



**Вишневецький В. Л.,**  
старший викладач  
кафедри морського права  
Національного університету  
«Одеська морська академія»  
(м. Одеса, Україна)

УДК 341.1/.8

## **ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ РОЗСЛІДУВАННЯ АВАРІЙ ТА ІНЦИДЕНТІВ НА МОРІ В ЄВРОПЕЙСЬКОМУ СОЮЗІ**

Статтю присвячено дослідженню правових актів Європейського Союзу, спрямованих на встановлення процедури розслідування аварій та інцидентів на морі, а також створених з метою вдосконалення практики такого розслідування спеціальних компетентних органів.

**Ключові слова:** аварійна морська подія, Європейський Союз, розслідування, директива, *European Marine Casualty Information Platform*, *European Maritime Safety Agency*, *Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accidents Investigations*.

**Valentyn Vyshnevskiy. Legal Regulation of the Investigation of Accidents and Incidents at Sea in the European Union. – Article.**

The article is devoted to the study of legal acts of the European Union aimed at establishing a procedure for the investigation of marine casualties and marine incidents, as well as the establishment of special competent authorities to improve the practice of such an investigation.

**Keywords:** marine accident, the European Union, investigation, directive, *European Marine Casualty Information Platform*, *European Maritime Safety Agency*, *Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accidents Investigations*.

**Вишневецький В. Л. Правовая регламентация расследования аварий и инцидентов на море в Европейском Союзе. – Статья.**

В статье исследуются правовые акты Европейского Союза, направленные на установление процедуры расследования аварий и инцидентов на море, а также

созданных с целью усовершенствования практики такого расследования специальных компетентных органов.

**Ключевые слова:** аварийное морское происшествие, Европейский Союз, расследование, директива, *European Marine Casualty Information Platform*, *European Maritime Safety Agency*, *Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accidents Investigations*.

Сталий розвиток Європейського Союзу значною мірою залежить від успішної діяльності морського транспорту. Майже 90% зовнішньої торгівлі Європейського Союзу і більш ніж 40% внутрішньої здійснюються за допомогою морського транспорту; щороку майже 2 млрд т 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, контрольованого компаніями ЄС. При цьому, на морському транспорті ЄС, в т. ч. у суднобудуванні, портовому господарстві, рибальстві та суміжних галузях промисловості та послуг працює близько 3 мільйонів людей [1].

Використання в цілях торговельного мореплавства великої кількості морських та річкових суден неминуче призводить до аварійних морських подій. Держави-учасниці міжнародних конвенцій *LL-66*, *SOLAS-74*, *MARPOL-73/78*, *UNCLOS-82* зобов'язані утворювати спеціальні комісії з розслідування аварій та інцидентів на морі, застосовуючи при цьому як норми міжнародного права, так і власне національне законодавство.

Значний внесок у дослідження різних правових аспектів функціонування ЄС внесли такі вчені, як Є. М. Дерябіна, М. Н. Марченко, В. І. Муравйов, М. М. Микієвич, А. Х. Саїдов та інші. Проте питання встановлення процедур розслідування аварійних морських подій в державах-членах ЄС не отримало належної уваги в комплексних дослідженнях.

Метою даної статті є визначення основних напрямів правового регулювання розслідування аварійних морських подій в межах ЄС.

Історія гармонізації норм ЄС щодо розслідування морських аварій може бути простежена за наслідками загибелі пасажирського порому *Estonia* у 1994 році [2]. Паром затонув у ніч з 27 на 28 вересня 1994 року, у результаті чого пропали безвісти 757 осіб і загинули 95 осіб з 989 пасажирів і членів екіпажу, які знаходилися на поромі, прямуючи із Таллінна до Стокгольма. Серед пасажирів порому *Estonia* були громадяни Швеції, Швейцарії, Росії, Англії, Німеччини,

Естонії. Офіційне розслідування проводила комісія, до складу якої входили представники Швеції, Фінляндії та Естонії. Окреме розслідування проводила група експертів з Німеччини [3]. Ця трагедія розкрила слабкі місця в системі розслідування аварійних морських подій ЄС щодо виявлення причин морських аварій, звітності за результатами проведення розслідування і відсутності належного рівня взаємодії між державами-членами ЄС та їх 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 (далі – Директива), яка була прийнята для подолання перешкод, що виникли в ході розслідування загибелі порому *Estonia*, держави-члени визначають у межах їх відповідних внутрішніх правових систем правовий статус, який «дозволить їм та будь-яким іншим значною мірою зацікавленим державам-членам брати участь, співпрацювати та, коли це передбачено Кодексом з розслідування морських аварій, проводити будь-яке розслідування морської аварійної події або нещасного випадку, які трапились з поромом типу ро-ро або високошвидкісним пасажирським судном».

Пунктом 3 ст. 12 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 вказаної статті встановлено обов'язок держави, яка проводить розслідування, бере у ньому участь або співпрацює у процесі таких розслідувань, забезпечити найбільш ефективний спосіб розслідування та у найкоротші терміни провести його. Також на ці держави покладається обов'язок оприлюднювати звіти, які складаються за результатами такого розслідування, враховуючи Кодекс з розслідування морських аварій [4].

При здійсненні аналізу змісту Директиви, стає очевидним, що питанням розслідування аварій на морі було присвячено статтю, яка не містить жодних конкретних відомостей щодо безпосереднього проведення розслідування аварій на морі. Також слід відзначити вузьку спрямованість положень Директиви, що застосовуються лише

до поромів типу ро-ро або високошвидкісних пасажирських суден, внаслідок цього постає питання щодо правового регулювання розслідування аварій на інших типах суден. Вбачається, що саме через це Директива містить посилання на Кодекс ІМО 1997 року, який детально регламентує порядок розслідування аварій та інцидентів на морі.

Директива 2009/18/ЄС 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/ЄС. 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 їх причин;

- забезпечення вчасного та докладного звітування про розслідування щодо безпеки та надання пропозицій щодо усунення наслідків [5].

Директива набрала чинності 17 червня 2009 року, її положення імплементовані у національні законодавства держав-членів ЄС. Директива зобов'язує держави-члени ЄС мати незалежні органи з розслідування аварійних морських подій, 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 розслідування здійснюватиметься під керівництвом неупередженого постійного органу, наділеного необхідними повноваженнями, та маючого у своєму штабі кваліфікованих осіб, компетентних в питаннях, пов'язаних з розслідуванням морських аварій та інцидентів. Для того, щоб проводити розслідування аварійної морської події неупередженим чином, такі органи мають бути незалежними у своїй організації, юридичній структурі та у прийнятті рішень від будь-якої іншої сторони, чий інтереси можуть вступити в протиріччя із завданнями, що покладені на такі органи.

Держави-члени ЄС, які не мають виходу до моря чи суден, що плавають під їхнім прапором, повинні визначати незалежні центри, що співпрацюватимуть у розслідуванні аварій та інцидентів відповідно до статті 5 (1) (с) вказаної Директиви ЄС.

Орган з розслідування повинен забезпечити, щоб окремі особи, які проводять розслідування, мали практичні знання і практичний

досвід у тій предметній сфері, що відноситься до їх обов'язків. Крім того, органи з розслідування повинні забезпечити готовність робочої групи до негайного проведення розслідування на випадок аварійної морської події. Вони також повинні повідомляти про морські аварії та інциденти в Європейську інформаційну платформу морських аварій (*European Marine Casualty Information Platform, EMCIP*).

Повідомлення зі сторони держав-членів про морські аварії та інциденти і звітність даних, отриманих в результаті розслідувань в *EMCIP*, стало обов'язковим з 17 червня 2011 року. Це дозволило надавати допомогу Комісії та державам-членам у первинному аналізі таких даних, розробці механізму моніторингу тенденцій, пропозицій щодо рекомендацій з безпеки, вдосконалення європейського законодавства та просування нових технічних вимог.

*EMCIP* забезпечує засоби для зберігання даних та інформації, пов'язаної з аварійними морськими подіями з усіма типами суден та нещасними випадками на виробництві. Це також дає змогу створювати статистичні дані та аналіз технічних, людських, екологічних та організаційних чинників, пов'язаних з аваріями на морі. Крім того, це дозволяє державам-членам передавати результати розслідування безпосередньо і без дублювання до системи *IMO-GISIS*.

Дії в межах даної Директиви мають спрямовуватися не на визначення відповідальності чи ступеню 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 стосуються суден, що плавають під прапором однієї з держав-членів ЄС; відбулися у територіальному морі або внутрішніх водах держав-членів ЄС; стосуються інших вагомих 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 у некомерційних цілях; несамохідними суднами, для руху яких не застосовуються механічні засоби: дерев'яні судна примітивної будови, прогулянкові яхти і катери, що не використовуються в комерційних цілях, якщо вони будуть укомплектовані екіпажем і не перевозитимуть більше 12 пасажирів у комерційних цілях; суднами внутрішнього плавання; риболовними суднами довжиною менше 15 метрів; морськими стаціонарними буровими установками.

У зв'язку з аваріями нафтових танкерів *Erika* та *Prestige*, Регламентом № 1406/2002 було створено Європейське агентство з морської безпеки (*European Maritime Safety Agency, EMSA*) в якості однієї з ключових ініціатив на рівні ЄС, спрямованих на поліпшення ситуації щодо безпеки на морському транспорті [див. 6, 7]. Основною метою *EMSA* є надання технічної та наукової допомоги Європейській Комісії та державам-членам ЄС 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 з найважливіших завдань *EMSA* є підтримка та поліпшення співпраці між державами-членами ЄС в усіх ключових питаннях. В даний час *EMSA* є адміністратором бази даних *EMCIP* [8].

Тарифікація бази даних була розроблена *EMSA* у співпраці з державами-членами на основі європейських досліджень та міжнародних рекомендованої практики та процедур.

*EMCIP* включає портал, на якому інформація надається в межах кола осіб, що проводять розслідування. Інформація про аварії та інциденти на морі також стає доступною для громадськості, зокрема звіти про розслідування, опубліковані органами розслідування та «анонімними» даними про аварії та інциденти, про які повідомляють органи влади держав-членів.

Консультативна технічна група ЄС зі співробітництва з розслідування морських аварій (*Consultative Technical Group for Cooperation in Marine Accidents Investigations, CTG CMAI*) була створена для сприяння обміну інформацією, співпраці і взаємодопомоги між органами розслідувань в державах-членах та *EMSA* і стала постійною робочою платформою *EMSA* та держав-членів для розроблення технічних рішень у розслідуванні морських аварій з питань, що становлять взаємний інтерес [9].

Отже, Європейський Союз має достатню нормативну базу регулювання розслідування морських аварій та інцидентів, постійно вдосконалює нормативно-правові акти щодо порядку розслідування аварій та інцидентів на морі. Безперечними перевагами правового регулювання ЄС з розслідування аварійних морських подій є наявність у кожній державі-члені ЄС самостійних органів з розслідування морських аварій, що дозволяє забезпечити неупереджене та об'єктивне професійне розслідування аварій на морському транспорті. Створення державами-членами ЄС баз даних звітів щодо розслідування аварійних

морських подій надає можливість дослідити причини морських аварій та розробити рекомендації щодо їх попередження у майбутньому, а також заходи із запобігання наслідків 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 проведення розслідування морських аварій та інцидентів, підтримки безпеки судноплавства та забезпечення активної співпраці держав-членів ЄС.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Ehiers P., Lagon R. Maritime Policy of the European Union and Law of the Sea. – Hamburg: LIT Verlag, 2008. 298 p. URL: <http://books.google.com.ua/books?id=XjR-1p6MP3AC&pg=PA86&dq=Maritime+accidents&hl=ru&sa=X&ei=sYmqUbHcLoTP4QSp6oGgBA&ved=0CGAQ6wEwBw#v=onepage&q&f=false>
2. Ehiers P., Lagon R. Enforcement of International and EU Law in Maritime affairs. – LIT Verlag, 2008. 236 p. URL: <http://books.google.com.ua/books?id=5Y8A9DHBhsAC&pg=PA127&lpg=PA127&dq=directive+1999/35/eu+reference&source=bl&ots=OWXzZYOIqE&sig=nY1IrPg8epVRA8gJoxRl3JGsqQ&hl=ru&sa=X&ei=EsuoUZWeNYHX4ASh8oHwCg&ved=0CDwQ6AEwAjqU#v=onepage&q&f=false>
3. Войтенко М. Гибель парома «Эстония» – 10 лет без права на правду // Морской бюллетень. URL: <http://www.odin.tc/disaster/estonia.asp>
4. 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. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1999:138:0001:0019:EN:PDF>
5. Council Directive 2009/18/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. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0114:0127:EN:PDF>
6. Wetterstein P. Environmental Impairment Liability after the Erika and Prestige Accidents. – Stockholm Institute for Scandinavian Law. – Stockholm Institute for Scandinavian Law 1957-2010. URL: <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-12.pdf>
7. Justine Wene European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents // MLANZ Journal. 2005. № 19. URL: [https://maritimejournal.murdoch.edu.au/archive/vol\\_19/Vol\\_19\\_2005%20Wene.pdf](https://maritimejournal.murdoch.edu.au/archive/vol_19/Vol_19_2005%20Wene.pdf)
8. European Maritime Safety Agency. URL: [www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)
9. Regulation (EC) № 1406/2002 of the European Parliament and of the Council: establishing a European Maritime Safety Agency. URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2002:208:0001:0009:EN:PDF>

