

*Вишневецький В. Л.,
старший викладач кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»*

ФОРМУВАННЯ ІНСТИТУТУ РОЗСЛІДУВАННЯ МОРСЬКИХ АВАРІЙ: ІСТОРІЯ ТА СУЧАСНІСТЬ

Анотація. У статті розглядається генеза інституту розслідувань морських аварій із точки зору еволюції мети проведення розслідувань. Досліджуються як стародавні нормативні акти, що стосувалися морських аварій, так і сучасна нормотворча діяльність Міжнародної морської організації в цьому напрямку. Визначено мету проведення розслідувань морських аварій на сучасному етапі розвитку міждержавних відносин.

Ключові слова: розслідування морських аварій, мета розслідування, Кодекс розслідування аварій, резолюції ІМО.

Постановка проблеми. Сьогодні порядок та процедури розслідування морських аварій та інцидентів змінюються швидше, ніж коли-небудь, але так було не завжди.

Морські аварії виникають приблизно з того моменту, як людство вперше вирушило у море. Зрештою, судна почали перевозити вантаж з одного місця для того, щоб продати його в іншому. Іноді, коли вони потрапляли у аварійну подію, поставало найважливіше питання щодо визначення особи, яка буде платити за пошкодження судна, і як вона буде покарана.

Метою даної статті є виявлення послідовної зміни головної мети розслідування аварійних морських подій від періоду зародження звичаєвого морського права до сучасних часів.

Виклад основного матеріалу. Сьогоднішній рівень технічного співробітництва між державами, в тому числі через Міжнародну морську організацію (далі – ІМО), дав можливість змінити кут розгляду означеної проблеми та зосередитись на забезпеченні передусім безпеки мореплавства.

Історію становлення інституту розслідування аварій на морі розглядали в своїх працях такі автори, як Н.Р. Мубінов, В.В. Ралько, А.В. Сидоренко, В.Ф. Сидорченко, О.М. Шемякін та інші.

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 сучасних нормативно-правових документів, якими користуються дотепер.

Морське право Родосу, *Lex Rhodia*, заклало принцип, який визначав, хто та скільки несе витрат у випадку загальної аварії.

У 13 столітті, якщо купець хотів взяти судно у фрахт для перевезення своїх товарів, капітан судна мав показати купцеві оснащення такого судна. Якщо купець приймав його, але під час плавання судно потрапляло у морську пригоду, купець визнавався відповідальним за збитки. Якщо капітан судна не погоджувався та не показував оснащення, то сам ставав відповідальним за понесені 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 та неписаних законів хтось повинен був встановлювати винних осіб та розміри відшкодування понесених збитків.

Спочатку це була особа, яка зазвичай розглядала спори: місцевий лорд, мер міста, рада старійшин громади. З розвитком торгівлі вирішенням спорів почали займатися арбітражні суди, згодом у 321 році до нашої ери – колегія або суд Адміралтейства, що з'явилися спочатку в Індії та поступово поширилися у Китай і Єгипет і, нарешті, у Європу [1].

У 19-му столітті засновувалися комісії з розслідування аварій, які скликалися в разі нещасних випадків на морі, разом із ними до розслідування залучалися і 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 вирішення проблем забезпечення безпеки на морі в результаті їх діяльності було зроблено дуже мало. Ситуація почала змінюватися з геометричним збільшенням морської торгівлі, починаючи з 19-го століття, і події, яка потрясла західний світ: загибель Титаніка.

Промислова революція в 1800-х роках показала, що Британські острови значною мірою залежать від імпорту сировини. Це сприяло збільшенню британського торгового флоту. У ті перші дні пароплавів майже не було гарантій безпечного повернення судна. Суспільство ігнорувало трагедії, що траплялися у відкритому морі, тому для моряків та їхніх сімей морська торгівля здійснювалася занадто дорогою ціною. Під наростаючим тиском громадськості Парламент Сполученого Королівства Великобританії призначив в 1836 році комітет для розслідування ескаляції кількості корабельних аварій [2].

Дослідження показали, що морські аварії збільшуються відповідно до квадрату збільшення руху суден. Так, із подвоєнням судноплавства кількість аварійних морських подій збільшується в чотири рази. Якщо рух суден потроєється, число аварій збільшується в дев'ять разів.

На той час торговий флот Великобританії втрачав більше 2000 суден на рік. Не дивно, що ці цифри привернули увагу Парламенту Великобританії.

У 1860 році Томас Фаррар запропонував парламентаріям обрати комісію з розслідування тривожного рівня аварійності на морі: метою дослідження вперше стало не покарання винних осіб, а запобігання аваріям у майбутньому, попередження халатності на судах та виявлення навігаційних помилок.

Отже, розслідування аварій та інцидентів на морі вперше стало пов'язано 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 сильно змінювалася: при настанні аварійного випадку на морі комісія встановлювала винних осіб і відразу ж «впадала у сплячку» до наступної аварії [3].

У 1870 році Семюел Плімсолл, член парламенту Великобританії, почав парламентську кампанію від імені британських моряків-купців. Плімсолл передав свою велику заклопотаність громадськості щодо недобросовісних судновласників, які не мали жодного інтересу до безпеки екіпажу і які завжди були у вигідному становищі, незалежно від результату морської пригоди. 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 представляють значну небезпеку. Минуло 15 років, перш ніж його слова призвели до того, що Торгова палата Великобританії взяла на себе у 1885 році повну відповідальність за «плавучі труни» [4].

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

Трагічна загибель Титаніка в 1912 році також стала 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 (СОЛАС) [5].

Наступною віхою в розвитку міжнародних правил стала посадка танкера *Torrey Canyon* на мілину в 1967 році. Стало очевидно, що Конвенції по запобіганню забруднення моря нафтою 1954 року було недостатньо для ліквідації наслідків екологічної катастрофи таких розмірів. У результаті чого Міжурядовою морською консультативною організацією (далі – ІМСО) була скликана Міжнародна конференція із запобігання забруднення моря, і вже в 1973 році була прийнята Міжнародна конвенція із запобігання забруднення із суден (МАРПОЛ). Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (Конвенція СОЛАС) 1948 року включала положення, яке вимагає від Адміністрацій держави прапора судна проведення розслідування будь-якої аварії судна під її прапором, якщо розслідування може надати допомогу у виявленні того, чи є регулятивні норми його чинником. Це положення було збережено в Конвенціях СОЛАС 1960 і 1974 років. Воно також було включено до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року та МАРПОЛ. Більш того, від держави прапора судна вимагається розслідувати певні аварії та інциденти, що сталися у відкритому морі, згідно з Конвенцією ООН 1982 року з морського права.

Ці конвенції і наступні поправки до них залишаються доказом того, що морська галузь, нарешті, визнала, що втрата людського життя на морі і забруднення морського середовища є неприйнятними, і тому цим втратам необхідно запобігати. Було також визнано, що дуже важливим елементом в запобіганні морських аварій було (і залишається) адекватне розслідування таких аварій.

Поштовхом до переговорів між державами щодо нового порядку розслідування аварій стали події, пов'язані з катастрофою танкера *Torrey Canyon* у берегів Англії. Проект Резолюції, затверджений Комітетом з безпеки на морі (MSC (Maritime Safety Committee)), був прийнятий у листопаді 1968 року Асамблеєю ІМСО під номером А.173 (ES.IV) і мав назву «Участь в офіційних розслідуваннях морських аварій» [6]. Подальші серйозні аварії, а саме посадка на мілину танкера

Amoco Cadiz біля Атлантичного узбережжя Франції, змусили Асамблеєю ІМСО прийняти ще одну резолюцію, яка була пов'язана з обміном інформацією з метою проведення розслідування аварій на морі – А.440 (XI) (Обмін інформацією з метою проведення розслідування аварій на морі) [7] і резолюцію А.442 (XI) (Кадрові та матеріальні ресурси, необхідні Адміністраціям для розслідування аварій та порушень конвенцій), [8]. Пізніше у зв'язку з наслідками аварії танкера *Exxon Valdez*, в результаті якої близько 10,8 млн. галонів нафти вилилось у море, Асамблея ІМО прийняла Резолюцію А.637 (16) (Співпраця при розслідуваннях аварій на морі) 1989 року [9].

Але всі вони мали свої 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, зіткнення та якщо громадянин прибережної держави був комерційно зацікавлений в судні та (або) його вантажі.

Аналізуючи Резолюцію ІМО А.637 (16), можна описати її як міжнародну спробу домогтися співпраці між різними державами у питаннях розслідування. Тим не менш, 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 взагалі чи оприлюднювати доповідь про розслідування аварій, мала тільки держава, що проводить розслідування (особливо якщо результати розслідування несприятливо вплинули б на уряд цієї держави).

У даній резолюції не визначаються зацікавлені держави, таке важливе питання вирішується державою, що проводить розслідування. Так само в Резолюції підкреслюється роль держави прапора, при цьому важливість ролі зацікавлених держав майже ігнорується.

У документі, представленому Підкомітетом ІМО щодо виконання вимог держави прапора (IMO Subcommittee on Flag State Implementation (далі – Підкомітет FSI), було виділено три серйозних недоліки цієї ж Резолюції Асамблеї. Виявлені недоліки стосувалися:

- ігнорування важливості послідовності у проведенні розслідувань;
- відсутності ідентифікації цілі і принципів безпеки розслідування, особливо коли дві або більше держави беруть участь у такому розслідуванні;
- серйозної невідповідності термінів (наприклад, терміни «офіційний запит», «офіційне розслідування» та «розслідування аварії»), всі з яких у різних правових системах мають різні правові інтерпретації.

Тому було ясно, що Резолюції А.637 (16) так і не вдалося сприяти розвитку міжнародного співробітництва, принаймні, не в тій мірі, в якій передбачалося, але це було лише питання часу, доки ще одна резолюція не була розроблена і згодом прийнята.

Розслідування аварій та інцидентів на морі залишалося одним з найважливіших питань у списку пріоритетів порядку денного ІМО. MSC на своїй 61-й Сесії погодився на створення Підкомітету FSI, який за згодою Комітету з захисту морського середовища (Marine Environment Protection Committee (далі – МЕРС) на його 33-й Сесії, повинен був повідомити обидва комітети.

Починаючи зі своєї першої Сесії, Підкомітет FSI розглянув, зокрема, створення постійної Кореспондентської групи з аналізу морських аварій (Casualty Analyses 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 у правила.

Перші поштовхи до прийняття нового Кодексу в 1997 році були зроблені на 63-й Сесії MSC, коли Комітет попросив держав-членів ІМО зробити подання щодо підвищення рівня міжнародних процедур та практики при морських інцидентах і розслідуванні 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 буде приведений у виконання на основі положень Конвенції СОЛАС 1974 року.

Після дискусії на 3-й Сесії FSI Підкомітет створив Correspondence Group, якій було доручено підготувати проект нового Кодексу. Проект Кодексу і проект Резолюції Асамблеї були приєднані до документа для розгляду та затвердження до передачі його в MSC і MEPC. На 5-й Сесії Підкомітету FSI погодився рекомендувати MSC і MEPC схвалити проект Резолюції Асамблеї та Кодекс.

Згодом, 27 листопада 1997 року 20 Асамблея ІМО прийняла Кодекс з розслідування морських аварій та інцидентів (далі – Кодекс 1997 року) в якості Додатку до Резолюції ІМО А.849.

Розділ 1.2 Кодексу 1997 року визначає наступні 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 [10].

Хоча Кодекс 1997 року не був обов'язковим, однак, замість того, щоб сприймати його як автономний документ, джерело м'якого права, він повинен був розглядатися спільно та на рівні з іншими міжнародними конвенціями, які набули чинності.

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, забезпечивши його керівництвом з розслідування людських чинників.

Прийняття Кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів означало величезний крок вперед, що був зроблений у напрямку поліпшення розслідування аварій на морі.

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 в 2008 році прийняв Кодекс міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій або інцидента на морі (Кодекс розслідування аварій) (Резолюція КБМ від 16.05.2008 № MSC.255(84)) [11], що, враховуючи прийняті на тій самій сесії Комітету зміни до SOLAS – 74, з 1 січня 2010 року став обов'язковим для держав-учасниць конвенції, а також частиною стандартів навчання, сертифікації і несення вахти згідно з Конвенцією STCW.

Даний Кодекс об'єднує передову практику розслідування аварій та інцидентів на морі, яка була встановлена Кодексом

розслідувань аварій і інцидентів на морі, прийнятим в листопаді 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 [12].

Висновки. Отже, інститут розслідування морських аварій, вийшовши за межі регулювання національного законодавства, 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 уроків морських аварій. 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 суден та екіпажів, вантажів та навколишнього природного середовища. Крім цього, частиною XI-1 SOLAS-74 надано обов'язкової сили Кодексу міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій або інцидента на морі, що також сприяє виявленню причин аварій під час розслідування для запобігання подібним ситуаціям у майбутньому.

Література:

1. Bob Couttie. History Of Maritime Accident Investigation – From 'Who to Blame' to How to Stop Accidents // Forum maritime accident. URL: <http://maritimeaccident.org/2008/12/history-of-maritime-accident-investigation-from-who-to-blame-to-how-to-stop-accidents> (дата звернення: 16.02.2018).
2. Ghirxi K.T. Implementation of the code for the investigation of marine casualties: A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfilment of the requirements for the award of the degree of Master of science. URL: <http://ru.scribd.com/doc/22247504/Implementation-of-the-Code-for-the-Investigation-of-Marine-Casualties-and-Incidents-A-Critical-Analysis> (дата звернення: 16.02.2018).
3. Bob Couttie. Op.cit.
4. Ghirxi K.T. Op. cit.
5. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року (СОЛАС-74) // Верховна Рада України / Законодавство України / Міжнародні документи. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_251 (дата звернення: 16.02.2018).
6. Participation in Official Inquiries into Maritime Casualties Resolution A.173(ES.IV) // IMO / Safety / Documentation. URL: <http://www.sjofartsverket.se/pages/5121/173.pdf> (дата звернення: 16.02.2018).
7. Exchange of Information for Investigations into Marine Casualties Resolution A.440(XI) // Swedish Maritime Administration / Documentation. URL: <http://www.sjofartsverket.se/pages/5121/440.pdf> (дата звернення: 16.02.2018).
8. Personnel and material resource needs of Administrations for the investigation of casualties and contravention of conventions. Resolution A.442(XI). // IMO / Safety / Documentation. URL: [http://www.imo.org/bast/bastDataHelper.asp?data_id=26667&filename=A442\(XI\).pdf](http://www.imo.org/bast/bastDataHelper.asp?data_id=26667&filename=A442(XI).pdf) (дата звернення: 16.02.2018).
9. Co-operation in Maritime Casualty Investigations. Resolution A.637(16) // SOLAS / Documentation. URL: <http://187.141.81.212/biblioteca/Solas/a637.pdf>
10. Кодекс по расследованию морских аварий и инцидентов от 27 ноября 1997 года. Резолюция А. 849 (20) // РБК / Морские страницы. URL: [http://rbc-ltd.ru/Morskie_stranitsw/Rezolutsii_IMO/Rezolutsiya_A.849\(20\).htm](http://rbc-ltd.ru/Morskie_stranitsw/Rezolutsii_IMO/Rezolutsiya_A.849(20).htm) (дата звернення: 16.02.2018).

11. 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) // IMO / Safety / Documentation. 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: 16.02.2018).
12. Руководство по оказанию помощи лицам, проводящим расследование, в осуществлении кодекса расследования аварий (Резолюция MSC.255(84)). Резолюция IMO A.1075(28) от 04.12.2013 // Електронна база документів RISE. URL: http://www.rise.odessa.ua/texts/A1075_28.php3 (дата звернення: 16.02.2018).

Вишневский В. Л. Формирование института расследования морских аварий: история и современность

Аннотация. В статье рассматривается генезис института расследований морских аварий с точки зрения эволюции цели проведения расследований. Исследуются как древние нормативные акты, касавшиеся морских аварий, так и современная нормотворческая деятельность. Международной морской организации в этом направлении.

Определены цели проведения расследований морских аварий на современном этапе развития межгосударственных отношений.

Ключевые слова: расследование морских аварий, цель расследования, Кодекс расследования аварий, резолюции ИМО.

Vyshnevskiy V. Development of the Institute for Investigation of Marine Casualties: History and Modern times

Summary. The article examines the genesis of the institute of marine casualty investigations from the point of view of the evolution of the purpose of conducting investigations. Both ancient regulations concerning maritime casualties and the current norm-setting activities of the International Maritime Organization in this field are being searched. The objectives of investigations of maritime casualties at the present stage of development of interstate relations are determined.

Key words: investigation of marine casualties, purpose of investigation, Casualty Investigation Code, IMO resolutions.