

## РОЗДІЛ 10 МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 341.1/8

### ВІДДІЛ З РОЗСЛІДУВАНЬ МОРСЬКИХ ПОДІЙ ВЕЛИКОБРИТАНІЇ: ОСНОВИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ

### MARINE ACCIDENT INVESTIGATION BRANCH OF UNITED KINGDOM: BASIS OF ORGANIZATION AND FUNCTIONING

Вишневецький В.Л.,

*старший викладач кафедри морського права  
Національного університету «Одеська морська академія»*

Стаття присвячена дослідженню функціонування Відділу з розслідувань морських подій Великобританії, з метою запозичення досвіду для подальшого використання в рамках системи розслідування аварійних морських подій в Україні. Проаналізовано функції та структуру відділу. Зосереджено увагу на електронній базі даних, що ведеться відділом, та друкованих матеріалах, присвячених проведенню розслідуванням.

**Ключові слова:** MAIB, аварійна морська подія, аварія, уроки морських аварій, розслідування.

Статья посвящена исследованию функционирования Отдела по расследованию морских происшествий Великобритании, с целью заимствования опыта для дальнейшего использования в рамках системы расследования аварийных морских происшествий в Украине. Проанализированы функции и структура отдела. Сосредоточено внимание на электронной базе данных, которая ведется отделом, и печатных материалах, посвященных проведенным расследованиям.

**Ключевые слова:** MAIB, аварийное морское происшествие, авария, уроки морских аварий, расследование.

The article is devoted to the study of the operation of the UK Marine Accident Investigation Branch, in order to draw on the experience for further use within the framework of the system of investigation of maritime accidents in Ukraine. The functions and structure of the branch are analyzed. Attention is focused on the individual lessons learned from marine accidents and published by the branch.

**Key words:** MAIB, maritime accident, casualty, lessons of marine accidents, investigation.

**Постановка проблеми.** Незважаючи на всі вдосконалення, що постійно вносяться Міжнародною морською організацією до конвенційних норм щодо конструкції та безпечної експлуатації суден, підготовки екіпажів тощо, відносна кількість аварійних подій із суднами продовжує залишатися на доволі високому рівні. Кожна країна зобов'язана проводити розслідування таких аварій, що спричинили загибель судна або людей чи серйозні збитки навколишньому природному середовищу, і надавати результати цього розслідування до ІМО. Одним із зразкових органів у цій сфері можна вважати Відділ з розслідувань морських подій Великобританії, яким ведеться електронна база аварій, в розслідуванні яких зацікавлена Великобританія, а також публікуються уроки, винесені під час розслідування відділом аварійних морських подій.

В Україні єдиний орган для розслідування аварійних морських подій відсутній, що призводить до порушення зобов'язань щодо розслідування дуже серйозних аварій за участю суден під українським прапором, суден, під прапором яких працюють українські громадяни, а також морських аварій, які трапилися на території України. Запозичення досвіду Відділу з розслідувань морських подій Великобританії, у свою чергу, має допомогти у створенні такого органу розслідування, формуванні його структури та визначенні ключових напрямів діяльності.

**Стан опрацювання.** Розслідуванню аварійних морських подій присвячено роботи таких вчених, як: А.Л. Колодкін, Н.Р. Мубінов, В.В. Ралько, А.В. Сидоренко, В.Ф. Сидорченко, О.М. Шемякін та інші. Окрему увагу слід приділити роботам В.П. Топалова та В.Г. Торського, в яких автори приділяють увагу також практиці розслідувань аварійних морських подій у Великобританії. Слід наголосити, що науковцями не ставиться вкрай важливе практичне питання створення єдиного органу з розслідувань аварійних морських подій в Україні по прикладу ряду інших країн, у тому числі й Великобританії. Увага цьому питанню приділена в даній статті.

**Метою статті** є визначення позитивних моментів діяльності органу з розслідування аварійних морських подій, що діє у Великобританії, для створення в Україні аналогічного органу та запозичення досвіду у сфері розслідування аварій на морі.

**Виклад основного матеріалу.** Відділ з розслідувань морських подій Великобританії (Marine Accident Investigation Branch, далі – MAIB) розслідує морські аварії, пов'язані із суднами, що плавають під прапором Великобританії по всьому світу, і всіма суднами в територіальних водах Великобританії [1]. Для порівняння, в Україні органами розслідування аварійних морських подій є Міністерство інфраструктури України, Міністерство аграрної полі-

тики та продовольства України, Укртрансбезпека, Держрибагентство України, Управління державного нагляду за безпекою мореплавства флоту рибного господарства Держрибагентства України, капітани морських портів, капітани суден [2], що значно ускладнює процес проведення розслідування, тому що для кожної аварії слід спочатку визначити відповідальний за розслідування орган, який потім має сформувати комісію, що буде безпосередньо проводити розслідування.

Мета МАІВ полягає в тому, щоб запобігти подальшому виникненню подібних аварій, а не встановлювати провину та відповідальність, що повністю збігається з вимогами Кодексу міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварій або інциденту на морі (Кодекс розслідування аварій), прийнятого Резолюцією Комітету ІМО з безпеки на морі від 16.05.2008 р. № MSC.255 (84) [3].

Відділ з розслідувань морських подій 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 розслідування аварій, що передбачає обов'язкове розслідування тільки дуже серйозних аварій.

Відділ є незалежним підрозділом Департаменту транспорту Великобританії. До складу відділу входять чотири групи досвідчених слідчих, кожна група включає головного інспектора і трьох інспекторів, що мають кваліфікації в області 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. Для порівняння, комісія, сформована Україною в 2008 році з розслідування причин аварії транспортно-буксирного судна «Нафтогаз-67», складалася із 17 осіб, всі включені за посадою [4]. Крім цього, було залучено експертів з морського права, які фактично не включаються до складу комісії. Дана комісія була ліквідована лише в 2011 році, хоча фінальний звіт про аварію було подано ще в 2008 році, що також вказує на погану координацію дій стосовно розслідувань аварійних морських подій українськими органами влади [5].

МАІВ був створений у 1989 році після катастрофи the Herald of Free Enterprise, коли пасажирський пором перекинув Зебрюгге, що призвело до втрати 193 людей, багато з яких були підданими Великобританії. Було вирішено, що незалежний слідчий орган, можливо, раніше визначив би системні невдачі, які призвели до цієї аварії [6].

Це дало поштовх до створення незалежного, неупередженого слідчого 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.

Обов'язками відділу є:

- проведення розслідувань з метою визначення причин морських аварій;
- публікація звітів, які містять рекомендації щодо підвищення безпеки на морі та наших дій;
- підвищення рівня поінформованості про те, як відбуваються морські аварії;
- вдосконалення національного та міжнародного співробітництва в розслідуванні морських аварій [7].

Правовою основою діяльності відділу є Закон про торгівельне 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 [8].

Крім цього, відділ керується у своїй діяльності Положенням про торгівельне мореплавство (звітність та розслідування аварій) 2012 року [9] зі змінами 2013 року [10].

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

- загибель судна або покидання 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.

Фактично дане визначення дублює визначення морської аварії в Кодексі розслідування аварій.

Про всі морські події, включаючи серйозні травми, необхідно доповідати в МАІВ якомога швидше, використовуючи всі можливі методи зв'язку, щоб інспектори могли почати розслідування, перш ніж докази будуть зруйновані, усунуті або втрачені. МАІВ має спеціальну телефонну лінію для доповіді про морські події, яка працює 24 години на добу.

Після отримання повідомлення про подію інспектори МАІВ збирають усі можливі докази, щоб прийняти рішення про подальші дії. У дуже серйозних випадках розслідування щодо забезпечення безпеки на морі починається негайно. В інших, менш серйозних випадках, може знадобитися проведення попередньої оцінки для отримання додаткової інформації з метою визначення доцільності подальшого розслідування. Зазвичай рішення про проведення подальшого розслідування приймається протягом 2 тижнів, і про це будуть проінформовані всі залучені сторони.

На ранніх стадіях розслідування інспектори збирають всю можливу інформацію, що відноситься до аварійної події. Це зазвичай пов'язано з відвідуванням судна або суден, які приймали участь у зіткненні; проводиться опитування екіпажу, пасажирів, співробітників берегової охорони й інших свідків або учасників, а також збір фізичних та електронних доказів.

На місці події інспектор може зробити фотографії або відеозапис відповідних місць і елементів устаткування, а також перевірити судовий журнал, інші записи, кваліфікації членів екіпажу і сертифікати. Якщо на судні встановлений реєстратор даних рейсу, то з нього знімають дані, які потім будуть перевірені в офісах МАІВ. Якщо судно затонуло, то можуть бути залучені служби, що використовують дистанційно керовані підводні апарати, або підводники. Можуть бути незалежно перевірені частини обладнання, що відмовили, для визначення режиму відмови. Потім інспектор аналізує докази і використовує їх, щоб спробувати встановити причину події і визначити супутні фактори [11].

Після закінчення стадії розслідування проводиться підготовка звіту, в тому числі рекомендацій. Кожен звіт з розслідування направляється для консультацій зацікавленим сторонам, а також всім особам, на чю репутацію може вплинути викладене у звіті. В разі, якщо в результаті морської події загинула людина, звіт направляється його найближчому родичу. Встановлений 30-денний консультаційний період дозволяє залученим сторонам перевірити викладені у звіті факти, ознайомитися з наведеним у звіті аналізом і направити в МАІВ свої пропозиції і коректування. Всі зауваження приймаються до уваги і, за необхідності, вносяться до звіту перед його остаточною публікацією, яка буде доступна широкому загалу [12].

Звіт з розслідування може включати рекомендації, спрямовані на запобігання аналогічним подіям в майбутньому. Рекомендації публікуються у 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 будуть проводитися в життя. Коментарі, зроблені щодо відхилення або частково прийнятих рекомендацій, звичайно розміщуються в публічний домен через Річний звіт головного інспектора Державному секретарю [13].

Час від часу виникає необхідність термінової публікації матеріалів і рекомендацій, пов'язаних із забезпеченням безпеки, для запобігання подальших аналогічних морських пригод. Такі рекомендації публікуються в Бюлетені з безпеки (Safety

Bulletin). МАІВ випускає також інформаційні листки (Safety Flyers), які публікуються одночасно зі звітом з розслідування, але сфокусовані на уроках безпеки, націлених на певні сектори морського співтовариства. Два рази на рік МАІВ публікує Збірку з безпеки (Safety Digest). Це безкоштовне, доступне всім видання, яке призначене, в першу чергу, 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, витягнутих з кожної події [14, с. 151]. Звичайно, така активна діяльність відділу пов'язана, перш за все, з великою кількістю суден під прапором Великобританії, та, відповідно, з регулярними аваріями з 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 мова йде про судна під українським прапором.

МАІВ має базу даних по всім розслідуваним морським подіям, які мали місце з 1991 р. Це забезпечує огляд тенденцій морських подій і формує всеосяжне і легко доступне сховище інформації. Статистичні дані публікуються в Річному звіті головного інспектора Державному секретарю. В Україні така база даних відсутня. Більше того, в базі даних ІМО відсутні звіти від України про розслідування аварій із суднами під українським прапором, крім аварії буксиру Нафтогаз 67, яка фактично розслідувалась відповідними органами КНР.

**Висновки.** Отже, слід зазначити, що в Україні необхідно створити єдиний орган з розслідування морських аварійних подій на кшталт МАІВ, що буде підпорядковуватися центральному органу виконавчої влади в галузі транспорту. Створення електронної бази даних результатів розслідувань, включаючи уроки морських аварій, також допоможе в тому, щоб зменшити кількість аварійних подій із суднами під українським прапором та/чи з українськими моряками на борту в майбутньому, а також запобігти забрудненню навколишнього природного середовища із суден, в тому числі й на території України.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. МАІВ – About us / Сайт gov.uk/MAIB. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-accident-investigation-branch/about> (дата звернення: 30.05.2018).
2. 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 р. № 516 / База даних «Законодавство України». ВР України. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06/print1509644684091994> (дата звернення: 30.05.2018).
3. 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: 30.05.2018).
4. 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-%D1%80> (дата звернення: 30.05.2018).
5. 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://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/866-2011-%D0%BF/print1509644684091994> (дата звернення: 30.05.2018).

6. MAIB – About us / Сайт gov.uk/MAIB. URL: <https://www.gov.uk/government/organisations/marine-accident-investigation-branch/about> (дата звернення: 30.05.2018).
7. Там само.
8. Merchant Shipping Act 1995 / Сайт legislation.gov.uk. URL: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21> (дата звернення: 30.05.2018).
9. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012 №. 1743 / Сайт legislation.gov.uk. URL: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2012/1743/made> (дата звернення: 30.05.2018).
10. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) (Amendment) Regulations 2013 №. 2882 / Сайт legislation.gov.uk. URL: <http://www.legislation.gov.uk/uksi/2013/2882/made> (дата звернення: 30.05.2018).
11. Report a marine accident / Сайт gov.uk/MAIB. URL: <https://www.gov.uk/government/publications/report-a-marine-accident> (дата звернення: 30.05.2018).
12. Marine Accident Investigation Branch reports / Сайт gov.uk/MAIB. URL: <https://www.gov.uk/maib-reports> (дата звернення: 30.05.2018).
13. MAIB information leaflets / Сайт gov.uk/MAIB. URL: <https://www.gov.uk/government/collections/maib-information-leaflets> (дата звернення: 30.05.2018).
14. Топалов В.П., Торський В.Г. Уроки морських аварій. Одеса, 2004. 336 с.