних даних; або є вагомими підстави вважати, що умови праці та життя на борту судна не відповідають вимогам Конвенції МОП 2006 р.; також якщо є розумні підстави вважати, що судно змінило прапор для того, щоб ухилитися від виконання зобов'язань, пов'язаних з дотриманням положень Конвенції, або надійшла скарга про те, що конкретні умови праці та життя на борту судна не відповідають вимогам зазначеної Конвенції, то може бути проведена більш ретельна інспекційна перевірка, щоб переконатися в рівні умов праці й життя на борту судна.

Таке інспектування здійснюється в будь-якому разі, якщо відповідні умови праці та життя моряків, які вважаються неприйнятними, можуть становити явну загрозу для охорони праці, здоров'я або для безпеки моряків або якщо уповноважена посадова особа має підстави вважати, що будь-які з цих недоліків є серйозним порушенням вимог Конвенції МОП 2006 р., включаючи права моряків. Якщо в результаті проведення ретельнішої інспекції будуть виявлені такі недоліки, уповноважена посадова особа вживає заходів, спрямованих на забезпечення того, щоб судно не виходило в море до тих пір, поки не будуть усунуті будь-які невідповідності.

У разі виконання своїх обов'язків кожна держава докладає всіх зусиль до того, щоб уникнути невинуватої затримки судна або його відстрочки виходу з порту. Держави повинні в максимальному ступені співпрацювати між собою з метою прийняття узгоджених на міжнародному рівні керівних принципів, що стосуються політики проведення інспекцій, особливо щодо обставин, які потребують затримання судна. Також якщо умови на борту

судна становлять безсумнівну загрозу для охорони праці, здоров'я або безпеки моряків.

Так, відповідно до правила 5.2.2 Конвенції МОП 2006 р. кожна держава-член забезпечує, щоб моряки на суднах, що заходять у порт, розташований на території цієї держави, які заявляють про порушення вимог Конвенції (включаючи права моряків), мали право подавати скаргу з метою сприяння якнайшвидшому і практичному виправленню ситуації.

Стандартом А5.2.2 Конвенції встановлений такий порядок розгляду таких скарг: скарга може бути заслухана уповноваженою особою в порту, в який заходить судно, на якому працює моряк. Уповноважена посадова особа проводить первинне розслідування та перевіряє, чи були вичерпані всі можливості, що є в рамках процедури розгляду скарг на борту судна. Якщо розбіжності по скарзі не були врегульовані на борту судна, то уповноважена посадова особа негайно повідомляє про це державу прапора, звертаючись до неї з проханням про консультативну допомогу та проведення заходів з виправлення ситуації в запропонований термін. Якщо скарга не розв'язана, держава порту направляє копію доповіді уповноваженої посадової особи Генеральному директорові Міжнародного бюро праці, а також інформуються відповідні організації судовласників і моряків держави порту. У тому разі якщо держава прапора продемонструє у відповідь на повідомлення з боку держави порту, що вона має намір врегулювати це питання і що вона володіє для цього ефективними процедурами і запропонувала прийнятний план дій, то уповноважена посадова особа може утриматися від подальшої участі в розгляді цієї скарги.

Таким чином, Конвенція МОП 2006 р. не містить положення, що дає право моряку звертатися до суду в будь-якому порту заходу щодо розгляду своєї скарги. Компромісне формулювання, додатково включене в якості п. 4 розділу 5 зазначеної Конвенції, встановлює, що «положення цього розділу застосовуються з урахуванням того факту, що моряки і судовласники, як усі інші особи, рівні перед законом і мають право на рівний юридичний захист; не допускається їх дискримінація щодо їх доступу до судів, трибуналів або інших механізмів урегулювання спорів» [1]. Положення цього розділу не визначають вибір судового органу, в якому повинна слухатися справа.

У рамках дослідження варто визначити, що з 1 січня 2018 року набули чинності поправки додатка Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (Конвенція FAL-65)), прийняті Резолюцією FAL 12(40), які забезпечують полегшення транзиту через порти. Вони торкнулися не тільки операцій з вантажем і суден, а й членів екіпажів та пасажирів на суднах. У частині А розділу 1 надається визначення термінів «член команди судна» та «звільнення на берег». Так, член команди судна – це будь-яка особа, що справді зайнята під час рейсу на борту виконанням обов'язків, пов'язаних з експлуатацією судна або обслуговуванням на ньому, і включена в судову

роль. Звільнення на берег означає дозвіл, що надається члену команди для перебування на березі під час стоянки судна в порту в таких територіальних межах і з такими обмеженнями у часі, якщо вони є, які встановлені державною владою.

Морякам нововведення дозволяють легше сходити на берег під час стоянки судна. Так, у положенні, прийнятому поправками, йдеться, що члени екіпажів «не повинні піддаватися дискримінації незалежно від громадянства, раси, кольору шкіри, статі, релігії, політичних переконань або соціального походження». Заходи зі спрощення формальностей для іноземців, що входять у склад команди суден, зайнятих у міжнародних рейсах, у відношенні звільнення на берег Конвенція FAL-69 закріплює стандарт, який встановлює вимогу, що «іноземцям, членам команди державна влада повинна дозволяти сходити на берег під час стоянки в порту судна, на якому вони перебувають, якщо після прибуття судна необхідні формальності виконані і державна влада не має підстав відмовляти їм у дозволі зійти на берез з причин, пов'язаних із заходами охорони здоров'я, безпеки або суспільного порядку (п. 3.19 Правило F). Зазначений стандарт Конвенції містить рекомендовану практику, стосовно якої члени команди не зобов'язані мати візу для звільнення на берег або спеціальний дозвіл, як, наприклад, перепустка для звільнення на берег. Члени команди до або після звільнення на берег зазвичай не повинні піддаватися особистому огляду. Якщо запит моряка буде відхилений місцевою владою, вони зобов'язані надати пояснення, з якої причини члену екіпажу заборонили зійти на берег.

Варто відзначити, що звільнення на берег забезпечує не тільки Конвенція FAL-65, але і Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів (International Ship and Port Facility Code (ISPS Code)), який був прийнятий 12 грудня 2002 року на конференції Договірних урядів Конвенції SOLAS-74 одночасно з Главою XI-2 зазначеної Конвенції, він набрав чинності з 01 липня 2004 року. Отже, Глава XI-2 Конвенції SOLAS-74 вводить нові вимоги, що регламентують охорону суден і портових засобів з метою протидії незаконним актам, спрямованим проти безпеки мореплавства і перевезення морем захищених вантажів. Вимоги ISPS Code формують міжнародну структуру, за допомогою якої судна і портові засоби можуть взаємодіяти з метою виявлення і запобігання актам, що загрожують безпеці у секторі морського транспорту.

Так, встановлюючи три рівні охорони суден і портових засобів, Частина В ISPS Code містить рекомендації, що стосуються положень Глави XI-2 Конвенції SOLAS-74 і закріплює правило першого рівня охорони, стосовно якого «члени суднового персоналу не повинні залучатися до огляду своїх колег або їхніх особистих речей, якщо для цього немає явних підстав, що мають відношення до охорони. Будь-який такий огляд повинен проводитися таким чином, щоб повністю бралися до увагу права людини і не принижувалась елементарна людська гідність» (Правило 9.15) [3].

Подібне положення закріплене і в Конвенції МОП 2006 р., яка встановлює, що відповідальні особи в порту та на борту судна повинні докласти всіх зусиль, щоб сприяти отриманню моряками звільнень на берег.

Однак не всі країни забезпечують таку вимогу. Наприклад, США відомі своїми суворими правилами щодо відвідування країни. Так, без візи США моряк не тільки не може отримати звільнення на берег, але й не може навіть покинути борт судна. Іноді у деяких портах США зійти із судна забороняють навіть за наявності візи, причому без пояснення причин. З цього приводу Центр із захисту прав моряків Інституту церкви мореплавців (Seamens' Church Institute (SCI) Center for Seafarers' Rights) провів опитування на тему можливості моряків звільнень на берег. Опитування довело, що відсутність візи – головна перешкода для звільнення моряків на берег у портах США. Понад 9500 моряків з 400 суден у 27 портах взяли участь в опитуванні. З них тисяча шістсот сорок дві людини (17,3%) зізналися, що влада США відмовила їм у звільненні на берег, в 79% випадків – через відсутність діючої візи [4].

Отже, звільнення моряків на берег – це не тільки питання здоров'я і благополуччя моряків, а й безпеки мореплавства та ефективної експлуатації суден. У рейсі моряки постійно перебувають в обмеженому просторі в оточенні одних і тих же людей. Змінити обстановку і відпочити від щоденної рутини вони можуть тільки на березі. Моряки, які не отримують дозвіл на звільнення на берег, змушені залишатися на суднах. За висновками Центру із захисту прав моряків (SCI), вимоги США щодо іноземних моряків суперечать Конвенції FAL-65, яка забороняє вимагати у моряків візу для звільнення на берег.

Найпарадоксальніше у цій ситуації, що США входить у список країн, які ратифікували Конвенцію про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року. Прийняття поправок до додатка Конвенції FAL-65 було необхідно з огляду на темпи розвитку міжнародного судноплавства і збільшене число формальностей, яких повинні дотримуватися судна в портах заходу. Всі країни світу визнають необхідність мінімізувати, спростивши правила, що стосуються прибуття, стоянки, відправлення суден, навантаження і вивантаження вантажу. Конвенція FAL-65 також регулює норми і правила щодо процедур, які проходять пасажирів і члени екіпажів суден.

Під час пандемії COVID-19 сотні тисяч моряків по всьому світу опинилися замкнені на своїх суднах, багато хто з них не може отримати необхідну медичну допомогу. Зараз у морі перебувають сотні тисяч моряків різних національностей, які працюють на вантажних і пасажирських суднах. І всі вони перетворилися фактично на ув'язнених, у яких немає можливості зійти на берег і дістатися дому через закриття кордонів багатьох держав і відсутності авіарейсів. Фактор втоми і пов'язані з ним психологічні проблеми збільшують імовірність нещасних випадків і аварій на суднах. У деяких моряків також виникає проблема щодо чинності документів та сертифікатів, які підтверджують кваліфікацію моряків, без яких моряки не

можуть працювати на судні. Такі документи зазвичай діють п'ять років, потім їх потрібно міняти, це робиться на березі з проходженням додаткового навчання. Ті моряки, хто залишився на березі, ризикують надовго залишитися без роботи.

Проблема перевтоми моряків, яка спостерігається нині, – це пряма загроза безпеці морського судноплавства та охороні людського життя на морі. Зазначена проблема також позначається і на ефективному виконанні морських сполучень, і безперешкодному функціонуванні ланцюжків поставок вантажу морем, оскільки на судах не можуть працювати протягом невизначено довгого терміну моряки, які не мають можливості звільнення на берег та піддаються втомі.

Тому надзвичайно важливо, щоб уряди всіх держав порту невідкладно визнали ключову роль моряків і зробили негайні конкретні дії для усунення перешкод для зміни екіпажів, тим самим пропонуючи вихід з цієї гуманітарної кризи, забезпечуючи безпеку судноплавства та охорону людського життя на морі, дотримуючись принципів сталого розвитку і сприяючи відновленню економіки після пандемії COVID-19.

Спеціалізовані установи Організації Об'єднаних Націй активно співпрацюють для пошуку виходу із ситуації, що створилася. Так, Міжнародна палата судноплавства, яка представляє національні асоціації судновласників світу і більше 80% світового судноплавного тоннажу, і Міжнародна федерація робітників транспорту, яка представляє близько двох мільйонів моряків, які керують міжнародними торговими суднами по всьому світу, звернулися з листом до Генерального директора ООН, Генерального секретаря МОП, Генерального секретаря ІМО, Генерального директора Конференції ООН з торгівлі та розвитку та Всесвітньої організації охорони здоров'я. У листі Голова Секції моряків Міжнародної федерації робітників транспорту Девід Хайндел заявив, що «урядам держав порту також необхідно ввести процедури, що полегшують подорож моряків на судна і з суден, щоб вони не піддавалися надмірному впливу у спробі продовжити свою роботу і перевозити свій багаж» [5].

Державний портовий контроль є ефективним інструментом примусу виконання суднами міжнародних норм, вимог і стандартів у сфері безпеки мореплавства й захисту довкілля, також є інструментом виявлення субстандартних суден. Здійснюючи такий контроль, держава порту прагне запобігти небажаним інцидентам, пригодам, аварійним випадкам із суднами, які можуть статися біля її узбережжя. Практично всі міжнародні конвенції про безпеку на морі передбачають правила і вимоги, які може перевірити державний портовий контроль.

Література:

1. Конвенція МОП про працю в морському судноплавстві 2006 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/993_519#Text.
2. Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_064#Text.

3. Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_035#Text.
4. InsureTravel. URL: <https://www.insure.travel/trip/strahovanie-morjakov>.
5. Відкритий лист Гая Платена, генерального секретаря Міжнародної палати судноплавства, Стівена Коттона, генерального секретаря Міжнародної федерації робітників транспорту. URL: <https://www.seafarersjournal.com>.

Ivanova A. Ensuring working and living conditions of seafarers on board as an element of the port state control system

Summary. The article discovers the provisions of international regulations, and considers the special systems of control over the port state about ensuring working and living conditions of seafarers on board, the simplification of formalities for members of the ship's crew about shore leave. The author examines the functions of the port state in carrying out port inspections in relation to the detection of violations of fundamental rights and principles or the social rights of seafarers in the field of employment. Compliance of the provisions on "control" of foreign vessels in ports, as enshrined in the provisions of the IMO Conventions, is one of the links in the chain of actions required for any government that decided to accede to such conventions ("ratification", "approval", "acceptance" is the first link, "application" is the second and "control" is the third). A necessary condition for the safety of navigation is a fairly strict and thorough control in ports on the application of the provisions of international conventions on ships, the purpose of which is to identify vessels that do not meet current international standards and take the necessary measures to correct deficiencies. States should cooperate with each other as widely as possible aiming to agreed guidelines on inspection policies internationally, especially regarding circumstances requiring the detention of a ship. There are determined conditions and the right of seafarers to lodge a complaint with an authorized official in the port in order to facilitate the speedy and practical correction of the situation. If, as a result of a more thorough inspection, circumstances are found to violate the employment rights of seafarers, the authorized official shall take measures to ensure that the vessel does not go to sea until any non-compliance with labour standards in maritime shipping has been remedied. There is also made an analysis of ILO and IMO standards in the provision of working and living conditions on board, taking into account the fact that seafarers and ship owners, like all other persons, are equal under the law and have the right to equal legal protection. It is prohibited discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The problems of seafarers during the COVID-19 pandemic have been identified, emphasizing that the shore leave of seafarers is not only a matter of health and well-being of seafarers, but also of maritime safety and efficient operation of ships.

Key words: port state control, seafarers' working conditions, seafarers' labour protection, port state, fulfilment of obligations, maritime safety.