

**НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**ІНСТИТУТ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ІМЕНІ В. М. КОРЕЦЬКОГО
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ**

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ВИШНЕВСЬКИЙ ВАЛЕНТИН ЛЕОНІДОВИЧ

УДК: 341.225.5 (045)

**ДИСЕРТАЦІЯ
МІЖНАРОДНО-ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ
МОРСЬКИХ АВАРІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ**

12.00.11 – Міжнародне право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ В. Л. Вишневський

Науковий керівник: **ФАЛАЛЄЄВА Людмила Григорівна**, доктор
юридичних наук, доцент

Київ – 2021 р.

АНОТАЦІЯ

Вишневський В.Л. Міжнародно-правова регламентація розслідування морських аварій та інцидентів. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.11 «Міжнародне право». Національний університет «Одеська морська академія»; Інститут держави і права імені В.М. Корецького НАН України, Київ, 2021.

Дисертація присвячена комплексному теоретико-правовому аналізу міжнародно-правовій регламентації розслідування морських аварій та інцидентів, з'ясуванню особливостей правової природи морської аварії та морського інциденту, особливостям класифікації аварійних морських подій, дослідженню проблем імплементації міжнародних стандартів з розслідування морських аварій та інцидентів до національного законодавства, визначенню рівня відповідності законодавства України міжнародним стандартам, встановленим Міжнародною морською організацією.

Автор визначає етапи історичного розвитку інституту розслідування морських аварій та інцидентів. Досліджується перехід від суто національних засобів, що мали на меті перш за все виявлення винних та їхнє покарання, на рівень міжнародного морського права, включаючи інституційне забезпечення об'єктивності цього процесу в особі Міжнародної морської організації. На основі узагальнення досвіду таких аварій та інцидентів оформлюються відповідні міжнародні стандарти.

В результаті дослідження з'ясовано змістове наповнення понятійно-термінологічного апарату, що стосується визначення сутності морської

аварії, морського інциденту, процедури розслідування та статусу органу з розслідування морських аварій та інцидентів. Так, під морською аварією пропонується розуміти подію або послідовність подій, які призвели до наслідків, що сталися у прямому зв'язку з експлуатацією судна та пов'язаними з цим діями членів екіпажу, вчиненими без прямого умислу: загибель людини або серйозне тілесне ушкодження (тобто таке, що призвело до непрацездатності на період понад 72 години, протягом 7 днів з отримання ушкодження); зникнення людини з судна; загибель, передбачувана загибель або залишення екіпажем судна; пошкодження судна; посадка судна на ґрунт або позбавлення його можливості руху або участь у зіткненні; збитки, завдані морській інфраструктурі за межами судна, які могли б серйозно загрожувати безпеці самого судна, іншого судна або окремої особи; або серйозна шкода навколишньому середовищу (така, що призвела, за оцінкою зацікавленої держави, до суттєвого шкідливого впливу на навколишнє середовище) або можлива серйозна шкода навколишньому середовищу, викликана пошкодженням судна / суден. Пропонована дефініція морського інциденту – подія або послідовність подій, інших, ніж морська аварія, що відбулися в прямому зв'язку з експлуатацією судна та пов'язаними з цим діями членів екіпажу, вчиненими без прямого умислу, які загрожували б безпеці або збільшили б небезпеку для судна, людей або навколишнього середовища.

Конкретизовано критерії класифікації морських аварій та інцидентів залежно від чинників, що застосовуються для обліку та визначення стану аварійності морських суден: критерії наслідків, причин (конструктивні, технічні, людський фактор, форс-мажорні обставини), типу судна, залученого в аварійну морську подію. Ключовим критерієм для відмежування морської аварії та морського інциденту слугують наслідки, до яких призводить та чи інша подія. Так, до аварійних морських подій слід віднести морські аварії та морські інциденти. Морські аварії варто

поділяти на дуже серйозні аварії, тобто такі, що спричинили повну загибель судна чи смерть людини, або заподіяли серйозну шкоду навколишньому середовищу, та морські аварії, що не підпадають під ознаки дуже серйозних аварій.

Інші критерії класифікації слід застосовувати для обліку та збору статистичних даних щодо морських аварій та інцидентів.

Визначено складові проведення процедури розслідування морських аварій та інцидентів: встановлення причин морської аварії чи інциденту; виконання державою своїх міжнародно-правових зобов'язань щодо безпеки міжнародного мореплавства та розробки Міжнародною морською організацією відповідних стандартів з розслідування морських аварій та інцидентів, а також недопущення подібних аварій в майбутньому.

Положення, що стосуються підвищення ефективності співробітництва держав з безпеки міжнародного мореплавства, складовою якої є розслідування морських аварій та інцидентів, містяться у Міжнародній конвенції про вантажну марку 1966 року, Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, Конвенції ООН з морського права 1982 року.

З метою підвищення ефективності використання звітів з розслідування морських аварій та інцидентів пропонується створення уніфікованих форм звітності щодо розслідування аварійних морських подій, із зазначенням необхідних відомостей про аварію, аналізом ситуації та висновками щодо можливості запобігання подібним подіям у майбутньому, що буде сприяти більшій ефективності в дослідженні висновків комісії. Запропонована єдина форма звітності може сприяти забезпеченню повного, логічного і послідовного викладення відомостей про аварію, підвищенню ступеню співпраці зацікавлених держав при

проведенні таких розслідувань, полегшенню сприйняття викладеної у звіті інформації та спрощенню систематизації отриманих даних.

Проаналізовано досвід держав-членів Європейського Союзу в організаційних підходах до формування державами відокремлених органів розслідування морських аварій та інцидентів, а також функціонування електронної бази даних результатів таких розслідувань.

Узагальнено міжнародно-правову практику, пов'язану з результатами дослідження морських аварій та інцидентів, що має важливе значення для розробки стандартів з безпеки мореплавства, зокрема визначено методи і засоби проведення розслідування морських аварій та інцидентів, які зумовлюють необхідність внесення змін до конструкції суден та іншого технічного оснащення з метою підвищення безпеки мореплавства, виходячи з важливості дотримання державами правил запобігання зіткненню суден, застосування новітніх засобів зв'язку та врахування впливу «людського фактору».

Автором розроблено концепцію вдосконалення правового регулювання процедури розслідування морських аварій та інцидентів в Україні, виходячи з: нормативно-правового регулювання розподілу компетенцій в межах виконавчих органів держав щодо проведення таких розслідувань відповідно до приписів міжнародного морського права; внесення змін до законодавства України для приведення його у відповідність до відповідних норм міжнародного морського права та створення єдиної інформаційної бази у цій сфері з використанням її даних у вільному доступі через мережу Інтернет. Натепер Державна служба морського та річкового транспорту України веде облік і класифікує аварійні морські події, за результатами розслідувань визначаються причини та шляхи запобігання подібним подіям у майбутньому. Але, зважаючи на надто велику кількість завдань, поставлених перед Морською адміністрацією та розфокусуванням уваги та браком досвідчених кадрів

обґрунтовано необхідність створення в Україні окремого, спеціалізованого органу з розслідування морських аварій та інцидентів для проведення слідчих дій і підготовки уніфікованих звітів за результатами таких розслідувань відповідно до міжнародних стандартів з наступною передачею до Міжнародної морської організації кожного звіту про розслідування дуже серйозної аварії.

Ключові слова: аварія, інцидент, Міжнародна морська організація, кодекс з розслідування, орган розслідування, морська безпека.

ABSTRACT

Vyshnevskiy V.L. International legal regulation of the investigation of marine casualties and incidents. – Qualifying scientific work as the manuscript.

The dissertation for the scientific degree of the candidate of legal sciences, specialty 12.00.11 – «International Law». National university «Odessa maritime academy». V.M.Koretsky Institute of state and law of National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv, 2021.

The dissertation is devoted to the complex theoretical and legal analysis of the international legal regulation of investigation of marine casualties and incidents, clarification of features of the legal nature of marine casualty and marine incident, features of classification of marine accidents, research of problems of implementation of international standards on investigation of marine accidents to the national legislation. The level of compliance of Ukrainian legislation with international standards established by the International Maritime Organization is determined.

The author identifies the stages of historical development of the institute of investigation of marine casualties and incidents. The transformation from purely national means, aimed primarily at identifying the perpetrators and their punishment, to the level of international maritime law, including the institutional provision of the objectivity of this process in the face of the International Maritime Organization is analyzed. Relevant international standards are drawn

up on the basis of generalization of experience of such casualties and incidents.

As a result of the research, the content of the conceptual and terminological apparatus was clarified, which relates to the definition of the essence of a marine casualty, marine incident, investigation procedure and the status of the investigating body for marine accidents. Thus, a marine casualty is proposed to mean an event or sequence of events that has resulted in consequences directly related to the operation of the vessel and the related actions of the crew members, committed without intent: death or serious bodily injury (ie such that led to incapacity for work for a period of more than 72 hours, within 7 days of injury); disappearance of a person from the ship; death, presumed death or abandonment of the ship's crew; damage to the vessel; landing of the vessel on the ground or deprivation of its ability to move or participate in the collision; damage to maritime infrastructure outside the vessel that could seriously jeopardize the safety of the vessel itself, another vessel or an individual; either serious damage to the environment (which has led, in the opinion of the State concerned, to a significant adverse effect on the environment) or possible serious damage to the environment caused by damage to the vessel (s). Proposed definition of a marine incident is an event or sequence of events, other than a marine casualty, that occurred in direct connection with the operation of the vessel and the related actions of the crew members, committed without direct intent, which would endanger safety or increase the danger to ship, people or the environment.

The criteria for classification of marine casualties and incidents depending on the factors used to account for and determine the state of accident of ships: criteria of consequences, causes (structural, technical, human factor, force majeure), type of vessel involved in a marine accident. The key criterion for distinguishing between a marine casualty and a marine incident is the consequences of an event. Thus, marine accidents should include marine casualties and marine incidents. Marine casualties should be divided into very

serious casualties, i.e. those that caused the complete death of a ship or death of a person, or caused serious damage to the environment, and marine casualties that do not fall under the signs of very serious casualties. Other classification criteria should be used to record and collect statistics on marine casualties and incidents.

The components of the procedure of investigation of marine casualties and incidents are determined: establishing the causes of a marine casualty or incident; the state's fulfillment of its international legal obligations regarding the safety of international navigation and the development by the International Maritime Organization of appropriate standards for the investigation of marine casualties and incidents, as well as the prevention of similar accidents in the future.

Provisions concerning the enhancement of cooperation between States in the safety of international navigation, which includes the investigation of marine casualties and incidents, are contained in the International Convention on Load Lines, 1966, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, and the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.

In order to increase the efficiency of the use of reports on the investigation of marine casualties and incidents, it is proposed to create unified reporting forms for the investigation of marine casualties, indicating the necessary information about the accident, analysis of the situation and conclusions on the possibility of preventing similar events in the future. The proposed single form of reporting can help to ensure complete, logical and consistent presentation of information about the accident, increase the degree of cooperation of interested states in conducting such investigations, facilitate the perception of the information contained in the report and simplify the systematization of data.

Experience of the European Union in organizational approaches to the formation by States of separate bodies for the investigation of marine casualties

and incidents, as well as the functioning of an electronic database of the results of such investigations should be learned.

Summarizes the international legal practice related to the results of the study of marine casualties and incidents, which is important for the development of standards for maritime safety, in particular, identified methods and means of investigating marine casualties and incidents that necessitate changes in ship design and other technical equipment to improve the safety of navigation, based on the importance of state compliance with the rules of prevention of ship collisions, the use of the latest means of communication and taking into account the impact of the «human factor».

The author has developed a concept of improving the legal regulation of the investigation of marine casualties and incidents in Ukraine, based on: regulatory regulation of the distribution of competencies within the executive bodies of states to conduct such investigations in accordance with international maritime law; amending the legislation of Ukraine to bring it in line with the relevant norms of international maritime law and creating a single information base in this area using its data in free access via the Internet. Currently, the State Service for Maritime and River Transport of Ukraine (Maritime Administration) keeps records and classifies marine accidents, the results of investigations determine the causes and ways to prevent similar events in the future. However, due to the large number of tasks set before the Maritime Administration and the lack of focus and experienced personnel, the need to establish a separate, specialized body to investigate marine casualties and incidents in Ukraine to investigate and prepare unified reports on the results of such investigations in accordance with international standards with the subsequent transmission to the International Maritime Organization of each report on the investigation of a very serious casualty is determined.

Key words: accident, incident, International Maritime Organization, investigation code, investigation body, maritime safety.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Вишневський В. Л. Правова регламентація розслідування аварій та інцидентів на морі в Європейському Союзі. *Lex portus*. 2017. № 4. С. 118–124.

2. Вишневський В. Л. Органи розслідування морських аварій: іноземний досвід для України. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 5. С. 370–373. URL: http://pap-journal.in.ua/wp-content/uploads/2020/08/5_2017.pdf.

3. Вишневський В. Л. Формування інституту розслідування морських аварій: історія та сучасність. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2017. Вип. 30. С. 119–122.

4. Вишневський В. Л. Українське законодавство у сфері проведення розслідування морських аварійних подій: необхідність актуалізації. *Jurnalul juridic național: teorie și practică*. 2018. № 3 (31). С. 129–133.

5. Вишневський В. Л. Відділ з розслідувань морських подій Великобританії: основи організації та функціонування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право*. 2018. № 50. С. 157–160.

6. Вишневський В. Л. Співробітництво держав у процесі розслідування аварій та інцидентів на морі. *European political and law discourse*. 2021. Vol. 8. Issue 3. P. 61–66.

Опубліковані праці апробаційного характеру:

7. Вишневський В. Л. Поняття «аварія» в українському морському законодавстві: проблеми тлумачення. *Актуальні проблеми сучасного розвитку міжнародного морського, транспортного та екологічного права: збірник науково-практичної конференції* (м. Київ, 20 травня 2010 р). Київ: КДАВТ. С. 53–56.

8. Вишневський В. Л. Проблеми імплементації міжнародних норм щодо розслідування аварій та інцидентів на морі до законодавства України. *Правові проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції: у 4-х томах (м. Харків, 23–24 лютого 2011 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2011. Т. 1. С. 56–58.

9. Вишневський В. Л. Критерії класифікації аварійних морських подій. *Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку*: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції ОНМА (м. Одеса, 6–7 грудня 2012 р.). Одеса: ОНМА, 2013. С. 33–39.

10. Вишневський В. Л. Роль міжнародної морської організації в діяльності з розслідування морських аварій. *Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку*: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції ОНМА (м. Одеса, 5–6 грудня 2013 р.). Одеса: ОНМА, 2014. С. 73–77.

11. Вишневський В. Л., Немерцалова С. В. Публічно- та приватно-правовий аспекти розслідування морських аварійних подій. *Міжнародне приватне морське право*: матер. кругл. столу (м. Одеса, 26 квітня 2016 р.). Одеса: Фенікс, 2016. С. 63–67. *Особистий внесок автора полягає у дослідженні публічно-правового аспекту проведення відповідного розслідування.*

12. Вишневський В. Л. Генеза інституту розслідування аварійних морських подій. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали X міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (м. Одеса, 14–15 квітня 2016 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2016. С. 38–41.

13. Вишневський В. Л. Вплив результатів розслідування аварійних морських подій на прийняття чи зміни конвенційних вимог. *Інновації в суднобудуванні та океанотехніці*: матеріали VII Міжнародної науково-

технічної конференції (м. Миколаїв, 12–14 вересня 2016 р.). Миколаїв: НУК, 2016. С. 435–436.

14. Вишневський В. Л. Правове регулювання розслідування морських аварій та інцидентів. *Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики*: матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Миколаїв, 09–11 вересня 2016 р.). Миколаїв: НУК, 2016. С. 180–182.

15. Вишневський В. Л. Значення та застосування Кодексу міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій або інциденту на морі. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XI міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (м. Одеса, 6–7 квітня 2017 р.) Одеса: НУ «ОМА», 2017. С. 16–19.

16. Вишневський В. Л. Відділ з розслідувань морських подій Великобританії. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*: матеріали XII міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (м. Одеса, 29–30 березня 2018 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 12–15.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	4
ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1. Становлення та розвиток міжнародно-правової регламентації інституту розслідування морських аварій та інцидентів	
1.1 Розвиток доктрини міжнародного морського права щодо правової регламентації розслідування морських аварій та інцидентів.....	16
1.2 Генеза інституту розслідування морських аварій та інцидентів в міжнародному морському праві.....	22
1.3 Поняття «морська аварія» та «морський інцидент» в міжнародному морському праві.....	34
Висновки до розділу 1.....	50
РОЗДІЛ 2. Механізм міжнародно-правового регулювання розслідування морських аварій та інцидентів	
2.1 Регламентація розслідування морських аварій та інцидентів на міжнародному універсальному рівні	54
2.2 Міжнародно-правові стандарти розслідування морських аварій та інцидентів	63
2.3 Регламентація розслідування морських аварій та інцидентів у праві Європейського Союзу.....	79
2.4 Регламентація діяльності національних органів розслідування морських аварій та інцидентів згідно з міжнародними стандартами.....	86
Висновки до розділу 2.....	107

РОЗДІЛ 3. Імплементация міжнародно-правових норм щодо розслідування морських аварій та інцидентів в Україні

3.1 Міжнародно-правові зобов'язання України щодо розслідування морських аварій та інцидентів	110
3.2 Нормативно-правовий механізм імплементации в Україні норм щодо розслідування морських аварій та інцидентів.....	121
3.3 Інституційний механізм імплементации в Україні норм щодо розслідування морських аварій та інцидентів	134
Висновки до розділу 3.....	146
ВИСНОВКИ.....	150
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	161
ДОДАТКИ.....	186

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

Держрибагентство – Державне агентство рибного господарства України

ЄС – Європейський Союз

Кодекс 1997 року – Кодекс з розслідування морських аварій та інцидентів

Кодекс 2008 року – Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування морських аварій та інцидентів

КТМ України – Кодекс торговельного мореплавства України

КУпАП – Кодекс України про адміністративні правопорушення

Мінінфраструктури – Міністерство інфраструктури України

Морська адміністрація – Державна служба морського та річкового транспорту України

Положення 2006 року – Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами

Положення 2017 року – Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості

Укртрансбезпека – Державна служба з безпеки на транспорті

ATSB – Australian Transport Safety Bureau (Австралійське бюро з безпеки на морському транспорті)

BEAmer – Le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer (Бюро з розслідування інцидентів на морі Франції)

BSU – Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (Федеральне бюро з розслідування морських аварій Німеччини)

CTG CMAI – Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accidents Investigations (Консультативна технічна група зі співробітництва з розслідування морських аварій)

DMA – Division for Investigation of Maritime Accidents (Відділ з розслідування морських аварій Данії)

EMCIP – European Marine Casualty Information Platform (Європейська інформаційна платформа морських аварій)

EMSA – European Maritime Safety Agency (Європейське агентство з морської безпеки)

FSI – IMO Subcommittee on Flag State Implementation (Підкомітет ІМО по виконанню вимог держави прапора)

GISIS – The Global Integrated Shipping Information System (Глобальна інтегрована морська інформаційна система)

IMO – International Maritime Organization (Міжнародна морська організація)

ISM Code – International Safety Management Code (Міжнародний кодекс управління безпекою)

KMST – Korean Maritime Safety Tribunal (Корейський морський трибунал з безпеки судноплавства)

MAIA – Marine Accident Inquiry Agency Japan (Представництво з розслідування морських аварій Японії)

MAIB – The Marine Accident Investigation Branch (Відділ з розслідування морських аварій Великої Британії)

MAIF – The Marine Accident Investigators International Forum (Міжнародний форум інспекторів з розслідування морських аварій)

Mardep – Marine Department of the Hong Kong Special Administrative Region (Морське міністерство Гонконгу)

MARINA – Maritime Industry Authority (Управління морського судноплавства Філіппін)

MARPOL – International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден)

MEPC – Marine Environment Protection Committee (Комітет із захисту морського середовища)

MCIB – The Marine Casualty Investigation Board (Комітет з розслідування аварій на морі Ірландії)

MNZ – Maritime New Zealand (Морський департамент Нової Зеландії)

MSA – Maritime Safety Administration P.R.C. (Адміністрація з безпеки на морі КНР)

MSC – Maritime Safety Committee (Комітет з безпеки на морі)

SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea (Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі)

STCW – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти)

STCW-F – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel (Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти)

USCG – Берегова охорона США (англ. United States Coast Guard)

ВСТУП

Обґрунтування вибору теми дослідження. Існування людства в сучасних умовах неможливе без постійного використання морів і океанів. Найважливішу роль у такому використанні відіграє морський транспорт.

Як свідчить статистика аварійності, функціонування такого складного і різноманітного міжнародного механізму, яким є світовий флот, становить значну небезпеку, адже щорічно приблизно кожне третє судно потрапляє в ту чи іншу аварію, а самі аварії забирають сотні людських життів. Так, за період з 2014 по 2020 рік включно Європейське агентство з морської безпеки зафіксувало 9 582 морські аварії та 12 628 морських інцидентів у територіальному морі чи внутрішніх водах однієї з держав-членів Європейського Союзу або із суднами, що ходять під прапором однієї з держав-членів Європейського Союзу. Внаслідок цих морських аварій затонуло 164 судна, загинула 541 особа та 6819 осіб отримали тілесні ушкодження, 413 аварій спричинили забруднення морського середовища [146]. Під впливом науково-технічного прогресу відбувається якісне вдосконалення морських суден, оснащення їх новітньою апаратурою, приладами, системами, обладнанням, що підвищують рівень безпеки суден, зменшують ризик випадкових помилок і знижують обсяг негативних наслідків від аварійних подій. Наслідком таких якісних змін суден є зниження відносної аварійності, однак швидке кількісне зростання світового флоту призводить до того, що абсолютне число втрат морських суден і людських життів у результаті аварій продовжує зростати. У зв'язку з цими обставинами особливого значення набуває здійснення об'єктивного та всебічного розслідування морських аварій та інцидентів з метою встановлення причин та використання

набутого досвіду для вдосконалення технічної та оперативної частини світового флоту.

Відтак практичного та теоретичного значення набуває питання правового регулювання розслідування аварійних морських подій. Його вирішення дасть змогу встановити загальні процедури розслідування морських аварій, проаналізувати причини виникнення аварій та інцидентів на морі та їхні наслідки. На основі результатів розслідування розробляються заходи щодо запобігання морським аваріям у майбутньому, а також рекомендації для забезпечення безпеки на морському транспорті.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертації є комплексне дослідження міжнародно-правової регламентації розслідування морських аварій та інцидентів, що сприятиме подальшій імплементації норм міжнародного морського права у законодавство держав, включаючи Україну, та їх застосування на практиці.

Поставлена мета зумовила необхідність вирішення таких завдань:

- визначити стан наукової розробки інституту розслідування морських аварій та інцидентів в науці міжнародного права;
- охарактеризувати генезу міжнародно-правового інституту розслідування морських аварій та інцидентів;
- визначити поняття «морська аварія» та «морський інцидент» з урахуванням новітньої міжнародно-правової практики;
- класифікувати аварійні морські події в міжнародному морському праві;
- проаналізувати регулювання розслідування морських аварій та інцидентів в договорах з міжнародного морського права;

- охарактеризувати нормативні документи Міжнародної морської організації щодо проведення розслідувань морських аварій та інцидентів;
- охарактеризувати зміст звітів з розслідування морських аварій та інцидентів, узагальнивши їх наслідки з точки зору міжнародного морського права;
- вивчити досвід функціонування національних органів розслідування морських аварій та інцидентів різних держав світу;
- вивчити досвід Європейського Союзу щодо правового регулювання розслідування морських аварій та інцидентів;
- охарактеризувати стан аварійності з суднами під прапором України та з суднами, аварії з якими трапилися в межах морської території України;
- проаналізувати положення нормативних актів України щодо порядку обліку та розслідування аварійних морських подій;
- визначити проблеми інституту розслідування аварійних морських подій в Україні та шляхи їх подолання;
- розробити пропозиції щодо внесення змін до нормативно-правових актів та реформування органів розслідування аварійних морських подій в Україні.

Об’єкт дослідження становлять міжнародні правовідносини, що виникають з приводу регулювання розслідування морських аварій та інцидентів.

Предметом дослідження є норми міжнародного морського права, що стосуються регламентації розслідування морських аварій та інцидентів.

Методи дослідження. Методологічною основою дослідження є філософсько-світоглядні, загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання. Для отримання різноаспектних характеристик процесів, що

впливають на імплементацію норм міжнародного морського права, дисертаційне дослідження здійснювалося, виходячи з принципів всебічності, об'єктивності та обґрунтованості. Діалектичний метод надав можливість дослідити засоби розслідування державами морських аварій та інцидентів (розділ 1). Системний метод дозволив дослідити спільні і відмінні риси механізмів розслідування аварій та інцидентів на морі, встановлені в міжнародному морському праві та в законодавстві держав (підрозділи 2.4, 3.2). Порівняльний метод використовувався для вивчення зарубіжного досвіду розслідування морських аварій та інцидентів, включаючи специфіку функціонування органів розслідування аварійних морських подій (підрозділи 2.3, 2.4). Формально-логічний метод застосовувався для визначення основних міжнародно-правових понять, пов'язаних із розслідуванням морських аварій та інцидентів (підрозділ 1.3); історичний метод знайшов втілення при дослідженні становлення та розвитку процедур розслідувань морських аварій та інцидентів (підрозділ 1.2). За допомогою методу системного аналізу сформульовано пропозиції, спрямовані на приведення українського законодавства у відповідність з нормами міжнародного морського права, а також створення незалежного органу з розслідування морських аварій та інцидентів (підрозділи 3.2, 3.3).

Наукова новизна отриманих результатів дисертації визначається постановкою завдань і засобами їх вирішення. Вона конкретизується тим, що у вітчизняній юридичній науці

вперше:

- виокремлено етапи історичного розвитку інституту розслідування морських аварій та інцидентів, які характеризують перехід від суто національних засобів таких розслідувань на рівень міжнародного морського права, включаючи інституційне забезпечення об'єктивності

цього процесу в особі Міжнародної морської організації на основі узагальнення досвіду таких аварій та інцидентів і оформлення відповідних стандартів;

- з'ясовано змістове наповнення понятійно-термінологічного апарату, що стосується визначення сутності морської аварії, морського інциденту, процедури розслідування та статусу органу з розслідування морських аварій та інцидентів;

- розроблено концепцію вдосконалення правового регулювання процедури розслідування морських аварій та інцидентів в Україні, виходячи з: нормативно-правового регулювання розподілу компетенцій в межах виконавчих органів держав щодо проведення таких розслідувань відповідно до приписів міжнародного морського права; внесення змін до законодавства України для приведення його у відповідність до відповідних норм міжнародного морського права та створення єдиної інформаційної бази у цій сфері з використанням її даних у вільному доступі через мережу Інтернет;

- обґрунтовано необхідність створення в Україні окремого, спеціалізованого органу з розслідування морських аварій та інцидентів для проведення слідчих дій і підготовки уніфікованих звітів за результатами відповідно до міжнародних стандартів з наступною передачею до Міжнародної морської організації;

удосконалено:

- теоретико-методологічні підходи до розуміння організаційних питань функціонування органів з розслідування морських аварій та інцидентів, в тому числі характер взаємодії з Міжнародною морською організацією в процесі надання їй обов'язкових звітів про ці аварії;

- критерії класифікації морських аварій та інцидентів залежно від чинників, що застосовуються для обліку та визначення стану аварійності морських суден;

- положення щодо конкретизації проведення процедури розслідування морських аварій та інцидентів, що складається з: встановлення причин морської аварії чи інциденту; виконання державою своїх міжнародно-правових зобов'язань щодо безпеки міжнародного мореплавства та розробки Міжнародною морською організацією відповідних стандартів з розслідування морських аварій та інцидентів, а також їх недопущення в майбутньому;

дістали подальшого розвитку:

- організаційні підходи до формування державами комісій з розслідування морських аварій та інцидентів;

- положення, що стосуються підвищення ефективності співробітництва держав з безпеки міжнародного мореплавства, складовою якої є розслідування морських аварій та інцидентів;

- узагальнення міжнародно-правової практики, пов'язаної з результатами дослідження морських аварій та інцидентів, що має важливе значення для розробки стандартів з безпеки мореплавства;

- методи і засоби, які зумовлюють необхідність внесення змін до конструкції суден та іншого технічного оснащення з метою підвищення безпеки мореплавства, виходячи з важливості дотримання державами правил запобігання зіткненню суден, застосування новітніх засобів зв'язку та врахування впливу «людського фактору».

Практичне значення отриманих результатів. Сформульовані в дисертації теоретичні та практичні положення, висновки і пропозиції можуть бути використані:

- у науково-дослідній сфері – для подальших наукових розробок, пов'язаних з поглибленням розуміння та вивчення механізму розслідування морських аварій та інцидентів в умовах стрімкого зростання вантажопотоків морських транспортних шляхів;

- у правотворчій діяльності – для удосконалення вітчизняного законодавства в частині забезпечення правової реформи, необхідної для інтеграції України до Європейського Союзу, а також максимально ефективного застосування норм, прийнятих Міжнародною морською організацією задля забезпечення безпеки мореплавства;

- у навчальному процесі – для викладання таких навчальних дисциплін, як «Міжнародне право», «Міжнародне морське право», «Морське право», «Правове регулювання судноплавства», «Розслідування аварій та інцидентів на морі», а також при підготовці відповідних підручників, навчальних посібників, їх розділів, навчально-методичних матеріалів із зазначених дисциплін.

Наведені в дисертації положення, а також узагальнення нормативно-правового матеріалу можуть бути використані як допоміжний матеріал у процесі складання навчальних програм.

Особистий внесок здобувача полягає у самостійній постановці й розробці наукової теми, з'ясуванні міжнародно-правових аспектів регламентації розслідування морських аварій та інцидентів, окресленні шляхів імплементації міжнародних стандартів в законодавство України, що стосується регулювання розслідування аварійних морських подій та формулювання рекомендацій щодо реалізації даних намірів на практиці.

Наукові положення, результати, висновки та практичні рекомендації, викладені у дисертації, отримано автором особисто. У

науковій праці, опублікованій у співавторстві, особистий внесок дисертанта становить 60 відсотків.

Апробація матеріалів дисертації. Основні положення та результати наукового дослідження доповідались та обговорювались на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях, зокрема: «Актуальні проблеми сучасного розвитку міжнародного морського, транспортного та екологічного права» (м. Київ, 20 травня 2010 р., тези опубліковано), «Правові проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні» (м. Харків, 23–24 лютого 2011 р., тези опубліковано), «Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку» (м. Одеса, 6–7 грудня 2012 р., тези опубліковано, 5–6 грудня 2013 р., тези опубліковано), «Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики» (м. Одеса, 14–15 квітня 2016 р., тези опубліковано, 6–7 квітня 2017 р., тези опубліковано, 29–30 березня 2018 р., тези опубліковано), «Інновації в суднобудуванні та океанотехніці» (м. Миколаїв, 12–14 вересня 2016 р., тези опубліковано), «Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики» (м. Миколаїв, 09–11 вересня 2016 р., тези опубліковано), круглий стіл «Міжнародне приватне морське право» (м. Одеса, 26 квітня 2016 р., тези опубліковано).

Публікації. За темою дисертації опубліковано 16 праць, а саме: 4 - у фахових виданнях України з юридичних наук, 1 - в періодичному науковому виданні іноземної держави (Республіка Молдова), 1 - в періодичному науковому виданні держави, яка входить до Організації економічного співробітництва та розвитку та/або Європейського Союзу (Чеська Республіка), з наукового напрямку, за яким підготовлено дисертацію, 10 тез доповідей на міжнародних і всеукраїнських науково-практичних конференціях.

Структура та обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, що поєднують десять підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації становить 188 сторінок, з яких: основний текст – 160 сторінок, а також список використаних джерел на 25 сторінках, що нараховує 178 найменувань, додатки – на 3 сторінках.

РОЗДІЛ 1
СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОЇ
РЕГЛАМЕНТАЦІЇ ІНСТИТУТУ РОЗСЛІДУВАННЯ МОРСЬКИХ
АВАРІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ

1.1 Розвиток доктрини міжнародного морського права щодо правової регламентації розслідування морських аварій та інцидентів

Останні тенденції у забезпеченні безпеки мореплавства шляхом встановлення міжнародних стандартів, продиктованих науково-технічним прогресом, сприяли якісному вдосконаленню побудови морських суден, оснащення їх новітніми навігаційними засобами, покращення систем регулювання руху суден, що призвело до покращення статистики та зниження відносної аварійності суден. Однак ці позитивні зміни не впливають на абсолютне число аварій на морі, яке продовжує збільшуватися, що зумовлено побудовою та введенням у експлуатацію значної кількості нових суден, а також експлуатацією застарілих та субстандартних суден.

Основним методом виявлення причин, що призводять до настання аварій на морі, залишається проведення розслідування аварій, які вже мали місце, для визначення тих помилок, які були допущені при побудові та експлуатації судна. За результатами таких розслідувань складається звіт з розслідування аварій, який містить висновки щодо причин аварій. Акумулюючи дані зі звітів щодо аварій у подібних ситуаціях, доцільно також розробляти рекомендації для моряків щодо уникнення схожих помилок у майбутньому.

Різні проблемні питання, що виникають у сфері проведення розслідування морських аварій та інцидентів, викликали увагу вітчизняних і зарубіжних фахівців, проте більшість досліджень мають фрагментарний характер, у них розглядаються лише деякі стадії розслідування, або розслідування аварій окремих типів суден, інші ж дослідження виконані в межах робіт більш загального характеру.

Н. Р. Мубінов у своєму науковому дослідженні аналізує процедури розслідування промислових аварійних морських подій. Науковець порушує питання визначення поняття та класифікації промислових аварій та інцидентів на морі, досліджує особливості міжнародно-правового регулювання розслідування промислових аварій технічного і навігаційного характеру. Н. Р. Мубінов описує процедури розслідування аварійних морських подій з промисловими суднами, використовуючи як критерій для класифікації причини виникнення аварій, визначаючи встановлений порядок розслідування різних видів промислових морських аварій та інцидентів [56]. Однак це дослідження присвячене винятково розслідуванню морських аварій з суднами рибної промисловості.

Наукове дослідження В. В. Ралька містить характеристику правових основ, визначення мети та порядку розслідування морських аварій, поняття розслідування морських аварій. У роботі визначаються органи, які відповідають за проведення розслідування, а також надається класифікація морських аварій за причинами виникнення. Автор класифікує аварії на навігаційні та технологічні, відзначаючи особливості розслідування кожного з таких типів аварій [84].

Інститут розслідування морських аварій та інцидентів за останні роки було вдосконалено як на міжнародному рівні, так і на рівні національного законодавства. Тому частина зазначених робіт, яка містить

аналіз нормативних положень національного законодавства та міжнародного права, має значною мірою ретроспективний характер, особливо зважаючи на те, що більша частина згаданих досліджень ґрунтується на радянському законодавстві, що застосовувалось у Російській Федерації до 2009 року.

Значну увагу порядку розслідування аварій та інцидентів на морі приділяє у своїх дослідженнях А. В. Сидоренко. Ним проведена робота з інкорпорації міжнародних актів та актів національного законодавства України, що застосовуються у випадках розслідування аварійних морських подій, розслідування нещасних випадків з людьми на суднах, розслідування випадків забруднення з суден, розслідування випадків виробничого браку при перевезенні вантажів, пасажирів і багажу, розслідування випадків порушення трудової дисципліни на судні, а також розслідування адміністративних правопорушень, скоєних на судні [89], а також визначає основні правові аспекти надзвичайних морських подій [90].

Серед досліджень, що присвячені сучасним міжнародним нормативним актам у сфері розслідування морських аварій та інцидентів, слід зупинитися на роботі К. Т. Гірксі, який зосереджує свою увагу на процедурі імплементації норм з розслідування морських аварій та інцидентів, прийнятих Міжнародною морською організацією у національне законодавство, ролі органів з розслідування морських аварій та звітності щодо результатів проведення таких розслідувань [126].

Ф. С. Бойцов, Г. Г. Іванов та А. Л. Маковський розглядають інститут розслідування морських аварій та інцидентів як один з механізмів забезпечення безпеки мореплавства [12, с. 186-187]. Звісно, у рамках підручника з морського права дуже важко дослідити всі аспекти

розслідування морських аварій та інцидентів, отже, завданням такого роду навчальних матеріалів є висвітлення лише загальних понять і положень обраної галузі знань. До того ж ця робота також має передусім теоретичну вагомість, оскільки у практичній площині дослідження базуються на нормах чинного на час видання роботи радянського законодавства.

Більшість вітчизняних науковців розглядають процедуру розслідування аварій на морі, обмежуючись аналізом національного нормативного регулювання та визначенням функцій окремих посадових осіб у рамках таких розслідувань.

Так, Г. П. Дудар зазначає, що систематизований облік аварій на морі разом із застосуванням єдиного порядку розслідувань надає можливість покращити знання фахівців з розробки і впровадження відповідних запобіжних заходів, що, своєю чергою, сприяє більш ефективній та безпечній експлуатації флоту. Найважливішим етапом створення правових підстав для проведення розслідування аварійних морських подій з метою визначення причин аварій, удосконалення охорони людського життя на морі та захисту морського середовища, на думку Г. П. Дудар, є розроблення нового нормативно-правового акта (закону України) [36, с. 95]. Власна позиція автора щодо вдосконалення національної нормативної бази буде надана у третьому розділі цього дослідження.

С. Ю. Інфімовський визначає найбільш небезпечні види аварій у виключній (морській) економічній зоні України за регіонами (підрегіонами) та формулює пропозиції державним органам щодо напрямів діяльності для створення безпечних навігаційних умов мореплавства. Науковець вважає доцільним посилення контролю за переміщенням суден у морі, регіональними системами навігаційної безпеки мореплавства, а також покращення рівня тренажерної підготовки

плавскладу та фахівців берегової складової навігаційного забезпечення [39, с. 39].

С. В. Горчаков аналізує функції капітана порту як органу розслідування морських аварій та інцидентів, а також визначає адміністративно-правову природу інституту розслідування морських аварій, дослідивши положення Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП) та Кримінального кодексу України, що встановлюють відповідальність за порушення вимог щодо безпеки на морському транспорті.

С. В. Горчаков наголошує на необхідності створення правових підстав проведення державного адміністративного розслідування морських аварійних подій з метою визначення причин аварій, удосконалення механізмів охорони людського життя на морі й захисту морського середовища, для чого пропонує розробити нормативний акт, що передбачатиме міжвідомчий характер такого розслідування, права й обов'язки осіб, які беруть участь у розслідуванні, режим доступу до отриманої в ході розслідування інформації тощо. У зв'язку з цим С. В. Горчаков пропонує звільнити капітана порту від виконання функції з проведення розслідування морських аварій [33, с. 9]. З таким висновком погодитись не можна. У будь-якому випадку капітан порту має сприяти проведенню обліку та розслідування аварійних морських подій. Не слід забувати й про закріплення в українському законодавстві відповідних повноважень капітана порту у Законі України «Про морські порти України» та Положенні про капітана морського порту та службу капітана морського порту [72].

М. А. Єрмоліна визначає поняття морської аварії, досліджує джерела міжнародного-правового регулювання розслідування морських аварій та

інцидентів, розбіжності у застосуванні в міжнародних договорах понять «аварія» та «інцидент» і простежує зв'язок морської аварії із забрудненням морського середовища [38, с. 93].

Робота М. А. Єрмоліної привертає увагу своїм детальним вивченням положень міжнародних конвенцій, що містять приписи з розслідування морських аварій та інцидентів.

О. С. Переверзева досліджує загальні положення щодо морської аварії: визначення поняття морської аварії, міжнародно-правових джерел регулювання розслідування аварійних морських подій, обов'язку держав-учасниць міжнародних конвенцій проводити розслідування морських аварій та інцидентів [64, с. 459].

Отже, можна стверджувати, що наукове дослідження процедури розслідування морських аварій та інцидентів нині часто обмежується аналізом чи навіть простим цитуванням нормативних актів, без використання даних статистики чи практики проведення таких розслідувань, або ж є застарілими з точки зору проаналізованої нормативної регламентації процедур з розслідування, що за останні часи зазнали значних змін завдяки плідній діяльності Міжнародної морської організації (англ. International Maritime Organization, далі – ІМО).

Наукові роботи зарубіжних авторів враховують прийняття нових нормативно-правових актів з розслідування аварійних морських подій, але в них, часто не приділяється увага процедурам імплементації інструментів ІМО щодо розслідування аварій та інцидентів до національного законодавства держав Центральної та Східної Європи, у тому числі й України.

1.2 Генеза інституту розслідування морських аварій та інцидентів в міжнародному морському праві

Сьогодні порядок та процедури розслідування морських аварій та інцидентів удосконалюються швидше, ніж будь-коли, але так було не завжди.

Морські аварії були й залишаються найбільшою перепоною на шляху до збереження людського життя та майна на морі й трапляються приблизно з того моменту, як людство вперше вирушило підкорювати морські простори. Зрештою, використовуючи судна, люди почали перевозити вантаж з одного місця до іншого, з метою продажу. Іноді, коли судно потрапляло в аварійну подію, поставало найважливіше на той момент питання щодо визначення особи, яка платитиме за пошкодження судна та втрату вантажу, і як ця особа буде покарана.

Для регулювання морських відносин існували неписані звичаї і практика, так зване звичаєве право, що регулювало перші правила безпеки на морі. Пізніше вони були викладені на папері, що стало основою для багатьох нормативно-правових документів, якими користуються дотепер.

Виходячи із специфіки сфери морського права, як слушно відзначає О. В. Буткевич, особливу роль в її врегулюванні відігравали внутрішні закони, кодекси морських держав та регіональні правові звичаї щодо користування морем. Так, широкого поширення як джерело стародавнього морського права набув античний Грецький Родоський закон (або кодекс), що охоплював морські звичаї, які існували в регіоні та датувались III–II ст. до н.е. Ці звичаї було впорядковано у вигляді закону в 600–800 рр. н.е. [13, с. 38] Родоським законом, зокрема, було закладено принцип загальної

аварії, який визначав, хто та скільки несе витрат у випадку, якщо судно зазнало збитків під час виконання рейсу [129].

У XIII столітті, якщо купець хотів узяти судно у фрахт для перевезення своїх товарів, капітан судна мав показати купцеві оснащення такого судна. Якщо купець приймав його, але під час плавання трапилася аварія, купець визнавався відповідальним за збитки. Якщо капітан судна не погоджувався або не показував оснащення, то сам ставав відповідальним за зазначені втрати.

Відповідно до законів Олерона 1255 року, що стали першим джерелом писемного морського права в Північній Європі, якщо через некомпетентність лоцмана судно або вантаж були пошкоджені, він повинен був заплатити штраф. Якщо він не мав коштів, капітан судна мав право відрубати йому голову.

З появою писаних і неписаних законів виникла необхідність у встановленні винних осіб та розмірів відшкодування понесених збитків.

Спочатку цей обов'язок покладався на особу, яка зазвичай розглядає спори: місцевий лорд, мер міста, рада старійшин громади. З розвитком торгівлі вирішенням спорів почали займатися арбітражні суди, згодом – колегія або суд адміралтейства, що з'явилися спочатку в Індії та поступово поширилися у Китаї і Єгипті і, нарешті, у Європі.

Так, після утворення Німецької імперії 1870 року, введення єдиного прапора для всього німецького флоту та зростаючого значення німецького морського судноплавства, пов'язаного з цим, у Німеччині був підготовлений проєкт законодавства за заявою представників ганзейських міст, який набув чинності 1877 року як «Закон про розслідування морських аварій» (нім. Gesetz betreffend die Untersuchung von Seeunfällen).

Цей закон встановлював квазісудову процедуру, яка передбачала слухання для встановлення причин та, зокрема, оцінки поведінки залучених сторін. Конфіскація свідoctва про володіння була одним із можливих результатів такого розслідування [129].

У XIX столітті засновувалися комісії з розслідування аварій, які скликалися в разі нещасних випадків на морі, разом з ними до розслідування залучалися й експерти в якості консультантів, що визначили, знову ж таки, винних осіб та розміри відшкодування понесених збитків.

Комісії з розслідування часто формувалися державним урядом, який був відповідальним за регулювання морської галузі, або береговою охороною, яка відповідала за дотримання цих законів і правил. Але для розв'язання проблем забезпечення безпеки на морі в результаті їх діяльності було зроблено дуже мало. Ситуація почала змінюватися з геометричним збільшенням морської торгівлі, починаючи з XVIII століття, а згодом – події, яка потрясла західний світ – загибелі трансатлантичного пароплава Титанік [126].

Промислова революція в 1800-х роках показала, що Британські острови значною мірою залежать від імпорту сировини. Ця діяльність відзначила зліт епохи британського торговельного флоту. У ті перші дні пароплавів не було майже жодних гарантій безпечного повернення судна. Суспільство ігнорувало трагедії, що трапилися у відкритому морі, тому для моряків та їхніх сімей морська торгівля здійснювалася занадто дорогою ціною. Під наростаючим тиском громадськості Парламент Сполученого Королівства Великої Британії призначив у 1836 році комітет для розслідування ескалації кількості корабельних аварій [18, с. 40].

Дослідження показали, що морські аварії зростають відповідно до квадрата збільшення руху суден. Так, із подвоєнням судноплавства кількість аварійних морських подій збільшується учетверо. Якщо рух суден потроєється, кількість аварій зростає в дев'ять разів.

На той час торговельний флот Великої Британії втрачав понад 2 тис. суден на рік. Тож не дивно, що ці цифри привернули увагу Парламенту Великої Британії [129].

У 1860 році сер Томас Фаррар запропонував парламентарям створити комісію з розслідування тривожного рівня аварійності на морі: метою дослідження було не покарання винних осіб, а запобігання аваріям у майбутньому, попередження халатності на суднах та виявлення навігаційних помилок.

Це було вперше, коли морське розслідування аварій та інцидентів на морі стало бути пов'язаним з безпекою мореплавства. До того ж було зазначено, що притягнення винних до відповідальності підвищить безпеку на морі, але, що більш важливо, результати розслідування допоможуть розробити правила підвищення такої безпеки.

Протягом наступних 52 років ситуація не дуже змінювалася: при настанні аварійного випадку на морі комісія встановлювала винних осіб і одразу ж «впадала у сплячку» до наступної аварії [126].

У 1870 році Семюел Плімсолл, на той час член парламенту Великої Британії, почав парламентську кампанію від імені британських моряків-купців. Плімсолл передав свою велику заклопотаність громадськості щодо недобросовісних судовласників, які не мали жодного інтересу до безпеки екіпажу і які завжди були у вигідному становищі, незалежно від результату морської події. Те, що дійсно мало для них значення, так це – перевезення вантажів, а в гіршому випадку – збір страхових коштів у

випадку загибелі судна. Під час цієї кампанії Плімсолл згадав про «плавучі труни» – судна, що значно перевантажені, та ті, що становлять значну небезпеку. Минуло 15 років, перш ніж його слова мали наслідком те, що Торговельна палата Великої Британії взяла на себе в 1885 році повну відповідальність за «плавучі труни» [93, с. 341].

Завдяки програмі Плімсолла через декілька років з'явилися широко визнані міжнародні морські конвенції.

У ХХ сторіччі активного розвитку набула морська індустрія, значно зросли обсяги перевезень вантажів, у тому числі нафтопродуктів та інших небезпечних речовин, зросла інтенсивність морських перевезень тощо. Все це спричинило очевидне посилення небезпечних наслідків аварійних подій з морськими суднами, що загрожувало як життю людей, так і стану навколишнього природного середовища. З метою недопущення аварій на морі державами приймаються міжнародні конвенції, що покликані зменшити морські ризики, пов'язані з технічним станом, укомплектуванням та конструкцією суден, кваліфікацією суднового екіпажу.

Найсуттєвіші зміни в нормативному регулюванні вимог до спорядження та конструкції суден зазвичай були спонукувані наслідками жахливих аварій, що сталися через відсутність таких обов'язкових норм на час побудови чи експлуатації судна.

Трагічна загибель «Титаніка» у 1912 році стала також потужним імпульсом для розвитку міжнародних правил, що регулюють безпеку людського життя на морі. Через два роки після катастрофи була прийнята Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1914 року [92, с. 120].

Прийняття другої редакції конвенції 1929 року також було спричинено катастрофою, цього разу із вантажо-пасажирським судном Vestris, що забрала 159 людських життів. Редакція 1948 року також деякою мірою була викликана аварією із судном Grandcamp, вибух на якому спричинив фактичну руйнацію частини міста та порту і значні людські втрати.

Вагомий поштовх розвитку міжнародних правил дала посадка танкера Torrey Canyon на мілину в 1967 році та спричинена цим екологічна катастрофа. Стало очевидно, що існуючої на той час Конвенції по запобіганню забруднення моря нафтою 1954 року було недостатньо для ліквідації збитків екологічної шкоди таких розмірів. Трагедія з танкером Torrey Canyon привела до прийняття Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року (англ. International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, далі – MARPOL). [29, с. 122].

Посадка на мілину та подальший розлив нафти з танкера Amoco Cadiz у 1978 році дали поштовх до прийняття протоколів до MARPOL та Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (англ. International Convention for the Safety of Life at Sea, далі – SOLAS), що дало змогу спростити та пришвидшити ратифікацію державами цих конвенцій [15, с. 435].

Створена в 1948 році Міжнародна морська організація (на той час – Міжурядова консультативна морська організація), з початку своєї діяльності у 1959 році значну увагу приділила питанням забезпечення безпеки мореплавства. Саме з діяльністю цієї організації можна пов'язувати найбільш вагомі кроки у нормативному врегулюванні питань

підвищення рівня безпеки мореплавства, в тому числі й у питаннях регулювання розслідувань морських аварій.

Так, ІМО сприяє якнайшвидшому вчасному внесенню змін у такі міжнародні документи, як MARPOL та SOLAS. Нинішній рівень технічного співробітництва між державами, у тому числі через ІМО, дав можливість змінити кут розгляду означеної проблеми та зосередитись на забезпеченні передусім безпеки мореплавства.

Проте, як і раніше, деякі зміни до цих конвенцій вносяться в результаті підсумків розслідування аварій на морі. Так, аварія автомобільного порома MS Herald of Free Enterprise у 1987 році спонукала до прийняття глави II-1 Міжнародного кодексу з охорони суден та портових засобів. Аварія танкера Exxon Valdez у 1989 році привела до прийняття американським конгресом OPA 90 (англ. Oil Pollution Act), а також змін у Правилах 13F та 13G MARPOL, якими як стандарт суднобудування було затверджене подвійне дно танкерів [122]. Розлив нафти з танкера Erika у 1999 році привернув увагу до неналежного контролю з боку порту за станом суден, що спонукало до прийняття низки стандартів ЄС щодо проведення контролю суден у портах [143].

Ці конвенції й наступні поправки до них залишаються доказом того, що в морській галузі, нарешті, визнали, що втрата людського життя на морі і забруднення морського середовища є неприйнятними, і тому цим втратам необхідно запобігти в першу чергу. Було також визнано, що дуже важливим елементом у запобіганні морським аваріям було й залишається їх вчасне та кваліфіковане розслідування.

Події, пов'язані з катастрофою танкера Torrey Canyon біля берегів Англії, також стали поштовхом до переговорів між державами щодо проведення розслідувань. Проект Резолюції, затверджений Комітетом з

безпеки на морі (англ. Maritime Safety Committee, далі – MSC), був прийнятий у листопаді 1968 року Асамблеєю Міжурядової морської консультативної організації (англ. Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, IMCO) під номером А.173 (ES.IV) і мав назву «Участь в офіційних розслідуваннях морських аварій» [151].

Подальші серйозні аварії, а саме посадка на мілину танкера Amoco Cadiz поблизу Атлантичного узбережжя Франції, змусили Асамблею IMCO прийняти ще одну резолюцію, яка була пов'язана з обміном інформацією з метою проведення розслідування аварій на морі – А.440 (XI) [153]. Пізніше у зв'язку з наслідками аварії танкера Exxon Valdez, у результаті якої близько 10,8 млн галонів нафти вилилось у море, Асамблея ІМО прийняла Резолюцію А.637 (16) [155].

Але всі вони мали певні недоліки. Так, Резолюція А.173 (ES.IV) визначала участь тільки прибережних держав у розслідуванні аварій, особливо у випадку нафтового забруднення, вона застосовувалася тільки в разі проведення офіційного розслідування та не застосовувалася в наступних ситуаціях: попереднього або формального запиту, зіткненнях, а також якщо громадянин прибережної держави був комерційно зацікавлений у судні та (або) його вантажі.

Аналізуючи Резолюцію ІМО А.637 (16), її можна описати як міжнародну спробу домогтися співпраці між різними державами у питаннях розслідування. Проте Резолюція залишила багато питань без відповідей. Так, як і всі інші резолюції, замість того, щоб визначити зобов'язання, Резолюція А.637 (16) тільки навела положення рекомендаційного характеру.

До того ж право вирішувати, коли та чи взагалі оприлюднювати доповідь про розслідування аварійної морської події, мала тільки держава,

що проводила розслідування (особливо якщо результати розслідування несприятливо вплинули б на уряд цієї держави).

У цій Резолюції не надається визначення зацікавленої держави, таке важливе питання вирішується державою, що проводить розслідування. Так само у Резолюції підкреслюється роль держави прапора, при цьому важливість ролі зацікавлених держав майже ігнорується.

Розслідування морських аварій та інцидентів залишалося одним з найважливіших питань у списку пріоритетів порядку денного ІМО. MSC на своїй 61-й Сесії погодився на створення Підкомітету ІМО по виконанню вимог держави прапора (англ. IMO Subcommittee on Flag State Implementation, далі – FSI), який за згодою Комітету із захисту морського середовища (англ. Marine Environment Protection Committee, далі – МЕРС) на його 33-й Сесії, повинен був представити обидвом комітетам аналіз даної резолюції.

Починаючи зі своєї першої сесії, FSI розглянув, зокрема, створення постійної Кореспондентської групи з аналізу морських аварій (Casualty Analysis Correspondence Group).

На сьогодні ця група проводить неоціненну роботу, аналізуючи звіти про розслідування аварій, надані в ІМО, і забезпечує потреби в технічному співробітництві, ідентифікуючи тенденції і необхідність вносити поправки в правила.

У документі, представленому FSI, було виділено три серйозних недоліки Резолюції А.637 (16). Виявлені недоліки стосувалися:

- ігнорування важливості послідовності у проведенні розслідувань;
- відсутності ідентифікації цілі і принципів безпеки розслідування, особливо коли дві або більше держав беруть участь у такому розслідуванні;

– серйозної невідповідності термінів (наприклад, терміни «офіційний запит», «офіційне розслідування» та «розслідування аварії»), які у різних правових системах мають різні правові інтерпретації.

Тому було зрозуміло, що Резолюції А.637 (16) так і не вдалося сприяти розвитку міжнародного співробітництва, принаймні не тією мірою, якою передбачалося, але це було лише питання часу, доки ще одна резолюція не була розроблена і згодом прийнята.

Перші поштовхи до прийняття Кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів у 1997 році були зроблені на 63-й сесії MSC, коли Комітет попросив держави – члени ІМО зробити подання щодо підвищення рівня міжнародних процедур та практики під час морських інцидентів і розслідування аварій.

У результаті Австралія представила документ FSI 3/5/4 до Підкомітету, визнаючи, зокрема, що «несумісна природа різних правових принципів і процедур суверенних держав» можуть перешкоджати безпечному розслідуванню. У цьому відношенні Австралія запропонувала кодекс, який має бути приведений у виконання на основі положень Конвенції SOLAS 1974 року.

Після дискусії на 3-й Сесії FSI Підкомітет створив Correspondence Group, якій було доручено підготувати проєкт нового Кодексу. Проєкт Кодексу і проєкт Резолюції Асамблеї були приєднані до документа для розгляду та затвердження до передачі його в MSC і MEPC. На 5-й Сесії FSI погодився рекомендувати MSC і MEPC схвалити проєкт Резолюції Асамблеї та Кодекс [56, с. 65-67].

Згодом, 27 листопада 1997 року, 20-а Асамблея ІМО прийняла Кодекс з розслідування морських аварій та інцидентів (далі – Кодекс 1997 року) як Додаток до Резолюції ІМО А.849 [42].

Розділ 1.2 Кодексу 1997 року визначає такі його цілі:

- заохочення загального підходу до розслідування морських аварій та інцидентів;
- сприяння співробітництву між державами у виявленні факторів, що призводять до настання морських аварій.

З іншого боку, метою будь-якого розслідування аварії згідно з Кодексом 1997 року є запобігання подібним аваріям у майбутньому.

Основним недоліком у частині використання Кодексу 1997 року був його рекомендаційний характер, незважаючи на те, що велика кількість держав сприймала його більше ніж як джерело м'якого права. Це стосується також і України, у законодавстві якої міститься посилання на необхідність здійснювати співробітництво з представниками інших держав, що беруть участь у розслідуванні, у порядку, передбаченому Кодексом 1997 року.

Прийняття Кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів означало величезний крок уперед, що був зроблений у напрямі поліпшення стану співробітництва держав щодо розслідування аварій на морі.

Резолюція А.884 (21) (Поправки до Кодексу розслідувань аварій і інцидентів на морі (Поправки до резолюції А.849 (20)), прийнята в листопаді 1999 року, розширила Кодекс, доповнивши його керівництвом з розслідування людського чинника в морських аваріях та інцидентах [87].

Після цього почалося накопичення практики застосування положень Кодексу 1997 року з метою прийняття в майбутньому документа, що матиме обов'язкову силу для держав.

Комітет з безпеки на морі 2008 року прийняв Кодекс міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій або інциденту

на морі (Резолюція MSC від 16.05.2008 № MSC.255 (84)) (далі – Кодекс 2008 року), що, виходячи з положень прийнятих на тій самій сесії Комітету змін до SOLAS, з 1 січня 2010 року став обов'язковим для держав – учасниць конвенції, а також частиною стандартів навчання, сертифікації і несення вахти згідно з Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року [112].

Даний Кодекс об'єднує передову практику розслідування аварій та інцидентів на морі, яка була встановлена Кодексом 1997 року і заснований на цій практиці.

У 2013 році ІМО прийняла резолюцію А.1075 (28) «Керівництво по наданню допомоги особам, що проводять розслідування, у здійсненні Кодексу розслідування аварій (Резолюція MSC.255 (84))», якою Кодекс 1997 року та зміни до нього були визнані такими, що втратили чинність [161].

Інститут розслідування морських аварій та інцидентів, пройшов еволюцію від пошуку та покарання винних у аварії та відшкодування збитків в рамках регулювання національним законодавством до забезпечення безпеки мореплавства на міжнародному рівні, шляхом визначення причин, що призвели до аварії чи інциденту, та удосконалення на підставі існуючого досвіду міжнародних нормативно-правових актів.

У тому числі результати розслідування застосовуються Міжнародною морською організацією для внесення змін в існуючі та прийняття нових актів, що регулюють торговельне мореплавство, встановлюючи стандарти, необхідні для безпеки людських життів, суден, вантажів і іншого майна та навколишнього природного середовища.

Крім цього, частиною XI-1 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року Кодексу міжнародних стандартів і

рекомендованої практики розслідування аварій або інциденту на морі 2008 року надано обов'язкову силу, що також сприяє більш продуктивному співробітництву істотно заінтересованих в розслідуванні морських аварій та інцидентів держав з метою виявлення причин аварій для запобігання подібним ситуаціям у майбутньому [29, с. 121].

1.3 Поняття «морська аварія» та «морський інцидент» в міжнародному морському праві

Фактичний склад будь-якої аварійної морської події однією дефініцією, звичайно, не визначається. Скласти повне уявлення про конкретну аварію можна тільки за наявності відомостей про її причини, обставини та наслідки. Зміст і характер зазначених елементів фактичного складу аварійної морської події визначають зміст і характер необхідних дій для її аналізу. Визначення аварійних морської подій та їх класифікація, тим не менш, слугує вихідним фактором для розв'язання організаційних, технічних та правових проблем. Для встановлення, наприклад, предмета доказування, підбору відповідних нормативних актів, направлення інформації відповідним органам і т. д., необхідно виходити з виду аварійної морської події.

У ряді міжнародно-правових актів, що мають на меті захист морського середовища від аварійного забруднення з суден, терміни «аварія» і «інцидент» розглядаються як однопорядкові, що розрізняються лише об'ємом заподіяної шкоди. Відповідні поняття містяться у Міжнародній конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 року [55], Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від

забруднення нафтою 1969 року [54], Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року [52], Конвенції Організації об'єднаних націй з морського права 1982 року [46], Міжнародній конвенції по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьбі з ним і співробітництва від 30 листопада 1990 року [51], Кодексі з розслідування аварій та інцидентів на морі 1997 року, Кодексі міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій чи інциденту на морі 2008 року та інших міжнародних документах.

Порівняльний аналіз зазначених міжнародних нормативних актів дає підстави висловити припущення, що використана в них термінологія не повною мірою відповідає позначеним відповідними термінами явищам.

Так, відповідно до п. 8 ст. I Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням нафтою, під «інцидентом» розуміється «будь-яка подія або ряд подій одного й того ж походження, результатом яких є збиток від забруднення».

Протоколом 1992 року в Міжнародну конвенцію про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну забрудненням нафтою, були внесені зміни, відповідно до яких «інцидент» – це подія, результатом якої є не тільки збиток від забруднення, а й подія, що «створює серйозну і неминучу загрозу заподіяння такої шкоди».

У наведених визначеннях термін «інцидент» видається неточним, оскільки під «інцидентом» розуміється, як правило, відносно невеликий за своїми наслідками аварійний випадок, тоді як термін «аварія» означає заподіяння вельми істотного збитку, в тому числі для морського середовища. Це впливає з класифікації аварійних випадків на морі, що існує у законодавстві практично всіх морських держав, а також у класифікації, що пропонується ІМО.

Тож можна зробити висновок, що в даному акті термін «інцидент» використовується в ширшому значенні, ніж в інших конвенціях, хоча використання терміна «інцидент» у такому сенсі є характерним для конвенцій щодо забруднення.

Поняття «інцидент» також включено до Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, в якій відповідно до п. 6 ст. 2 під «інцидентом» розуміється «подія, яка спричинила або може спричинити скидання в море шкідливої речовини або стоків, що містять таку речовину» Залежність від кількості шкідливих речовин конвенцією не передбачена.

За викладеними вище міркуваннями щодо некоректності вживання терміна «інцидент», а також зважаючи на те, що в цій Конвенції також міститься ст. 12 «Аварії з суднами», можна дійти висновку, що в даному випадку термін «інцидент» є ширшим та включає в себе термін «аварія».

Пунктом 7 ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 року передбачено обов'язок кожної держави організувати розслідування у відкритому морі «кожної морської аварії або навігаційного інциденту», що «призвів до загибелі громадян або до завдання їм серйозного каліцтва, або серйозного збитку суднам або установам іншої держави, або морському середовищу або серйозного збитку суднам або установам іншої держави, або морському середовищу».

У даному випадку видається нелогічним збереження відмінності в термінах у вигляді «аварії» і «навігаційного інциденту» при подіях, що мають одні й ті ж серйозні наслідки. Тому вважаємо недоцільним використання словосполучення «навігаційний інцидент» у п. 7 ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 року.

Відповідно до Резолюції ІМО А. 849 (20) морська аварія означає подію, яка спричинила:

- смерть людини або заподіяння їй серйозних тілесних ушкоджень, що сталися внаслідок експлуатації судна або у зв'язку з нею;
- зникнення людини з судна, що сталося в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею;
- загибель, передбачувану загибель або залишення судна;
- завдання матеріальної шкоди судну;
- посадку на міліну чи втрату здатності управлятися або участь судна в зіткненні;
- матеріальний збиток, заподіяний у результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею;
- шкоду навколишньому середовищу, заподіяну через пошкодження судна або суден у результаті експлуатації судна або суден або у зв'язку з нею.

У Кодексі міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій чи інцидентів на морі, прийнятому 16 травня 2008 року Резолюцією MSC.255 (84) Комітету з безпеки на морі, перелік подій, що визначаються як аварія на морі, доповнено пошкодженнями, завданими морській інфраструктурі поза судном, які могли б серйозно загрожувати безпеці самого судна, іншого судна або окремої особи.

Щодо поняття інциденту, то даний Кодекс визначає його як «подію або послідовність подій, інших, ніж аварія на морі, що відбулися у прямому зв'язку з експлуатацією судна, які загрожували б безпеці чи (якщо не були б попереджені) збільшили б небезпеку для судна, його екіпажу чи для інших осіб або навколишнього середовища. Однак термін «інцидент на морі» не включає в себе навмисну дію або бездіяльність з

наміром заподіяти шкоду безпеці судна, окремій особі або довкіллю» [112].

Родовий термін, що визначає аварійну морську подію, різноманітний і в національних законодавствах:

– подія – англійський Закон про торговельне судноплавство 1958 року (ст. 2, 6, 8);

– подія, нещасний випадок – норвезький Морський торговельний кодекс 1893 року (ст. 321, 325);

– подія, аварія – Указ короля Швеції про лоцманську і маячну службу 1937 року (§ 41, 59);

– морська подія – польський Закон про морські палати 1961 року (ст. 1, 2, 21 та ін.);

– подія – французький Закон про події на морі № 67-545 1967 року та Декрет про події на морі № 68-65 1968 року [91, с. 34-35].

У Кодексі торговельного мореплавства України 1995 року (далі – КТМ України) [43] як родовий термін фігурують: морська подія (ст. 15), аварія (ст. 114, 130, 293, 330, 358), аварійна морська подія (ст. 56, 58, 78, 96, 98, 228), окремими різновидами аварій виступають катастрофа (ст. 120, 130) та ядерний інцидент (ст. 313, 318, 320, 321). При цьому ці терміни не мають визначень, і якщо «морська подія» застосовується до промислових аварій, а «ядерний інцидент» – до аварій, що спричиняють ядерне забруднення, то терміни «аварія» та «морська аварійна подія» використовуються фактично як синоніми, що є негативною рисою для нормативного акта, а для терміна «катастрофа» взагалі не дається визначення, що також може призвести до плутанини [22, с. 54].

У Положенні про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженому Міністерством

транспорту та зв'язку України від 29 травня 2006 року (далі – Положення 2006 р.), аварійна морська подія визначена як «подія, що виникла в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, яка спричинила або могла спричинити людські жертви, або заподіяти шкоду здоров'ю людей, загибель судна або втрату його морехідного стану, а також забруднення навколишнього природного середовища» [73]. Цей термін фактично об'єднує поняття «аварія» та «інцидент» в єдине ціле, що можна назвати спробою уникнення постійних неточностей у класифікації та розмежуванні аварійних подій. При цьому в даному нормативно-правовому акті все ж розмежовані події, що стосуються аварій, та перелічуються випадки, які можна віднести до інцидентів на морі.

У багатьох міжнародних договорах і угодах стосовно предмета регулювання цих договорів застосовуються так звані приватні «аварійні» терміни.

Так, у Конвенції з охорони підводних телеграфних кабелів 1884 року [50] фігурують терміни «розрив підводного кабелю», «пошкодження підводного кабелю», у Конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року – «забруднення моря», «витік нафти», у Конвенції про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року – «зіткнення суден» і т. д.

У національних законодавчих актах застосовуються аналогічні терміни, що визначають конкретний вид аварійної морської події. Так, в англійському Законі про торговельне мореплавство 1894 року вжито тільки три терміни: «зіткнення суден», «посадка судна на міліну», «пожежа на судні»; у французькому Декреті від 19 березня 1927 року «Про розслідування корабельних аварій, зіткнень та інших подій» –

«зіткнення», «посадка на міліну»; у польському Морському кодексі 1961 року – «посадка на міліну», «пожежа на судні» і т. д. [90, с. 222]

У КТМ України застосовуються такі терміни: «загибель судна», «зіткнення суден», «посадка на міліну», «забруднення навколишнього середовища».

Узагальнюючи практику застосування термінів у міжнародному морському праві, у законодавствах зарубіжних держав, у вітчизняних нормативних актах, можна дійти висновку, що основними приватними термінами аварійних морських подій є: «зіткнення суден», «посадка судна на міліну», «пожежа», «вибух на судні», «пошкодження суднових механізмів», «гідротехнічних споруд» і «засобів навігаційного обладнання», «забруднення навколишнього середовища», смерть або завдання шкоди здоров'ю людей».

Отже, у міжнародних конвенціях і національно-правових актах усі існуючі терміни, що стосуються аварійних морських подій, необхідно уніфікувати та підвести під один термін, що дасть змогу уникнути плутанини та неточностей у їх застосуванні, або в кожному нормативному акті надавати дефініції термінів, що застосовуються в ньому. Підсумовуючи всі зазначені дефініції аварії та інциденту, можна стверджувати, що найвдаліший варіант містить Кодекс міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій чи інцидентів на морі, що враховує всі можливі наслідки аварій та інцидентів на морі та чітко розмежовує дані явища.

Серед різних форм співпраці держав у підтримці безпеки мореплавства слід відзначити їхній обов'язок щодо розслідування таких аварійних морських подій, який передбачено низкою міжнародних конвенцій та національних нормативно-правових актів. Аналізуючи

положення цих нормативних документів, можна дійти висновку про неоднаковість підбору критеріїв для класифікації аварійних морських подій та розрізнену термінологічну базу.

Розглядаючи процедуру розслідування аварій та інцидентів на морі, не можна оминати увагою те, що залежно від різних критеріїв аварійні морські події називатимуться по-різному та матимуть свій порядок розслідування. Класифікація аварійних подій на морі необхідна насамперед для того, щоб правильно визначити компетентні органи та конкретний порядок розслідування події, передбачений у державі.

Під видами аварії слід розуміти групи, в які об'єднують аварії, подібні за природою реалізованих у них небезпек і способами їх реалізації. Єдності у поглядах щодо класифікації аварійних морських подій немає ні в нормативних актах, ні в науковій літературі.

Класифікуючи будь-яке явище чи подію, слід визначитись з критерієм, за яким проводитиметься класифікація.

Так, В. В. Вейхман поділяє морські аварії за критеріями виду та характеру [14]. Н. М. Груздєв класифікує аварії за видами та причинами [34]. Н. Р. Мубінов зазначає, що в основу класифікації зазвичай покладаються як обсяг пошкоджень, отриманих судном або будь-якою спорудою, так і час, на який судно чи споруда виведені з ладу [56, с. 35].

А. В. Сидоренко пропонує класифікувати морські події, поділяючи їх на два основні класи:

- 1) аварійні морські події;
- 2) неаварійні морські події.

До аварійних морських подій науковець відносить: зіткнення суден, посадку на мілину, пожежі та вибухи на судні, пошкодження суднових механізмів, пошкодження судна у результаті стихійного лиха,

пошкодження судном гідротехнічних споруд, засобів навігаційного обладнання тощо [90, с. 34].

До класу неаварійних морських подій належать: рятування і надання допомоги іншому судну, вантажу; рятування людей, які зазнають лиха на морі; знищення небезпечного вантажу; виробничий брак у роботі морського судна; загальна аварія; приватна аварія; нещасні випадки з людьми на судні; насильницьке захоплення судна; затримання, арешт судна; події з судном природного характеру, що не спричиняють ушкодження ані судну, ані вантажу.

У діючому в Україні до 2006 року «Положении о порядке классификации, расследовании и учета аварийных случаев с судами (ПРАС-90)» містилася класифікація залежно від наявності помилки судноводіїв або судномеханіків (аварійні навігаційні та аварійні технічні події), незалежно від характеру та наслідків аварії, тобто критерієм слугувала саме першопричина [60].

До прийняття Кодексу 1997 року науковці класифікували аварійні морські події так: корабельна аварія, аварія, аварійна пригода, експлуатаційне пошкодження.

За Кодексом 1997 року аварійні морські події класифікувалися так:

– дуже серйозна аварія – аварія судна, що спричинила загибель судна, людські жертви або сильне забруднення навколишнього природного середовища;

– серйозна аварія – аварія, що не кваліфікується як дуже серйозна аварія і яка спричинила:

а) пожежу, вибух, посадку на мілину, торкання, штормове ушкодження, льодове пошкодження, розтріскування корпусу або передбачуване пошкодження корпусу і т. д.;

б) конструктивне пошкодження, яке привело судно в неморехідний стан, наприклад, пробоїна у підводній частині корпусу, зупинка головних двигунів, значне пошкодження житлових приміщень і т. д.;

в) забруднення (незалежно від його масштабів);

г) поломку, що викликає необхідність буксирування або надання допомоги з берега;

– морський інцидент – пригода або подія, що відбулася в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, через яку судно або особа піддаються небезпеці або в результаті якої може бути завдано серйозних пошкоджень судну, його конструкції або заподіяно шкоди навколишньому середовищу [42].

У Кодексі по розслідуванню аварій 2008 року містяться такі терміни: «морська аварія», «морський інцидент», окремо виділяють також різновид аварії на морі – «дуже серйозна аварія».

Так, під морською аварією розуміється подія або послідовність подій, які призвели до будь-чого з нижчепереліченого, що сталося в прямому зв'язку з експлуатацією судна:

– загибель людини або серйозне тілесне ушкодження;

– втрата людини з судна;

– загибель, передбачувана загибель або залишення судна;

– пошкодження судна;

– посадка судна на ґрунт або позбавлення його можливості руху або участь у зіткненні;

– пошкодження, завдане морській інфраструктурі поза судном, яке могло б серйозно загрожувати безпеці самого судна, іншого судна або окремої особи; або

– серйозної шкоди навколишньому середовищу або можливої серйозної шкоди навколишньому середовищу, викликані ушкодженням судна або суден.

Морський інцидент – подія або послідовність подій, інших, ніж аварія на морі, що відбулися в прямому зв'язку з експлуатацією судна, які загрожували б безпеці або (якщо б їм не запобігли) збільшили б небезпеку для судна, його людей чи для інших осіб або навколишнього середовища. Тобто наголошується, що інцидент не є різновидом аварії, а є іншою, відмінною за своїми наслідками подією або послідовністю подій.

Наголошується, що аварія та інцидент на морі не включають умисну дію або бездіяльність з наміром заподіяти шкоду безпеці судна, окремій особі або навколишньому середовищу.

Також окремо надається дефініція «дуже серйозній аварії», згідно з якою дуже серйозною аварією визнається аварія, яка спричинила повну загибель судна або смерть людини, або заподіяла серйозну шкоду навколишньому середовищу [112].

Звернемося до нормативного визначення критеріїв класифікації аварій та інцидентів на морі у національному законодавстві. В Україні діє Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затверджене Наказом Мінтрансзв'язку України від 29.05.2006 № 516, згідно з яким аварійні морські події класифікуються за наслідками на дуже серйозні аварії, серйозні аварії, морські інциденти (серйозні інциденти) та інциденти [73]. У Положенні про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості, затверджене Наказом Міністерства аграрної політики та продовольства України від 08.09.2017 року № 500 (далі – Положення 2017 року), аварійні події із суднами флоту рибної

промисловості класифікуються за видами на дуже серйозні аварійні події, серйозні аварійні події та інциденти [74]. У першому з двох згаданих нормативних актів класифікація наводиться для того, щоб визначити, який з органів, згідно з нормами Положення 2006 року, має створити комісію для розслідування аварійної морської події.

Відповідно до ст. 2 Положення 2006 року класифікація аварійних морських подій повинна здійснюватися залежно від наслідків.

Так, за наслідками аварійні морські події класифікуються на:

– дуже серйозні аварії, тобто ті, що спричинили: загибель судна або таке його конструктивне руйнування, після якого проведення відновлювального ремонту недоцільне (катастрофа); залишення судна в морі екіпажем і пасажирями; людські жертви, загибель або зникнення людини із судна; зникнення судна безвісти, тобто відсутність будь-яких відомостей про судно протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, то протягом шести місяців; сильне забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо;

– серйозні аварії, до яких відносять аварійні морські події, що не кваліфікуються як дуже серйозні аварії, але які спричинили серйозні тілесні ушкодження людини, а також пожежу, вибух, посадку на мілину, торкання, льодове або штормове ушкодження, утворення тріщин у корпусі судна тощо, які викликали: конструктивне пошкодження, що призвело до втрати судном морехідного стану; зсув вантажу або зміну його фізико-хімічних властивостей, що призвело до втрати судном морехідного стану; поломку, внаслідок якої виникла необхідність у буксируванні судна або наданні йому технічної допомоги, у тому числі з берега; пошкодження

знарядь лову, що з'єднані із судном флоту рибного господарства; забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо;

– морські інциденти (серйозні інциденти). До морських інцидентів належать аварійні морські події, через які судно або особа піддаються небезпеці або внаслідок яких може бути завдане серйозне пошкодження судну, його конструкції або заподіяна шкода навколишньому природному середовищу. До морських інцидентів належать також: пошкодження засобів навігаційного обладнання, яке призвело до виведення їх з експлуатації; пошкодження судових пристроїв та корпусу судна, яке не призвело до втрати морехідного стану; пошкодження буксирної лінії без втрати об'єкта, що буксирується; торкання ґрунту без пошкодження судна;

– інциденти, до яких належать ті, що виникли в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, які спричинили або могли спричинити незначні експлуатаційні пошкодження судна, його конструкції, обладнанню, шкоду береговим та підводним об'єктам або плавучим об'єктам, що не є суднами. До інцидентів належать також: пошкодження судном засобів навігаційного обладнання, яке не призвело до виведення їх з експлуатації; пошкодження судном підводних інженерних споруд, що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища; пошкодження судном берегових споруд (причалів, хвилерізів, молів тощо), що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища.

При цьому до Положення 2006 року додається таблиця, за допомогою якої аварійні морські події можна класифікувати відповідно до

видів, причин та наслідків. Класифікація аварійних морських подій відповідно до видів, причин та наслідків здійснюється згідно з класифікаційною таблицею аварійних морських подій за видами, причинами та наслідками, що додається до Положення 2006 року (п. 2.3 Положення). Тож фактично класифікація аварійних морських подій, наведена у додатку до Положення 2006 року, є ширшою, ніж та, що наводиться у тексті самого Положення (п. 2.2 Положення) і передбачає, серед іншого, класифікацію за причинами виникнення (при визначенні виду аварійної морської події за основу приймається його першопричина, незалежно від наслідків), за причинами аварійних морських подій та за наслідками аварійної морської події.

За першим з трьох критеріїв аварійні морські події поділяються на навігаційні (7 різновидів: посадка на ґрунт, зіткнення, навалювання, втрата остійності, плавучості, штормові пошкодження, льодові пошкодження, інші пошкодження), технічні (6 різновидів: пошкодження головного двигуна, пошкодження валопроводів та гвинторульового комплексу, пошкодження суднових допоміжних механізмів, пошкодження корпусу, пошкодження суднових пристроїв та ін.), та аварійні морські події, до яких призвели вибух, пожежа, інші пошкодження (три різновиди: вибух, пожежа, пошкодження судна снарядами).

При кваліфікації аварійних морських подій за причинами, що до них призвели, які містяться в тій самій кваліфікаційній таблиці, виділяють такі, до яких причетні члени екіпажу (8 різновидів: порушення правил плавання, порушення правил судноводіння, недотримання загальноприйнятих практичних прийомів та способів управління судном, порушення вимог із безпеки морського перевезення вантажів, невиправданий ризик, порушення трудової дисципліни, порушення правил

технічної експлуатації, порушення правил протипожежної безпеки), та ті, до яких члени екіпажу не причетні (9 різновидів: недоліки навігаційно-гідрографічного забезпечення, конструктивний недолік, прихований дефект, недоброякісний ремонт, зношеність, непередбачувані обставини, навмисні дії, стихійні умови, невстановлена), а також аварійні морські події, причини яких з'ясовуються [20, с. 38-39].

За наслідками аварійні морські події можна класифікувати на аварійні морські події, що призвели до :

- завдання шкоди життю чи здоров'ю людини (загибель людини, зникнення людини із судна, спричинення людині тяжких тілесних ушкоджень);

- завдання матеріальних збитків судновласнику (загибель судна, передбачувана загибель, залишення судна в морі, повне конструктивне руйнування судна, що виключає можливість або доцільність його відновлення, пошкодження судна з утратою ним морехідних якостей, пошкодження судна, що призвело до експлуатаційних обмежень, зсуву, зміни властивостей вантажу, які призвели до втрати морехідних якостей судна, передбачених для нього правилами побудови та класифікації, спричинення судну матеріальної шкоди внаслідок аварійної морської події, втрати радіозв'язку з берегом, пошкодження засобів навігаційного обладнання, що призвело до виведення їх з експлуатації, чи їх зсув зі штатного місця);

- забруднення навколишнього природного середовища;

- інших наслідків.

Аналізуючи класифікацію аварійних морських подій за причинами, слід зазначити таке. По-перше, як правило, класифікацією згадується тільки одна причина, незважаючи на те, що будь-яка аварійна морська

подія може бути викликана рядом причин, по-друге, одна й та сама першопричина може призвести до різних наслідків, по-третє, елементи такої класифікації є надто конкретними як для виявлення правової специфіки таких аварійних морських подій.

Повертаючись до наведеної вище загальної класифікації за наслідками, слід сказати, що в Положенні 2006 року також міститься вказівка на те, що в рамках зазначених видів аварійних морських подій можлива також класифікація на підвиди. Так, відповідно до п. 5.6 Положення 2006 року аварійна морська подія може класифікуватися як дуже серйозна аварія або серйозна аварія, що спричинила тяжкі тілесні ушкодження людям, або як така, що не спричинила тяжких тілесних ушкоджень людям.

Крім цього, у рамках Положення 2006 року можна виділити такі критерії для класифікації аварійних морських подій, як прапор судна та статус морського простору, де трапилася така подія. За цими критеріями аварійні морські події поділяють на такі, що сталися з українськими суднами, а також такі, що сталися з іноземними невійськовими суднами в територіальному морі чи внутрішніх водах України, а також у відкритому морі. Зазначені критерії використовуються для того, щоб визначити, чи підпадає аварійна морська подія під дію норм Положення 2006 року. При цьому наголошується, що розслідування аварійних морських подій з іноземними суднами у будь-якому разі повинні здійснюватися з дотриманням основних принципів співробітництва між істотно заінтересованими державами, установлених Кодексом з розслідування морських аварій і інцидентів, прийнятим резолюцією А.849 (20) Асамблеї ІМО (п. 5.7.6 Положення). У зазначеному Кодексі, який на даний час уже визнаний ІМО таким, що втратив чинність, вживається подібна

класифікація аварій та інцидентів залежно від наслідків, що була наведена вище, хоча окремого пункту для класифікації не передбачено, терміни розкриваються в п. 4 Кодексу «Визначення».

Розглядаючи положення Кодексу міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі (Кодексу розслідування аварій), прийнятого Резолюцією MSC.255 (84) від 16 травня 2008 року, слід також зазначити, що окремої класифікації аварійних морських подій цим кодексом також не передбачено. Вживаються лише терміни «аварія на морі», «інцидент на морі» та «дуже серйозна аварія», а отже, кількість різновидів аварійних морських подій зменшена. При цьому наголошується на необхідності розслідувати кожен дуже серйозну аварію [20, с. 37-38].

Аналізуючи нормативні акти та юридичну літературу, можна дійти висновку, що на сьогодні досі відсутня єдина класифікація аварійних морських подій. Таку ситуацію можна пояснити різноманітністю аварій та інцидентів на морі, що за своєю природою можуть мати різні наслідки: як незначні, так і дуже серйозні. Наприклад, посадка судна на мілину як аварійний випадок може закінчитися як пошкодженням корпусу судна, так і розливом нафтопродуктів, забрудненням навколишнього природного середовища та людськими жертвами. До того ж аварійні морські події можуть порушувати інтереси як однієї, так і декількох держав, залежно від місця події, прапора судна чи суден, національності членів екіпажу тощо.

Висновки до розділу 1

Стан дослідження інституту розслідування аварійних морських подій слід визнати таким, що потребує поглиблення. Так, більша частина

вітчизняних науковців зосереджує увагу на причинах, класифікації та статистиці аварійних морських подій. Аналізуючи положення міжнародних конвенцій, більша частина документів ІМО залишається поза увагою, або досліджується поверхово, аналіз національних нормативних актів щодо розслідування аварій та інцидентів на морі інколи ґрунтується на нормативних актах часів Радянського Союзу, які було скасовано, або ж на українському Положенні про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року, яке не відповідає сучасним міжнародним нормам з розслідування, встановленим ІМО.

Інститут розслідування морських аварій та інцидентів, вийшовши за межі регулювання національного законодавства, пройшов еволюцію від пошуку та покарання винних у аварії та відшкодування збитків до забезпечення безпеки мореплавства шляхом вивчення причин, що призвели до аварії, та засвоєння уроків морських аварій. У тому числі результати розслідування застосовуються ІМО для внесення змін в існуючі та прийняття нових актів, що регулюють питання торговельного мореплавства, встановлюючи стандарти, необхідні для безпеки суден та екіпажів, вантажів і навколишнього природного середовища.

На сьогодні не існує єдиних уніфікованих понять «морської аварії» та «морського інциденту». В різних законодавствах і міжнародних актах використовуються такі терміни, як «аварія», «катастрофа», «аварійна подія», «інцидент» тощо. Пропонуємо як універсальні терміни використовувати ті дефініції, що надаються у Кодексі міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі, з уточненнями.

Морська аварія – подія або послідовність подій, які призвели до таких наслідків, що сталися у прямому зв'язку з експлуатацією судна та пов'язаними з цим діями членів екіпажу, вчиненими без прямого умислу:

– загибель людини або серйозне тілесне ушкодження (таке, що призвело до непрацездатності на період більш ніж 72 години, протягом 7 днів з отримання ушкодження);

– зникнення людини з судна;

– загибель, передбачувана загибель або залишення екіпажем судна;

– пошкодження судна;

– посадка судна на ґрунт або позбавлення його можливості руху або участь у зіткненні;

– збитки, завдані морській інфраструктурі за межами судна, які могли б серйозно загрожувати безпеці самого судна, іншого судна або окремої особи; або

– серйозна шкода навколишньому середовищу (що призвела, за оцінкою зацікавленої держави, до суттєвого шкідливого впливу на навколишнє середовище) або можлива серйозна шкода навколишньому середовищу, викликана пошкодженням судна або суден.

Морський інцидент – подія або послідовність подій, інших, ніж морська аварія, що відбулися в прямому зв'язку з експлуатацією судна та пов'язаними з цим діями членів екіпажу, вчиненими без прямого умислу, які загрожували б безпеці або збільшили б небезпеку для судна, людей або навколишнього середовища.

Такі визначення слід використовувати у національному законодавстві, а також у міжнародних конвенціях, які регламентують обов'язок держав проводити розслідування аварійних морських подій, та інших інструментах ІМО.

Класифікація морських подій має відносний характер, оскільки у процесі експлуатації судна існує безліч перехідних форм, які на межі різних груп класифікації. Звідси виникають труднощі при класифікації аварійних морських подій, оскільки одна і та ж аварійна подія за одними ознаками може бути віднесена до однієї групи, а за іншими – включена в іншу. Залежно від різних практичних потреб одні й ті самі аварійні морські події можна класифікувати за різними ознаками: за причинами аварійних подій, за їхніми наслідками, за видами суден, за місцем події, за впливом людського чинника тощо. Для цілей розслідування аварійних морських подій за основу пропонується обрати критерій наслідків, зважаючи на необхідність виконання обов'язку держав щодо надання ІМО звітів щодо кожної дуже серйозної аварії.

Так, до аварійних морських подій слід віднести морські аварії та морські інциденти. Морські аварії слід поділяти на дуже серйозні аварії, тобто такі, що спричинили повну загибель судна або смерть людини, або заподіяли серйозну шкоду навколишньому середовищу, та морські аварії, що не підпадають під ознаки дуже серйозних аварій.

Інші критерії класифікації слід застосовувати для обліку та ведення статистичних даних щодо морських аварій та інцидентів.

РОЗДІЛ 2

МЕХАНІЗМ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ МОРСЬКИХ АВАРІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ

2.1 Регламентация розслідування морських аварій та інцидентів на міжнародному універсальному рівні

З метою забезпечення безпеки мореплавства ретельне розслідування кожної аварії є необхідним для того, щоб висновки такого розслідування надалі сприяли запобіганню подібним аваріям у майбутньому.

Нормативне закріплення обов'язку розслідувати аварію з судном міститься в підготовленій ІМО Міжнародній конвенції про вантажну марку 1966 року (ст. 23): «Кожна Адміністрація зобов'язується проводити розслідування будь-якої аварії, що трапилася з судном, за яке вона відповідає і яке підпадає під дію положень цієї Конвенції, коли вона вважає, що таке розслідування допоможе визначити доцільність внесення змін в цю Конвенцію. Кожний Договірний Уряд зобов'язується надавати Організації відповідну інформацію стосовно результатів такого розслідування. Ніякі звіти або рекомендації Організації, що базуються на такій інформації, не можуть розкривати назву чи національну належність відповідних суден або якимось чином встановлювати чи передбачати відповідальність судна або особи» [53]. Отже, у даній Конвенції передбачено розслідування лише тих аварій, що фактично сталися через недосконалість вимог Конвенції, і їм можна було б запобігти, якби Конвенція містила інші норми.

Відповідно до ст. 12 Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року «кожна Адміністрація зобов'язується

проводити розслідування будь-якої аварії, що трапилася з будь-яким з її суден, які підпадають під положення Правил, якщо такою аварією морському середовищу заподіяна значна шкода. Кожна Сторона Конвенції зобов'язується передавати Організації інформацію про результати такого розслідування, якщо вона вважає, що така інформація може сприяти визначенню того, які зміни було б бажано внести в цю Конвенцію» [52]. Отже, обов'язковому розслідуванню підлягають аварії, якими заподіяно значну шкоду. А передання інформації про розслідування передбачене в тому разі, коли за результатами такого розслідування доцільно внести зміни до Конвенції.

Згідно з Правилом 21 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року кожний уряд зобов'язується проводити розслідування будь-якої аварії, яка сталася з будь-яким з його суден [49]. До того ж конвенція зобов'язує кожний договірний уряд передавати інформацію про результати таких розслідувань Міжнародній морській організації.

Відповідно до п. 7 ст. 94 Конвенції Організації об'єднаних націй з морського права 1982 року серед обов'язків держави-прапора в ній зазначається, що «кожна держава організовує розслідування достатньо кваліфікованою особою або особами чи під їхнім керівництвом кожної морської аварії або навігаційного інциденту у відкритому морі, за участю судна, яке плаває під її прапором і призвело до загибелі громадян іншої держави або до завдання їм серйозних ушкоджень, або серйозної шкоди суднам або установам іншої держави, або морському середовищу. Держава прапора й інша держава співпрацюють у проведеному цією іншою державою будь-якому розслідуванні будь-якої такої морської аварії або навігаційного інциденту» [46].

На держави покладено також обов'язок забезпечити дотримання суднами, що плавають під їхнім прапором або зареєстровані в них, міжнародних норм і стандартів, встановлених через компетентну міжнародну організацію або спільну дипломатичну конференцію, та своїх законів і правил, прийнятих згідно з цією Конвенцією для відвернення, скорочення та збереження під контролем забруднення морського середовища з суден, а також приймати закони, правила й інші необхідні заходи для їх здійснення. Водночас, відповідно до п.1 ст. 217 згаданої Конвенції, держави прапора зобов'язуються вживати заходів для забезпечення ефективного виконання таких норм, стандартів, законів і правил незалежно від того, де мало місце порушення.

Норми про обов'язок держав взаємодіяти із іншими зацікавленими державами під час морських аварій містяться і в інших міжнародно-правових актах, у тому числі в Міжнародній конвенції щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 року, Міжнародній конвенції про безпеку риболовецьких суден 1977 року, Міжнародній конвенції про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовецьких суден та несення вахти 1995 року [94, с. 195].

Можемо зробити висновок, що на рівні Міжнародних конвенцій, прийнятих під егідою ІМО, закріплюється лише обов'язок держав співпрацювати між собою та ІМО, проводячи розслідування у випадку морських аварій. Сама процедура розслідування, зміст звітів з розслідування тощо встановлюються резолюціями ІМО та національним законодавством держав.

Відповідно до частини VII Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року в її складі створено MSC, що складається з усіх

членів ІМО, до компетенції якого, серед іншого, входить розгляд питань щодо розслідування морських аварій.

FSI було започатковано, починаючи з його першої сесії в 1993 році, роботу Кореспондентської та Робочої груп з аналізу нещасних випадків, що залучені у всі питання, пов'язані з аваріями, та в процес аналізу звітів з розслідування морських аварій та інцидентів, отриманих Секретаріатом.

Рекомендації Кореспондентської та Робочої груп затверджуються FSI і пересилаються в інші органи ІМО в міру необхідності.

Діяльність груп з аналізу аварій базується на Процедурі аналізу аварій (Casualty analysis procedure), яка включає в себе процес аналізу звітів з розслідування аварій, графічного представлення типового процесу передачі інформації з розслідування, процедури оцінки проблем безпеки, які вимагають подальшого розгляду, графічного представлення процесу для підтвердження проблеми безпеки і призначення припустимого рівня ризику, а також схему процесу аналізу аварій [116].

Глобальна інтегрована морська інформаційна система (англ. The Global integrated shipping information system, далі – GISIS) містить модуль бази даних морських аварій та інцидентів, який включає в себе дані про морські аварії та інциденти, як це визначено в циркулярах MSC-MEPC.3/Circ.3 [164] і MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1 [165] про доповіді щодо морських аварій та інцидентів. Цей модуль GISIS також включає в себе всі аналізи морських аварій та інцидентів, які були схвалені Підкомітетом FSI з метою їх оприлюднення на модулі GISIS, де до них можна отримати доступ. GISIS також включає в себе модуль Контактного центру, де можна знайти контактні центри держави прапора з питань державного портового контролю, послуг розслідування аварійних морських подій і судових інспекційних послуг (у тому числі

Секретаріати меморандумів про взаєморозуміння щодо державного портового контролю).

Модуль містить інформацію, зібрану завдяки додаткам до MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1, а також завантаженим у систему повним звітам щодо розслідування аварій.

Навчальні уроки затверджуються FSI і призначені для поширення у профілактичних цілях серед моряків з метою підвищення обізнаності у причинах та наслідках аварійних морських подій. Отримавши доступ, їх можна завантажити [127].

Звітність перед ІМО щодо безпечного розслідування морських аварій та інцидентів заснована на таких документах ІМО:

– Безпека рибалок у морі 1989 року, резолюція А.646 (16), пункт 3: «закликає Комітет з безпеки на морі розглянути статистику аварій на риболовних суднах, як першочергову, в цілях розробки відповідних поправок до конвенцій і кодексів задля поліпшення рівня безпеки рибалок у морі» [156];

– Звіти про статистику аварій на риболовних суднах і втрат рибалок у морі, MSC/Circ.539/Add.2, пункт 2: «Членам уряду пропонується представити інформацію про згадані вище аварії згідно з доданою формою, у той час як FSI та інші відповідні підкомітети розглядають питання про погодження форматів звітності та створення єдиної бази даних ІМО» [162];

– Звіти щодо статистики риболовних суден і рибалок, MSC/Circ.753, пункт 3: «Комітет просить держави-члени представити інформацію щодо аварій на рибальських суднах незалежно від тоннажу рибальських суден та кількості жертв для того, щоб FSI зміг підготувати відповідну базу даних» [164];

– Надання попередньої інформації про серйозні та дуже серйозні аварії рятувально-координаційними центрами, MSC/Circ.802, пункт 3: «Запитувана інформація повинна бути направлена в будь-якій доступній формі, але віддаючи перевагу оперативним зведенням» [117];

– Керівництво звітності інцидентів на морі, MSC-MEPC.7/Circ.7, пункт 4: «Державам-членам і зацікавленим міжнародним організаціям рекомендується довести даний циркуляр до відома всіх зацікавлених сторін» [150];

– Звіти про морські аварії та інциденти, MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1, пункт 6: «Адміністраціям нагально рекомендується представляти дані, як зазначено нижче...»; пункт 8: «Державам-членам пропонується використовувати даний циркуляр під час звітування про морські аварії та інциденти, а також користуватися послугами електронного обміну даними і формування звітів, доступних завдяки GISIS, як описано у циркулярі №2892 – Доступ до ІМО веб-сервісів, у тому числі GISIS та IMODOCS» [165];

– Керівництво ІМО за процедурою звітності про морські аварії та інциденти: «Огляд аналізу звітності щодо безпечного морського розслідування» є керівництвом для користувачів GISIS, модуля морських аварій та інцидентів» [150].

Секретаріат ІМО співпрацює з Європейським агентством з морської безпеки (англ. European Maritime Safety Agency, далі – EMSA) у сфері погодження процедур звітності з Європейською інформаційною платформою морських аварій (англ. European Marine Casualty Information Platform, далі – EMCIP) і з Норвегією для автоматичного завантаження даних щодо аварій з системи даних MRCC Stavanger [125].

ІМО заохочує співпрацю і визнання взаємних інтересів держав під час розслідування аварій та інцидентів на морі через ряд резолюцій. Перша Резолюція А.173 (ES.IV) (Участь в офіційних розслідуваннях морських аварій) була прийнята в листопаді 1968 року. Наступними резолюціями були: Резолюція А.322 (IX) (Проведення розслідування аварій), прийнята в листопаді 1975 року, Резолюція А.440 (XI) (Обмін інформацією для розслідування морських аварій) і Резолюція А.442 (XI) (Кадрові і матеріальні ресурси, необхідні Адміністраціям для розслідування аварій і правопорушень конвенцій), які були прийняті в листопаді 1979 року, Резолюція А.637 (16) (Співробітництво у розслідуванні морських аварій), прийнята у 1989 році. Зміст даних актів було проаналізовано в підрозділі 1.2 цього дослідження.

Ці окремі резолюції були об'єднані й розширені ІМО з прийняттям Кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів у 1997 році. Резолюція А.884 (21) (Поправки до Кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів – Резолюція А.849 (20)), прийнята в листопаді 1999 року [87], доповнила кодекс шляхом вироблення керівних принципів для дослідження та запобігання людському фактору на морі.

Кодекс 1997 року вимагав розслідування морської події щоразу у випадку «дуже серйозної морської аварії», що визначалася як морська аварія, пов'язана з повною загибеллю судна, людськими втратами або серйозною шкодою довкіллю.

Кодекс також рекомендував під час розслідування інших морських аварій та інцидентів за участю держави прапора судна врахувати, що вона надасть інформацію, яка може бути використана для запобігання майбутнім аваріям.

У 2008 році резолюцією Комітету з безпеки на морі MSC.255 (84) було прийнято Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі.

Основною відмінністю цього документа став його обов'язковий характер, відповідно до змін, внесених до глави XI-1 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі. Кодекс вступив в силу з 1 січня 2010 року.

Кодекс 2008 року складається з трьох частин: положення загального характеру, обов'язкові стандарти та рекомендована практика.

У Кодексі 2008 року наголошено, що його метою є забезпечення того, щоб держави застосовували загальний підхід при проведенні розслідувань аварій і інцидентів на морі. При цьому згадується, що ці розслідування проводяться не для визначення винних, а для запобігання аваріям і інцидентам на морі в майбутньому.

За результатами розслідування в Міжнародну морську організацію має подаватись доповідь, що містить стислий виклад фактів аварії або інциденту на морі із зазначенням, чи відбулися в результаті цих подій випадки смерті, тілесних ушкоджень або забруднення; назва держави прапора, власників, операторів, компанії, зазначеної у Свідоцтві про управління безпекою, і класифікаційного товариства (з дотриманням національного законодавства щодо конфіденційності); відомості про розміри, що стосуються справи, і двигуни будь-якого залученого судна, разом з описом екіпажу, організації робіт та інших питань, таких як стаж роботи на цьому судні; докладний виклад обставин аварії або інциденту на морі; аналіз і коментарі причинних факторів, включаючи будь-які технічні, людські та організаційні чинники; обговорення результатів розслідування, включаючи виявлення питань безпеки та висновки

розслідування; і, за необхідності, рекомендації з метою запобігання морським аваріям і інцидентам в майбутньому [19, с. 18].

Двадцять восьма сесія Асамблеї ІМО прийняла Керівництво з надання допомоги особам, які проводять розслідування, скасувавши резолюції А.849 (20) (Кодекс з розслідування морських аварій та інцидентів) та А.884 (21) (Поправки до кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів), на базі яких було розроблене українське Положення 2006 року. Таким чином, на сьогодні діючий в Україні порядок не відповідає міжнародним стандартам розслідування морських аварій та інцидентів, що є обов'язковими, зважаючи на главу XI-1 СОЛАС-74.

Так, пункти 3.6, 5.7.6 Положення 2006 року прямо вказують на застосування при здійсненні співробітництва з представниками інших держав, що беруть участь у розслідуванні, Кодексу з розслідування морських аварій і інцидентів, прийнятого резолюцією А.849(20) Асамблеї ІМО, хоча цей кодекс вже скасовано Міжнародною морською організацією.

Отже, Міжнародна морська організація домоглася прийняття Кодексу розслідування аварій в якості частини Конвенції СОЛАС, зробивши, нарешті, процедуру проведення розслідування аварій і складання відповідних звітів обов'язковою. Кодекс містить і рекомендаційну частину, що базується на практиці застосування попередніх резолюцій. Першочерговим завданням для українських законотворців є внесення змін до існуючого або прийняття нового нормативного акта, що враховуватиме всі вимоги діючого обов'язкового Кодексу [25, с. 57].

Міжнародним співтовариством створено потужне нормативно-правове підґрунтя розслідування морських аварій та інцидентів. Нормами

міжнародних договорів встановлюється обов'язок держав в певних випадках проводити відповідні розслідування. До того ж, міжнародні договори визначають необхідність співпраці держав, інтереси яких були порушені внаслідок морської аварії, а також звітування щодо результатів розслідування морських аварій і направлення таких звітів в ІМО. Тому можна стверджувати, що на міжнародному рівні інститут розслідування морських аварій активно розвивається, враховуючи науково-технічний прогрес, та не втрачає своєї актуальності, завжди залишаючись на порядку денному серед ключових питань міжнародного співтовариства. Слід також погодитися з думкою Ю. М. Панфілової щодо необхідності у сучасних умовах укладення універсального багатостороннього договору у сфері безпеки морського судноплавства, що базуватиметься на загальновизнаних спеціальних принципах міжнародного права [62, с.12-13]

2.2 Міжнародно-правові стандарти розслідування морських аварій та інцидентів

Коли розроблявся Кодекс 1997 року, очікувалося, що він розглядатиме питання складання звітів задля забезпечення узгодженості з вимогами міжнародних морських конвенцій. У розділі 1.4 Кодексу 1997 року встановлювалося завдання «створення процедури морського розслідування морських аварій та інцидентів, метою якої є ... інформування громадськості про причини аварій і підготовка відповідних рекомендацій з безпеки мореплавства» [42].

Це положення має вирішальне значення для розслідування морських аварій та інцидентів і означає, що звіти щодо розслідування морських

аварій та інцидентів мають слугувати зацікавленим сторонам, у тому числі і ІМО, як рекомендації з підвищення безпеки на морі. Тому поки звіти з розслідування морських аварій та інцидентів, отриманих в ІМО, не будуть адекватно проаналізовані та добре представлені, щоб вони могли слугувати за своїм прямим призначенням, доти міжнародне співробітництво не може вважатися досягнутим. Слід мати на увазі, що міжнародне співробітництво не обмежується лише забезпеченням та збереженням речових, документальних доказів і показань свідків. Обговорення в ІМО рекомендацій щодо забезпечення безпеки мореплавства та ефективного розслідування аварій та інцидентів на морі фактично ґрунтуються на міжнародному співробітництві.

У лютому 2002 року Підкомітет FSI надіслав документ FSI 10/9/1 всім державам – членам ІМО, де зазначалося, що при аналізі висновків, представлених у доповіді з розслідування морських аварій та інцидентів, важливою і необхідною умовою для прибережної держави та держави прапора, організацій і окремих осіб, які постраждали від наслідків морської аварії, є міжнародне співробітництво [66, с. 120].

Очевидно, що в наш час морська галузь спрямована на нову, предикційну позицію, намагаючись передбачити помилки і їх наслідки та створити потужні бар'єри протидії небезпеці на морському транспорті. Зрозумілим також є те, що запобігання аваріям не може бути безпомилковим і має свої недоліки. Звідси й випливає важливість повноти та своєчасності звітування з розслідування аварій. Розслідування аварійних морських подій і звіти, що завершують таке розслідування, можуть допомогти вирішити деякі з цих помилок, будучи невід'ємною частиною процесу запобігання аваріям на морі.

Так, за наявності добре продуманої й організованої бази даних морських аварій та інцидентів і висновків, класифікованих відповідно до заздалегідь визначеної схеми класифікації, світове співтовариство матиме більш надійні дані та аналізи щодо розслідування аварійних морських подій, що відмінно слугуватиме цілям запобігання аваріям на морі. Отже, звіти про розслідування морських аварій та інцидентів слугують основним інструментом превентивного підходу.

Результати розслідувань можуть також слугувати вхідними даними для комп'ютерного моделювання аварій на морі з метою розрахунку дій та рішень, які могли бути прийняті за цих умов екіпажем.

Є принаймні дві переваги систематичного об'єднання звітів з розслідування аварій:

1. Звіти про розслідування аварійної морської події є найкращим джерелом виявлення причинного зв'язку між людською помилкою і аварією.

2. Матеріали, дані і докази, що можуть бути застосовані для запобігання можливим аваріям, зібрані, узагальнені й проаналізовані у відповідному звіті [110].

На основі дослідження доповідей про розслідування аварій стало очевидно, що результати розслідувань було класифіковано за різними системами та ознаками; запис інформації не є однорідним, оскільки кожна держава використовує свою національну систему; представлення результатів у ІМО є недостатнім, несвоєчасним, а інколи й взагалі відсутнє.

З постійним розширенням морського законодавства разом із технічним удосконаленням морських суден ускладнюється система звітів з розслідування морських аварій. Крім того, вимоги до укомплектування

суден екіпажами було знижено настільки, щоб забезпечувати безпеку на судні з мінімальним складом екіпажу, що в подальшому призвело до таких ідей, як несення вахти однією людиною. Ці умови повинні також знаходити відображення у звітах з розслідування аварій.

Більше того, як складність системи, так і залучені фінансові інвестиції вимагають, щоб звіти також містили дані про приховані помилки, навіть на стадії проєктування (включаючи ергономіку), якщо вони мають вирішальне значення для запобігання аварійним ситуаціям. Це більше ніж виправдано, але на практиці може призвести до того, що звіти розростуться до багатотомного формату, складаючись із сотень сторінок, особливо якщо аварія призведе до значних людських втрат або забруднення навколишнього середовища.

Логічно, що кожен звіт з розслідування аварії представлений так, що висновки комісії слідуватимуть за викладенням фактів та їх аналізом. Цей підхід прийнятний і навіть рекомендується, тому що читач звіту зможе зробити висновки самостійно, не будучи обмеженим висновками комісії. Тим не менш, це становить один із основних недоліків: читач має постійно звертатися до різних частин звіту з метою встановлення зв'язку між логікою розслідування та висновками із доказовою базою, що додається до аналізу та відображається у звіті. Рівною мірою це стосується і аналітиків Кореспондентської групи ІМО з аналізу морських аварій та інцидентів.

Вчені Б. Тофт і С. Рейнольдс поділяють ті ж думки щодо недоліків звітів з розслідування аварій. Вони виділяють принаймні чотири таких типових недоліки у великих звітах з розслідування аварій та інцидентів на морі:

- труднощі у визначенні повною мірою отриманого досвіду та у його оприлюдненні;
- незручність у поєднанні події та аналізу;
- комісія не може повною мірою оцінити значення наявних доказів, особливо якщо це послаблює їх власний аналіз;
- створення «мертвих точок», які можуть призвести до обмеження використання потенціалу аналізу [175].

Довідник з розслідування (Investigation Manual), підготовлений Міжнародним форумом інспекторів з розслідування морських аварій (англ., The Marine Accident Investigators International Forum (далі – МАІІФ)), пояснює, що одним з основних аналітичних методів, що використовуються в ході розслідування аварії, є таблиця подій та причинних факторів.

У довіднику стверджується, що таблиця, яка будується під час розслідування, надає хронологічну послідовність або послідовності подій, що призвели до аварії. До її переваг також відносять:

- ілюстрування послідовності подій і умов, що призвели до аварії;
- демонстрація взаємодії між подіями та умовами, організаціями і приватними особами;
- оцінка результатів інших аналітичних методів;
- представлення інформації таким чином, що вона може бути використана для написання звітів;
- виступ як допоміжних матеріалів для узагальнення ключової інформації про морські аварії та інциденти та їх причини у звіті доповіді про результати розслідування [137].

Таким чином, таблиця подій і причинних факторів відповідає вимогам як інструмент дослідження, але виникають проблеми, коли вона

починає використовуватися для складання підсумків. Наприклад, вона не може містити суперечливі свідчення та аналіз, які дуже часто трапляються під час розслідування. Такі суперечності могли б послабити аналіз комісії і для того, щоб створити неупереджену доповідь для читачів, до звіту повинен бути включений зустрічний аналіз. Якщо цього не зроблено, то читачеві доведеться покладатися виключно на аналіз та висновки комісії. Така залежність не допоможе, наприклад, у вивченні поведінки людини для передбачення, тому що аналітик міг, наприклад, перебувати під впливом того, що він читав.

Деякі органи розслідування морських аварій зобов'язані вимогами свого національного законодавства відправити звіт зацікавленим сторонам. Інші держави не ставлять такої вимоги, однак, дотримуючись положень Кодексу 2008 року, вони повинні відправляти копії звіту істотно зацікавленим державам (і сторонам) для їх обґрунтованих зауважень.

Оскільки сучасні звіти розглядають приховані недоліки як на лінії управління, так і на організаційних рівнях, очікується, що, наприклад, судноплавна компанія або держава прапора / порту надсилатиме свої коментарі, які не обов'язково збігатимуться із висновками доповіді. Такі представлення можуть також посилювати чи послаблювати аналіз комісії або піддати сумніву його інтерпретацію. Все одно для забезпечення достовірності ці матеріали повинні бути включені у звіт.

Крім того, у таблиці неможливо звести воедино аналіз і докази на підтвердження, що не залишає читачеві іншого вибору, як досліджувати звіт уздовж та поперек, намагаючись самому встановити зв'язок.

Очевидно, що звіти розслідування аварій та інцидентів на морі слугують для передачі рекомендацій з безпеки на морському транспорті.

Реальна проблема полягає в тому, як повідомити про інформацію, яку було зібрано в ході розслідування. Учені вважають, що, цілком ймовірно, що більшість з наявних даних недостатня, щоб слугувати меті запобігання аваріям. Але міжнародне співробітництво між державами – членами ІМО не закінчується після того, як звіт було направлено в ІМО. Цей етап означає лише те, що держава прапора старанно виконує свої обов'язки відповідно до вимог міжнародних конвенцій. Міжнародне співробітництво в даний час виходить за рамки досягнення угоди (або компромісу) у заходах, рекомендованих у відповідних звітах, щодо виправлення існуючих недоліків.

Людський елемент визнано ключовим для безпеки життя на борту суден і, в той же час, фактором, що сприяє більшості жертв у секторі судноплавства. Рівень безпеки та охорони життя на морі можна підвищити, посиливши акцент на людському факторі.

Широкий масштаб і важливість людського елемента робить його спільною відповідальністю ІМО, як регулюючого органу, держав, як виконавців, компаній, як постачальників необхідних ресурсів, політики безпеки та культури безпеки, і моряків, як осіб, які фізично керують суднами.

Від професіоналізму та компетентності моряків залежить безпека життя на морі, захист морського середовища та понад 80% світової торгівлі [65, с. 182].

Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (англ. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, далі – STCW) 1978 року була першою міжнародно узгодженою конвенцією, в якій розглядалися питання мінімальних стандартів компетентності моряків. У 1995 році Конвенція

STCW була повністю переглянута та оновлена, щоб уточнити необхідні стандарти компетенції та забезпечити ефективні механізми забезпечення виконання її положень.

Всебічний огляд Конвенції STCW і Кодексу STCW розпочався в січні 2006 року і завершився Конференцією Сторін Конвенції STCW, яка відбулася в Манілі, Філіппіни з 21 по 25 червня 2010 року, на якій було внесено значну кількість поправок до Конвенції STCW та Кодексу STCW. Ці поправки, які тепер називаються Манільськими поправками, які передбачають розширені стандарти підготовки моряків, набули чинності 1 січня 2012 року [135].

У 1997 році ІМО прийняла резолюцію, яка викладає своє бачення, принципи та цілі щодо людського фактора. Людський фактор є складною багатовимірною проблемою, яка впливає на безпеку на морі, безпеку та охорону морського довкілля, що включає весь спектр людської діяльності, яку здійснюють екіпажі суден, берегове управління, регулюючі органи та інші. Усім потрібно співпрацювати для ефективного вирішення проблем людського фактора.

З 1980-х років ІМО все частіше звертається до людей, які займаються судноплавством. У 1989 році ІМО прийняла резолюцію А.647(16), Керівництво щодо менеджменту для безпечної експлуатації суден і запобігання забрудненню - документ-попередник Міжнародного кодексу управління безпекою (англ. the International Safety Management Code, далі – ISM Code), який став обов'язковим згідно з SOLAS.

ISM Code має на меті підвищити безпеку міжнародного судноплавства та зменшити забруднення з суден, регулюючи процес управління суднами судноплавними компаніями. ISM Code встановлює

міжнародний стандарт для безпечного управління та експлуатації суден, а також для впровадження системи управління безпекою (SMS).

Ефективне впровадження ISM Code поступово призводить до переходу від культури «бездумного» дотримання зовнішніх правил до культури «мислячого» саморегулювання безпеки – розвитку «культури безпеки», з кожним індивідом – по вертикалі зверху вниз - відчуття відповідальності за дії, вжиті для підвищення безпеки та продуктивності. Застосування ISM Code підтримує та заохочує розвиток культури безпеки в судноплаванні [98, с. 112].

У 1995 році ІМО ухвалила Резолюцію А.788(19) Керівництво щодо впровадження Міжнародного кодексу управління безпекою (ISM) адміністраціями. Переглянуті рекомендації були прийняті резолюцією А.913 (22) у 2001 році, а потім резолюцією А.1022 (26) у 2009 році, які були замінені подальшим переглядом, прийнятим резолюцією А.1071 (28) у 2013 році. Ці переглянуті керівні принципи були скасовані резолюцією А.1118 (30) з 6 грудня 2017 року [116].

Безпека та охорона життя на морі для персоналу рибальських суден також викликає занепокоєння ІМО, яка визнає необхідність реагування на кризу безпеки в рибальській промисловості (більша частина аварій, що призводить до загибелі суден, трапляється з рибальськими суднами) та має ряд інструментів, що вирішують цю проблему. Одним із цих документів є Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден та несення вахти 1995 року (англ. International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, далі – STCW-F), яка була прийнята ІМО у 1995 р. і мала на меті принести значні переваги для рибної промисловості та підвищення рівня безпеки у флоті рибальських суден.

Конвенція STCW-F 1995 року поширюється на екіпажі морських рибальських суден, як правило, довжиною 24 метри і вище та/або з основними силовими установками потужністю 750 кВт або більше. Конвенція є першою спробою зробити стандарти безпеки для екіпажів рибальських суден обов'язковими на міжнародному рівні і набула чинності 29 вересня 2012 року.

Натепер Конвенція STCW-F 1995 року всебічно розглядається Підкомітетом ІМО з людського елемента, підготовки та несення вахти, щоб привести стандарти Конвенції у відповідність до поточного стану рибної промисловості та зробити доступним ефективний інструмент, який сприятиме вирішенню значних проблем у цьому секторі [166].

Людський елемент наразі включено в загальні принципи Стратегічного плану організації на шестирічний період 2018-2023 років (резолюція А.1110 (30)), який передбачає, що людський елемент буде врахований під час огляду, розробки та впровадження нових та існуючих вимог, включаючи навички, освіту та навчання, а також людські можливості, обмеження та потреби; і що ІМО у всіх аспектах своєї роботи враховуватиме потреби та добробут моряків.

На додаток до і без того великого робочого навантаження, пов'язаного з людським елементом, що впливає в основному з покладених ІМО повноважень та пов'язаних з ними нормативних інструментів, Підкомітет з людського елемента, підготовки та несення вахти зосереджується на таких напрямках діяльності, як оцінка інформації, наданої Сторонами STCW, здійснення заходів технічного співробітництва (у контексті охорони навколишнього середовища, безпеки та охорони життя) та координація програми типових курсів.

Нижче наведемо невичерпний опис відповідних дій та ініціатив, пов'язаних з людським елементом, які в даний час заявлені ІМО як такі, що здійснюються або планується до виконання:

- всебічний перегляд Конвенції STCW-F;
- аналіз питань імплементації Конвенції STCW 1978 року зі змінами, з метою можливого початку всебічного перегляду цього міжнародного договору найближчим часом;
- вирішення питань, пов'язаних з людським елементом, що впливають із нормативного визначення масштабів морських автономних надводних суден;
- розробка положень щодо справедливого поводження з моряками, затриманими за підозрою у скоєнні злочину, та інструкції для органів державної влади порту щодо розгляду випадків залишення моряків судновласником;
- розробка положень щодо підготовки моряків, пов'язаних з Міжнародною конвенцією про контроль судових баластних вод й осадів та управління ними;
- розробка гармонізованих електронних повідомлень для стимулювання автоматичного обміну інформацією між судном і берегом та інтеграції автоматичного обміну інформацією в морські системи єдиного вікна;
- дії, що впливають із плану дій щодо ліквідації морського пластикового сміття з суден; і
- декілька ініціатив міжвідомчого партнерства з різними спеціалізованими установами ООН, головним чином Міжнародною організацією праці [130].

Отже, з одного боку ІМО вживає заходів для забезпечення моряків в якості людського елемента, що безпосередньо впливає на стан аварійності морських суден. З іншого боку, якщо превентивні засоби не спрацьовують, необхідно дослідити вплив людського фактора на аварійність для вироблення дієвих методів попередження подібних ситуацій.

Для цього можуть застосовуватися прямі та/або інверсні методи, які представлені в підходах: SHEL; GEMS (Accident Causation and generic error modeling system); Taxonomy of Error.

Ці методи узагальнюються і можуть застосовуватися до обох типів подій - аварій та інцидентів. Узагальнений метод включає кілька етапів:

- збір даних про аварійну морську подію;
- визначення послідовності подій;
- встановлення небезпечних дій або рішень, а також визначення небезпечних умов;
- встановлення типу помилки або порушення;
- визначення ґрунтовних факторів;
- встановлення потенційних проблем безпеки і
- розроблення заходів безпеки [3, с. 30].

Використання моделі SHEL в якості організаційного інструменту для збору даних на робочому місці особами, що проводять розслідування, враховує всі важливі елементи системи роботи, допомагає врахувати взаємозв'язки між цими елементами системи роботи, зосереджує увагу на факторах, які впливають на роботу людини, поєднуючи всі периферійні елементи з центральним елементом – людським. На першому етапі слід спочатку відповісти на більш прості питання типу «що, хто і коли», а потім на більш складні питання типу «як і чому».

Отримані в результаті відомості є більшою частиною підбіркою подій та обставин, що містять дії та умови, деякі з яких можуть мати небезпечних характер.

Модель SHEL складається з чотирьох компонентів:

Суб'єкт (люди на робочих місцях) – L (Liveware);

Об'єкт (машини та устаткування) – H (Hardware);

Процедури (правила, підготовка, документація тощо) – S (Software);

Середовище (експлуатаційні умови, в яких взаємодіють інші елементи системи – E (Environment) [41, с. 93].

На другому етапі модель причинної обумовленості інциденту Різона переходить до питань «як і чому». Модель Різона, крім того, сприяє подальшому упорядкуванню даних про робочі системи, зібрані з використанням моделі SHEL, і дозволяє краще зрозуміти вплив цих даних на роботу людини. Етапи 3-5 застосовуються на основі моделі GEMS. Ця модель передбачає встановлення небезпечних дії/рішення (етап 3), встановлення того, що було помилковим в цих діях або рішеннях (етап 4), щоб в кінцевому підсумку розмістити їх у поведінковому контексті (а саме різновид відмови на цьому рівні від виконання роботи на етапі 5). Структура GEMS найбільш ефективна при встановленні картини аварійної морської події. Використання практичних рекомендацій по систематичному розслідуванню людського фактора в морських аваріях і інцидентах в процесі вивчення подій, але при цьому не до кінця розкривається суть аварійної події, що відбулася. Акти розслідування дозволяють отримати інформацію де, як, коли і чому сталася аварія, з ким або з чим стався аварійний випадок, якими були причини. На основі отриманих результатів розслідування формуються попереджувальні заходи у вигляді рекомендацій і заходи в системі безпеки судноходства, але

в той же час такий підхід не розкриває всю картину аварії і не переводить позаштатну ситуацію у штатну [166].

Людський фактор, що сприяє морським аваріям та інцидентам, може бути визначено як дії або упущення, які негативно впливають на належне функціонування певної системи або успішне виконання конкретного завдання [135]. Теперішні процедури за традицією орієнтовані на виявлення провини.

Навіть у незалежному розслідуванні з дорученням розслідувати причини і робити рекомендації, розпочинається судове провадження, якщо розслідування виявляє порушення правил чи законодавства [126].

Процес прийняття рішень повинен бути зосереджений на об'єктивному рівні ризику та передбачати збалансоване рішення, щоб знизити ризик до настільки низького, наскільки це можливо, і законодавець повинен вжити коригувальних заходів до того, як може статися нещасний випадок.

Сам по собі аналіз минулих показників системи не може дати відповідь на те, як ця система буде працювати зі своїми новими функціями. Безпеку судна слід розуміти як постійний процес моніторингу і вдосконалення всієї супутньої системи. Аналіз аварій у цьому відношенні є підтримуючим інструментом.

В ідеальній ситуації має бути можливість оцінити ризик у системі проактивно та розпочати коригувальні дії задовго до того, як може статися аварія.

Для проведення стандартизованих морських аварій слід закликати всіх зацікавлених сторін розслідування, аналіз та звітність відповідно до визнаної найкращої практики та дозволити впровадження покращених

екологічних стандартів на основі стандартизованих даних, пов'язаних із аваріями.

Тож головним принципом попередження морських аварій та інцидентів є передбачення — це організація морських розслідувань з належним юридичним статусом, добре навченими слідчими для проведення розслідування морської аварії та складання відповідного та своєчасного звіту з висновками, і, за необхідності, рекомендаціями з безпеки, з єдиною метою — сприяння безпечному судноплавству та охороні навколишнього середовища.

Впровадження та забезпечення виконання стандартизованого розслідування морських аварій на основі належної правової бази у світовому судноплавному співтоваристві є ключовими питаннями. Коли держава бере на себе зобов'язання міжнародного характеру, не дозволяється наводити будь-яку неадекватність або несумісність законодавчих актів чи помилки у підборі кадрів як виправдання невиконання міжнародного зобов'язання щодо забезпечення відповідних стандартів безпеки мореплавства та довкілля.

Отже, держави повинні створити, в контексті свого національного законодавства, відповідне правове законодавство, в якому надати відповідний статус для проведення технічного розслідування морських аварій неупередженому органу. Цей правовий статус має бути чітко вираженим та має відрізняти технічне розслідування від інших видів паралельного розслідування, що проводяться для визначення відповідальності чи провини. Розслідування мають проводити компетентні, добре підготовлені слідчі за підтримки адміністративної структури. Відповідний звіт із висновками та рекомендаціями має бути надано в розумний період часу.

Існуючі недоліки в розслідуванні морських аварій пов'язані з людськими та організаційними помилками, а також наявністю різноманітної практики розслідування в різних країнах. Таким чином, при забезпеченні застосування проактивного підходу, регулятор не повинен чекати аварії, перш ніж поставити відповідні вимоги. Під проактивним підходом слід розуміти постійний моніторинг і вдосконалення всіх пов'язаних функцій, а не лише роботу законодавця чи регулятора для прогресу нинішньої ситуації у сфері розслідування морських аварій [135].

Підсумовуючи викладене, можна стверджувати, що надання державами звітів щодо кожної дуже серйозної аварії та аварії, за результатами розслідування якої можливе внесення змін до існуючих правил, є завершальною стадією розслідування морських аварій та інцидентів, а також їхньою необхідною умовою. Звіт має містити аналіз аварійної морської події та оцінку її наслідків, на основі яких складаються рекомендації щодо запобігання подібним аварійним подіям у майбутньому. Тому значення звітів з розслідування морських аварій та інцидентів є очевидним. З метою підвищення ефективності використання таких звітів необхідне створення уніфікованих норм, що регламентували б єдину форму звітності щодо розслідування аварійної морської події, яка б передбачала зазначення необхідних відомостей про аварію, аналіз ситуації та висновки щодо можливості запобігання подібним подіям у майбутньому. Єдина форма звітності забезпечить повне та логічне викладення відомостей про аварійну морську подію, підвищить якість та рівень співпраці держав у розслідуванні морських аварій та інцидентів, полегшить сприйняття викладеної у звіті інформації та спростить систематизацію отриманих даних.

2.3 Регламентация розслідування морських аварій та інцидентів у праві Європейського Союзу

Враховуючи географічне положення Європейського Союзу (далі – ЄС), його історію та глобальну економічну роль, можна стверджувати, що економіка ЄС значною мірою залежить від експлуатації морського транспорту. Майже 90% його зовнішньої торгівлі і понад 40% внутрішньої здійснюються морським транспортом; щороку майже 2 млрд тонн вантажів завантажуються і вивантажуються в портах ЄС; морські компанії, що належать громадянам ЄС, контролюють майже 40% світового флоту: більша частина торгівлі ЄС здійснюється за рахунок морського транспорту, що контролюється компаніями ЄС, і, нарешті, на морському транспорті ЄС, у тому числі в суднобудуванні, портовому господарстві, рибальстві і суміжних галузях промисловості та послуг працює близько 3 млн людей [123]. Це означає, що морський транспорт залишається найбільш важливим у транспортній системі ЄС і продовжуватиме ним бути в майбутньому як безумовний чинник розвитку торгівлі ЄС.

У цьому контексті громадяни ЄС можуть очікувати, що суднохідна галузь ЄС відповідатиме всім вимогам щодо безпечності й надійності морського транспорту і спиратиметься на ефективний захист морського середовища.

В ЄС тісно переплелися елементи національного, міждержавного і наднаціонального регулювання, унікальні особливості яких включають гнучкість підходів до застосування наднаціональності як практичного інструменту розвитку інтеграції [35, с. 215]. Історія гармонізації норм ЄС щодо розслідування морських аварій може бути простежена за наслідками

загибелі пасажирського порома Estonia у 1994 році. Пором затонув у ніч з 27 вересня на 28 вересня 1994 року, у результаті чого зникли безвісти 757 осіб і загинули 95 осіб з 989 пасажирів і членів екіпажу, які перебували на поромі, прямуючи із Таллінна до Стокгольма. Серед пасажирів порома Estonia були громадяни та піддані Великої Британії, Естонії, Німеччини, Російської Федерації, Швейцарії, Швеції та ін. Офіційне розслідування проводила комісія, що складалася з представників Швеції, Фінляндії та Естонії. Окреме розслідування проводила група експертів з Німеччини [31]. Ця трагедія розкрила слабкі місця в системі розслідування аварійних морських подій ЄС щодо виявлення причин морських аварій, звітності за результатами проведення розслідування і відсутності тісної співпраці між державами – членами ЄС та їхніми морськими адміністраціями.

Відповідно до п. 1 ст. 12 Директиви 1999/35/ЄС «Про систему обов’язкових оглядових заходів для безпечного функціонування регулярних перевезень поромами типу ро-ро та швидкісними пасажирськими суднами», яка була прийнята для подолання в майбутньому труднощів, що виникли під час розслідування загибелі порома Estonia, «держави-члени визначають, у межах їхніх відповідних внутрішніх правових систем, правовий статус, який дозволить їм та будь-яким іншим значною мірою зацікавленим державам-членам брати участь, співпрацювати та, якщо це передбачено Кодексом про розслідування морських аварійних подій, проводити будь-яке розслідування морської аварійної події або нещасного випадку, які трапились з поромом типу ро-ро або високошвидкісним пасажирським судном» [120].

Пунктом 3 ст. 12 цієї Директиви встановлено обов’язок ініціювання процедури розслідування державою, у водах якої пором типу ро-ро або високошвидкісне пасажирське судно зазнало аварії чи стався нещасний

випадок. Ця держава несе відповідальність за розслідування та координацію зусиль з іншими значною мірою зацікавленими державами до того часу, поки не буде взаємно узгоджено питання, яка з них проводитиме розслідування.

Пунктами 4 та 5 цієї статті встановлено обов'язок держави, яка проводить розслідування, бере у ньому участь або співпрацює у процесі таких розслідувань, забезпечити найбільш ефективний спосіб та у найкоротші терміни розслідування. Також на ці держави покладається обов'язок оприлюднювати звіти, які складаються за результатами такого розслідування, враховуючи Кодекс про розслідування морських аварійних подій [120].

Аналізуючи зміст згаданої Директиви, стає очевидним, що питанням розслідування аварій на морі було присвячено лише одну статтю, яка не містить жодних конкретних відомостей щодо безпосереднього проведення розслідування аварій на морі. Також впадає в око вузька спрямованість положень Директиви, що застосовуються лише до поромів типу ро-ро або високошвидкісних пасажирських суден, постає питання щодо правового регулювання розслідування аварій на інших типах суден. Убачається, що саме через це Директива містить посилання на Кодекс 1997 року, який детально регламентує порядок розслідування аварій та інцидентів на морі [23, с. 120].

Директива 2009/18/ЕС Європейського Парламенту і Ради від 23 квітня 2009 року, опублікована 28 травня 2009 року, створює фундаментальні принципи розслідування аварій та інцидентів на морському транспорті та змінює згадану Директиву 1999/35/ЕС. Мета нової Директиви – підвищити безпеку на морі та запобігти його

забрудненню з суден, а також знизити у майбутньому ризик виникнення нещасних випадків на морі шляхом:

- сприяння невідкладному проведенню розслідувань щодо безпеки та належного аналізу нещасних випадків та аварій на морі для визначення їхніх причин;

- забезпечення вчасного та докладного звітування про розслідування щодо безпеки та надання пропозицій щодо усунення наслідків [82].

Директива набрала чинності 17 червня 2009 року, на 20-й день з дати її опублікування в «Офіційному віснику Європейського Союзу», її положення включені у національні законодавства держав – членів ЄС. Директива зобов'язує держави – члени ЄС мати незалежні органи з розслідування морських аварій та інцидентів, розслідувати дуже серйозні аварії та публікувати звіти про результати розслідування протягом 12 місяців.

Так, відповідно до розділу 8 Директиви держави – члени ЄС повинні гарантувати, що безпека розслідування здійснюватиметься під керівництвом неупередженого постійного органу з розслідування, наділеного необхідними повноваженнями, та має у своєму штабі кваліфікованих інспекторів, компетентних з питань, пов'язаних з розслідуванням морських аварій та інцидентів. Для того, щоб проводити розслідування аварійних морських подій неупереджено, органи розслідування морських аварій мають бути незалежними у своїй організації, юридичній структурі та у прийнятті рішень від будь-якої іншої сторони, інтереси якої можуть вступити в суперечність із завданнями, що покладені на такі органи.

Держави – члени ЄС, що не мають виходу до моря чи суден, які плавають під їхнім прапором, повинні визначати незалежні центри, що

співпрацюватимуть у розслідуванні аварій та інцидентів відповідно до ст. 5 (1) (с) цієї Директиви ЄС.

Орган з розслідування повинен забезпечити, щоб окремі інспектори мали практичні знання і практичний досвід у тій предметній сфері, що стосується їхніх нормальних слідчих обов'язків. Крім того, інспектори органу повинні забезпечити готовність робочої групи до негайного проведення розслідування на випадок настання аварійної морської події.

Вони також повинні повідомляти про морські аварії та інциденти в Європейську інформаційну платформу морських аварій.

Розслідування згідно з цією Директивою мають спрямовуватися не на визначення відповідальності чи ступеня вини, а лише на проведення ретельного розслідування, встановлення причин нещасного випадку та здійснення заходів щодо уникнення його повторення.

Директива застосовується до морських аварій та інцидентів, які сталися з суднами, що плавають під прапором однієї з держав – членів ЄС; відбувалися у територіальному морі та внутрішніх водах держав – членів ЄС; стосуються інших істотних інтересів держав – членів ЄС.

Директива не застосовується до розслідування морських аварій та інцидентів, пов'язаних з військовими кораблями та іншими суднами, що належать державам – членам ЄС і використовуються ними в некомерційних цілях; несамохідними суднами, що не приводяться до руху за допомогою механічних засобів: дерев'яні судна примітивної будови, прогулянкові яхти і катери, що не займаються торгівлею, якщо вони будуть укомплектовані екіпажем і не перевозитимуть більше 12 пасажирів у комерційних цілях; суднами внутрішнього плавання, що працюють на внутрішніх водних шляхах; риболовецькими суднами довжиною менше 15 метрів; морськими стаціонарними буровими установками.

Для того, щоб підтримувати ці цілі, і, зокрема, у зв'язку з аваріями нафтових танкерів Erika та Prestige Регламентом ЄС № 1406/2002 було створено Європейське агентство з морської безпеки як одну з ключових ініціатив на рівні ЄС, спрямованих на поліпшення ситуації щодо безпеки на морському транспорті [177]. Основною метою EMSA є надання технічної та наукової допомоги Європейській Комісії та державам-членам щодо належного розвитку та впровадження законодавства ЄС з безпеки на морському транспорті, забруднення з суден і безпеки на борту суден. Задля досягнення цієї мети одним із найважливіших завдань EMSA є підтримка та поліпшення співпраці між державами – членами ЄС у всіх ключових питаннях. У даний час EMSA займається будівництвом бази даних EMCIP [125].

Консультативна технічна група ЄС зі співробітництва з розслідування морських аварій (англ. Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accidents Investigations, далі – CTG CMAI)) була створена для сприяння обміну інформацією, співпраці і взаємодопомоги між органами з розслідування в державах-членах та EMSA і стала постійною робочою платформою EMSA та держав-членів з метою розроблення технічних рішень у розслідуванні морських аварій з питань, що становлять взаємний інтерес. Технічна група слугує як робоча платформа в сфері розслідування морських аварій у рамках мандата EMSA відповідно до Постанови Європейського парламенту та Ради № 1406/2002 [147].

У європейському регіоні розслідування аварійних морських подій базується на фундаментальному принципі постійності рамки співпраці між органами розслідування та Європейським агентством морської безпеки із зобов'язанням надати відповідний звіт. Європейське агентство морської

безпеки розробило відповідну електронну базу даних для забезпечення об'єктивної, надійної та порівняльної інформації про безпеку на морі для сприяння співпраці та аналізу.

Інформаційна платформа про потерпілих є загальноєвропейською платформою, яка, як основні елементи, містить бази даних і мережу постачальників даних з метою забезпечення проактивного застосування нової системи стандартизованого розслідування морських аварій.

Отже, Європейський Союз має достатню нормативну базу регулювання розслідування морських аварій та інцидентів і постійно вдосконалює існуючі нормативно-правові акти щодо порядку розслідування аварій та інцидентів на морі. Безперечними перевагами інституту з розслідування морських аварій та інцидентів в ЄС є наявність у більшості держав – членів ЄС самостійних органів з розслідування морських аварій та інцидентів, що дає змогу забезпечити їх неупереджене та об'єктивне розслідування. Створення державами – членами ЄС баз даних звітів щодо розслідування морських аварій та інцидентів надає можливість дослідити причини морських аварій і розробити рекомендації щодо запобігання ним у майбутньому, а також визначити заходи із запобігання наслідкам аварійних морських подій. Наявність Європейського агентства з морської безпеки та Консультативної технічної групи ЄС зі співробітництва з розслідування морських аварій забезпечує вдосконалення нормативно-правового регулювання розслідування морських аварій та інцидентів державами – членами ЄС з метою підвищення якості розслідування аварій та інцидентів на морі, підтримання безпеки судноплавства та забезпечення активної співпраці держав – членів ЄС.

2.4 Регламентация діяльності національних органів розслідування морських аварій та інцидентів згідно з міжнародними стандартами

Уже не перший рік головною проблемою судноплавства в Чорному морі є застарілі та маломірні судна, які використовують під час перевезень у цьому регіоні, а також використання річкових суден для морських переходів. Усе це призводить до значної кількості аварій з людськими жертвами. Незважаючи на підписання державами Чорноморського басейну Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні ще в квітні 2000 року (набрав чинності 19 квітня 2002 р., держави-учасниці: Болгарія, Грузія, Румунія, Російська Федерація, Туреччина та Україна, численні перевірки та штрафні санкції на практиці не дають дієвих результатів. Так, у 2014 році Міжнародна федерація транспортних працівників оголосила Чорне море морем сорому, посилаючись на нехтування правами моряків, роботу в надважких умовах, частий абандон суден, використання технічно застарілих суден або ж суден, не пристосованих до морських переходів узагалі, або ж до зимових переходів [59].

Усі держави Чорноморського басейну є учасницями Міжнародної конвенції про захист людського життя на морі 1974 року, на них поширюються зміни до глави XI-1, якими з 2010 року введено в дію як обов'язкові перші дві частини Кодексу 2008 року.

Проте вимоги Кодексу на практиці зазвичай не виконуються. Більше того, деякі держави взагалі не узгоджують своє внутрішнє законодавство з нормами міжнародного права. Так, якщо в Російській Федерації наразі діє Положення про порядок розслідування аварій та інцидентів на морі, затверджене наказом Міністерства транспорту Російської Федерації від 8

жовтня 2013 року № 308, що містить усі посилання на відповідні резолюції та керівництва, видані на той час ІМО [61], то в Україні й досі діє Положення 2006 року, що базується на Кодексі 1997 року, який уже втратив чинність, а єдиними змінами, що вносилися в цей нормативно-правовий акт, є зміни назв центральних органів виконавчої влади в документі. Останньою подією із судном під українським прапором, інформація про яку міститься в базі даних GISIS Міжнародної морської організації, є інформація щодо аварії відпочинкового човна «Іволга» з 36 пасажирами, що перекинувся за милю від Білгород-Дністровського в Одеській області. Судно перекинулося під час повернення до Одеси за помірної погоди і хвилювання моря. Перекидання стало причиною загибелі 12 пасажирів і зникнення одного безвісти. Решту пасажирів під час пошуково-рятувальної операції було врятовано. Можливою причиною перекидання є морська хвороба пасажирів на борту, які зібралися на головній палубі поруч з одного боку, що в поєднанні з хвилями спричинило перекидання човна. При цьому статус аварії значиться як невизначений, незважаючи на кількість загиблих, а доповіді про результати розслідування немає [127].

На відміну від України, в якій лише один поданий звіт, та й той спільно із Гонконгом (розслідування загибелі українського судна «Нафтогаз-67»), Туреччина надала 8 звітів з розслідування (в базі є 22 звіти про розслідування щодо суден під прапором Туреччини). Проте значна кількість аварій у Чорному морі, що є дуже серйозними, залишилася без звітів. І така картина спостерігається майже з усіма державами Чорноморського басейну. Навіть Румунія, член Європейського Союзу, не надала жодного звіту про аварії суден під її прапором, включаючи й дуже серйозну аварію з судном «Midia 24», у результаті якої

частина нафти вилілась у Чорне море. Судно *Geroite* на *Sevastopol* під прапором Болгарії зазнало дуже серйозної аварії в акваторії Чорного моря у 2018 році, звіт було надано, проте, як і в ситуації зі звітом про розслідування дуже серйозної аварії, що сталася в Азовському морі з судном під прапором Болгарії «*Vanessa*», звіти не були оприлюднені, а отже є недоступними для перегляду в базі даних GISIS. Також, було подано вісім звітів щодо розслідування аварій із суднами біля узбережжя Болгарії, судна плавали під прапорами інших держав, проте більшість із них також не доступні для ознайомлення. Звіт про дуже серйозну аварію з судном *Tolstoy* під прапором Республіки Корея був поданий Болгарією та оприлюднений. Теж саме стосується звіта про зіткнення суден «*Karam 1*» під прапором Сьєрра Леоне та «*Alessandro DP*» під прапором Нідерландів, в результаті якого перше з суден затонуло.

Єдиною державою, що майже повною мірою виконує свої зобов'язання з надання ІМО звітів з розслідування в Чорноморському регіоні, є Грузія, яка надала звіти по всіх семи дуже серйозних аваріях, що трапилися з суднами під її прапором. Проте жоден з цих звітів також не був оприлюднений [127].

Отже, слід констатувати необхідність разом із проведенням більш жорсткого портового контролю в рамках Чорноморського меморандуму з метою недопущення до акваторії Чорноморського басейну субстандартних суден, імплементації норм міжнародного права щодо розслідування аварій та інцидентів на морі до національного законодавства прибережних держав Чорного моря. Крім цього, норми національного законодавства та міжнародного права щодо розслідування морських аварій та інцидентів необхідно виконувати, вчасно проводячи відповідні розслідування та

надсилаючи звіти щодо таких розслідувань до Міжнародної морської організації.

Розглянувши невітшну ситуацію зі станом розслідування аварійних морських подій у Чорноморському басейні, слід зауважити, що практично у всіх причорноморських державах відсутній окремий орган з розслідування аварій та інцидентів на морі. Немає одноманітності й у національних законодавствах інших держав щодо органів, які розслідують аварійні морські події.

У Великій Британії розслідування морських аварій та інцидентів проводиться Відділом з розслідування морських аварій (Marine Accident Investigation Branch), у Нідерландах – Радою з питань безпеки (Dutch Safety Board), у США – Службою берегової охорони (United States Coast Guard), у Японії – Управлінням з розслідування морських аварій Японії (Marine Accident Inquiry Agency Japan), у Естонії – Департаментом з розвитку безпеки при розслідуванні морських аварій (Marine Casualties Investigation Safety Development Department) при Морській адміністрації Естонії (Estonian Maritime Administration), у Греції – Радою з розслідування морських аварій (Maritime Casualties Investigation Council), у Італії – Центральною комісією з розслідування за морськими вимогами (Commissione Centrale di Indagine sui Sinistri Marittimi), у Латвії – Відділом з розслідування морських аварій (Division for Investigation of Marine Accidents), підпорядкованим Морській адміністрації Латвії (Maritime Administration Latvia), у Люксембурзі – Президентом у справах технічного розслідування аварій та серйозних інцидентів (Président de l'entité Enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves) [91, с. 55]. Слід зазначити, що у всіх перелічених випадках у державі існує єдиний орган, до компетенції якого належить проведення відповідного розслідування.

В Україні розслідування аварійних морських подій покладено на капітанів суден, судновласників, капітанів портів та спеціальні комісії, що створюються різними державними органами [67, с. 33].

Вважаємо за необхідне дослідити різноманітність органів з розслідування аварійних морських подій різних держав світу, їхні повноваження, функції та підпорядкованість державним органам влади. Таке дослідження допоможе проаналізувати національні підходи до створення та функціонування органів, компетентних проводити розслідування морських аварій та інцидентів, з точки зору відповідності міжнародним стандартам.

Австралійське Бюро з безпеки на морському транспорті (англ., Australian Transport Safety Bureau, далі – ATSB) є оперативним незалежним органом у складі Австралійського департаменту інфраструктури та транспорту та головним органом Австралії з розслідування випадків порушення безпеки на транспорті. Відділ Бюро з морського розслідування (англ. The Bureau's Marine Investigation Unit) виконує свої функції відповідно до положень Закону Австралії з розслідування випадків порушення безпеки на транспорті 2003 року (англ. Transport Safety Investigating Act, 2003). Розділ 7 Закону визначає, що його метою є підвищення безпеки на транспорті, за допомогою, серед іншого, незалежних досліджень транспортних аварій та інцидентів і створення звітів та рекомендацій щодо підтримання безпеки на транспорті, які спиратимуться на результати цих досліджень. ATSB було сформоване 1 липня 1999 року і є одним із засновників МАІФ. Він підтримує зв'язок із зарубіжними органами розслідування, головним чином через МАІФ, з метою сприяння міжнародному співробітництву в розслідуванні морських аварій та інцидентів. Комп'ютеризована база даних ATSB допомагає

визначати й проаналізувати тенденції або закономірності морських аварій та інцидентів, які можуть бути помічені з плином часу. Всі звіти ATSB направляються в ІМО. ATSB розроблено Інформаційну систему з аналізу морських інцидентів (англ. Marine Incident Analysis Safety Information System) [114].

Департамент з безпеки на транспорті Канади (англ. Transportation Safety Board of Canada) є незалежним органом, що був створений на підставі Закону Канади про розслідування транспортних аварій і безпеки на транспорті (англ. Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act), який вступив у силу 29 березня 1990 року. Його єдиною метою є забезпечення безпеки на транспорті. Агентство публікує щорічні зведення статистики з морських аварій та інцидентів, веде відповідну базу даних.

Слід зазначити зацікавленість канадської влади в розслідуванні аварій та інцидентів на морі, адже саме Канада має довшу берегову лінію, ніж будь-яка інша держава. Щороку канадські лоцмани виконують понад 50 тис. завдань. Більше 50 тис. зареєстрованих рибалок у Канаді працюють на понад 14 тис. суден. За таких обставин безпека на транспорті має вирішальне значення і не можна не зазначити, що її стан поліпшується [174].

Відділ з розслідування морських аварій Данії (англ. Division for Investigation of Maritime Accidents, далі – DIMA) підпорядкований Морському управлінню Данії (англ. Danish Maritime Authority), але діє як самостійний орган, і його робота відокремлена від інших завдань Управління. DIMA розслідує аварії у водах Данії та аварії на суднах під датським прапором по всьому світу. Відділ складається з п'яти інспекторів, один з яких є головою Відділу. Робота Відділу регулюється

Наказом Морського управління Данії «Про розслідування аварій на морі» № 790 від 10 липня 2006 року, в якому зазначено, що розслідування аварій, смертей на морі, а також випадків забруднення морського середовища у зв'язку з бункеруванням, у якому брали участь датські судна, повинні здійснюватися Відділом з розслідування морських аварій. ДІМА може також розслідувати інциденти, де була неминуча небезпека настання аварії. ДІМА також розслідує аварійні морські події, пов'язані з дайвінгом та врегульовані Законом про проведення водолазних робіт і водолазне спорядження, а також аварії на датських офшорних установках. Якщо аварія сталася за межами датських територіальних вод, розслідування має проводитися у співпраці з морськими органами держави прапора [121].

Департамент з розслідування аварій Фінляндії (англ. Accident Investigation Board of Finland) у своїй діяльності керується законодавчою основою розслідування аварійних подій, яка складається із Закону з розслідування аварійних подій (373/1985) (англ. Accident Investigation Act) та Указу з розслідування аварійних подій (79/1996) (англ. Accident Investigation Decree). Розслідування морських аварій та інцидентів проводяться департаментом також відповідно до положень Директиви ЄС 1999/35/ЕС [111].

Бюро з розслідування інцидентів на морі Франції (фр. Le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer, далі – BEAmer) було створене в грудні 1997 року. Його місія полягає в розслідуванні та визначенні технічних причин аварій на морі, на суднах, що плавають під французьким прапором, незалежно від місця аварії, та інших суднах, що перебувають у територіальних або внутрішніх водах Франції, з метою створення рекомендацій чи порад, що слугуватимуть поліпшенню стану безпеки на

морі. Бюро ні в якому разі не прагне до призначення цивільної або кримінальної відповідальності.

BEAmer є національною службою при Генеральному інспекторі з морських справ, належить до Міністерства екології, стійкого розвитку, транспорту та житлового будування Франції. Бюро здійснює свою роботу незалежно від інших компетентних служб міністерства у питанні визначення та контролю безпеки судноплавства (торгівля, риболовля, вітрильний спорт).

На європейському рівні BEAmer діє в рамках Директиви Ради 1999/35/ЄС і Директиви 2009/18/ЄС. На національному рівні BEAmer у своїй діяльності керується такими законодавчими актами: Транспортним кодексом (Законодавча частина, книга VI «Охорона та безпека транспорту», розділ II «Загальні положення щодо технічного розслідування аварії або інциденту на транспорті») та Указом № 2004-85 від 26 січня 2004 року щодо розслідування, які стосуються морських інцидентів, аварій чи інцидентів наземного транспорту, зі змінами, внесеними Указом № 2012-668 від 4 травня 2012 року [134].

Федеральне Бюро з розслідування морських аварій Німеччини (нім. Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, далі – BSU) є федеральним органом державного управління у сфері діяльності Федерального міністерства транспорту Німеччини, будівництва та міського розвитку (нім. Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen). У червні 2002 року був прийнятий Закон про безпеку під час розслідування морських аварій. Водночас було створено BSU як національний орган, відповідальний за проведення розслідувань морських аварій у Німеччині [128].

Відтоді BSU з його 11 співробітниками, у тому числі 6 інспекторів, несе відповідальність за облік і розслідування всіх типів морських аварій з суднами під німецьким прапором. У територіальних водах Німеччини BSU, крім того, діє незалежно від прапора(ів) судна(ен).

Отримавши повідомлення про аварію, глава BSU, а за його відсутності його заступник, вирішує, чи варто починати розслідування такої аварійної морської події. Таке рішення, а також рішення щодо визначення обсягу і змісту розслідування BSU приймає цілком автономно.

Метою розслідування аварій BSU є всеосяжний аналіз та опис аварійних морських подій. Усі прямі й непрямі причини, фактори, а також загальні обставини мають бути вивчені. З цією метою BSU надає широкі можливості щодо доступу до місця аварії, забезпечення й аналізу доказів, введення в розслідування експертів, а також опитування свідків. Усе це не обмежується діями тільки на борту судна. Також на березі, наприклад, у центрах служби руху суден, на верхах BSU має широкі можливості для збереження та збирання доказів.

Розслідування морської аварії BSU не має на меті встановлення будь-якої вини або відповідальності за морську аварію чи інцидент. Конкретне завдання полягає в тому, щоб розглянути окремі події аварії під усіма можливими кутами. Рекомендації BSU з безпеки мають сприяти підвищенню безпеки судноплавства в цілому, і, отже, виходять за рамки конкретної справи [115].

Морське міністерство Гонконгу (англ. Marine Department, далі – Mardep) несе відповідальність за всі навігаційні проблеми Гонконгу, а також за безпеку всіх класів і типів суден. Mardep надає широкий спектр послуг для розслідування морських аварій. Багатостратегічний відділ (англ. The Multi-lateral Policy Division) очолюється заступником директора

з морського флоту, якому допомагають три основних геодезисти, п'ять старших геодезистів і три сюрвеєри. Відділ Mardep по розслідуванню аварійних морських подій та безпеки на морському транспорті (англ. The Marine Accident Investigation and Shipping Security Policy Branch) проводить розслідування для встановлення причин і обставин, за яких сталася морська аварія, з метою виявлення всіх недоліків проектування, будівництва, технічного обслуговування суден та їхнього обладнання, операційних інструкцій і процедур, компетентності екіпажу судна тощо, і вжиття заходів для уникнення повторення подібної ситуації у майбутньому [140].

Комітет з розслідування аварій на морі Ірландії (англ. The Marine Casualty Investigation Board, далі – MCIB) був створений 5 червня 2002 року відповідно до розділу 7 (1) Закону про торговельне судноплавство (розслідування морських аварій) 2000 року (англ. Merchant Shipping (Investigation of Marine Casualties) Act, 2000). Цей Закон визначає поняття морської аварії, мету її розслідування, встановлює вимоги до звітності щодо результатів морської аварії, встановлює, коли і як таке розслідування повинно бути проведено, перелічує повноваження інспекторів MCIB при виконанні ними своїх обов'язків і вказує строки, яких їм необхідно дотримуватися при розслідуванні морських аварій.

При виконанні своїх функцій MCIB керується положенням Директиви ЄС 2009/18/ЄС, що встановлює фундаментальні принципи розслідування аварій на морському транспорті, та Положенням Комісії ЄС 1286/2011 про загальну методологію розслідування морських аварій та інцидентів.

МСІВ складається з трьох осіб, призначених міністром транспорту Ірландії, головного сюрвеєра та генерального секретаря Міністерства транспорту Ірландії або призначеної ним особи.

Функцією МСІВ є проведення розслідування морських аварій, що сталися в ірландських водах або із зареєстрованими в Ірландії суднами. Основним завданням є встановлення причин морських аварій з метою вироблення рекомендацій Міністерству транспорту Ірландії щодо уникнення подібних морських аварій у майбутньому. Як і інші комітети з розслідування аварій, МСІВ не має на меті визначення відповідальності та винних осіб.

МСІВ є незалежним органом із власним фінансуванням, що забезпечується Парламентом Ірландії відповідно до розділу 19 вищезазначеного закону. МСІВ не залежить від Міністерства транспорту Ірландії при виконанні своїх функцій і в цілому є незалежним від будь-якої іншої особи або органу, інтереси яких можуть вступати в конфлікт з функціями Комітету [170].

Представництво з розслідування морських аварій Японії (англ. Marine Accident Inquiry Agency Japan, далі – МАІА), підпорядковане Міністерству земель, інфраструктури і транспорту, складається з двох організацій: Комісаріат (англ. Commissioner's Office), який проводить розслідування, та Агентство з розслідування (англ. Inquiry Agency), що розглядає причини аварій у Суді з розслідування аварій (англ. Marine Inquiry Court) і робить свої висновки за рішенням суду. В Японії розташовано вісім офісів МАІА.

Місія МАІА полягає у виявленні причин морських аварій і в сприянні запобіганню таких аварій. МАІА виконує свої обов'язки в

рамках національної політики безпеки на транспорті Міністерства земель, інфраструктури і транспорту Японії.

Система розслідування морських аварій в Японії була встановлена Законом про дисциплінарну відповідальність на морському транспорті 1896 року (англ. Mariner's Disciplinary Punishment Law) і згодом змінена відповідно до Закону про розслідування морських аварій (англ. Marine Accidents Inquiry Law) 1947 року [138].

Японська морська інформаційна система аварійних ризиків та безпеки (англ. The Japan-Marine Accident Risk and Safety Information System (J-MARISIS)) функціонує локально в Японії з 2013 року, але нещодавно стала глобальною, пропонуючи дані про нещасні випадки, отримані з семи основних держав та інформацію англійською мовою.

Користувачі можуть обрати регіон земної кулі за допомогою карт Google та історичної інформації про всі аварії в цьому регіоні, а також пов'язані навігаційні рекомендації, характерні для цієї місцевості.

У деяких випадках повний звіт про нещасні випадки подається через веб посилання.

Інформація про аварії та інциденти на морі також надається Японії сімома державами: Австралією, США, Великою Британією, Францією, Нідерландами, Новою Зеландією та Канадою, які надали понад 460 звітів, що датуються починаючи з 1990 року [131].

Нідерланди мають тривалу історію проведення розслідування аварій. Слідчі комітети були частиною транспортного сектору з початку ХХ століття: Морський суд (англ. Maritime court) у Нідерландах був створений 1909 року, Комітет з розслідування катастроф на внутрішніх водних шляхах (англ. Inland Waterways Disaster Committee) – 1931 року. Хоча, насправді, ці комітети давали незалежні підсумкові оцінки, на

практиці фактичні розслідування проводилися різними інспекціями Міністерства транспорту Нідерландів, громадських робіт та управління водними ресурсами.

Така ситуація змінилася в 1990-х роках, коли в суспільстві почали наполягати на незалежних розслідуваннях, де все розслідування буде проводитися незалежним органом розслідування. У 1999 році це привело до створення Ради з безпеки на транспорті, яка була відповідальною за всі розслідування в транспортному секторі. А 1 лютого 2005 року була створена Рада з питань безпеки Нідерландів (англ. The Dutch Safety Board), що є законно створеною автономною установою та відповідає за незалежне та інтегральне дослідження причин і можливих наслідків серйозних аварій на морі.

Діяльність Морського департаменту Нової Зеландії (англ. Maritime New Zealand, далі – MNZ) регулюється незалежною Радою, що призначається генерал-губернатором за рекомендацією Міністерства транспорту Нової Зеландії.

Рада, що складається з п'яти осіб, скеровує загальну стратегію і призначає директора MNZ, який управляє організацією і має незалежні законні повноваження відповідно до Закону про морський транспорт 1994 року. Серед багатьох завдань MNZ Рада проводить розслідування морських аварій та інцидентів і аналізує їхні причини [141].

Норвегія є батьківщиною класифікаційного товариства Det Norske Veritas і, як друга за величиною європейська держава судновласників, ще донедавна мала віковий закон із забезпечення безпеки на морському транспорті 1903 року, що також має назву Закону морехідності. З метою приведення скандинавської правової системи відповідно до міжнародних

стандартів і стандартів ЄС Норвегія у 2007 році ухвалила новий Закон про безпеку суден (англ. Ship Safety Act).

Морський департамент Норвегії з розслідування аварійних морських подій було створено лише 1 липня 2008 року. Він є складовою частиною Управління з розслідування аварій Норвегії (англ. Accident Investigation Board Norway), який, своєю чергою, підпорядковується Міністерству транспорту та зв'язку Норвегії. Поліція Норвегії підтримує процес розслідування морських аварійних подій та інцидентів щодо кримінально-правових аспектів.

Адміністрація з безпеки на морі Китайської Народної Республіки (англ. Maritime Safety Administration P.R.C., далі – MSA) була створена в жовтні 1998 року за схваленням Державної ради КНР. MSA розслідує морські аварії в прибережних і внутрішніх водах КНР, а також аварії за участю суден під китайським прапором у міжнародних водах, відповідно до Закону про безпеку судноплавства КНР (англ. Maritime Traffic Safety Law of PRC), Положення про розслідування та облік аварій на морському транспорті КНР (англ. Regulations of PRC on the Investigation and Handling of Maritime Traffic Accidents), Положення про Адміністрацію з безпеки судноплавства на внутрішніх водах КНР (англ. Regulations of PRC Concerning the Administration of Traffic Safety on Inland Waters) і глави XI SOLAS.

До функцій MSA належать: визначення причин аварійних морських подій, встановлення відповідальних осіб, накладання адміністративних штрафів за порушення правил руху на морському транспорті, рекомендування заходів щодо поліпшення управління на морському транспорті.

MSA здійснює свою діяльність під безпосереднім керівництвом Міністерства транспорту Китайської народної республіки [142].

Управління морського судноплавства Філіппін (англ. Maritime Industry Authority, далі – MARINA) є агентством Філіппінського уряду при Департаменті транспорту і зв'язку Філіппін, що відповідає за інтеграцію розвитку, просування і регулювання морської галузі на Філіппінах. Він був створений 1 червня 1974 року відповідно до Указу Президента Філіппін № 474. Регулівна функція MARINA була посилена з прийняттям ЕО № 1011, що скасував Раду транспорту і наділив MARINA квазісудовими функціями, пов'язаними з водним транспортом. 30 січня 1987 року було видано ЕО № 125, що реорганізував Департамент транспорту і зв'язку Філіппін: були переглянуті повноваження та функції Департаменту та установ під його егідою, було збільшено відповідальність MARINA у морській галузі [173].

Корейський морський трибунал з морської безпеки (англ. Korean Maritime Safety Tribunal, далі – KMST) має на меті забезпечення безпеки на морі, дослідження всіх типів морських аварій та визначення їхніх обставин і причин. Відповідно до Закону про розслідування морських аварій та трибунал (англ. Marine Accident Investigation and Tribunal Act) KMST є підрозділом Міністерства морських справ і рибальства Республіки Корея (англ. Ministry of Maritime Affairs and Fisheries). Він відіграє провідну роль у МАІФ і Форумі інспекторів з розслідування морських аварій в Азії (англ. The Marine Accident Investigators Forum in Asia (MAIFA)) [132].

Підзвітний міністру транспорту Південно-Африканської Республіки, Південно-африканський відділ з безпеки судноплавства (англ. South African Maritime Safety Authority) був створений 1 квітня 1998 року

відповідно до Закону про Південно-африканський відділ з безпеки судноплавства (англ. South African Maritime Safety Authority Act) від 1998 року (переглянутий). Відділ керується Радою, до складу якої входять генеральний директор і шість незалежних членів, включаючи голову та заступника голови, які призначаються міністром [167].

Шведська Рада з розслідування аварій на морі (англ. Swedish Accident Investigation Board) є мультимодальною, вона розслідує також аварії з військовими суднами. Рада проводить розслідування відповідно до Закону про розслідування аварій (англ. The Accident Investigation Act (SFS 1990:712)), але не веде збір статистичних даних про аварії та інциденти. Цю інформацію можна отримати від Шведського транспортного агентства (англ. Swedish Transport Agency). Морська адміністрація Швеції створила базу даних за допомогою судновласників, яка називається Insjö Database. Вона заснована на анонімній звітності, але доступ до неї є вільним у мережі Інтернет [168].

Законодавство США, зокрема розділ 46 Кодексу США, глава 61 (Звітність морських аварій), глава 63 (Розслідування морських аварій) та глава 77 є основним положеннями, що регулюють обов'язки Берегової охорони США (англ. United States Coast Guard, далі - USCG). Слідчий відділ USCG відповідає за розслідування аварій та інцидентів на морі та повідомлення про порушення, що вимагає визначення причин аварії та винних осіб. Висновки USCG з розслідування морських аварій використовуються для створення рекомендацій із забезпечення безпеки на морському транспорті та запобігання настанню аварійних морських подій у майбутньому. Вимоги щодо звітності у зв'язку з морською аварією викладені в розділі 46 Кодексу США про федеральні нормативні акти, частина 4 (46CFR4) [176].

Відділ з розслідувань морських подій Великої Британії (англ. Marine Accident Investigation Branch, далі – МАІВ) розслідує морські аварії, пов'язані з суднами, що плавають під прапором Великої Британії, по всьому світу, і всіма суднами в територіальних водах Великої Британії. Мета МАІВ полягає в тому, щоб запобігти подальшому виникненню подібних аварій, а не встановлювати провину та відповідальність, що повністю збігається з вимогами Кодексу 2008 року.

Розберемо більш глибоко діяльність МАІВ для з'ясування того, який досвід можливо перейняти при вдосконаленні процедур розслідування аварійних морських подій в Україні.

Відділ отримує від 1500 до 1800 повідомлень про аварії всіх видів та тяжкості щороку. У середньому це призводить до запуску 30 окремих розслідувань. Тож можна бачити, що далеко не всі аварійні події підлягають розслідуванню, хоча кожна з них обліковується відділом. Це також відповідає положенням Кодексу 2008 року, що передбачає обов'язкове розслідування тільки дуже серйозних аварій [148].

МАІВ є незалежним підрозділом Департаменту транспорту Великої Британії. До складу відділу входять чотири групи досвідчених інспекторів, кожна група включає головного інспектора і трьох інспекторів, що мають кваліфікацію у сфері мореплавства, інженерної справи, кораблебудування і рибальства. Інспектори підтримуються адміністративною групою, яка займається також фінансами, контрактами, аналізом даних і публікаціями. Знаходиться бюро в Саутгемптоні та налічує 35 співробітників [136]. Для порівняння, комісія, сформована Україною у 2008 році з розслідування причин аварії транспортно-буксирного судна «Нафтогаз-67», складалася з 17 осіб, всі включені за посадою [81]. Крім цього, було залучено експертів з морського права, які фактично не включаються до складу комісії. Крім

того, ця комісія була ліквідована лише у 2011 році, хоча фінальний звіт було подано ще у 2008 році, що також вказує на погану координацію дій стосовно розслідувань аварійних морських подій українськими органами влади.

МАІВ був створений у 1989 році після аварії пасажирського порому The Herald of Free Enterprise, коли судно перекинуло Зебрюгге, що призвело до загибелі 193 людей, багато з яких були підданими Великої Британії. Було вирішено, що незалежний орган розслідування, можливо, раніше визначив би системні вади, які призвели до цієї аварії.

Це дало поштовх до створення незалежного, неупередженого органу з розслідування морських подій. Головною метою діяльності відділу стало визначення основних причин на основі вільного та незалежного експертного аналізу та розроблення керівних принципів та рекомендацій щодо запобігання подібним аваріям у майбутньому [16, с. 12].

Правовою основою діяльності МАІВ є Закон про торговельне мореплавство 1995 року, а саме пункти: 259. Повноваження інспекторів щодо приміщень та суден; 260. Положення додаткові до пункту 259; 267. Розслідування морських аварій та 292. Загальні функції держсекретаря.

Крім цього, відділ керується у своїй діяльності Положенням про торговельне мореплавство (звітність та розслідування аварій) 2012 року зі змінами 2013 року [17, с. 158].

Морською аварійною подією в керівних документах МАІВ називається небажана подія, яка мала місце безпосередньо на судні або пов'язана з операціями судна, яка призвела до таких наслідків, як:

- загибель судна або залишення судна екіпажем;
- смерть, серйозна травма або втрата людини з судна;
- посадка судна на мілину або пошкодження судна;

– завдання матеріальної шкоди судну, іншому судну або морським спорудам; і / або

– серйозне забруднення навколишнього середовища.

Дане визначення відповідає наведеним у Кодексі 2008 року ознакам морської аварії.

Кожен звіт з розслідування, підготовлений відділом, направляється для консультацій зацікавленим сторонам, а також усім особам, на репутацію яких може вплинути викладене в звіті. У разі, якщо в результаті морської події загинула людина, звіт направляється його найближчому родичу.

Встановлений 30-денний консультаційний період дає змогу залученим сторонам перевірити викладені в звіті факти, ознайомитися з наведеним у звіті аналізом і направити в МАІВ свої пропозиції і коректування. Усі зауваження беруться до уваги і, за необхідності, вносяться до звіту перед його остаточною публікацією, яка буде доступною широкому загалу.

Звіт з розслідування може включати рекомендації, спрямовані на запобігання аналогічним подіям у майбутньому. Рекомендації публікуються в звіті з розслідування і в Річному звіті головного інспектора державному секретарю. Хоча рекомендації не мають сили закону, потрібно, щоб одержувачі доповіли, приймають вони ці рекомендації чи ні, і якщо рекомендації прийняті, то як вони проводитимуться в життя. Коментарі, зроблені щодо відхилених або частково прийнятих рекомендацій, звичайно розміщуються в публічний домен через Річний звіт головного інспектора державному секретарю [148].

Час від часу виникає необхідність термінової публікації матеріалів і рекомендацій, пов'язаних із забезпеченням безпеки, для запобігання

подальшим аналогічним аварійним морським подіям. Такі рекомендації публікуються в Бюлетені з безпеки (англ. Safety Bulletin). МАІВ випускає також інформаційні листки (англ. Safety Flyers), які публікуються одночасно зі звітом з розслідування, але сфокусовані на уроках безпеки, спрямованих на певні сектори морського співтовариства. Двічі на рік МАІВ публікує Збірник з безпеки (англ. Safety Digest). Це безплатне, доступне всім видання, яке призначене насамперед для морських професіоналів. Збірник містить добірку коротких реєстраційних записів морських пригод і нещасних випадків, з якої вилучені всі персональні дані для дотримання анонімності. Нотатки написані в лаконічному стилі, фокусуючись на питаннях безпеки і уроках, отриманих з кожної події. Звичайно, така активна діяльність відділу пов'язана передусім із великою кількістю суден під прапором Великої Британії та, відповідно, регулярним аваріям із ними. Проте уроки розслідування морських аварій та навіть інцидентів, якщо це допоможе в подальшому уникнути подібних ситуацій, мають бути засвоєні моряками та судноплавними компаніями, також і в тому випадку, коли йдеться про судна під українським прапором [136].

МАІВ має базу даних по всіх розслідуваних морських подіях, які мали місце з 1991 року. Це забезпечує огляд тенденцій морських подій і формує всеосяжне і легкодоступне сховище інформації. Статистичні дані публікуються в Річному звіті головного інспектора державному секретарю. В Україні такої бази не створено. Більше того, у базі даних ІМО не міститься звітів від України про розслідування аварій з суднами під українським прапором, крім аварії буксира «Нафтогаз-67», яка фактично розслідувалась відповідними органами Китайської Народної Республіки спільно з українською комісією.

Отже, більшість держав мають окремі незалежні органи з розслідування аварійних морських подій, які здійснюють свої повноваження у структурі відповідних міністерств, переважно при профільному міністерстві з питань транспорту, чи є автономними у своїй діяльності та при прийнятті рішень від будь-якого іншого органу, інтереси якого можуть вступити в суперечність із завданнями, покладеними на такі органи, тобто вони відокремлені та не підпорядковані будь-яким іншим органам державної влади. Тенденція створення окремих органів з розслідування аварійних морських подій чітко простежується серед держав – членів ЄС, що можна пояснити прийняттям Директиви 2009/18/ЄС, яка, як уже зазначалося, зобов'язує держави – члени ЄС мати незалежні органи з розслідування морських аварій та інцидентів.

Висновки до розділу 2

Міжнародним співтовариством створено потужне нормативно-правове підґрунтя для розслідування морських аварій та інцидентів. У Міжнародній конвенції про вантажну марку 1966 року, Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, Конвенції ООН з морського права 1982 року та низці інших конвенцій регламентовано необхідність проведення розслідування морських аварій, якщо це може допомогти внести зміни в дані конвенції для зменшення ризику повторення подібних подій у майбутньому. До того ж міжнародні договори визначають необхідність співпраці держав, інтереси яких були зачеплені внаслідок аварійної морської події, звітування щодо результатів розслідування морських аварій та направлення таких звітів до ІМО. Тому

можна стверджувати, що на міжнародному рівні інститут розслідування морських аварій активно розвивається, враховуючи науково-технічний прогрес, та не втрачає своєї актуальності, завжди залишаючись на порядку денному серед ключових питань міжнародного співтовариства.

Міжнародна морська організація для забезпечення безпеки судноплавства та зменшення кількості морських аварій та інцидентів проводить збір та систематизацію інформації щодо розслідування кожної дуже серйозної аварії. Узагальнюючи таку практику, ІМО прийняла резолюції, в яких детально виписана процедура розслідування морських аварій та інцидентів.

Наразі ІМО та Комітетом з безпеки на морі, що входить до її складу, прийнято два кодекси з розслідування аварій, у 1997 році – Кодекс з розслідування морських аварій та інцидентів (втратив чинність 2013 р.), у 2008 році – Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі, посилення на обов'язковість застосування якого міститься в главі XI-1 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі.

Крім того, на базі Глобальної інтегрованої системи інформації про судноплавство ІМО розроблено базу даних, що розміщена у вільному доступі в мережі Інтернет. У ній містяться дані про морські аварійні події та звіти з розслідування морських аварій, надані державами. Усі зусилля ІМО у сфері розслідування аварій та інцидентів спрямовані на удосконалення нормативної бази та інформування про причини морських аварій з метою уникнення у майбутньому повторення подібних аварійних подій.

Європейський Союз має розвинену нормативну базу, що регламентує розслідування аварійних морських подій. Безперечними

перевагами цього інституту в ЄС є наявність у більшості з його держав-членів самостійних органів з розслідування морських аварій та інцидентів, що дає змогу забезпечити неупереджене та об'єктивне розслідування. Створення державами – членами ЄС баз даних звітів з розслідування аварійних морських подій надає можливість дослідити причини морських аварій і розробити рекомендації щодо запобігання їм у майбутньому, а також винести відповідні уроки. Наявність Європейського агентства з морської безпеки та Консультативної технічної групи ЄС зі співробітництва з розслідування морських аварій забезпечує вдосконалення нормативно-правового регулювання розслідування морських аварій та інцидентів державами – членами ЄС з метою підвищення якості роботи комісій з розслідування, підтримання належного стану безпеки судноплавства та забезпечення активної співпраці держав у цій сфері.

Надання звітів є завершальною стадією розслідування морських аварій та інцидентів, а також їхньою необхідною умовою в разі розслідування дуже серйозних аварій та аварій, за результатами розслідування яких можливе внесення змін до існуючих правил. Звіт з розслідування має містити аналіз аварійної морської події та оцінку її наслідків, на основі яких складаються рекомендації щодо попередження подібних аварійних подій у майбутньому. Наразі в нормативних документах передбачені лише основні дані, що мають бути відображені у звітах з розслідування аварійних морських подій.

З метою підвищення ефективності використання таких звітів необхідне створення уніфікованих норм, що регламентували б єдину форму звітності щодо розслідування аварійних морських подій, яка б передбачала зазначення необхідних відомостей про аварію, аналіз ситуації

та висновки щодо можливості запобігання подібним подіям у майбутньому, була б чітко структурована та надавала можливість досліджувати висновки комісії паралельно з аналізом події. Єдина форма звітності сприятиме забезпеченню повного та логічного викладення відомостей про подію, підвищенню якості та рівня співпраці держав у проведенні розслідувань, полегшить сприйняття викладеної у звіті інформації та спростить систематизацію отриманих даних.

РОЗДІЛ 3
ІМПЛЕМЕНТАЦІЯ МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИХ НОРМ
ЩОДО РОЗСЛІДУВАННЯ МОРСЬКИХ АВАРІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ В
УКРАЇНІ

3.1 Міжнародно-правові зобов'язання України щодо розслідування морських аварій та інцидентів

Безпека є основною якістю, необхідною для всіх видів транспорту. Особливого значення вона набуває у сфері морського та річкового транспорту. Значні розміри морських суден, зростання швидкостей руху, збільшення інтенсивності руху на водних шляхах, плавання суден у складних метеорологічних умовах та інші причини роблять проблему безпеки судноплавства найбільш пріоритетною та актуальною при оцінці сучасного стану і розвитку судноплавства на морському і річковому транспорті.

У недалекому минулому світова наука судноплавства, посилаючись на аналіз експлуатації суден, зокрема на статистику аварій і катастроф, стверджувала, що для зниження і запобігання загибелі та серйозним аваріям суден необхідно удосконалювати їхні конструкції, устаткування, приладову базу, розвивати науку судноводіння і технічної експлуатації. Прогрес у цих галузях очевидний. За останні роки в практику проектування суден, суднобудування і судноводіння упроваджуються самі передові досягнення науки і техніки, використовуються новітні технології. Проте кількість аварій та інцидентів на морському транспорті не скорочується.

Незважаючи на технічне вдосконалення морських суден, їхніх устаткувань і приладів та застосування різних правил безпеки судноплавства, кількість корабельних аварій на морі залишається значною. За даними зарубіжних аналітиків, за останні 150 років тільки в мирні роки загинуло понад 40 тис. торговельних суден [166]. Головною проблемою залишається елементарне порушення учасниками транспортного процесу правил, норм і стандартів, що регулюють відносини у згаданій сфері.

Звернемося до статистичних даних, що збираються в Україні. Так, на морському транспорті України за 2011 рік сталося 16 аварійних подій проти 24 у 2010 році (менше на 33,3%), з них: 2 дуже серйозні аварії (у 2010 році не було жодної), 5 серйозних аварій (у 2010 році – 7), 3 морських (серйозних) інциденти (у 2010 році – 9), 6 інцидентів (у 2010 році – 8).

У 2011 році сталося 12 аварійних подій з маломірними суднами (загиблих – 2 особи, травмованих – 11 осіб) проти 10 аварійних подій у 2010 році (загиблих – 4 особи, травмованих – 7 осіб) [1].

У 2011 році Міністерством інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури) розроблено Концепцію Державної цільової програми «Безпека морської діяльності», що спрямована на забезпечення безпеки морської діяльності в частині торговельного мореплавства на морських і внутрішніх водних шляхах і передбачає удосконалення системи навігаційно-гідрографічного та гідрометеорологічного забезпечення судноплавства відповідно до міжнародних вимог, а також створення ефективної організаційної та функціональної системи пошуку і рятування на морі для забезпечення виконання пошуково-рятувальних операцій у зоні відповідальності України, передбаченої міжнародними угодами.

У 2012 році на морському та річковому транспорті, а також маломірних (малих) суднах сталося 26 аварійних подій, що порівняно з 2011 (31 подія) роком менше на 16,1%. Кількість загиблих становить 9 осіб, травмовано 4 особи.

Значно зросла тяжкість аварійних подій з маломірними (малими) суднами, у яких загинуло 9 осіб, що порівняно із 2011 роком (2 особи) у 4,5 раза більше [4].

За видами, найбільш поширеними аварійними подіями на морському та річковому транспорті, що відбулися у 2011–2012 роках в Україні, були: посадка на міліну, зіткнення, навалювання, втрата остійності, льодові пошкодження, пошкодження головного двигуна, валопроводів та суднових допоміжних механізмів, втрата гвинта, пошкодження корпусу та ін. До того ж не можна не зазначити, що основними причинами аварійних подій на морському та річковому транспорті є передусім елементарні порушення вимог нормативно-правових актів, що регулюють відносини в цій сфері.

Причинами аварійних подій стали: порушення правил плавання, недотримання загальноприйнятих правил управління судном, порушення вимог з безпеки морського перевезення вантажів, порушення правил технічної експлуатації, недоліки навігаційного забезпечення, конструктивні недоліки, недоброякісний ремонт, зношеність, непередбачувані обставини, стихійні умови та ін.

Враховуючи, що найбільший вплив на стан аварійності має людський фактор, основні причини аварійних подій на морі можна поділити на три групи, серед яких, зокрема: 1) помилки судноводійного складу в керуванні судном; 2) низька кваліфікація членів екіпажів суден; 3) незабезпечення безпечних умов праці судновласниками.

З 2012 по 2015 рік статистичні дані щодо аварій на морському транспорті публікувалися на офіційному сайті Мінінфраструктури Департаментом безпеки на транспорті в рамках щорічного аналізу стану безпеки руху, польотів, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні.

Дані, надані в аналізі стану безпеки руху, польотів, судноплавства в Україні щодо аварійних морських подій, надані Міністерством інфраструктури, збігаються з даними, наданими Державною службою України з надзвичайних ситуацій.

Протягом 2013 року на морському та річковому транспорті, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталася 21 аварійна подія, що підлягає обліку (загибло 8 осіб, травмовано 1 особу) та 19 аварійних подій, що не підлягають обліку (загибло 11 осіб, зникло безвісти 6 осіб, травмовано 1 особу), а саме:

- морський транспорт – 6 аварійних подій;
- річковий транспорт – 7 аварійних подій;
- маломірні (малі) судна – 19 аварійних подій (загибло та зникло безвісти 25 осіб, травмовано 2 особи);
- судна під іноземним прапором – 8 аварійних подій.

Загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2013 року, зменшилась на 20% порівняно з відповідним періодом 2012 року.

Основні причини, що призвели до аварійних подій у 2013 році, які були встановлені за результатами проведених розслідувань, такі:

- порушення Міжнародних правил запобігання зіткненню суден на морі 1972 року та Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91 (36% загальної кількості аварійних подій);

– порушення вимог правил організації судноводіння, а саме встановлених вимог щодо підготовки переходу, прокладки курсу, визначення та контролю місця судна на ходу і стоянці, використання технічних засобів навігації, використання навігаційної інформації (22%);

– недотримання загальноприйнятих практичних прийомів і способів управління судном, а саме неврахування або неправильне врахування маневрених елементів судна, невикористання якорів, неправильний вибір швидкості при маневруванні, допущення помилок і прорахунків при управлінні судном (18%);

– порушення правил технічної експлуатації суден, а саме порушення положень про технічну експлуатацію судна – корпусу, суднової енергетичної установки, систем, механізмів, електроустаткування (7%);

– конструктивний недолік (відсутність обмежень для буксирного тросу по куту до діаметральної площини) (7%);

– зношеність – природне старіння конструкційних матеріалів, приховані корозійні осередки (7%);

– непередбачувані обставини – випадкові обставини, що неможливо було завчасно передбачити, (пошкодження гвинторульового комплексу в результаті потрапляння стороннього предмета) (7%).

67% аварійних подій у 2013 році сталося з морськими суднами [5].

Протягом 2014 року на морському та річковому транспорті, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталися 8 аварійних подій, що підлягають обліку (загинули 7 осіб, травмовано 1 особу) та 10 аварійних подій, що не підлягають обліку (загинули 4 особи, зникли безвісти 2 особи, травмовано 2 особи), при цьому на морському транспорті аварійних подій не було (у 2013 році – 6 аварійних подій).

Загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2014 року, зменшилась на 55% порівняно з відповідним періодом 2013 року [6].

Протягом 2015 року на водному транспорті всього сталося 39 аварійних подій, у яких 39 осіб загинуло, 6 осіб зникли безвісти та 26 – отримали травми різного ступеня тяжкості (у тому числі й переохолодження).

Тобто у 2015 році спостерігалось зростання аварійності за всіма показниками. Так, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2015 року, порівняно з 2014 роком збільшилась на 21 аварійну подію, кількість загиблих збільшилась на 28 осіб, кількість зниклих безвісти осіб – збільшилась на 4 особи, та кількість травмованих осіб – збільшилась на 23 особи.

Хоча протягом 2010–2015 років простежувалось відносне зменшення показників аварійності на водному транспорті, на жаль, у 2015 році показники аварійності знову зросли.

Проаналізувавши місця виникнення аварійних подій, можна зазначити, що переважна більшість аварійних подій, допущених на водному транспорті у 2015 році, виникли на морських внутрішніх водних шляхах України. Усі аварійні події, які сталися протягом 2015 року, були класифіковані так: 15 дуже серйозних аварій, 7 серйозних аварій, 17 інцидентів [7].

Державна служба з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека) публікувала звіти про стан аварійності на морському та річковому транспорті з 2016 року.

Протягом 2016 року всього сталося 19 аварійних подій, у яких загинули 6 осіб та 4 особи отримали травми.

У звіті Укртрансбезпеки щодо стану аварійності на морському та річковому транспорті у 2016 році зазначено, що більшість дуже серйозних аварійних подій із маломірними суднами трапляється у місцях масового відпочинку людей на водних об'єктах. Враховуючи те, що у 2016 році загибель осіб пов'язана з аварійними подіями, які виникали з маломірними (малими) суднами, у звіті наголошується на необхідності здійснювати регулярні заходи контролю та нагляду за безпекою судноплавства (патрулювання) спільно з представниками Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства та відпочинку громадян [8].

Протягом 2017 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 32 аварійні події, у яких 3 особи загинули та 1 особу травмовано.

Тобто у 2017 році спостерігалось збільшення кількості аварійних подій. Так, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2017 року, порівняно з 2016 роком збільшилася на 13 аварійних подій (68%), кількість загиблих зменшилася на 3 особи (-50%), кількість травмованих осіб зменшилася на 3 особи (-75%).

За результатами проведених розслідувань цих аварійних подій встановлено, що причинами їх виникнення були:

- 1) організаційні причини – 12 випадків (неналежна організація несення вахтової служби, експлуатація незареєстрованих маломірних суден, неврахування маневрених елементів судна, порушення правил техніки безпеки та охорони праці);
- 2) навігаційні причини – 2 випадки (посадка суден на мілину, навалювання суден на опори мостів та гідротехнічні споруди);
- 3) технічні причини – 6 випадків;

4) психофізіологічні причини – 2 випадки (керування судном у стані алкогольного сп'яніння).

При цьому виникнення аварійної події може бути наслідком як однієї, так і декількох причин одночасно.

Лише 35% загальної кількості аварійних подій у 2017 році сталося в акваторії морських вод (морських портів, каналів, якірних стоянок). Інші аварійні події сталися в акваторії річкових внутрішніх водних шляхів [9].

За період з 01.01.2018 року по 02.08.2018 року зафіксовано 1 дуже серйозну аварію на маломірному транспорті (1 особа загинула, 5 травмовано), 7 серйозних аварій та 5 інцидентів.

Нині повноваження з обліку аварійних морських подій належать Державній службі морського та річкового транспорту України (далі – Морська адміністрація). На її офіційному сайті розміщено звіти щодо стану безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні.

Так, у звіті за I півріччя 2019 року зазначається, що протягом звітуемого часу на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 15 аварійних подій, у яких 6 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та 9 осіб отримали травми.

За аналогічний період 2018 року відбулося 5 аварійних подій у яких: 1 людина загинула та 5 було травмовано.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом I півріччя 2019 року, порівняно з 2018 роком збільшилась на 10 аварійних подій (200%), кількість загиблих і зниклих безвісти збільшилась на 6 осіб (600%). Кількість травмованих осіб збільшилась на 4 осіб (80%) [100].

Цей звіт якісно відрізняється від попередніх, тому що в ньому, крім статистики, надаються рекомендації для недопущення подібних ситуацій у майбутньому, що кореспондує вимогам міжнародних нормативних актів та є основною метою здійснення такого аналізу. За підготовку даних та наведення стану аварійності відповідає сектор організації розслідування аварійних подій Департаменту державного нагляду та контролю за безпекою на морському та річковому транспорті.

Протягом 2019 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося 30 аварійних подій, в яких 10 осіб загинуло, 10 осіб зникло безвісти та 16 осіб отримали травм.

За аналогічний період 2018 року відбулося 13 аварійних подій, в яких 1 особа загинула, 1 особа зникла безвісти та 6 осіб отримали травм.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2019 року, у порівнянні з 2018 роком збільшилось на 17 аварійних подій, кількість загиблих та зниклих – збільшилось на 18 осіб. Кількість травмованих осіб збільшилась на 10 осіб [101]. У звіті наводиться пояснення різкого збільшення аварійних подій на водному транспорті тією причиною, що у даний період Морська адміністрація, перебравши на себе функцію обліку аварійних подій на водному транспорті, тільки почала створювати систему активного виявлення, обліку, аналізу та контролю за виникненням аварійних подій, яка була остаточно сформована та повноцінно запрацювала тільки наприкінці січня 2019 року, коли був створений та запрацював сектор організації розслідування аварійних подій [101]. Тож, Морська адміністрація вказує, що дані за 2018 рік не в повній мірі відповідають дійсності і є фактично заниженими.

Порівнюючи дані щодо аварійних подій протягом 2014-2019 року можна погодитися з висновком Морської адміністрації, згідно з яким, не

зважаючи на значні коливання, загальний стан аварійності на водному транспорті в Україні продовжує залишатися на високому рівні.

Що стосується аварійних морських подій, то у 2019 році зафіксовано 2 дуже серйозні аварії, 2 серйозні аварії та 7 морських інцидентів (серйозних інцидентів).

Загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2020 року, у порівнянні з 2019 роком збільшилась на 13 аварійних подій (+43%).

При цьому в звіті зазначається, що кількість загиблих та зниклих безвісти зменшилась на 12 осіб (-60%), а кількість травмованих зменшилась також на 12 осіб (-75%) [102].

Якщо відокремити дані щодо аварійних морських подій, то у 2020 році зафіксовано 2 серйозні аварії, 8 морських інцидентів (серйозних інцидентів) та 9 інцидентів.

Протягом першого півріччя 2021 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 25 аварійних подій, в яких 4 особи отримали травм, загиблі і зниклі безвісти відсутні.

У порівнянні з цим, за перше півріччя 2020 року відбулося 16 аварійних подій, в яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти, особи, що отримали травм, – відсутні.

Констатується, що загальна кількість аварійних подій, які сталися протягом першого півріччя 2021 року, у порівнянні з 2020 роком збільшилась на 9 аварійних подій (+36%). При цьому зауважується, що кількість загиблих та зниклих безвісти зменшилась на 4 особи (-100%), а кількість травмованих збільшилась на 4 особи [103].

Що ж до морського транспорту, то за перше півріччя 2021 року було зафіксовано 2 морських інциденти (серйозні інциденти) та 6 інцидентів.

Також в усіх звітах наводяться дані щодо причин аварійних подій, про що згадувалося вище: це навігаційні, технічні, організаційні та психофізіологічні причини.

Незважаючи на порівняно невелику кількість аварійних морських подій, що стаються з суднами під українським прапором та в межах внутрішніх вод та територіального моря України, майже щороку гинуть та травмуються люди, тонуть та зазнають пошкоджень судна. З 2010 до 2018 року ведення обліку та класифікації аварійних морських подій відносилися до повноважень різних державних органів (натепер ці функції передані Морській адміністрації), тільки з 2018 року за результатами розслідувань в звітах про стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті України почали визначатися та детально аналізуватися причини та шляхи запобігання подібним подіям у майбутньому.

На основі викладеного стає очевидною необхідність у розслідуванні морських аварій, що сталися в межах території України та / чи з суднами під українським прапором, з наданням звітів з розслідувань аварій до ІМО. Розслідування і належний аналіз морських аварій та інцидентів сприятимуть розширенню бази знань про причини аварій, допоможуть вжити заходів щодо виправлення ситуації та створити стандартний підхід щодо забезпечення певної подібності під час розслідування морських аварій, а результати розслідування аварій можуть бути використані для вдосконалення чинних і розробки нових нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки мореплавства.

3.2 Нормативно-правовий механізм імплементації в Україні норм щодо розслідування морських аварій та інцидентів

Основне завдання морської держави – забезпечення безпеки мореплавства (мається на увазі конвенційний обов'язок держави прапора та держави порту). Результатом реалізації цього завдання є створення нормальних умов для морського бізнесу і забезпечення прав людини на безпечне життя і підтримання здоров'я в морі. Необхідність створення системи безпеки мореплавства, як і вимоги до самої системи, регламентована численними міжнародно-правовими актами.

Наміри дотримуватися конвенційних вимог були проголошені й Україною (приєднання до міжнародних конвенцій, розробка низки внутрішньодержавних нормативних актів у галузі безпеки мореплавства), проте в організаційно-правовому і технічному відношенні це питання продовжує залишатися «білою плямою».

Розглянемо історичний аспект правового регулювання розслідування морських аварій та інцидентів за часів УРСР. На той час використовувався термін «відомче розслідування», під яким розумілося розслідування не тільки комерційного браку, а й морських аварійних подій. Всі пароплавства, що існували в СРСР, були у державній формі власності, а нагляд за безпекою мореплавства здійснювався безпосередньо структурними підрозділами пароплавств і відомств (відповідних міністерств).

Проводячи відомче розслідування, комісія визначала не тільки причини та наслідки аварійних морських подій, а й причетних до їх настання осіб. За результатами таких розслідувань до винних осіб застосовувалися відповідні покарання чи накладалися стягнення. Нині в

усьому світі, так само як і в Україні, існують три типи розслідувань: державне (для цілей забезпечення безпеки мореплавства та з метою визначення винних у морській аварійній події та призначення покарання) та комерційне (розслідування з ініціативи зацікавлених юридичних або фізичних осіб) [36, с. 96].

Згідно із законодавством України функція обліку та розслідування аварійних морських подій покладається також на капітана морського порту. Для ефективного виконання покладених на капітана морського торговельного порту функцій, йому мають бути надані відповідні повноваження в цій сфері.

Відповідно до ст. 58 КТМ України на капітанах суден лежить обов'язок «під час аварійних морських подій з судном ... вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікування» [43]. Запобігання аварійним морським подіям та забезпечення безпеки судноплавства в Україні регулюється Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904

Функції капітанів портів, передбачені ст. 78 КТМ України та ст. 78 Закону України «Про морські порти України» від 17.05.2012 № 4709-VI [79], як слушно зауважує Г. П. Дудар, «мають адміністративний характер, та при їх виконанні капітани портів виступають органами державного управління, наділеними владними повноваженнями» [36, с. 97].

Джерелами морського права для України є також міжнародні договори. Відповідальність держави прапора відповідно до ст. 23

Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року і ст. 12 MARPOL, правила 1/21 SOLAS, які ратифіковані Україною, полягає в проведенні розслідування аварій суден і наданні звітів про результати таких розслідувань до компетентної міжнародної організації (ІМО). Прибережні держави та держави прапора також відповідно до положень Конвенції ООН з морського права від 10 грудня 1982 року мають право й обов'язок проводити (брати участь у проведенні) розслідування морської аварії (ст. 2 і 94). При цьому в зазначених міжнародних договорах відзначається, що розслідування і належний аналіз морських аварій дають змогу визначити причини аварій і вживати заходів з запобігання подібним аваріям у майбутньому, зокрема, шляхом внесення змін до відповідних конвенцій, з метою вдосконалення охорони людського життя на морі та захисту морського середовища [24, с. 181].

Відповідно до ст. 225 КУпАП капітанів морських портів та їхніх заступників уповноважено розглядати справи про адміністративні правопорушення від імені органів морського транспорту. Зазначені особи можуть «накладати адміністративні стягнення у зв'язку з порушеннями правил управління засобами морського транспорту, правил про охорону порядку і безпеки руху, правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на морському транспорті, правил пожежної безпеки, санітарно-гігієнічних правил на транспорті тощо» [45].

Відповідно до згаданої статті капітан порту від імені органів морського і річкового транспорту має право розглядати справи про адміністративні правопорушення і накладати адміністративні стягнення:

1) за адміністративні правопорушення, передбачені ст. 114 КУпАП «Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті», частиною другою ст. 133 КУпАП «Порушення правил

перевезення небезпечних речовин або предметів на морському ... транспорті»;

2) за адміністративні правопорушення, передбачені ст. 115 КУпАП «Порушення правил користування засобами морського транспорту»;

3) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною другою ст. 116-3 КУпАП «Ухилення від обов'язкової реєстрації судна»;

4) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою ст. 120 КУпАП «Порушення встановлених на ... морському ... транспорті правил пожежної безпеки»;

5) за адміністративні правопорушення, передбачені частиною першою ст. 134 «Провезення ручної поклажі понад установлені норми на ... морському ... транспорті» та абзацом десятим ст. 135 КУпАП «Безквитковий проїзд на суднах водного транспорту»;

б) за адміністративні правопорушення, передбачені ст. 136 КУпАП «Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на ... морському ... транспорті» [44; 45] .

Таким чином, можна припустити, що метою розслідування, передбаченого ст. 78 КТМ України, є встановлення капітаном порту факту адміністративного правопорушення для подальшого притягнення порушників до адміністративної відповідальності. Проте цей висновок суперечить міжнародним стандартам проведення розслідування морських аварій та інцидентів. Також в ст. 88 КТМ України, що була скасована згідно з прикінцевими положеннями Закону України «Про морські порти України», містилася вказівка на те, що «розслідування аварійних морських подій здійснюється в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту». Слід зробити висновок, що в контексті функцій капітана порту під розслідуванням та обліком аварійних

морських подій мається на увазі саме розслідування у порядку, передбаченому в Положенні 2006 року.

З викладеного випливає, що КТМ України не містить конкретних положень щодо порядку розслідування аварій та інцидентів на морі. Лише у нормі, що встановлює функції капітана морського порту, міститься згадка про його обов'язок як органу розслідування розслідувати морські аварійні події та вести їхній облік. Ані КТМ України, ані Закон України «Про морські порти України» наразі не містить посилань на встановлений в Україні порядок обліку та розслідувань аварійних морських подій, що призводить до змішування повноважень капітана морського торговельного порту щодо розслідування аварійних морських подій з повноваженнями щодо накладення адміністративних стягнень, передбаченими КУпАП. Це також може послабити зацікавленість у забезпеченні ефективного та неупередженого розслідування морських аварій та інцидентів, і, як наслідок, призвести до зниження рівня безпеки на морському транспорті.

Убачається необхідним внести у КТМ України та Закон України «Про морські порти України» доповнення у вигляді відсилання до порядку обліку та розслідування морських аварійних подій, який наразі міститься в Положенні 2006 року. Більше того, такий порядок має бути прийнятий на рівні закону України, а не підзаконного акта, зважаючи на важливість таких розслідувань з точки зору захисту життя людини та навколишнього природного середовища.

Розслідування морських аварій та інцидентів та їхня класифікація в Україні здійснюється відповідно до Положення 2006 року, за винятком аварійних морських подій, що сталися з деякими рибпромисловими суднами, розслідування яких здійснюється відповідно до Положення 2017 року.

У Положенні 2006 року обмежене коло аварійних морських подій, для класифікації, порядку розслідування та обліку яких воно застосовується. Це морські аварії та інциденти з торговельними суднами під українським прапором та з іноземними невійськовими суднами в межах морської території України (внутрішні води та територіальне море). Також за проханням капітана аварійного судна, його судновласника або консула держави, під прапором якої плаває судно, розслідування може бути проведено також у відкритому морі.

У п. 1.6 Положення 2006 року міститься вичерпний перелік аварійних морських подій, при розслідуванні яких це Положення не застосовується. Це події, що сталися:

- з малими й маломірними суднами, якщо тільки ці судна не приймали участь у аварійних морських подіях з іншими суднами, на які дія Положення 2006 року поширюється;

- з плавучими доками, майстернями, буровими платформами, причальними понтонами, дебаркадерами та іншими стоянковими суднами, за винятком періоду їхнього перегону чи буксирування;

- із суднами, що перебувають на ремонті на судноремонтному заводі без екіпажу, який несе відповідальність за безпечний стан судна;

- із суднами, що будуються на суднобудівному заводі, крім періоду їхнього перебування на ходових випробуваннях;

- з днопоглиблювальними суднами у разі посадки їх на мілину під час черпання ґрунту;

- у разі пошкодження корпусу або будь-якого обладнання судна портовими механізмами під час вантажних операцій [73].

Фактично цим переліком визначаються події, які, хоч і мають ознаки аварійних, не підпадають під визначення аварійної морської події.

Положення 2017 року визначає порядок розслідування та обліку аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, та суднами флоту рибної промисловості, що підлягають нагляду класифікаційного товариства, довжиною менше 24 метрів, у тому числі пов'язаних із пошкодженням знарядь лову [74], тобто із суднами, що не підпадають під дію КТМ України, а відтак і під дію Положення 2006 року.

Обов'язок попередньої класифікації й розслідування аварійних морських подій покладено на капітана судна, з яким сталася аварійна подія, або особу, що виконує його обов'язки, з обов'язковим оформленням судового акта попереднього розслідування аварійної морської події.

Класифікація аварійних морських подій безпосередньо впливає на порядок проведення розслідувань. Встановлено чіткий поетапний план розслідування аварійних морських подій. Так, капітан судна має провести попереднє розслідування, за результатами якого мають бути зібрані матеріали та складено судовий акт попереднього розслідування. Після прибуття аварійного судна або екіпажу цього судна до першого українського морського порту протягом доби ці документи разом із письмовою заявою про аварійну морську подію подаються капітану морського порту [34].

Для збереження та забезпечення доступу до джерел інформації, опрацьованої інформації, речових доказів чи інших зібраних при проведенні попереднього розслідування матеріалів капітан судна повинен заявити морський протест.

Також до списку документів, які необхідно подати протягом трьох днів з моменту прибуття судна чи екіпажу до першого українського морського порту, відносяться:

- відомості про характер аварійної морської події і обставини, за яких вона відбувалася;
- належним чином засвідчений морський протест, якщо першим портом заходу судна був не український морський порт;
- документи, що містять фактичні відомості про аварійну морську подію: виписки з суднових документів, пояснення причетних до аварійної морської події осіб та свідків, дані реєстратору даних рейсу (англ. Voyage data recorder, VDR) і інших самописців, їхню розшифровку, карти з прокладкою шляху, схему маневрування, радіолокаційні планшети, таблиці маневрених характеристик судна, схеми тіньових секторів радіолокаційних станцій, схеми, фотографії та креслення пошкоджень, інші документи, що можуть бути використані у розслідуванні [73].

У п. 4.6 Положення 2006 року визначено підстави для реєстрації аварійної морської події капітаном морського порту. Це заява про аварійну морську подію від капітана судна, або заява від судновласника у випадку зникнення судна безвісти.

Також на цьому етапі може бути підтверджена чи змінена класифікація аварійної морської події, яка попередньо була здійснена капітаном судна чи судновласником.

Наступним етапом є визначення органу розслідування. Для цього протягом одного робочого дня капітан морського порту сповіщає про аварійну морську подію Морську адміністрацію або Державне агентство рибного господарства України (далі – Держрибагентство), в залежності від того, який з яким типом судна відбулася морська аварія чи інцидент.

Заслуговує на увагу також той факт, що саме до повноважень капітана морського порту віднесено визначення доказової бази, яка буде використовуватися при розслідуванні аварійної морської події. В якості

прикладів у Положенні 2006 року наводяться «акти водолазного, докового або сюрвеєрського огляду, акти огляду класифікаційного товариства, розпорядження судновласника тощо» [73]. Збір згаданих документів та матеріалів доручається капітану судна чи судновласнику.

Визначено перелік адресатів повідомлення про створення комісії з розслідування аварійної морської події. Це капітан судна, із яким сталася подія, судновласник, капітан морського порту, у якому перебуває аварійне судно, інші заінтересовані особи, організації та за необхідності держава прапора й істотно заінтересовані держави. Вбачається, що під необхідністю повідомлення державі прапору та іншим істотно заінтересованим державам мається на увазі ситуація, в якій аварійну морську подію класифіковано як дуже серйозну аварію.

Після створення комісії, якщо розслідування не доручено безпосередньо капітану морського порту, він має передати всі документи, що стосуються аварійної морської події, комісії, склавши при цьому відповідний акт приймання-передачі.

Проте на цьому діяльність керівництва морського порту та судновласника у проведенні розслідування не закінчується. Керівництво морського порту, у зоні відповідальності якого за безпеку судноплавства сталася аварійна морська подія, а також судновласник аварійного судна зобов'язані здійснювати матеріально-технічне та транспортне забезпечення комісії з розслідування аварійної морської події. Крім цього керівництво морського порту має координувати дії з судновласниками, органами місцевого самоврядування, місцевими органами виконавчої влади та підрозділами центральних органів виконавчої влади, розташованими на території морського порту (п. 4.9 Положення 2006 року) [73].

У п. 4.10 Положення 2006 року встановлено строк для розслідування аварійних морських подій, який не може перевищувати двадцяти діб з моменту реєстрації аварійної морської події або подачі прохання про проведення розслідування морської аварії або інциденту з іноземним судном, яке стоїть в українському морському порту, що надійшло від капітана цього судна, його судовласника або консула держави, під прапором якої плаває судно [73].

Продовження цього строку можливе лише за обґрунтованими підставами і тільки тим органом, що призначив комісію з розслідування.

Судновласник наділений правом оскарження висновків комісії з розслідування або безпосередньо капітана морського порту. На оскарження передбачено десятиденний строк, що відлічується з моменту отримання матеріалів розслідування.

Слід погодитися з розподілом на етапи проведення розслідування аварійних подій, який передбачено Положенням 2006 року:

I етап: збір і опрацювання даних про аварійну морську подію;

II етап: аналіз отриманих даних;

III етап: висновки і, у разі необхідності, підготовка пропозицій щодо запобігання подібним аварійним морським подіям у майбутньому [73].

Кожен етап має детальний опис у Положенні 2006 року з урахуванням особливостей здійснення розслідування різними органами та інформації, необхідної для висновку.

На I етапі спочатку оглядається місце події, потім проводиться фотофіксація, документування та збір речових доказів. Наступним кроком є опитування свідків, після якого комісія ознайомлюється з документами, процедурами і записами, що велися на судні. У разі необхідності залучаються експерти для проведення додаткових досліджень.

Встановлюються суперечності у доказах, якщо такі мають місце, на останок документуються додаткові факти і робляться припущення щодо можливих причин морської аварії чи інциденту.

Для того, щоб вчасно зібрати та закріпити докази розслідування на цьому етапі проводиться капітаном судна, незалежно від подальшої класифікації аварійної морської події, у порядку попереднього розслідування.

Проведення розслідування на II етапі включає такі стадії: встановлення послідовності обставин аварійної морської події; аналіз дій чи рішень та умов, за яких виникла подія; установлення стосовно кожної небезпечної дії чи рішення типу помилки а також потенційних проблем безпеки. На II етапі формується цілісна картина виникнення та перебігу аварійної морської події, на основі систематизації зібраних на I етапі даних, яка оформлюється у вигляді звіту з розслідування аварійної події [73].

На III етапі розслідування складається акт розслідування аварійної морської події, оформлення якого регламентується додатком 6 до Положення 2006 року, за основу якого береться сформований раніше звіт з розслідування, робляться висновки і, в разі необхідності, готуються пропозиції щодо запобігання подібним аварійним морським подіям у майбутньому.

У відповідності з вимогами міжнародних стандартів з розслідування морських аварій та інцидентів, у випадку, якщо «аварійна морська подія з іноземним судном сталася у внутрішніх водах, територіальному морі або морській зоні відповідальності України за безпеку судноплавства, Морська адміністрація інформує про це і запрошує взяти участь у розслідуванні державу прапора цього судна, а також усі інші держави, які

через громадянство екіпажу судна, пасажирів або інших осіб є істотно заінтересованими державами» [73].

Метою обліку та аналізу морських аварій та інцидентів, які в Україні здійснюють Морська адміністрація, Держрибагентство, капітани морських портів та судновласники є завчасне виявлення і своєчасне запобігання обставинам, що можуть загрожувати безпеці судноплавства, а також вжиття заходів щодо запобігання ним у майбутньому. Таким чином, два основні органи, компетентні створювати комісії з розслідувань аварійних морських подій, Мінінфраструктури та Мінагрополітики, фактично не ведуть їх облік і аналіз, ці функції покладені на підпорядковані цим міністерствам структурні підрозділи.

На Морську адміністрацію і Держрибагентство також покладено обов'язок ведення обліку аварійних морських подій у цілому із суднами України, що належать до сфери відповідальності кожного з них, а також ці органи мають створити і підтримувати відповідну базу даних, яка дасть змогу ефективно та оперативно використовувати цю інформацію усім зацікавленим органам державного управління, установам, організаціям і підприємствам для аналізу та статистики морських аварій та інцидентів. Форма обліку і структура бази даних аварійних морських подій має бути затверджена Морською адміністрацією з урахуванням рекомендацій ІМО. Натепер в Україні ані затвердженої форми обліку, ані бази даних аварійних морських подій у відкритому доступі немає. Якщо ж така база існує у закритому режимі, то обмеження доступу громадян до цих даних є не виправданим, будь-яка інформація, що може зберегти життя чи посприяти забезпеченню належного рівня безпеки мореплавства та навколишнього морського середовища, має бути доступною морякам, судновласникам та всім іншим зацікавленим особам.

Якщо для ведення обліку Морською адміністрацією та Держрибагенством передбачені спеціальні форми журналів, то капітани морських портів ведуть документальний та комп'ютерний облік усіх аварійних морських подій, які розслідують, заводячи справу, якій присвоюється номер, за яким зареєстрована заява капітана судна про морську аварію чи морський інцидент.

Відомості про аварійну морську подію, документальні докази обставин, що передували події, матеріали розслідувань, проведених капітаном судна, а також копії актів будь-яких розслідувань, у тому числі розслідування, здійснені альтернативними комісіями, створеними за ініціативою судновласника, обліковуються і зберігаються у судновласника або на судні в порядку, установленому судновласником.

Положення 2006 року містить норму, що не відповідає міжнародним стандартам, встановленим Кодексом 2008 року, щодо зберігання матеріалів розслідування морських аварій та інцидентів. Так, передбачено, що вони мають зберігатися до завершення адміністративних, цивільних або кримінальних справ, якщо такі виникнуть у зв'язку з аварійною морською подією. Проте Кодекс 2008 року чітко визначає, що матеріали такого розслідування не можуть бути використані в якості доказів по справах щодо визначення винних та призначення покарань.

Також У Положенні 2006 року передбачається передача інформації щодо результатів розслідування серйозних та дуже серйозних аварій до ІМО за формою, передбаченою Кодексом 1997 року, який втратив чинність. Пропоновані у 2017 році зміни до Положення 2006 року, що актуалізували б його, так і не були прийняті.

Отже, проаналізувавши Положення 2006 року та Положення 2017 року, можна зробити висновок, що приписи Положень на сьогодні є

єдиним джерелом нормативно-правового регулювання класифікації, обліку та розслідування морських аварій та інцидентів в Україні. Процедура розслідування морських аварій та інцидентів, що прописана в цих нормативних документах, не повною мірою відповідає вимогам ІМО, встановленим у Кодексі 2008 року та ряді інших резолюцій. Перелік органів, що компетентні створювати комісії для розслідування аварійної морської події в Україні та з суднами під українським прапором, є надто широким, доречність віднесення таких компетенцій до міністерств, особливо Мінагрополітики, викликає сумнів. Формування комісій з розслідування проводиться не стільки з точки зору професійних навичок, знань та вмінь членів комісії, скільки виходячи з посади, яку займають члени комісії, що є недоречним та знижує ефективність роботи цих комісій.

3.3 Інституційний механізм імплементації в Україні норм щодо розслідування морських аварій та інцидентів

Положенням 2006 року визначено перелік органів, компетентних розслідувати аварійні морські події. Це Мінінфраструктури; Міністерство аграрної політики та продовольства України (далі – Мінагрополітики); Укртрансбезпека – до 6 серпня 2018 року, коли до даного Положення були внесені відповідні зміни [68]; Морська адміністрація; Держрибагентство; Управління державного нагляду за безпекою мореплавства флоту рибного господарства Держрибагентства України – до 6 серпня 2018 року [68]; капітани морських портів; капітани суден.

Розглянемо повноваження цих органів у сфері морського транспорту та, зокрема, розслідування аварійних морських подій, які визначені у нормативно-правових актах України.

Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері морського транспорту, а також забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського транспорту, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на морському транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на морському транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства) [75].

До функцій Мінінфраструктури, пов'язаних з розслідуванням морських аварій та інцидентів можна віднести проведення технічного розслідування обставин і причин катастроф, аварій, подій з тяжкими наслідками на транспорті, а також затвердження положення про класифікацію, порядок розслідування і облік аварійних морських подій [75].

Мінагрополітики є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади з питань формування та забезпечення реалізації державної політики в галузях рибного господарства та рибної промисловості, охорони, використання та відтворення водних живих ресурсів, регулювання рибальства та безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства [78].

Положення 2006 року передбачає створення комісій для розслідування морських аварій та інцидентів. Відповідно до п. 3

Положення 2006 року до компетенції комісій, створених Мінінфраструктури та Мінагрополітики, належать «розслідування дуже серйозних аварій, які викликали великий суспільний резонанс, якщо з приводу таких розслідувань не було прийняте спеціальне рішення Кабінету Міністрів України». При цьому вираз «великий суспільний резонанс» ніяк не розтлумачується. В якості прикладу спеціального рішення Кабінету Міністрів України можна навести розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 березня 2008 р. № 499-р «Про утворення Комісії з розслідування причин аварії транспортно-буксирного судна «Нафтогаз-67» [81].

Постановою Кабінету Міністрів України від 6 вересня 2017 року № 1095 «Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України» було створено Морську адміністрацію, яка є «центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику у сферах морського ... транспорту, торговельного мореплавства, ... навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, а також у сфері безпеки на морському ... транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості)» [80]. Зважаючи на фактично всеосяжний обсяг повноважень Морської адміністрації в галузі морського та річкового транспорту, а також вкрай невітшну статистику аварійності саме рибпромислових суден віднесення сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості до Мінагрополітики видається невиправданим.

Одними з основних завдань Морської адміністрації є «забезпечення виконання зобов'язань, що випливають із членства України в

міжнародних організаціях, діяльність яких пов'язана з морським та річковим транспортом, торговельним мореплавством, судноплавством на внутрішніх водних шляхах, навігаційно-гідрографічним забезпеченням мореплавства (крім суден флоту рибної промисловості), а також забезпечення дотримання і виконання зобов'язань, узятих за міжнародними договорами України у цих сферах» [80]. Фактично це означає, серед іншого, виконання обов'язку щодо надання статистичної звітності з розслідувань морських аварій та інцидентів та звітів з розслідування до ІМО, а також співпраці держав у розслідуваннях морських аварій та інцидентів.

Морська адміністрація має «проводити розслідування та аналіз причин аварійних морських подій ..., веде облік таких подій, розробляє та затверджує план профілактичних заходів щодо запобігання їхньому виникненню і контролює проведення зазначених заходів (крім аварій з суднами флоту рибної промисловості)» [80]. Тож фактично Кабінетом Міністрів України де-юре призначено орган, що має проводити розслідування аварійних морських подій, але при цьому він має ще 59 напрямів діяльності, що фактично унеможливорює фокусування Морської адміністрації на цій функції, або має призвести до неймовірного розширення штату, що натепер втілене тільки у створенні відділу розслідування аварійних подій. Також Морська адміністрація уповноважена складати акти та видавати обов'язкові для виконання приписи щодо усунення порушень і недоліків, пов'язаних з порушенням правил безпеки на морському транспорті, що також може завадити неупередженому розслідуванню морських аварій та інцидентів згідно з метою, встановленою в Кодексі 2008 року.

Держрибагентство України входить до системи органів виконавчої влади, однією з цілей утворення якого є реалізація державної політики у сфері регулювання рибальства та безпеки мореплавства суден флоту рибного господарства [70].

Морська адміністрація та Держрибагентство України уповноважені створювати комісії для розслідування:

- дуже серйозних аварій, якщо розслідування за рішенням Мінінфраструктури та Мінагрополітики не проводиться ними самими або з приводу цього розслідування не було прийняте спеціальне рішення Кабінету Міністрів України;

- серйозних аварій;
- морських інцидентів.

До компетенції комісій, створених капітанами морських портів, належать розслідування:

- морських інцидентів, провадження яких передано їм за рішенням Морської адміністрації або Держрибагентства;

- інцидентів.

До компетенції комісій, створених капітанами суден, відносять:

- розслідування інцидентів, провадження яких передано їм за рішенням капітана морського порту;

- попереднє розслідування всіх аварійних морських подій [73].

Положення 2006 року оперує дещо іншою класифікацією аварійних морських подій, ніж та, що передбачена Кодексом 2008 року, що може негативно впливати на співпрацю на рівні держав при координації дій по розслідуванню інцидентів, що в подальшому неминуче призводить до настання морських аварій.

В Україні немає єдиного органу розслідування аварійних морських подій, Положенням 2006 року передбачено шість компетентних органів для створення комісій з розслідування морських аварій та інцидентів, постійно діючих комісій з розслідування аварійних морських подій в Україні не передбачено.

Що стосується морських аварій та інцидентів, що сталися з судном під українським прапором на території іноземної держави, то рішення про розслідування приймається Мінінфраструктури та Мінагрополітики в результаті співробітництва з компетентними органами держави, на території якої сталася аварійна морська подія. За взаємною згодою вирішується, яка держава візьме на себе відповідальність за проведення розслідування [73].

Може скластися ситуація, при якій до аварійної морської події причетне як морське торговельне судно, так і риболовецьке судно. Згідно з п. 3.2 Положення 2006 року, в цьому випадку Морською адміністрацією та Держрибагенством створюється спільна комісія з розслідування. Керівництво Морської адміністрації і Держрибагентства також погоджує органи розслідування, що мають бути задіяні в спільній комісії, і кандидатуру голови такої комісії [73].

Розглянемо практичне виконання взятих на себе міжнародних зобов'язань щодо проведення розслідувань морських аварій та інцидентів Україною та іншими країнами Чорноморського басейну. Україна має вихід до Чорного та Азовського морів, тому не слід ставити під сумнів її потенціал як морської держави. Пріоритетами національних інтересів України у сфері морської діяльності є задоволення потреб її народу та економіки у використанні ресурсів Азовського і Чорного морів, Керченської протоки та інших районів Світового океану, посилення

позиції України серед провідних морських держав, забезпечення її безпеки та суверенітету, що підтверджується положеннями рішення РНБО від 16.05.2008 «Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави» [76] та постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307 «Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року» [69].

Так, відповідно до Морської доктрини України «для вдосконалення системи забезпечення безпеки судноплавства слід забезпечити посилення державного нагляду у сфері судноплавства, безпеки судноплавства, технічного нагляду за станом морських суден та берегової інфраструктури судноплавства, зокрема, шляхом проведення аналізу безпеки функціонування об'єктів і суб'єктів судноплавства, у тому числі на основі результатів розслідування морських аварійних подій, вжиття ефективних заходів до запобігання їхньому виникненню» [69].

Отже, Доктрина називає одним із пріоритетних напрямів морської політики України забезпечення безпеки судноплавства, досягнення якої можливе шляхом проведення розслідувань аварійних морських подій та на основі результатів такого розслідування – розроблення заходів до запобігання їхньому виникненню у майбутньому.

Проаналізувавши органи з розслідування аварій та інцидентів на морі різних держав світу, їхні повноваження, функції та специфіку діяльності, можна стверджувати, що в даний час в Україні відсутній окремий орган з розслідування аварійних морських подій, що значно знижує ефективність розслідування морських аварій та інцидентів у внутрішніх водах та територіальному морі України, а також морських аварій та інцидентів поза територією України у випадках, коли були порушені інтереси України.

Будь-яке успішне втілення в життя правових норм потребує кваліфікованих виконавців, які, крім відповідних повноважень, мають необхідні знання в специфічній галузі застосування права. У випадку розслідування морських аварій йдеться передусім про осіб, що обізнані у конструкції суден, знаються на управлінні суднами, роботі механізмів та устаткування суден, володіють знаннями з маневрувань судном та запобігання зіткненням, є фахівцями у морському праві тощо. Саме з таких висококваліфікованих кадрів мають складатися комісії з розслідування морських аварій.

Звернемося до нормативного закріплення формування комісій для розслідування морських аварій в Україні. Положення 2006 року визначає органи розслідування аварійних морських подій, які було перелічено в п. 3.2 дослідження.

Очевидно, що зазначені органи не можуть розслідувати аварію всім своїм складом. Отже, Положенням 2006 року передбачено створення цими органами комісій з розслідування аварійних морських подій залежно від класифікації аварійної морської події. При цьому з тексту положення чітко не впливає, чи повинні зазначені міністерства створювати спільну комісію, чи дві окремі. Щодо Морської адміністрації та Держрибагентства таке роз'яснення дається. Так, спільна комісія створюється, якщо до аварійної морської події причетні судна, щодо яких відповідальність за організацію розслідування одночасно несуть обидва згадані органи.

Повноваження Управління державного нагляду за безпекою мореплавства флоту рибного господарства Держрибагентства як окремого органу розслідування взагалі є незрозумілими, у тексті Положення таке управління не зустрічалося ніде, крім переліку органів розслідування, що

було явним недоліком Положення 2006 року, тож даний орган було вилучено з переліку.

Що ж до складу комісій, то їх формує керівник відповідного органу розслідування. Також до складу комісії можуть бути введені представники судновласників українських та іноземних суден і/або істотно заінтересованих держав. Розслідування всіх аварійних морських подій проводяться особами, які мають необхідні знання і практичний досвід з питань, що стосуються їхніх звичайних посадових обов'язків, а також є компетентними в питаннях, що стосуються морських аварій, у тому числі мають спеціальну підготовку щодо виявлення людського фактора в аварійних морських подіях. Для розв'язання окремих питань, що не можуть бути вирішені членами комісії, до участі в розслідуванні (без включення до складу комісії) можуть бути залучені відповідні фахівці (п. 4.8 Положення 2006 року).

Положення 2017 року визначає органом розслідування аварійних морських подій із суднами флоту рибної промисловості, що не підлягають нагляду класифікаційного товариства, та суднами флоту рибної промисловості, що підлягають нагляду класифікаційного товариства, довжиною менше 24 метрів, Державне агентство рибного господарства України. Даний орган створює комісію з розслідування, яка складається виключно з його посадових осіб, що значно обмежує підбір фахівців. Цю ваду можна вирішити залученням експертів.

Отже, на сьогодні в Україні відсутні постійно діючі комісії з розслідувань морських аварій або один спеціалізований державний орган, що проводить розслідування аварійних морських подій. Законодавство встановлює перелік з шести органів розслідування, які залежно від

кваліфікації аварійної морської події беруть на себе обов'язки щодо створення комісій та координації розслідування.

При цьому Міжнародна морська організація у своїй резолюції А.1075(28) від 4 грудня 2013 року «Керівництво по наданню допомоги особам, що проводять розслідування, у здійсненні Кодексу розслідування аварій (Резолюція MSC.255(84))» встановлює такі вимоги до кваліфікації та підготовки осіб, які проводять розслідування:

1. Для проведення систематизованого і ефективного розслідування у сфері безпеки призначені для розслідування особи повинні мати досвід проведення розслідувань аварій на морі й бути компетентними в питаннях, що стосуються аварії або інциденту на морі. Сфери компетенції повинні включати методи збору доказів, методи проведення опитування, методи аналізу та вміння визначати вплив людських і організаційних чинників на аварії та інциденти на морі.

2. Усі особи, що проводять розслідування, які перебувають на місці аварії на морі, повинні мати достатні знання у сфері особистої безпеки, особливо з огляду на те, що небезпеки, що виникають на місці аварії, можуть бути куди більш значними, порівняно з небезпеками, характерними для нормальних умов експлуатації судна.

3. Орган, який проводить розслідування в галузі морської безпеки, повинен розглянути питання про розробку офіційно оформленої програми підготовки, з тим, щоб працюючі в ньому особи, які проводять розслідування, володіли необхідними знаннями, розумінням і професійними навичками у сфері проведення розслідувань, що стосуються безпеки на морі [86].

Вочевидь, рекомендації ІМО стосовно компетенції членів комісій з розслідування морських аварій значно більш конкретизовані, ніж вимоги національного законодавства України.

Тому вважаємо за необхідне створення єдиного органу з розслідування морських аварій та інцидентів задля проведення дієвого вивчення причин та наслідків морських аварій та інцидентів. До того ж створення такого органу є безумовною умовою у рамках гармонізації національного законодавства до законодавства держав – членів ЄС, адже Директива 2009/18/ЄС зобов'язує всі уряди держав – членів ЄС забезпечувати функціонування окремих органів з розслідування морських аварій та інцидентів. Тому, на нашу думку, Україна має перейняти європейський досвід створення незалежних органів з розслідування морських аварій.

Можлива назва органу – Бюро з розслідування аварійних морських подій. Бюро має підпорядковуватися Мінінфраструктури, входячи до складу Морської адміністрації України як самостійний структурний підрозділ, та фінансуватися за рахунок коштів державного бюджету. Створення Бюро з розслідування аварійних морських подій передбачає внесення змін та доповнень до нормативних документів, що визначають порядок розслідування морських аварій та інцидентів, а саме: КТМ України, Положення 2006 року, Положення 2017 року, Положення про Державну службу морського та річкового транспорту України, Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту.

Необхідною умовою ефективного функціонування Бюро є офіційне закріплення його діяльності на національному рівні, передбачається необхідним видання підзаконного нормативного акта України «Про затвердження положення про Бюро з розслідування аварійних морських

подій». Таке Положення встановлюватиме статус Бюро з розслідування аварійних морських подій, визначатиме його основні завдання, повноваження, функції, особистий склад, повноваження Голови Бюро тощо. Таке Бюро матиме на меті розслідування морських аварій та інцидентів, складання звітів щодо результатів проведення таких розслідувань, розроблення електронної бази даних аварій, їхніх причин, наслідків і результатів розслідування та видання рекомендацій щодо запобігання настанню аварійних морських подій у майбутньому. Бюро з розслідування аварійних морських подій не нестиме ніякої адміністративної функції по виявленню винних осіб, їхньому обвинуваченню, накладанню штрафів чи призначенню інших видів покарань. До його постійного складу слід залучити тільки експертів та кваліфікований персонал з відповідними професійними знаннями у різних галузях науки та практичними навичками, необхідними для об'єктивного та неупередженого розслідування морських аварій та інцидентів, що пройшли відповідну теоретичну та професійну підготовку.

Як зазначалося, одним із завдань Бюро буде створення електронної бази даних аварій та звітів щодо їх розслідування. Адже в Україні досі немає офіційної розширеної бази даних з аналізом аварійних морських подій. На сьогодні статистику щодо аварійності на морському транспорті України можна знайти на офіційних сайтах Укртрансбезпеки та Морської адміністрації України. Матеріали доповідей щодо стану аварійності відображають класифікацію аварійних подій відповідно до Положення 2006 року, порівняння даних різних років, окремо подаються дані щодо аварійних подій з річковими та морськими суднами, з маломірними суднами, надаються рекомендації з усунення виявлених причин аварій.

До майбутньої бази даних необхідно внести такі дані: опис судна, ресурси збору доказів, план та аналіз подій, аналіз доказів, погодні умови, опис вантажу, наслідки подій, конвенційні положення щодо аварійної морської події, результати розслідування, рекомендації тощо. База даних морських аварій та інцидентів України допоможе не тільки проаналізувати стан аварійності на морському транспорті України, а й полегшить та зміцнить співпрацю з іншими державами світу, зокрема з державами - членами ЄС, які мають найпотужнішу в світі електронну базу аналізу морських аварій та інцидентів. До того ж така база даних повинна бути безкоштовною, кожний бажаючий матиме право доступу, що допоможе обмінюватися досвідом та рекомендаціями розслідування морських аварій та інцидентів.

Висновки до розділу 3

Державна служба морського та річкового транспорту України веде облік та класифікує аварійні морські події, що порушують інтереси України, за результатами розслідувань визначаються причини та шляхи попередження подібних подій у майбутньому. Очевидною є необхідність у розслідуванні морських аварій, що сталися в межах території України та/чи з суднами під українським прапором, з наданням звітів з розслідувань аварій до ІМО. Розслідування та належний аналіз морських аварій та інцидентів сприятимуть розширенню бази знань про причини аварій, допоможуть вжити заходів щодо виправлення ситуації та створити стандартний підхід щодо забезпечення певної подібності під час розслідування морських аварій, а результати розслідування аварій можуть

бути використані для вдосконалення діючих і розробки нових нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки мореплавства.

Кодекс торговельного мореплавства України, профільний законодавчий акт України з регулювання торговельного мореплавства, не містить конкретних положень щодо порядку розслідування морських аварій та інцидентів. Проте у кодексі є положення про обов'язок капітана судна проводити попереднє розслідування незалежно від кваліфікації аварійної морської події, а також до функцій капітана морського порту належить облік та розслідування аварійних морських подій. Наразі ані Кодекс торговельного мореплавства України, ані Закон України «Про морські порти України» не містять посилань на встановлений в Україні порядок обліку та розслідувань аварійних морських подій, що може призводити до плутанини, пов'язаної з повноваженнями капітана морського порту щодо накладення адміністративних стягнень, передбачених у Кодексі України про адміністративні правопорушення. Це також може призводити до послаблення зацікавленості в забезпеченні ефективного та неупередженого розслідування морських аварій та інцидентів, і, як наслідок, до зниження рівня безпеки на морському транспорті. Убачається необхідним внести до Кодексу торговельного мореплавства України та Закону України «Про морські порти України» доповнення у вигляді відсилання до порядку обліку та розслідування морських аварійних подій, який наразі міститься в Положенні про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року. Більше того, такий порядок має бути прийнятий на рівні закону України, а не підзаконного акта, зважаючи на важливість таких розслідувань з точки зору захисту життя людини та навколишнього природного середовища.

В Україні на сьогодні діють два підзаконні нормативні акти, що встановлюють порядок проведення розслідувань аварійних морських подій. Це Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року та Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості 2017 року. В Положенні 2006 року міститься перелік органів, до компетенції яких віднесено створення комісій з розслідування аварійних морських подій. Також визначено строки розслідування, порядок складання звітів, співпраця із зацікавленими державами тощо. Текст положення складено відповідно до норм Кодексу 1997 року, це Положення не відповідає повною мірою нормам, встановленим Кодексом 2008 року, які є обов'язковими для виконання.

Положення 2017 року регламентує порядок розслідування аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості, на який не поширюються норми Положення 2006 року.

На національному рівні вбачається необхідним поглиблення правового регулювання розслідування аварійних морських подій, тому доцільним є прийняття Закону України щодо порядку обліку, класифікації та розслідування аварійних морських подій, який повинен, серед іншого, містити положення щодо розслідування морських аварій та інцидентів: надавати визначення та класифікацію аварійних морських подій (аварій та інцидентів), встановлювати орган, відповідальний за проведення розслідування та ведення обліку аварійних морських подій, єдину процедуру розслідування аварій та звітності щодо результатів, отриманих під час проведення такого розслідування. Положення Закону мають відповідати нормам Кодексу міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі.

Майже всі морські держави світу мають окремі незалежні органи з розслідування аварійних морських подій, які здійснюють свої повноваження у структурі відповідних міністерств, переважно при профільному міністерстві з питань транспорту, чи є незалежними у своїй діяльності та при прийнятті рішень від будь-якого іншого органу, інтереси якого можуть вступити в суперечність із завданням, покладеними на такі органи, тобто вони відокремлені та не підпорядковані будь-яким іншим органам державної влади. Тенденція створення окремих органів з розслідування аварійних морських подій чітко простежується серед держав – членів ЄС, що можна пояснити прийняттям Директиви 2009/18/ЄС, яка зобов'язує держави – члени ЄС мати незалежні органи з розслідування аварійних морських подій.

Необхідним убачається створення єдиного органу з розслідування морських аварій та інцидентів задля проведення дієвого вивчення причин та наслідків аварійних морських подій та належного виконання зобов'язань держави щодо подання звітів з розслідування аварійних морських подій до ІМО. До того ж створення такого органу є безумовною необхідністю у рамках гармонізації національного законодавства до законодавства держав – членів ЄС. Україна має перейняти європейський досвід створення незалежних органів з розслідування морських аварій.

ВИСНОВКИ

У дисертації обґрунтовано теоретичні, методичні та практичні рекомендації щодо удосконалення діючої процедури розслідування аварійних морських подій. За результатами проведеного дослідження сформульовано такі висновки і пропозиції теоретичного і практичного характеру:

1. Стан дослідження інституту розслідування аварійних морських подій слід визнати таким, що потребує поглиблення. Так, вітчизняні науковці переважно зосереджуються на причинах, класифікації та статистиці аварійних морських подій. Окремі положення міжнародних договорів, більшість документів Міжнародної морської організації залишається поза увагою, або є недостатньо дослідженими. Аналіз нормативних актів України щодо розслідування аварій та інцидентів на морі інколи ґрунтується на нормативних актах СРСР, які було скасовано, або ж на Положенні про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року, яке не відповідає сучасним міжнародним стандартам з розслідування, встановленим Міжнародною морською організацією.

2. Інститут розслідування морських аварій та інцидентів, вийшовши за межі регулювання національного законодавства держав, пройшов еволюцію від пошуку та покарання винних в аварії та відшкодування збитків до забезпечення безпеки мореплавства шляхом вивчення причин, що призвели до аварії, та засвоєння наслідків морських аварій. Результати розслідування використовуються Міжнародною морською організацією для внесення змін в існуючі та прийняття нових актів, що регулюють торговельне мореплавство, встановлюючи стандарти, необхідні для

безпеки суден та екіпажів, вантажів та навколишнього природного середовища.

3. Донині не існує єдиного уніфікованого розуміння понять морської аварії та морського інциденту. У законодавстві різних держав та міжнародно-правових актах вживаються такі терміни, як «аварія», «катастрофа», «аварійна подія», «інцидент» тощо. Пропонуємо використовувати ті дефініції, що надаються у Кодексі міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі 2008 року, з деякими уточненнями.

Морська аварія – подія або послідовність подій, які призвели до наслідків, що сталися у прямому зв'язку з експлуатацією судна та пов'язаними з цим діями членів екіпажу, вчиненими без прямого умислу:

– загибель людини або серйозне тілесне ушкодження (таке, що призвело до непрацездатності на період понад 72 години, протягом 7 днів з отримання ушкодження);

– зникнення людини з судна;

– загибель, передбачувана загибель або залишення екіпажем судна;

– пошкодження судна;

– посадка судна на ґрунт або позбавлення його можливості руху або участь у зіткненні;

– збитки, завдані морській інфраструктурі за межами судна, які могли б серйозно загрожувати безпеці самого судна, іншого судна або окремої особи; або

– серйозна шкода навколишньому середовищу (що призвела, за оцінкою зацікавленої держави, до суттєвого шкідливого впливу на навколишнє середовище) або можлива серйозна шкода навколишньому середовищу, викликана пошкодженням судна / суден.

Морський інцидент – подія або послідовність подій, інших, ніж морська аварія, що відбулися в прямому зв'язку з експлуатацією судна та пов'язаними з цим діями членів екіпажу, вчиненими без прямого умислу, які загрожували б безпеці або збільшили б небезпеку для судна, людей або навколишнього середовища.

Наведені визначення варто використовувати в національному законодавстві держав, а також у міжнародних договорах, які регламентують обов'язок держав проводити розслідування аварійних морських подій, та інших інструментах Міжнародної морської організації.

4. Класифікація аварійних морських подій має відносний характер, оскільки у виробничому процесі існує безліч перехідних форм, які стоять на межі різних груп класифікації. Звідси виникають труднощі при класифікації аварійних морських подій, оскільки одна й та ж аварійна подія за одними ознаками може бути віднесена до однієї групи, а за іншими – включена в іншу. Залежно від різних практичних потреб одні й ті самі аварійні морські події можна класифікувати за різними ознаками: за причинами аварійних подій, за їхніми наслідками, за видами суден, за місцем події, за видом людського фактора тощо. Для цілей розслідування аварійних морських подій за основу пропонується обрати критерій наслідків, зважаючи на необхідність виконання обов'язку держав щодо надання Міжнародній морській організації звітів по кожній дуже серйозній аварії (*very serious casualty*).

Так, до аварійних морських подій слід віднести морські аварії та морські інциденти. Морські аварії варто поділяти на дуже серйозні аварії, тобто такі, що спричинили повну загибель судна чи смерть людини, або заподіяли серйозну шкоду навколишньому середовищу, та морські аварії, що не підпадають під ознаки дуже серйозних аварій.

Інші критерії класифікації слід застосовувати для обліку та збору статистичних даних щодо морських аварій та інцидентів.

5. Міжнародне співтовариство створило потужне нормативно-правове підґрунтя розслідування морських аварій та інцидентів. У Міжнародній конвенції про вантажну марку 1966 року, Міжнародній конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, Конвенції ООН з морського права 1982 року та інших регламентовано необхідність проводити розслідування морських аварій, якщо це може допомогти внести зміни в дані конвенції для зменшення ризику повторення подібних подій у майбутньому. Понад те, міжнародні договори визначають необхідність співробітництва держав, інтереси яких мають стосунок до аварійної морської події, звітування щодо результатів розслідування морських аварій і направлення таких звітів у Міжнародну морську організацію. Отже, можна стверджувати, що в міжнародному морському праві інститут розслідування морських аварій активно розвивається, враховуючи науково-технічний прогрес, та не втрачає своєї актуальності, завжди залишаючись на порядку денному серед ключових питань міжнародного співтовариства.

6. Міжнародна морська організація для забезпечення безпеки судноплавства та зменшення кількості морських аварій та інцидентів проводить збір і систематизацію інформації щодо розслідування кожної дуже серйозної аварії. Узагальнюючи таку практику, Міжнародна морська організація прийняла резолюції, в яких детально виписана процедура розслідування аварій та інцидентів на морі. Наразі Міжнародна морська організація та Комітет з безпеки на морі, що входить до її складу, прийняли два кодекси з розслідування аварій, у 1997 році – Кодекс з

розслідування морських аварій та інцидентів (втратив чинність у 2013 році), у 2008 році – Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі (Кодекс ІМО з розслідування морських аварій), посилання на обов'язковість застосування якого міститься в главі XI-1 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі. Крім цього, на базі Глобальної інтегрованої системи інформації про судноплавство Міжнародною морською організацією розроблено базу даних, що розміщена у вільному доступі в мережі Інтернет. У ній містяться дані про морські аварійні події та звіти з розслідування морських аварій, надані державами. Зусилля Міжнародної морської організації у сфері розслідування аварій та інцидентів спрямовані на удосконалення нормативної бази та інформування про причини морських аварій з метою уникнення у майбутньому повторення подібних аварійних подій.

7. Надання звітів є завершальною стадією розслідування морських аварій та інцидентів, а також необхідною умовою в разі розслідування дуже серйозних аварій та аварій, за результатами розслідування яких можливе внесення змін до існуючих правил. Звіт з розслідування має містити аналіз аварійної морської події та оцінку її наслідків, на основі яких складаються рекомендації щодо запобігання подібним аварійним подіям у майбутньому. Наразі в нормативних документах передбачені лише основні дані, що мають бути відображені в звітах з розслідування аварійних морських подій. З метою підвищення ефективності використання таких звітів необхідне створення уніфікованих норм, в яких має бути встановлена єдина форма звітності щодо розслідування аварійних морських подій, із зазначенням необхідних відомостей про аварію, аналізом ситуації та висновками щодо можливості запобігання

подібним подіям у майбутньому, що сприяло б більшій ефективності в дослідженні висновків комісії паралельно з аналізом події. Єдина форма звітності сприятиме забезпеченню повного і логічного викладення відомостей про подію, підвищенню також якості та рівня співпраці держав у проведенні розслідувань, полегшенню сприйняття викладеної у звіті інформації та спрощенню систематизації отриманих даних.

8. Європейський Союз має розвинену нормативну базу, що регламентує розслідування аварійних морських подій. Перевагами є наявність у більшості держав-членів ЄС окремих органів з розслідування морських аварій та інцидентів, що дає змогу забезпечити всебічне, неупереджене та об'єктивне розслідування. Створення державами-членами ЄС баз даних звітів із розслідування аварійних морських подій надає можливість належним чином дослідити причини морських аварій і розробити рекомендації щодо запобігання їм у майбутньому, а також винести відповідні уроки. Наявність Європейського агентства з морської безпеки та Консультативної технічної групи ЄС зі співробітництва з розслідування морських аварій забезпечує вдосконалення нормативно-правового регулювання розслідування морських аварій та інцидентів ЄС з метою підвищення якості роботи комісій з розслідування, підтримання безпеки судноплавства та забезпечення активної співпраці держав – членів ЄС.

9. Державна служба морського та річкового транспорту України веде облік і класифікує аварійні морські події, за результатами розслідувань визначаються причини та шляхи запобігання подібним подіям у майбутньому. Очевидною є необхідність у розслідуванні морських аварій, що сталися в межах території України та/чи з суднами під українським прапором, з наданням звітів з розслідувань аварій до

Міжнародної морської організації. Розслідування та належний аналіз морських аварій та інцидентів сприятимуть розширенню бази знань про причини аварій, допоможуть вжити заходів щодо виправлення ситуації та створити стандартний підхід щодо забезпечення певної подібності під час розслідування морських аварій, а результати розслідування аварій можуть бути використані для вдосконалення діючих і розробки нових нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки мореплавства.

10. Кодекс торговельного мореплавства України що є профільним законодавчим актом з регулювання торговельного мореплавства, не містить конкретних положень щодо порядку розслідування морських аварій та інцидентів. Проте в Кодексі є положення про обов'язок капітана судна проводити попереднє розслідування незалежно від кваліфікації аварійної морської події, а також до функцій капітана морського порту належить облік та розслідування аварійних морських подій. Наразі ані Кодекс торговельного мореплавства України, ані Закон України «Про морські порти України» не містить посилань на встановлений в Україні порядок обліку та розслідувань аварійних морських подій, що може призводити до плутанини, пов'язаної з повноваженнями капітана морського порту щодо накладення адміністративних стягнень, передбачених у Кодексі України про адміністративні правопорушення. Це також може призводити до послаблення зацікавленості в забезпеченні ефективного та неупередженого розслідування морських аварій та інцидентів, і, як наслідок, до зниження рівня безпеки на морському транспорті. Пропонується внести у Кодекс торговельного мореплавства України та Закон України «Про морські порти України» доповнення у вигляді відсилання до порядку обліку та розслідування морських аварійних подій, який наразі міститься в Положенні про класифікацію,

порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року. Більше того, такий порядок має бути прийнятий на законодавчому рівні, зважаючи на важливість розслідувань з точки зору захисту життя людини та навколишнього природного середовища.

11. В Україні натеper діють два підзаконні нормативно-правові акти, що встановлюють порядок проведення розслідувань аварійних морських подій. Це Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року та Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості 2017 року. В Положенні про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року міститься перелік органів, до компетенції яких віднесено створення комісій з розслідування аварійних морських подій. Також визначені строки розслідування, порядок складання звітів, співпраця із зацікавленими державами тощо. Текст Положення відповідає нормам Кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів 1997 року, але не відповідає повною мірою нормам, установленим Кодексом ІМО з розслідування морських аварій 2008 року, які є обов'язковими для виконання.

Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості 2017 року регламентує порядок розслідування аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості, на який не поширюються норми Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами 2006 року.

На рівні законодавства України вбачається необхідним поглиблення правового регулювання розслідування аварійних морських подій, тому

доцільним є прийняття Закону України щодо порядку обліку, класифікації та розслідування аварійних морських подій, який буде містити наступні положення щодо розслідування морських аварій та інцидентів: надавати визначення та класифікацію аварійних морських подій (морських аварій та інцидентів), встановлювати орган, відповідальний за проведення розслідування та ведення обліку аварійних морських подій, дотримання єдиної процедури розслідування аварій та інцидентів і звітності щодо результатів, отриманих під час проведення таких розслідувань. Положення Закону мають відповідати нормам Кодексу міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій та інцидентів на морі 2008 року.

12. Більшість морських держав мають окремі органи з розслідування аварійних морських подій, які здійснюють свої повноваження у структурі відповідних міністерств, переважно при профільному міністерстві з питань транспорту, чи є незалежними у своїй діяльності та при прийнятті рішень від будь-якого іншого органу, інтереси якого можуть вступити в суперечність із завданнями, покладеними на такі органи, тобто вони відокремлені та не підпорядковані будь-яким іншим органам державної влади. Тенденція створення окремих органів з розслідування аварійних морських подій чітко простежується серед держав–членів ЄС, що можна пояснити прийняттям Директиви Європейського Парламенту та Ради ЄС 2009/18/ЄС від 23 квітня 2009 року про встановлення фундаментальних принципів, що регулюють розслідування аварій на морському транспорті, а також про зміну Директиви Ради ЄС 1999/35/ЄС та Директиви Європейського Парламенту і Ради ЄС 2002/59/ЄС, які зобов'язують держави–члени ЄС мати незалежні органи з розслідування аварійних морських подій.

13. Пропонується створення в Україні окремого органу з розслідування морських аварій та інцидентів задля дієвого вивчення причин і наслідків аварійних морських подій та належного виконання міжнародних зобов'язань держави щодо подання звітів з розслідування аварійних морських подій до Міжнародної морської організації. Створення такого органу є необхідністю у рамках адаптації, як складової процесу гармонізації національного законодавства з правом ЄС. Україні варто перейняти європейський досвід створення незалежних органів з розслідування морських аварій.

Можлива назва пропонованого органу – Бюро з розслідування аварійних морських подій України. Бюро має підпорядковуватися Міністерству інфраструктури України, входячи до складу Морської адміністрації України як окремий структурний підрозділ, та фінансуватися з державного бюджету. Необхідною умовою ефективного функціонування Бюро є офіційне закріплення його діяльності на національному рівні, з виданням підзаконного нормативно-правового акта України «Про затвердження положення про Бюро з розслідування аварійних морських подій України». Бюро матиме на меті розслідування морських аварій та інцидентів, складання звітів щодо результатів проведення таких розслідувань, розроблення електронної бази даних аварій, їхніх причин, наслідків і результатів розслідування та видання рекомендацій щодо запобігання настанню таких аварійних морських подій у майбутньому. Бюро з розслідування аварійних морських подій України не матиме жодної адміністративної функції по виявленню винних осіб, їх обвинуваченню, накладанню штрафів чи призначенню інших видів покарань.

Одним із завдань Бюро з розслідування аварійних морських подій України має стати створення електронної бази даних морських аварій та звітів з розслідування, адже в Україні донині немає офіційної та розширеної бази даних з аналізом аварійних морських подій. База даних морських аварій та інцидентів України дасть змогу не лише проаналізувати стан аварійності на морському транспорті України, а й поліпшить і зміцнить співпрацю з державами та міжнародними організаціями, з ЄС, який має найпотужнішу в світі електронну базу аналізу аварійних морських подій. Крім цього, вбачається необхідною участь Бюро у Міжнародному форумі інспекторів з розслідування морських аварій для обміну досвідом між комісіями з розслідування морських аварій та інцидентів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аварії та інциденти на морському та річковому транспорті. *Офіційний сайт Укртрансбезпеки / Діяльність / Безпека на транспорті / Інформація про аварії та інциденти на морському та річковому транспорті.* URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/avariyi-ta-incydyenty-na-morskому-ta-richkovomu-transporti> (дата звернення: 04.10.2021).
2. Аварії та інциденти на морському та річковому транспорті за 2018 рік. *Офіційний сайт Укртрансбезпеки / Аналіз аварійності.* URL: <http://dsbt.gov.ua/storinka/avariyi-ta-incydyenty-na-morskому-ta-richkovomu-transporti-za-2018-rik> (дата звернення: 04.10.2021).
3. Акимова О. В., Руйчева М. П. Аналіз впливу людського фактора на безпеку мореплавства. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля.* 2018. № 2 (243). С. 26-31.
4. Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства в Україні за 2012 рік. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.* URL: https://mtu.gov.ua/files/Avar_analiz_2012.Pdf (дата звернення: 04.10.2021).
5. Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства в Україні за 2013 рік. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.* URL: https://mtu.gov.ua/files/Avar_analiz_2013.Pdf (дата звернення: 04.10.2021).
6. Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства в Україні за 2014 рік. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.* URL: <https://mtu.gov.ua/files/Аналіз за 2014.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).
7. Аналіз стану безпеки руху, польотів, судноплавства в Україні за 2015 рік. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України.* URL: <https://mtu.gov.ua/files/Аналіз - 2015.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

8. Аналіз стану безпеки руху, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2016 рік. *Укртрансбезпека* / Аналіз аварійності. URL: http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/analiz_2017/analiz_avariynosti_2016.pdf (дата звернення 26.08.2018).

9. Аналіз стану безпеки руху, судноплавства та аварійності на транспорті в Україні за 2017 рік. *Укртрансбезпека* / Аналіз аварійності. URL: http://dsbt.gov.ua/sites/default/files/imce/Bezpeka_DTP/2018/analiz_avariynosti_2017.compressed.pdf (дата звернення 26.08.2018).

10. Анцелевич Г. А. Международное морское право : учебник. Киев : Слово, 2003. 399 с.

11. Басанец Н. Г. Конвенционные и классификационные требования к обеспечению безопасности судоходства. Одесса : ТОВ РВА "СМИЛ", 2008. 260 с.

12. Бойцов Ф. С., Иванов Г. Г., Маковский А. Л. Морское право : учебник для мореходных училищ. 2-е изд. перераб. и доп. Москва : Транспорт, 1984. 260 с.

13. Буткевич О.В. Теорія і практика докласичного міжнародного права. дис. ... д-ра юрид. наук : 12.00.11. К., 2009. 436 с.

14. Вейхман В. В. Классификация морских аварий по виду и характеру. *Теория и практика судовождения*. 1997. Вып. 6. URL: <http://archive.li/Zjbbu> (дата звернення: 04.10.2021).

15. Вишневецький В. Л. Вплив результатів розслідування аварійних морських подій на прийняття чи зміни конвенційних вимог. *Інновації в суднобудуванні та океанотехніці*: матеріали VII Міжнародної науково-технічної конференції (м. Миколаїв, 12–14 вересня 2016 р.). Миколаїв: НУК, 2016. С. 435–436.

16. Вишневський В. Л. Відділ з розслідувань морських подій Великобританії. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*. матеріали XII міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (м. Одеса, 29–30 березня 2018 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 12–15.

17. Вишневський В. Л. Відділ з розслідувань морських подій Великобританії: основи організації та функціонування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право*. 2018. № 50. С. 157–160.

18. Вишневський В. Л. Генеза інституту розслідування аварійних морських подій. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*. матеріали X міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (м. Одеса, 14–15 квітня 2016 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2016. С. 38–41.

19. Вишневський В. Л. Значення та застосування Кодексу міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій або інциденту на морі. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*. матеріали XI міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (м. Одеса, 6–7 квітня 2017 р.) Одеса: НУ «ОМА», 2017. С. 16–19.

20. Вишневський В. Л. Критерії класифікації аварійних морських подій. *Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку*: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції ОНМА (м. Одеса, 6–7 грудня 2012 р.). Одеса: ОНМА, 2013. С. 33–39.

21. Вишневський В. Л. Органи розслідування морських аварій: іноземний досвід для України. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 5. С. 370–373. URL: http://pap-journal.in.ua/wp-content/uploads/2020/08/5_2017.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

22. Вишневський В. Л. Поняття «аварія» в українському морському законодавстві: проблеми тлумачення. *Актуальні проблеми сучасного розвитку міжнародного морського, транспортного та екологічного права*: збірник науково-практичної конференції (м. Київ, 20 травня 2010 р.). Київ: КДАВТ. С. 53–56.

23. Вишневський В. Л. Правова регламентація розслідування аварій та інцидентів на морі в Європейському Союзі. *Lex portus*. 2017. № 4. С. 118–124.

24. Вишневський В. Л. Правове регулювання розслідування морських аварій та інцидентів. Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики: матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Миколаїв, 09–11 вересня 2016 р.). Миколаїв: НУК, 2016. С. 180–182.

25. Вишневський В. Л. Проблеми імплементації міжнародних норм щодо розслідування аварій та інцидентів на морі до законодавства України. *Правові проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції: у 4-х томах (м. Харків, 23–24 лютого 2011 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2011. Т. 1. С. 56–58.

26. Вишневський В. Л. Роль міжнародної морської організації в діяльності з розслідування морських аварій. *Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку*: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції ОНМА (м. Одеса, 5–6 грудня 2013 р.). Одеса: ОНМА, 2014. С. 73–77.

27. Вишневський В. Л. Співробітництво держав у процесі розслідування аварій та інцидентів на морі. *European political and law discourse*. 2021. Vol. 8. Issue 3. P. 61–66.

28. Вишневецький В. Л. Українське законодавство у сфері проведення розслідування морських аварійних подій: необхідність актуалізації. *Jurnalul juridic național: teorie și practică*. 2018. № 3 (31). С. 129–133.

29. Вишневецький В. Л. Формування інституту розслідування морських аварій: історія та сучасність. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2017. Вип. 30. С. 119–122.

30. Вишневецький В. Л., Немерцалова С. В. Публічно- та приватно-правовий аспекти розслідування морських аварійних подій. *Міжнародне приватне морське право: матер. кругл. столу* (м. Одеса, 26 квітня 2016 р.). Одеса: Фенікс, 2016. С. 63–67.

31. Войтенко М. Гибель парома «Эстония» – 10 лет без права на правду. URL: <http://www.rosbalt.ru/main/2004/09/28/179327.html> (дата звернення: 04.10.2021).

32. Гилка У. Л. Виявлення ролі людського фактора в аварійності морського транспорту. *Розвиток методів управління та господарювання на транспорті*. 2020. № 1 (70). С. 31-43.

33. Горчаков С. Актуальні питання вдосконалення морського права. Розслідування морських подій. *Юридичний журнал*. 2003. № 4. С. 5–10.

34. Груздев Н. М. Классификация, статистика и основные причины морских происшествий. URL: <https://podlodka.info/education/23-analysis-of-navigational-information/259-classification-of-statistics-and-main-causes-of-marine-accidents.html> (дата звернення: 04.10.2021).

35. Денисов В., Фалалєєва Л. Наднаціональність як правова реальність міжнародної інтеграції. *Право України*. 2018. № 1. С. 214-231.

36. Дудар Г. П. Реалізація капітаном морського порту повноваження щодо обліку та розслідування аварійних морських подій. *Митна справа*. 2012. № 1. С. 95–104.

37. Загородня Ю. В. Мінімізація комерційних витрат морських перевезень шляхом підвищення безпеки мореплавства. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2020. № 4. Том 2. С. 97–100.

38. Ермолина М. А. Морской аварийный случай, связанный с загрязнением, в международном морском праве. *Российский юридический журнал*. 2009. № 3. С. 91–94.

39. Інфімовський С. Ю. Аналіз морських навігаційних аварій та подій у виключній (морській) економічній зоні України. *Судовождение: сб. науч. трудов*. 2004. № 7. С. 31–40.

40. Кацило Д. Крушение Иволги. Топ-5 катастроф на Черном море. URL: <http://biz.liga.net/all/transport/stati/3135655-krushenie-ivolgi-top-5-katastrof-na-chernom-more.htm> (дата звернення: 04.10.2021).

41. Кацман Ф.М. Человеческий фактор в проблеме обеспечения безопасности судоходства. Санкт-Петербург. : СПГУВК, 2003. 150 с.

42. Кодекс по расследованию морских аварий и инцидентов от 27 ноября 1997 года. Резолюция А. 849 (20). URL: [http://rbc-ltd.ru/Morskie_stranitsw/Rezolutsii_IMO/Rezolutsija_A.849\(20\).htm](http://rbc-ltd.ru/Morskie_stranitsw/Rezolutsii_IMO/Rezolutsija_A.849(20).htm) (дата звернення: 04.10.2021).

43. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 № 176/95-ВР. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 04.10.2021).

44. Кодекс України про адміністративні правопорушення (1-212²¹): Закон України від 07.12.1984 № 8073-Х. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/80731-10> (дата звернення: 04.10.2021).

45. Кодекс України про адміністративні правопорушення (213–330): Закон України від 07.12.1984 № 8073-Х. *База даних «Законодавство України»* / ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/80732-10> (дата звернення: 04.10.2021).

46. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права 1982 року. *База даних «Законодавство України»* / ВР України / Міжнародні документи. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_057 (дата звернення: 04.10.2021).

47. Мальцев А. Человеческий фактор и навигационная безопасность. *Судоходство*. 2005. № 1-2. С. 16-17.

48. Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю державою порту у Чорноморському регіоні 2000 року. *База даних «Законодавство України»* / ВР України. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/998_441 (дата звернення: 04.10.2021).

49. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року. *База даних «Законодавство України»* / ВР України / Міжнародні документи. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_251 (дата звернення: 04.10.2021).

50. Міжнародна конвенція з охорони підводних телеграфних кабелів 1984 року. *База даних «Законодавство України»* / ВР України / Міжнародні документи. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_651 (дата звернення: 04.10.2021).

51. Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності у випадку забруднення нафтою, боротьби з ним та співпраці 1990 року. *База даних «Законодавство України»* / ВР України / Міжнародні документи. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_366 (дата звернення: 04.10.2021).

52. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року. *База даних «Законодавство України»* / ВР України / Міжнародні документи. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_009 (дата звернення: 04.10.2021).

53. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року. *База даних «Законодавство України»* / ВР України / Міжнародні документи. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_007 (дата звернення: 04.10.2021).

54. Міжнародна Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року. *База даних «Законодавство України»* / ВР України / Міжнародні документи. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_806 (дата звернення: 04.10.2021).

55. Міжнародна конвенція щодо втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 року. *База даних «Законодавство України»* / ВР України / Міжнародні документи. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_049 (дата звернення: 04.10.2021)

56. Мубинов Н. Р. Международно-правовые проблемы предупреждения и расследования промысловых аварий и инцидентов на море: диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность 12.00.10 – «Международное право; европейское право». Москва, 2001. 164 с.

57. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2011 році. *Державна служба України з надзвичайних ситуацій* / Оперативна інформація / Національна доповідь. URL: http://www.dsns.gov.ua/files/prognoz/report/2011/3_5_2011.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

58. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2012 році. *Державна служба України з надзвичайних ситуацій / Оперативна інформація / Національна доповідь*. URL: http://www.dsns.gov.ua/files/prognoz/report/2012/3_5_2012.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

59. Ницевич А. Черное море – море позора, или что ждет судовладелец в портах Черного моря. *Interlegal / Публикации*. URL: http://interlegal.com.ua/ru/publikacii/chernoe_more_more_pozora_ili_chno_jdet_sudovladelec_v_portah_chernogo_morya (дата звернення: 04.10.2021).

60. Об утверждении положения о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами: Приказ Минморфлота СССР от 29.12.1989 № 118. *База даних Rise*. URL: <http://rise.odessa.ua/texts/PRAS90.php3> (дата звернення: 04.10.2021).

61. Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море: Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 октября 2013 года № 308. *Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти*. 2014. № 14.

62. Панфілова Ю. М. Міжнародно-правовий механізм протидії проявам актів насильства у водах світового океану: автореф. дис ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2011. 18 с.

63. Парменова Д. Г. Анализ аварийных ситуаций с судами морского флота. *Судовождение*. 2014. Вып. 23. С. 134–139.

64. Переверзева О. С. Правова природа морської аварії в міжнародному публічному та приватному праві. *Держава і право*. 2012. № 35. С. 454–459.

65. Плачкова Т. М. Людський фактор у забезпеченні безпеки мореплавства: правові засоби зменшення впливу. *LEX PORTUS*. 2017. № 2 (4). С. 182–197.

66. Позолотин Л. А., Торский В. Г., Барабанов А. В., Булгаков А. Ю. *Методология расследования аварий и инцидентов на море : учебно-практическое пособие*. Одесса : Астропринт, 2008. 180 с.

67. Позолотин Л. А., Торский В. Г. Обязанности капитана по расследованию аварий и инцидентов на море. *Судоходство*. 2008. № 6. С. 33–36.

68. Про затвердження Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства інфраструктури України : Наказ Міністерства інфраструктури України від 06.08.2018 № 354. *База даних «Законодавство України»* / ВР України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0972-18> (дата звернення: 04.10.2021).

69. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1307. *База даних «Законодавство України»* / ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-п> (дата звернення: 04.10.2021).

70. Про затвердження Положення про Державне агентство рибного господарства України : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.09.2015 № 895. *База даних «Законодавство України»* / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/895-2015-п> (дата звернення: 04.10.2021).

71. Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті : Постанова Кабінету Міністрів України від

11.02.2015 № 103. *База даних «Законодавство України» / ВР України.* URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF> (дата звернення: 04.10.2021).

72. Про затвердження Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту : Наказ Міністерства інфраструктури України від 27.03.2013 № 190. *База даних «Законодавство України» / ВР України.* URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0632-13> (дата звернення: 04.10.2021).

73. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами : Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516. *База даних «Законодавство України» / ВР України.* URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06> (дата звернення: 04.10.2021).

74. Про затвердження Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості : Наказ Міністерства аграрної політики та продовольства України від 08.09.2017 № 500. *База даних «Законодавство України» / ВР України.* URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1403-17> (дата звернення: 04.10.2021).

75. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України : Постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460. *База даних «Законодавство України» / ВР України.* URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-п> (дата звернення: 04.10.2021).

76. Про заходи щодо забезпечення розвитку України як морської держави : Рішення Ради національної безпеки і оборони України 16.05.2008 (втрата чинності 06.06.2014). *База даних «Законодавство*

України» / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/463/2008> (дата звернення: 04.10.2021).

77. Про ліквідацію деяких консультативних, дорадчих та інших допоміжних органів, утворених Кабінетом Міністрів України : Постанова Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2011 р. № 866. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/397-2010-%D0%BF> (дата звернення: 04.10.2021).

78. Про Міністерство аграрної політики та продовольства України : Указ Президента України від 23 квітня 2011 року № 500/2011. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/500/2011> (дата звернення: 04.10.2021).

79. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012 № 4709-VI. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/4709-17/print1453107051715336> (дата звернення: 04.10.2021).

80. Про утворення Державної служби морського та річкового транспорту України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 1095. База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1095-2017-%D0%BF> (дата звернення: 04.10.2021).

81. Про утворення Комісії з розслідування причин аварії транспортно-буксирного судна «Нафтогаз-67» : Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 березня 2008 р. № 499-р (втратило чинність 03.08.2011 р.). База даних «Законодавство України» / ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/499-2008-p> (дата звернення: 04.10.2021).

82. Про фундаментальні принципи, що регулюють розслідування аварій у секторі морського транспорту, та внесення змін до Директиви Ради 1999/35/ЄС та Директиви Європейського Парламенту і Ради 2002/59/ЄС : Директива європейського парламенту і Ради 2009/18/ЄС від 23 квітня 2009 року. *Офіційний сайт Верховної ради України / Офіційний вісник Європейського Союзу*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_009-09#Text (дата звернення: 04.10.2021)

83. Прусс В. М. Международно-правовые аспекты безопасности мореплавания. - Одесса: Латстар, 2001. - 132 с.

84. Ралько В. В. Международно-правовые проблемы предупреждения и расследования морских аварий: диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. Специальность 12.00.10 – «Международное право». Москва, 1999. 154 с.

85. Реалізація Європейської політики сусідства у 2010 році : Звіт про реалізацію політики в Україні. Документ спільної робочої групи на додаток до Спільного повідомлення для Європейського Парламенту, Ради ЄС, Економіко-соціального комітету та Комітету регіонів. *European External Action Service / Archive / Delegations / Documents*. URL: http://eeas.europa.eu/archives/delegations/ukraine/documents/eu_uk_chronology/enp_report_2010_ukraine_uk.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

86. Резолюция А.1075(28) от 4 декабря 2013 года (Резолюция MSC.255(84)): Руководство по оказанию помощи лицам, проводящим расследование, в осуществлении кодекса расследования аварий. *Електронна база нормативних документів Rise*. URL: http://rise.odessa.ua/texts/A1075_28.php3 (дата звернення: 04.10.2021).

87. Резолюция А.884(21) от 25 ноября 1999 года : Поправки к Кодексу по расследованию морских аварий и инцидентов (резолюция

А.849(20)). *РБК* / Морские страницы. URL: [http://rbc-ltd.ru/Morskie_stranitsw/Rezolutsii_IMO/Rezolutsija_A.884_\(21\).htm](http://rbc-ltd.ru/Morskie_stranitsw/Rezolutsii_IMO/Rezolutsija_A.884_(21).htm) (дата звернення: 04.10.2021).

88. Рішення Господарського суду Миколаївської області від 03 грудня 2012 р. Справа № 5016/1842/2012(20/55). *Єдиний реєстр судових рішень*. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/27943899> (дата звернення: 04.10.2021).

89. Сидоренко А. В. Расследование на морских судах : учебное пособие. Одесса : Латстар, 1999. 149 с.

90. Сидоренко А. В. Чрезвычайное морское происшествие: правовые аспекты (конспект лекций) Одесса : Латстар, 2001. 400 с.

91. Сидоренко А. В., Шалаева И. А. Документальное оформление морских происшествий. Одесса : Латстар, 2000 166 с.

92. Сидорченко В. Ф. Крайняя необходимость при угрозе морских аварий. Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2010. 310 с.

93. Сидорченко В. Ф. Морские катастрофы. Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2013. 419 с.

94. Сидорченко В. Ф., Скворцов А. И. Обязанности капитана при расследовании морских аварий. *Правоведение*. 1999. № 3. С. 195–200.

95. Скороходов Д. А., Борисова Л. Ф., Борисов З. Д. Принципы и категории обеспечения безопасности мореплавания. *Вестник МГТУ*. 2010. Т. 13. № 4/1. С. 719–729.

96. Скрыгин Л. Н. Как пароход погубил город: очерки о катастрофах на реках, озёрах и в портах. Москва : Транспорт, 1990. 272 с.

97. Соколов В. О классификации морских происшествий. *Судоходство*. 2007. № 9. С. 21–22.

98. Стадниченко С. М. Человеческий фактор на море : учеб. метод. пособие. Одесса : Астропринт, 2003. 192 с.

99. Стан аварійності на транспорті. *Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України*. URL: <https://mtu.gov.ua/content/stan-avariynosti-na-transporti.html> (дата звернення: 04.10.2021).

100. Стан аварійності та безпеки судноплавства на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 1 півріччя 2019 року з наростаючим підсумком. *Офіційний сайт Морської адміністрації України*. URL: <https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/public-information/analiz-4-avariynosti-za-2-kv-2019.docx> (дата звернення: 04.10.2021).

101. Стан аварійності та безпеки судноплавства на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 2019 рік з наростаючим підсумком. *Офіційний сайт Морської адміністрації України*. URL: <https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/public-information/analiz-avariynosti-za-2019.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

102. Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 2020 рік з наростаючим підсумком. *Офіційний сайт Морської адміністрації України*. URL: https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/16012021/Zvit_2020.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

103. Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за перше півріччя 2021 року з наростаючим підсумком. *Офіційний сайт Морської адміністрації*

України. URL: <https://data.gov.ua/dataset/cf069d00-9793-4974-9367-d39796282a59/>

[resource/f9fa8a7c-74eb-4e62-ae62-7bcef5a02e/download/zvit_1pivrich_2021.pdf](https://data.gov.ua/dataset/cf069d00-9793-4974-9367-d39796282a59/resource/f9fa8a7c-74eb-4e62-ae62-7bcef5a02e/download/zvit_1pivrich_2021.pdf). (дата звернення: 04.10.2021).

104. Стрельцова Є. Д. Міжнародно-правові засоби забезпечення безпеки мореплавства: загальна характеристика. *Вісник Одеського національного університету ім. І. І. Мечникова. Серія: Правознавство*. 2007. Т. 12, вип. 12. С. 25–30.

105. Топалов В. П., Торський В. Г. Риски в судоходстві. Одеса : Астропринт, 2007. 368 с.

106. Топалов В. П., Торський В. Г. Уроки морських аварій. Одеса, 2004. 336 с.

107. Торський В. Воспитание «культуры безопасности» как фактор обеспечения безопасности мореплавания. *Транспорт*. 2012. № 49. С. 57–62.

108. Шемякін О.М. Резолюції міжнародних організацій як джерело сучасного міжнародного морського права. *Часопис Київського університету права*. 2003. № 2. С. 69-74.

109. Щипцов О. О. Вплив державної морської політики України на імплементацію міжнародного морського права у сфері безпеки торговельного мореплавства : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11. Одеса, 2012. 19 с.

110. ABS Guidance notes on the investigation of marine incidents. URL: https://ww2.eagle.org/content/dam/eagle/rules-and-guides/current/other/142_investigationofmarineincidents/ii_rca_guidance_e-feb14.pdf (дата звернення: 04.10.2021)

111. Accident Investigation Board of Finland. URL: <http://turvallisuustutkinta.fi> (дата звернення: 04.10.2021).

112. Adoption of the Code of the international standards and recommended practices for a safety investigation into a marine casualty or marine incident (Casualty investigation Code) Resolution MSC.255 (84). URL: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22036&filename=255\(84\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=22036&filename=255(84).pdf) (дата звернення: 04.10.2021).

113. Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2017. *EMSA reports*. URL: https://www.isesassociation.com/wp-content/uploads/2017/11/Annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2017_final.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

114. Australian Transport Safety Bureau. URL: <http://www.atsb.gov.au> (дата звернення: 04.10.2021).

115. Bundesstelle fuer Seeunfalluntersuchung. URL: <http://www.bsu-bund.de> (дата звернення: 04.10.2021).

116. Casualties. *IMO web-site*. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Pages/Default.aspx> (дата звернення: 04.10.2021).

117. Casualty analysis procedure. *IMO web-site*. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/CASUALTY%20ANALYSIS%20PROCEDURE.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

118. Commission Regulation (EU) No 1286/2011 of 9 December 2011 adopting a common methodology for investigating marine casualties and incidents developed pursuant to Article 5(4) of Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council Text with EEA relevance. *Official Journal of the European Communities*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/1286/oj> (дата звернення: 04.10.2021).

119. Commission Implementing Regulation (EU) No 651/2011 of 5 July 2011 adopting the rules of procedure of the permanent cooperation framework established by Member States in cooperation with the Commission pursuant to Article 10 of Directive 2009/18/EC of the European Parliament and of the Council Text with EEA relevance. *Official Journal of the European Communities*. URL: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2011/651/oj (дата звернення: 04.10.2021).

120. Council Directive 1999/35/EC of 29 April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operations of regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services. *Official Journal of the European Communities*. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1999/35/oj> (дата звернення: 04.10.2021).

121. Division for Investigation of Maritime Accidents of Denmark. URL: <https://www.dma.dk> (дата звернення: 04.10.2021).

122. Double-Hull Tanker Legislation: An Assessment of the Oil Pollution Act of 1990 (1998). *The national academies press web-site*. URL: <https://www.nap.edu/catalog/5798/double-hull-tanker-legislation-an-assessment-of-the-oil-pollution> (дата звернення: 04.10.2021).

123. Ehlers P., Lagoni R. Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea. *Бібліотека Google*. URL: <https://books.google.com/books?isbn=3825804933> (дата звернення: 04.10.2021).

124. Ehlers P., Lagoni R. Enforcement of International and EU Law in Maritime affairs. *Бібліотека Google*. URL: <https://books.google.com/books?isbn=3825814807> (дата звернення: 04.10.2021).

125. European Maritime Safety Agency. URL: <http://www.emsa.europa.eu> (дата звернення: 04.10.2021).

126. Ghirxi K.T. Implementation of the code for the investigation of marine casualties. *SCRIBD web-site*. URL:

<https://ru.scribd.com/doc/22247504/> Implementation-of-the-Code-for-the-Investigation-of-Marine-Casualties-and-Incidents-A-Critical-Analysis (дата звернення: 04.10.2021).

127. GISIS: Marine Casualties and Incidents: Basic search. URL: <https://gisis.imo.org/Public/MCI/Default.aspx> (дата звернення: 04.10.2021).

128. History of the German Maritime Casualty Investigation. URL: https://www.bsu-bund.de/EN/BSU/Geschichte/Geschichte_node.html (дата звернення: 04.10.2021)

129. History Of Maritime Accident Investigation – From ‘Who to Blame’ to How to Stop Accidents. *Forum maritimeaccident.org*. URL: <http://maritimeaccident.org/2008/12/history-of-maritime-accident-investigation-from-who-to-blame-to-how-to-stop-accidents> (дата звернення: 04.10.2021).

130. Human element. *IMO web-site*. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx> (дата звернення: 04.10.2021).

131. Japan-marine accident risk and safety information system (J-MARISIS). URL: <https://maiif.org/links/j-marisis/> (дата звернення: 04.10.2021)

132. Korean Maritime Safety Tribunal. URL: <https://www.kmst.go.kr> (дата звернення: 04.10.2021).

133. Kuehmayer J.R. Marine Accident and Casualty Investigation Boards. *Austrian Marine Equipment Manufacturers*. URL: http://www.amem.at/pdf/AMEM_Marine_Accidents.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

134. Le Bureau d'enquêtes sur les événements de mer de la France. URL: <http://www.bea-mer.developpement-durable.gouv.fr> (дата звернення: 04.10.2021)

135. Luttenberger A., Kos S. Improving legal standards in marine accident investigation activities. URL: https://www.bib.irb.hr/587320/download/587320.IMLA_20_Luttenberger_Kos_paper.pdf

136. MAIB information leaflets. URL: <https://www.gov.uk/government/collections/maib-information-leaflets> (дата звернення: 04.10.2021).

137. MAIIF Investigation Manual. URL: <https://maiif.org/wp-content/uploads/2017/08/MAIIF-Manual-2014.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

138. Marine Accident Inquiry Agency of Japan. URL: <http://www.mlit.go.jp> (дата звернення: 04.10.2021).

139. Marine Accident Investigation Branch reports. URL: <https://www.gov.uk/maib-reports> (дата звернення: 04.10.2021).

140. Marine Department of Hong Kong. URL: <https://www.mardep.gov.hk> (дата звернення: 04.10.2021).

141. Maritime New Zealand. URL: <https://www.maritimenz.govt.nz> (дата звернення: 04.10.2021).

142. Maritime Safety Administration P.R.C. URL: <http://www.en.msa.gov.cn> (дата звернення: 04.10.2021).

143. Maritime safety: Erika I package. URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:l24230&from=EN> (дата звернення: 04.10.2021).

144. Merchant shipping (investigation of marine casualties) Act, 2000: *Irish Statute Book* / Acts of the Oireachtas. URL: <http://www.irishstatutebook.ie/2000/en/act/pub/0014/index.html> (дата звернення: 04.10.2021).

145. Merchant Shipping Act 1995. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21> (дата звернення: 04.10.2021).

146. Preliminary Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2014-2020. *EMSA official web-site*. URL: <http://www.emsa.europa.eu/we-do/safety/accident-investigation/items.html?cid=141&id=4378> (дата звернення: 04.10.2021)

147. Regulation (EC) № 1406/2002 of the European Parliament and of the Council: establishing a European Maritime Safety Agency. *Official Journal of the European Communities*. URL: <http://eur-lex.europa.eu/exUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0001:0009:EN:PDF> (дата звернення: 04.10.2021).

148. Report a marine accident. URL: <https://www.gov.uk/government/publications/report-a-marine-accident> (дата звернення: 04.10.2021).

149. Report of a marine casualty or marine incident. URL: https://www.mpa.gov.sg/web/wcm/connect/www/ba1d4232-7a06-4adb-8e97-b633b46d4e38/casualty-form.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ba1d4232-7a06-4adb-8e97-b633b46d4e38 (дата звернення: 04.10.2021).

150. Reporting to IMO of marine safety investigations and marine casualties. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Pages/Reporting.aspx> (дата звернення: 04.10.2021).

151. Resolution A.173 (ES.IV). Participation in Official Inquiries into Maritime Casualties. *Procedures for Marine Investigations and Hearings documentation*. 2002. P. 22-23. URL: http://www.dominica-registry.com/content_images/pdfs/cdps/CDP400Rev01%20-%20MarineInvestigations.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

152. Resolution A.322 (IX). The Conduct of Investigations into Casualties). URL: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=26761&filename=A 322\(IX\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=26761&filename=A%20322(IX).pdf) (дата звернення: 04.10.2021).

153. Resolution A.440(XI). Exchange of Information for Investigations into Marine Casualties. *Procedures for Marine Investigations and Hearings documentation*. 2002. P. 24. URL: http://www.dominica-registry.com/content_images/pdfs/cdps/CDP400Rev01%20-%20MarineInvestigations.pdf (дата звернення: 04.10.2021).

154. Resolution A.442(XI). Personnel and material resource needs of Administrations for the investigation of casualties and contravention of conventions. URL: [http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=26667&filename=A442\(XI\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=26667&filename=A442(XI).pdf) (дата звернення: 04.10.2021).

155. Resolution A.637(16). Co-operation in Maritime Casualty Investigations. URL: [https://openlibrary.org/works/OL10825403W/International_Maritime_Organization_\(IMO\)_resolution_A.637\(16\)_Cooperation_in_maritime_casualty_inve](https://openlibrary.org/works/OL10825403W/International_Maritime_Organization_(IMO)_resolution_A.637(16)_Cooperation_in_maritime_casualty_inve) (дата звернення: 04.10.2021).

156. Resolution A.646(16). Safety of fishermen at sea. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.646\(16\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.646(16).pdf)

157. Resolution A.987(24). Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a marine accident. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.987\(24\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.987(24).pdf) (дата звернення: 04.10.2021).

158. Resolution A.1029(26). Global Integrated Shipping Information System (GISIS). URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/>

KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1029(26).pdf (дата звернення: 04.10.2021).

159. Resolution A.1056(27) Promotion as widely as possible of the application of the 2006 guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident. URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1056\(27\)%20Rev.1.pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1056(27)%20Rev.1.pdf) (дата звернення: 04.10.2021).

160. Resolution A.1074(28). Notification and Circulation through the Global Integrated Shipping Information System (GISIS). URL: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1074\(28\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1074(28).pdf) (дата звернення: 04.10.2021).

161. Resolution A.1075(28) Guideline to assist investigators in the implementation of the casualty investigation code. URL: <https://www.samgongustofa.is/media/english/A.1075-28-.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

162. Resolution MSC/Circ.539/Add.2. Reports on Casualty Statistics for Fishing Vessels and Fishermen at Sea. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/MSC-Circ.539-ADD.2.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

163. Resolution MSC/Circ.753. Reports on fishing vessels and fishermen statistics. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Casualties/Documents/MS-Circ.753.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

164. Resolution MSC-MEPC.3/Circ.3. Casualty-related matters. Reports on marine casualties and incidents. Reports required under SOLAS regulations I/21 and XI-1/6, and MARPOL, articles 8 and 12. URL:

<https://www.hbmci.gov.gr/js/legislation/MSC-MEPC.3-CIRC.3.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

165. Resolution MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1. Casualty-related matters. Reports on marine casualties and incidents Revised harmonized reporting procedures – Reports required under SOLAS regulations I/21 and XI-1/6, and MARPOL, articles 8 and 12. URL: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/MSAS/Documents/MSC-MEPC3/MSC-MEPC.3-Circ.4%20Rev%201%20%20Revised%20harmonized%20reporting%20procedures%20-%20Reports%20required%20under%20SOLAS%20regulations%20I21.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

166. Rothblum A., Wheal D., Withington S.; Shappell S. A.; Wiegmann D. A.; Boehm W., Chaderjian M. Improving Incident Investigation through Inclusion of Human Factors. 2002. United States Department of Transportation. Publications & Papers. 32. URL: <https://digitalcommons.unl.edu/usdot/32> (дата звернення: 04.10.2021).

167. South African Maritime Safety Authority. URL: <http://www.samsa.org.za> (дата звернення: 04.10.2021).

168. Swedish Accident Investigation Board. URL: <http://www.havkom.se> (дата звернення: 04.10.2021).

169. The Marine Accident Investigation Branch of United Kingdom – About us. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-accident-investigation-branch/about> (дата звернення: 04.10.2021)

170. The Marine Casualty Investigation Board of Ireland. URL: <http://www.mcib.ie> (дата звернення: 04.10.2021).

171. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) (Amendment) Regulations, 2013 № 2882. URL:

<http://www.legislation.gov.uk/uksi/2013/2882/made> (дата звернення: 04.10.2021).

172. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations, 2012 № 1743. URL: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2012/1743/made> (дата звернення: 04.10.2021).

173. The Philippine's Maritime Industry Authority. URL: <http://www.marina.gov.ph> (дата звернення: 04.10.2021).

174. Transportation Safety Board of Canada. URL: <http://www.tbs.gc.ca> (дата звернення: 04.10.2021).

175. Toft B., Reynolds S. Learning from Disasters: A Management Approach. URL: https://www.researchgate.net/publication/315774348_Learning_from_Disasters_A_Management_Approach DOI: 10.1007/978-1-349-27902-9 (дата звернення: 04.10.2021).

176. United States Coast Guard's Management of the Marine Casualty Investigations Program. URL: https://www.oig.dhs.gov/sites/default/files/assets/Mgmt/OIG_08-51_May08.pdf (дата звернення: 04.10.2021)

177. Wene J. European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents. *MLAANZ Journal*. 2005. № 19. URL: <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJl/2005/4.pdf> (дата звернення: 04.10.2021)

178. Wetterstein Peter. Environmental Impairment Liability after the Erika and Prestige Accidents. URL: <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-12.pdf> (дата звернення: 04.10.2021).

ДОДАТКИ

Додаток А

Список публікацій здобувача за темою дисертації

Наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації:

1. Вишневський В. Л. Правова регламентація розслідування аварій та інцидентів на морі в Європейському Союзі. *Lex portus*. 2017. № 4. С. 118–124.

2. Вишневський В. Л. Органи розслідування морських аварій: іноземний досвід для України. *Порівняльно-аналітичне право*. 2017. № 5. С. 370–373. URL: http://pap-journal.in.ua/wp-content/uploads/2020/08/5_2017.pdf.

3. Вишневський В. Л. Формування інституту розслідування морських аварій: історія та сучасність. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2017. Вип. 30. С. 119–122.

4. Вишневський В. Л. Українське законодавство у сфері проведення розслідування морських аварійних подій: необхідність актуалізації. *Jurnalul juridic național: teorie și practică*. 2018. № 3 (31). С. 129–133.

5. Вишневський В. Л. Відділ з розслідувань морських подій Великобританії: основи організації та функціонування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право*. 2018. № 50. С. 157–160.

6. Вишневський В. Л. Співробітництво держав у процесі розслідування аварій та інцидентів на морі. *European political and law discourse*. 2021. Vol. 8. Issue 3. P. 61–66.

Опубліковані праці апробаційного характеру:

7. Вишневський В. Л. Поняття «аварія» в українському морському законодавстві: проблеми тлумачення. *Актуальні проблеми сучасного розвитку міжнародного морського, транспортного та екологічного права*: збірник науково-практичної конференції (м. Київ, 20 травня 2010 р.). Київ: КДАВТ. С. 53–56.

8. Вишневський В. Л. Проблеми імплементації міжнародних норм щодо розслідування аварій та інцидентів на морі до законодавства України. *Правові проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні*: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції: у 4-х томах (м. Харків, 23–24 лютого 2011 р.). Харків: ГО «Асоціація аспірантів-юристів», 2011. Т. 1. С. 56–58.

9. Вишневський В. Л. Критерії класифікації аварійних морських подій. *Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку*: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції ОНМА (м. Одеса, 6–7 грудня 2012 р.). Одеса: ОНМА, 2013. С. 33–39.

10. Вишневський В. Л. Роль міжнародної морської організації в діяльності з розслідування морських аварій. *Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку*: матеріали VIII Міжнародної науково-практичної конференції ОНМА (м. Одеса, 5–6 грудня 2013 р.). Одеса: ОНМА, 2014. С. 73–77.

11. Вишневський В. Л., Немерцалова С. В. Публічно- та приватно-правовий аспекти розслідування морських аварійних подій. *Міжнародне приватне морське право*: матер. кругл. столу (м. Одеса, 26 квітня 2016 р.). Одеса: Фенікс, 2016. С. 63–67. *Особистий внесок автора полягає у дослідженні публічно-правового аспекту проведення відповідного розслідування.*

12. Вишневський В. Л. Генеза інституту розслідування аварійних морських подій. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*. матеріали X міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (м. Одеса, 14–15 квітня 2016 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2016. С. 38–41.

13. Вишневський В. Л. Вплив результатів розслідування аварійних морських подій на прийняття чи зміни конвенційних вимог. *Інновації в суднобудуванні та океанотехніці*: матеріали VII Міжнародної науково-технічної конференції (м. Миколаїв, 12–14 вересня 2016 р.). Миколаїв: НУК, 2016. С. 435–436.

14. Вишневський В. Л. Правове регулювання розслідування морських аварій та інцидентів. *Становлення та розвиток правової держави: проблеми теорії та практики*. матеріали VIII Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Миколаїв, 09–11 вересня 2016 р.). Миколаїв: НУК, 2016. С. 180–182.

15. Вишневський В. Л. Значення та застосування Кодексу міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварій або інциденту на морі. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*. матеріали XI міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (м. Одеса, 6–7 квітня 2017 р.) Одеса: НУ «ОМА», 2017. С. 16–19.

16. Вишневський В. Л. Відділ з розслідувань морських подій Великобританії. *Морське право та менеджмент: еволюція та сучасні виклики*. матеріали XII міжнародної науково-практичної конференції НУ «ОМА» (м. Одеса, 29–30 березня 2018 р.). Одеса: НУ «ОМА», 2018. С. 12–15.