

DOI: 10.46340/eppd.2021.8.3.8

**Valentyn Vyshnevskiy**

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-4547-2127>

*National University "Odesa Maritime Academy", Odesa, Ukraine*

## **COOPERATION BETWEEN STATES IN THE PROCESS OF INVESTIGATION OF MARINE CASUALTIES AND ACCIDENTS**

**Валентин Вишневський**

*Національний університет "Одеська морська академія", Одеса, Україна*

## **СПІВРОБІТНИЦТВО ДЕРЖАВ У ПРОЦЕСІ РОЗСЛІДУВАННЯ АВАРІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ НА МОРІ**

The article is devoted to the cooperation of states in order to ensure the safety of navigation. One of the means to achieve a reduction in the number of marine casualties, is to conduct an investigation of the accident that happened, to identify the causes and to prevent similar events in the future. In order to achieve a level of shipping that can be considered safe, states shall adopt treaty regulations that oblige them to ensure minimum standards for shipbuilding, safe operation of ships and maneuvering and to recruit qualified crews. Interested states affected by or threatened with damage, both material damage and environmental catastrophe, in whose waters the accident occurred or whose citizens were injured in the accident, may cooperate by setting up joint commissions of inquiry and exchanging reports, to make changes and clarifications and publish the final report. Investigation reports containing findings on the causes of casualties, are collected and analyzed by IMO experts to identify shortcomings in existing IMO international instruments and to provide seafarers with the necessary advice on the application of different international guidance documents. The investigation report should include an analysis of the casualty and an assessment of its consequences, on the basis of which recommendations can be made to avoid similar casualties thereafter. International acts regulating the obligation and procedure for conducting investigations are analyzed, as well as Ukrainian national legislation establishing the procedure for the formation of investigating commissions. The issue of the need to create a separate body to investigate maritime casualties and incidents is considered separately in order to fulfill the obligations of states to ensure the safety of navigation.

**Keywords:** casualty, accident, incident, investigation body, investigator, marine safety.

**Постановка проблеми.** Співпраця держав у галузі морського права направлена в першу чергу на забезпечення безпеки мореплавства. Це в повній мірі відповідає публічному характеру міждержавних правовідносин, спрямованих на задоволення інтересів своїх народів. Безпека мореплавства може бути виражена в наступних компонентах: безпека людського життя на морі (членів екіпажу, кадетів, пасажирів, супроводжуваних вантаж осіб, лоцманів, рятувальників тощо), безпека навколишнього природного середовища (захист водних просторів, морських флори та фауни, узбережжя, атмосферного повітря тощо від забруднення з моря та з берега) і збереження майна (судна та його обладнання, вантажу, багажу пасажирів, особистих речей членів екіпажу тощо).

**Мета статті.** Метою статті є визначення шляхів співпраці держав з метою забезпечення безпеки мореплавства шляхом координації дій по розслідуванню аварій та інцидентів на морі.

**Виклад основного матеріалу.** Для досягнення ступеню використання суден, що може вважатися безпечним, державами приймаються договірні нормативні акти, що покладають на них зобов'язання щодо забезпечення мінімальних стандартів суднобудування, безпечної експлуатації суден і маневрування та запобігання набору некваліфікованого екіпажу на судна. До таких документів можна віднести Міжнародну конвенцію про вантажну марку 1966 року, Конвенцію про міжнародні

правила запобігання зіткненню суден в морі 1972 року, Міжнародну конвенцію по запобіганню забрудненню з суден 1973/78 року, Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі 1974 року, Міжнародну конвенцію про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року з поправками, Міжнародну конвенцію про контроль над шкідливими протиобростаючими системами на суднах 2001 року, Міжнародну конвенцію про контроль суднових баластних вод й осадів та управління ними 2004 року та багато інших. Більшу частину текстів цих документів було підготовлено Міжнародною морською організацією (далі – ІМО). Крім того, ІМО приймає рекомендаційні документи у вигляді резолюцій та циркулярів, які виступають допоміжними джерелами і нерідко стають обов'язковими для виконання внаслідок внесення до складу вищезгаданих конвенцій<sup>1</sup>.

Перелічені вище конвенції встановлюють: а) стандарти суднобудування; б) стандарти безпечної експлуатації суден; в) мінімальні вимоги до компетентностей, знань та вмінь моряків; г) стандарти поводження з джерелами забруднення навколишнього природного середовища.

Але, незважаючи на такий солідний масив норм, що мали б забезпечити належний стан безпеки мореплавства, важливим чинником, що спричиняє людські жертви, значні забруднення моря, втрату вантажів та загибель суден, залишається людський фактор. Людина, на відміну від комп'ютерних систем, не може завжди однаково реагувати в однакових умовах, багато чого залежить від стану втоми та психологічної витримки, також людина не може заздалегідь прорахувати всі можливі наслідки експлуатації судна та його механізмів та устаткування в екстремальних умовах, щоб передбачити страхуючі пристрої та деталі конструкції при суднобудуванні. Більше того, навіть за наявності правил із запобігання зіткненню суден в морі офіцери-судноводії можуть по-різному інтерпретувати навколишні обставини та застосовувати різні правила, що призводить до зіткнень суден. Також часто мають місце помилки в управлінні судном внаслідок браку досвіду екіпажу. Всі ці фактори призводять до аварій та інцидентів на морі, а відтак до людських жертв, загибелі суден та іншого майна, що перевозиться на них, а також забруднення Світового океану та узбережжя прибережних держав.

Пройшовши еволюцію від звичайних цивільно- та кримінально-процесуальних розслідувань, інститут розслідування аварій та інцидентів на морі займає сьогодні окреме вагомe місце у системі заходів, спрямованих на забезпечення безпеки мореплавства. Так, звіти з розслідувань, що містять висновки щодо причин виникнення аварійних ситуацій, збираються та аналізуються фахівцями ІМО з метою виявлення недоліків існуючих інструментів ІМО, а також надання морякам необхідних порад із застосування Конвенції про міжнародні правила запобігання зіткненню суден в морі та інших керівних документів<sup>2</sup>.

Поняття “аварія” та “інцидент” в залежності від застосовного міжнародно-правового чи національного правового акта можуть мати різні визначення, якщо ж вести мову про процедури розслідування, то профільним актом виступатиме Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі, прийнятий Комітетом з безпеки на морі ІМО у 2008 році та включений в якості обов'язкової до застосування частини Глави XI-1 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі.

Проаналізувавши визначення, надане у згаданому Кодексі, можна резюмувати, що під морською аварією розуміється подія або послідовність подій, які призвели до тяжких наслідків, напряду пов'язаних з експлуатацією судна членами екіпажу, вчиненими без прямого умислу, пов'язаних з можливістю настання смерті чи серйозного тілесного ушкодження, а також зникнення з судна людей, небереження судна чи завдання судну пошкоджень чи позбавлення можливості руху, завдання шкоди іншим особам чи інфраструктурі, а також серйозна шкода навколишньому середовищу.

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

Що стосується класифікації морських аварій та інцидентів, то єдності в цьому питанні немає ані в нормативно-правових актах, ані в наукових дослідженнях. В залежності від покладеного

<sup>1</sup> Топалов, В. П., Горський, В.Г. (2004). *Уроки морських аварій*. Одеса, 47.

<sup>2</sup> Сидорченко, В. Ф. (2013). *Морские катастрофы*. СПб: Юридический центр Пресс, 24.

до основи критерію класифікації можна отримати необхідний в конкретному випадку поділ аварій та інцидентів. В якості критеріїв можуть застосовуватися як ступінь небезпеки спричинених наслідків, так і причина настання аварійної морської події. Класифікація за наслідками необхідна для визначення того, чи буде держава зобов'язана проводити розслідування аварії (кожна дуже серйозна аварія, тобто така, що спричинила повну загибель судна або смерть людини, або заподіяла серйозну шкоду навколишньому середовищу, має бути обов'язково розслідувана). Класифікація за причинами може бути застосована для ведення обліку аварій та інцидентів, складання статистичних звітів та визначення слабких місць у підготовці членів екіпажу та конструктивної будови суден та суднових машин і механізмів<sup>1</sup>.

Держави закріпили зобов'язання щодо проведення розслідування морських аварій у низці міжнародних конвенцій, зокрема, в 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 регламентовано необхідність проводити розслідування морських аварій, якщо в результаті такого розслідування до згаданих конвенцій можуть бути внесені зміни, спрямовані на недопущення подібних подій у майбутньому<sup>2</sup>. При цьому під час проведення розслідувань зацікавлені держави, які зазнали шкоди чи загрози шкоди, як у вигляді матеріальних збитків, так і у вигляді екологічної катастрофи, у чій водах сталася аварія чи громадяни яких постраждали внаслідок аварії, можуть співпрацювати, створюючи спільні комісії з розслідувань, обмінюючись звітами для внесення змін та уточнень та публікації фінального звіту.

Крім публікації звітів у своїх джерелах держави зобов'язані надсилати звіти з кожної дуже серйозної аварії до ІМО.

З метою забезпечення безпеки мореплавства та зменшення кількості аварій на морі Міжнародна морська організація збирає та систематизує звіти та іншу інформацію, що надходять від держав. Грунтуючись на цій практиці ІМО розпочала роботу по врегулюванню відносин, пов'язаних із розслідуванням морських аварій та інцидентів. Приймавши низку рекомендаційних резолюцій, було накопичено достатньо досвіду для кодифікації даного інституту. Першим таким кодексом став Кодекс з розслідування морських аварій та інцидентів (який було відмінено у 2013 році). На зміну йому прийшов Кодекс міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі 2008 року, який містить детальний опис процедури розслідування аварій та інцидентів, обов'язкові до виконання стандарти та рекомендовану практику. Глобальна інтегрована система інформації про судноплавство (GISIS), що включає декілька баз даних, що містять інформацію про різні аспекти судноплавства, включає в себе модуль, присвячений розслідуванню морських аварій. В ньому містяться всі наявні у Міжнародній морській організації звіти з результатами проведених розслідувань, що були передані країнами-учасницями ІМО. Доступ до системи може отримати будь-яка фізична особа після швидкої процедури реєстрації.

Не зважаючи на те, що процедура та зміст звітів з розслідування морських аварій та інцидентів зафіксовані в Кодексі міжнародних стандартів та рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі, питання формування комісій з розслідування залишається предметом регулювання національного законодавства. Звіт з розслідування має містити аналіз аварії та оцінку її наслідків, на основі яких можна визначити рекомендації для уникнення подібних аварій в майбутньому. Проте навіть щодо змістовного наповнення звітів чітких рекомендацій наразі не існує. Для спрощення використання інформації з таких звітів, формування статистичних даних та об'єднання схожих аварій для простеження однакових факторів, не пов'язаних з людським, слід ввести єдину форму звітування по розслідуванням морських аварій та інцидентів.

Єдина форма звітності має забезпечити повну та поетапну презентацію зібраних під час розслідування доказів, аналіз яких дозволив прийти до висновків, встановлених комісією з розслідування. Це також має значно полегшити співпрацю держав під час створення спільних комісій із розслідування аварій та інцидентів на морі.

<sup>1</sup> Вишневський, В. Л. (2013). Критерії класифікації аварійних морських подій. *Морське право: історія, сучасність, перспективи розвитку: матеріали VII Міжнародної науково-практичної конференції ОНМА (м. Одеса, 15-17 травня, 2013)*, 7, 39.

<sup>2</sup> Груздев, Н. М. (2020). Классификация, статистика и основные причины морских происшествий. *Podlodka.Info* <<https://podlodka.info/education/23-analysis-of-navigational-information/259-classification-of-statistics-and-main-causes-of-marine-accidents.html>> (2021, травень, 28).

Органом, що веде облік та класифікує аварійні морські події в Україні, є Державна служба морського та річкового транспорту. Проте найбільш серйозні аварії та катастрофи доручено розслідувати комісіям, що створюються профільними міністерствами. Це призводить до зменшення якості членів комісії осіб, компетентних саме у проведенні розслідування за нормами, передбаченими ІМО. В якості експертів можуть залучатися фахівці необхідних галузей, проте основна частина комісій формується виходячи з посади, яку займає державний службовець, а не зі знань та вмінь у конкретній сфері розслідування.

На сьогодні в Україні діють два підзаконні нормативні акти, що встановлюють порядок проведення розслідувань морських аварій та інцидентів. 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 першому зі згаданих положень міститься перелік органів, до компетенції яких віднесено створення комісій з розслідування аварійних морських подій. Також визначено строки розслідування, порядок складання звітів, співпраці із зацікавленими державами тощо.

Друге положення регламентує порядок розслідування аварійних подій із суднами флоту рибної промисловості, на який не розповсюджуються норми Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами<sup>1</sup>.

Більшість морських країн світу мають відокремлені незалежні органи з розслідування аварій та інцидентів на морі, які або здійснюють свої повноваження у структурі відповідних міністерств, переважно при профільному міністерстві з питань транспорту, але незалежно від нього, або є незалежними у своїй діяльності та при прийнятті рішень від будь-якого іншого органу, чий інтереси можуть вступити в протиріччя із метою розслідування, тобто вони відокремлені та не підпорядковані будь-яким іншим органам державної влади<sup>2</sup>. 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 1999/35/ЄС Ради ЄС та Директиви 2002/59/ЄС Європейського Парламенту і Ради ЄС, яка зобов'язує держав-членів ЄС мати незалежні органи з розслідування аварійних морських подій. Це дозволяє членам комісій повністю зосередитися на розслідуванні, уникаючи політичних та державно-владних питань, а також сприяє залученню до роботи в комісіях виключно спеціалістів з розслідування. Також це сприяє обміну між державами досвідом з багатьох технічних<sup>3</sup> та юридичних питань щодо проведення розслідувань.

**Висновки.** Держави для виконання своїх зобов'язань із забезпечення безпеки мореплавства в частині недопущення аварій на морі співпрацюють між собою шляхом створення спільних комісій з розслідування, обміну досвідом, опублікуванням звітів з розслідування дуже серйозних аварій. Також держава може запропонувати ІМО внесення певних змін до існуючих конвенцій, що, на думку держави, можуть позитивно вплинути на стан аварійності. Україні слід також сприйняти досвід держав Європейського Союзу щодо створення окремого органу з розслідування морських аварій та інцидентів задля належного виконання міжнародних зобов'язань держави щодо подання звітів з розслідування аварійних морських подій до Міжнародної морської організації, а також, безперечно, підвищить рівень безпеки судноплавства на морських територіях України, з суднами під українським прапором та за участю моряків з українським громадянством.

Одним із завдань органу з розслідування аварій має стати створення електронної бази даних з обліку морських аварій та звітів з їх розслідування. Адже в Україні досі не має офіційної бази даних з аналізом аварійних морських подій, публікується тільки стисла статистика. База даних морських аварій та інцидентів України допоможе не тільки проаналізувати стан аварійності на морському транспорті України, а й поліпшить та зміцнить співпрацю з іншими державами, зокрема з країнами ЄС, який має найпотужнішу в світі електронну базу аналізу аварій та інцидентів на морі.

<sup>1</sup> Вишневецький, В.Л. (2018). Українське законодавство у сфері проведення розслідування морських аварійних подій: необхідність актуалізації. *Jurnalul juridic national: teorie și practică*, 3 (31), 131.

<sup>2</sup> Вишневецький, В.Л. (2017). Органи розслідування морських аварій: іноземний досвід для України. *Порівняльно-аналітичне право*, 5, 373. Порівняльно-аналітичне право <[http://www.pap.in.ua/5\\_2017/111.pdf](http://www.pap.in.ua/5_2017/111.pdf)> (2021, травень, 28).

<sup>3</sup> Вишневецький, В.Л. (2017). Правова регламентація розслідування аварій та інцидентів на морі в Європейському Союзі. *Lex portus*, 4, 123.

Крім офіційних взаємовідносин між державами інспектори обмінюються своїм досвідом та вміннями на міжнародних форумах, таких як Міжнародний форум інспекторів з розслідування морських аварій (МАІФ).

### References:

---

1. Topalov, V. P. Torskyi, V.H. (2004) *Uroky morskyykh avariy*. [Lessons from maritime casualties]. Odesa. [in Ukrainian].
2. Sidorchenko, V. F. (2013) *Morskiye katastrofy* [Marine disasters]. S-Pb: Yuridicheskiy tsentr press. [in Russian].
3. Vyshnevskiy, V. L. (2013). Kryteriyi klasyfikatsiyi avariynykh morskyykh podiy. [Criteria for classification of marine casualties]. *Morske pravo: istoriya, suchasnist, perspektyvy rozvytku: materialy VII Mizhnarodnoyi naukovo-praktychnoyi konferentsiyi ONMA (Odesa, 15-17 travnya, 2013)* [Maritime law: history, modernity, prospects of development: materials of the VII International scientific-practical conference ONMA], [Odesa, May, 15-17, 2013], 7, 33-39. [in Ukrainian].
4. Gruzdev, N. M. (2020). Klassifikatsiya, statistika i osnovnyye prichiny morskikh proissheshtviy [Classification, statistics and main causes of marine casualties] *Podlodka.Info* <<https://podlodka.info/education/23-analysis-of-navigational-information/259-classification-of-statistics-and-main-causes-of-marine-accidents.html>> (2021, May, 28). [in Russian].
5. Vyshnevskiy, V. L. (2018). Ukrayinske zakonodavstvo u sferi provedennya rozsliduvannya morskyykh avariynykh podiy: neobkhdnist aktualizatsiyi [Ukrainian legislation at the sphere of conducting the development of marine emergency pods: the need for updating]. *Jurnalul juridic national: teorie si practică* [National Law Journal: Theory and Practice], 3 (31), 129-133. [in Ukrainian].
6. Vyshnevskiy, V. L. (2017). Orhany rozsliduvannya morskyykh avariy: inozemnyi dosvid dlya Ukrayiny [Maritime casualty investigation bodies: foreign experience for Ukraine]. *Porivnyalno-analitychne pravo* [Comparative and analytical law], 5, 370-373. <[http://www.pap.in.ua/5\\_2017/111.pdf](http://www.pap.in.ua/5_2017/111.pdf)> [In Ukrainian] (2021, May, 28)
7. Vyshnevskiy, V. L. (2017). Pravova rehlamentatsiya rozsliduvannya avariy ta intsydentiv na mori v Yevropeyskomu Soyuzi [Legal regulation of the investigation of maritime casualties and incidents in the European Union]. *Lex portus*, 4, 118-124. [In Ukrainian].