МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРАВО

УДК 341.1/.8

УКРАЇНСЬКЕ ЗАКОНОДАВСТВО У СФЕРІ ПРОВЕДЕННЯ РОЗСЛІДУВАННЯ МОРСЬКИХ АВАРІЙНИХ ПОДІЙ: НЕОБХІДНІСТЬ АКТУАЛІЗАЦІЇ

Валентин ВИШНЕВСЬКИЙ,
старший викладач кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

АНОТАЦІЯ

У статті досліджується встановлена в міжнародному морському праві процедура проведення розслідування аварій на морі. Здійснено аналіз міжнародних конвенцій і резолюцій Міжнародної морської організації, в яких містяться норми, що зобов'язують держави проводити розслідування низки морських аварій. Аналізується стан профільного в цій сфері українського законодавства з погляду відповідності нормам міжнародного права. Обґрунтовано, що законодавство України, яке регулює порядок проведення обліку й розслідування аварійних морських подій, вимагає актуалізації для відповідності сучасним нормам міжнародного права, прийнятим Міжнародною морською організацією.

Ключові слова: розслідування, морське аварійне пригода, аварія, зацікавлена держава, комісія, ІМО, доповідь про результати розслідування.

UKRAINIAN LEGISLATION IN THE FIELD OF INVESTIGATION OF MARITIME ACCIDENTS: THE NEED FOR ACTUALIZATION

Valentyn VYSHNEVSKYI,
Senior Lecturer at the Department of Maritime Law
of National University "Odessa Maritime Academy"

SUMMARY

The article provides research of the procedure established in the international maritime law to investigate casualties at sea. An analysis of international conventions and resolutions of the International Maritime Organization which contain provisions requiring States to investigate a number of marine casualties has been carried out. The state of the relevant Ukrainian legislation is analyzed from the point of view of compliance with the norms of international law. It is substantiated that the legislation of Ukraine regulating the procedure for recording and investigating maritime accidents requires actualization in order to comply with modern international law standards adopted by IMO.

Key words: investigation, maritime accident, casualty, interested state, commission, IMO, report on the results of the investigation.

Постановка проблеми. Вирішення проблем збереження людських життів, захисту навколишнього середовища від забруднення в результаті аварій на морі належить передусім до компетенції держав, що відображено в ст. 94 Конвенції ООН з міжнародного морського права 1982 р., якою передбачено обов'язок кожної держави організовувати розслідування достатньо компетентними особами кожної морської аварії або навігаційного інциденту у відкритому морі за участю судна, що плаває під її прапором, коли така аварія чи інцидент призвели до загибелі громадян іншої держави чи завдали їм серйозних ушкоджень або серйозних збитків суднам чи установкам іншої держави або морському середовищу [4].

З огляду на невпинні процеси глобалізації, зростання обсягів флоту, що використовується на просторах Світового океану, та всупереч постійному прагненню людства за допомогою нових досягнень науки й техніки зменшити кількість аварій на морі, проблеми морських аварій залишаються актуальними як з погляду технічних нововведень, що сприятимуть зменшенню аварійності суден, так і з позицій юриспруденції. Безперечно, за допомогою нормативного акта неможливо уникнути технічних несправностей, що призводять до загибелі судна та людей, або ж виключити людський фактор, що сьогодні залишається однією з головних причин морських аварійних подій. Проте запобігти на основі аналізу аварійних ситуацій таким чи схожим подіям надалі цілком можливо. Саме цим зумовлена актуальність прийняття й дотримання порядку розслідування аварій на морі, що, безумовно, має бути майже однаковим у різних державах світу. Не є винятком й Україна, провідний постачальник офіцерського складу на світовий ринок праці моряків.

Актуальність теми дослідження підтверджується значною кількістю норм міжнародних конвенцій, у яких установлено обов'язок держав проводити розслідування, водночас і наявними прогалинами в теоретичному розгляді питання.

Стан дослідження. Науковий аналіз проблем проведення розслідування морських аварій здійснюється багатьма вченими. Серед них варто назвати К.А. Бекяшева,

А.Л. Колодкіна, В.Ф. Сидорченка, О.В. Сидоренка, О.М. Шемякіна та ін. Аналіз робіт згаданих авторів дає змогу зробити висновок про необхідність усебічного комплексного дослідження цього проблемного питання.

Метою й завданням статті є визначення розбіжностей між українським законодавством і міжнародним правом, що регулює питання розслідування аварійних морських подій, з метою актуалізації національного законодавства України в цій сфері.

Виклад основного матеріалу. На міждержавному рівні занепокоєння значною кількістю аварійних морських подій проявилося передусім у прийнятті низки міжнародних конвенцій, що спрямовані на посилення безпеки мореплавства. Це насамперед Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р., Міжнародна конвенція щодо запобігання забрудненню із суден 1973 р., Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. Усі перелічені міжнародні акти містять норми, що передбачають обов'язок держав проводити розслідування тих чи інших аварійних морських подій.

Так, ч. 1 ст. 23 Міжнародної конвенції про вантажну марку, що має назву «Аварії», передбачає обов'язок кожного уряду держави, під прапором якої плаває судно, проводити розслідування будь-якої аварії, що трапилася з судном, за яке він відповідає та яке підпадає під дію положень цієї Конвенції, коли уряд уважає, що таке розслідування допоможе визначити доцільність унесення змін у цю Конвенцію. При цьому в ч. 2 згаданої статті міститься обов'язок кожного Договірного Уряду надавати Міжнародній морській організації (далі – ІМО) відповідну інформацію стосовно результатів такого розслідування. Отже, в цій Конвенції передбачено розслідування лише тих аварій, що фактично сталися через недосконаліть вимог Конвенції й могли б бути відвернені, якби Конвенція містила інші норми [1].

У частині С глави 1 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі міститься правило 21, під назвою «Аварії», яке в частині а) передбачає аналогічний зі згаданим вище обов'язок кожного уряду держави прапора судна.

Так само в частині b) згаданого правила міститься аналогічна попередній досліджуваній Конвенції норма щодо обов'язку сповіщення ІМО про кожен результат такого розслідування [3].

Трохи інакше сформульовано обов'язок з розслідування аварій і передання результатів таких розслідувань ІМО в ст. 12 Міжнародної конвенції щодо запобігання забрудненню із суден, що має назву «Аварії із суднами».

Так, відповідно до згаданої статті, необхідність обов'язкового розслідування аварії визначається розміром шкоди, що була заподіяна такою аварією. 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 в Конвенцію [2].

Норми про обов'язок держав розслідувати аварії на морі і про результати розслідування сповістити ІМО містяться й 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 р., Міжнародній конвенції про безпеку риболовних суден 1977 р., Міжнародній конвенції про стандарти підготовки, сертифікації персоналу риболовних суден і несення вахти 1995 р., а також у низці резолюцій ІМО [14, с. 195]. Серед таких рекомендаційних документів варто особливо відзначити Резолюцію Асамблеї ІМО А. 849 (20), якою в 1997 р. затверджено Кодекс щодо розслідування морських аварій та інцидентів (ця Резолюція скасувала чинні раніше Резолюції з питань розслідування аварій А. 173 (ES. IV), А. 440 (XI) та А. 637 (16)). Згідно із цим Кодексом держави прапора мають проводити розслідування кожної дуже серйозної та серйозної морської аварії й надавати ІМО інформацію про всі відповідні результати [5].

Основною метою вказаного Кодексу було встановлення єдиного підходу до розслідування морських аварій та інцидентів зацікавленими державами. У цьому аспекті ІМО встановила деякою мірою стандарти розслідування аварійних морських подій, що були згодом закладені до національного законодавства багатьох держав, у тому числі й України. У ньому серед іншого визначено форму і зміст доповідей, що мають передаватися до ІМО державами, що проводять розслідування.

Відповідно до частини VII Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 р., в її складі створено Комітет з безпеки на морі (MSC), що складається з усіх членів ІМО, до компетенції якого серед іншого входить розгляд питань щодо розслідування морських аварій. У 2008 р. Резолюцією MSC.255 (84) прийнято Кодекс міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі (Кодекс розслідування аварій). У цьому Кодексі передбачено обов'язкове надання доповіді в ІМО по кожній дуже серйозній аварії, розслідуваній зацікавленими державами [6].

Також ІМО в межах створеної нею Глобальної інтегрованої системи інформації про судноплавство (далі – ГІСІС) збирає й упорядковує всю отриману інформацію стосовно морських аварій та інцидентів у єдину базу даних. У рамках цього модуля ГІСІС публікуються всі доповіді, передані за результатами розслідування до ІМО, за якими публікація визнається можливою. Так, у цьому модулі станом на травень 2018 р. налічуються дані по 28 морських аваріях із суднами під українським прапором і 12 – за участі України як прибережної держави із загальної кількості більше ніж 10 тисяч аварій. При цьому від України не подано жодної доповіді про проведене розслідування [16].

Як уже зазначалося, Асамблея ІМО 27.11.1997 Резолюцією А.849 (20) прийняла Кодекс щодо розслідування морських аварій та інцидентів (далі – Кодекс). 25.11.1999 Резолюцією А.884 (21) Асамблеї ІМО до Кодексу внесені поправки, що стосувалися, зокрема, людського фактора як чинника, що сприяє виникненню аварій та інцидентів на морі [2]. Безперечно, для уніфікації процедур розслідування таких подій норми цих резолюцій, що є рекомендаційними для держав, мають бути імплементовані до законодавств усіх без винятку морських держав світу, в тому числі й таких, що не мають виходу до моря, проте під прапором яких плавають судна, або ж таких, що є провідними постачальниками робочої сили на світовий флот.

Довгий час в Україні діяв радянський Порядок класифікації, розслідування та обліку аварійних випадків із суднами, затверджений Наказом Міністра морського флоту СРСР від 29.12.1989 № 116 (ПРАС-90), який не відповідав у частині своїх положень прийнятому пізніше Кодексу, що зумовлювало необхідність прийняття нового нормативного акта, який базувався би саме на положеннях міжнародних актів [9].

На зміну йому прийшло Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затверджене Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516 (далі – Положення про розслідування АМП) [8].

Положення про розслідування АМП у своїй основі містить норми таких міжнародних актів, як Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню із суден 1973 р. зі змінами, унесеними Протоколом 1978 р. (МАРПОЛ 73/78); Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. з поправками (СОЛАС 74); Кодекс з розслідування

морських аварій та інцидентів, прийнятий 27.11.1997 Резолюцією A.849 (20) Асамблеї ІМО, з поправками, унесеними до нього 25.11.1999 Резолюцією A.884 (21) Асамблеї ІМО.

На перший погляд правильним рішенням було імплементувати положення Кодексу 1997 р. тоді, коли на практиці буде доведено ефективність його норм (різниця між датами прийняття документів – майже 9 років). Проте вже 16.05.2008 Комітетом з безпеки на морі ІМО прийнято Кодекс міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі (далі – Кодекс розслідування аварій). Відповідно до Резолюції MSC.257 (84) про введення поправок до глави XI-1 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 р., Кодексу розслідування аварій надається обов'язковий характер з вимогою проведення розслідування аварій та інцидентів на морі й надання результатів розслідування до ІМО. Кодекс розслідування аварій набрав чинності 01.01.2010 [6].

У п. 1.1 Кодексу розслідування аварій указується, що його метою є забезпечення того, щоб держави застосовували загальний підхід під час проведення розслідувань аварій та інцидентів на морі. При цьому окремо зазначається, що ці розслідування не мають на меті розподілити провину або встановити відповідальність. Навпаки, розслідування, як визначено в цьому Кодексі, є розслідуванням, що проводиться з метою запобігання аварій і інцидентів на морі в майбутньому. Будь-яке таке розслідування має проводитися окремо й незалежно від будь-якої іншої форми розслідування.

Однак мета Кодексу розслідування аварій полягає не в тому, щоб перешкоджати будь-яким іншим розслідуванням, що проводяться в рамках цивільного, кримінального та адміністративного провадження. Крім того, цей Кодекс не передбачає, щоб держава або держави, які проводять розслідування, утримувалися від повної доповіді через причинні фактори аварії або інциденту на морі під тим приводом, що на підставі висновків можуть бути встановлені вина або відповідальність.

Кодекс розслідування аварій містить 3 частини: положення загального характеру, обов'язкові стандарти й рекомендовану практику. Необхідно порівняти саме норми обов'язкових стандартів і норми вітчизняного Положення про розслідування АМП, щоб знайти ті розбіжності, які повинні бути усунені шляхом приведення норм Положення про розслідування АМП у відповідність до стандартів Кодексу розслідування аварій.

По-перше, п. п. 3.6, 5.7.6 Положення про розслідування АМП прямо вказують на застосування під час здійснення співробітництва з представниками інших держав, що беруть участь у розслідуванні, Кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів, прийнятого Резолюцією A.849 (20) Асамблеї ІМО, хоча з 01.01.2010 набув чинності новий Кодекс з розслідування аварій, яким варто керуватися. Пункт 6.2 Кодексу розслідування аварій указує на обов'язковість держави прапора судна, залученого в дуже серйозну аварію, розслідувати таку аварію саме відповідно до положень Кодексу розслідування аварій. Незважаючи на можливість розслідування аварій згідно з власним законодавством, Кодекс розслідування аварій зобов'язує державу прапора та прибережну держава, на території або у виключній економічній зоні якої сталася аварія, користуватися під час розслідування саме нормами цього Кодексу.

Згідно з п. 5.1. Кодексу розслідування аварій, якщо аварійна морська подія сталася із судном у відкритому морі або у виключній економічній зоні, держава прапора має якнайшвидше повідомити про це всім іншим можливим зацікавленим державам. Також указується обов'язковий перелік даних, які насамперед збираються для цього повідомлення. Положення про розслідування АМП не містить норм, що встановлювали б обов'язковість такого повідомлення.

У п. 12.1 Кодексу розслідування аварій наголошується на необхідності першочергового опитування свідків морської події, такої вимоги в Положенні про розслідування АМП немає.

Що стосується класифікації аварійних подій, то в Кодексі розслідування аварій вона має спрощену структуру: морська аварія, морський інцидент, дуже серйозна морська аварія (в Положенні про розслідування АМП маємо таку класифікацію: дуже серйозні аварії, серйозні аварії, морські інциденти (серйозні інциденти), інциденти). Така на перший погляд незначна різниця у видах аварійних морських подій може призвести до розбіжностей під час визначення сторін розслідування, порядку оформлення звітних документів тощо.

Також після складання звіту про розслідування морської події обов'язковим є подання цього звіту для ознайомлення третіх держав, які можуть бути зацікавлені в розслідуванні. Після отримання коментарів від цих держав у 30-денний або інший, установлений угодою, термін подається фінальний звіт. Такого ознайомлення третіх держав зі звітом не передбачено Положенням про розслідування АМП, до того ж, згідно з п. 4.10 Положення, терміни розслідування аварійної морської події не повинні перевищувати 20 днів з дня реєстрації аварійної морської події або подачі прохання про проведення розслідування. Установлений в українському законодавстві строк для розслідування морської аварії видається занадто коротким, зважаючи на світову практику, яку використано під час написання Кодексу розслідування аварій.

Кодекс розслідування аварій забезпечує доступ громадськості до заключного звіту з розслідування аварійної морської події, про що в Положенні про розслідування АМП також не згадується.

Зауважимо також, що Кодекс розслідування аварій містить значну кількість практичних указівок із розслідування, які відсутні в Резолюції A.849 (20), а отже, і в українському нормативному акті з розслідування аварійних морських подій.

До того ж двадцять восьма сесія Асамблеї ІМО прийняла Резолюцію A.1075 (28) «Керівництво з надання допомоги особам, які проводять розслідування, в здійсненні Кодексу розслідування аварій (Резолюція MSC.255 (84))». Цією Резолюцією скасовано Резолюції A.849 (20) (Кодекс з розслідування морських аварій та інцидентів) та A.884 (21) (Поправки до кодексу з розслідування морських аварій та інцидентів), на базі яких розроблене українське Положення про розслідування АМП. Отже, сьогодні чинне в Україні Положення про розслідування АМП не відповідає міжнародним стандартам розслідування морських аварій та інцидентів, що є обов'язковими, зважаючи на главу XI-1 СОЛАС-74.

Розглядаючи процедуру розслідування аварій та інцидентів на морі, не можна оминати увагою той факт, що залежно від різних критеріїв, аварійні морські події будуть мати різні назви. 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 варто розуміти групи, в які об'єднуються аварії, подібні за природою реалізованих у них небезпек і способам їх реалізації. Існує декілька класифікацій аварій та інцидентів на морі. Класифікуючи будь-яке явище чи подію, насамперед визначитись з ознакою, за якою буде проводитися класифікація. Так, деякі автори розділяють морські аварії за видом і характером [11], інші – за видами

та причинами [12]. У Положенні про розслідування аварійних ситуацій (ПРАС-90), що діяло в Україні до 2006 р. [8], а в Російській Федерації – до 2009 р. [10], містилася класифікація залежно від наявності помилки судноводіїв або судномеханіків (аварійні навігаційні та аварійні технічні події), незалежно від характеру й наслідків аварії, тобто критерієм слугувала саме першопричина.

Сьогодні в Україні аварійні морські події класифікуються за наслідками на дуже серйозні аварії, серйозні аварії, морські інциденти (серйозні інциденти) й інциденти. Ця класифікація приводиться для того, щоб визначити, який з органів, визначених Положенням про розслідування АМП, має створити комісію для розслідування аварійної морської політики. При цьому до цього Положення додається таблиця, за допомогою якої аварійні морські події можна класифікувати відповідно до видів, причин і наслідків (п. 2.3 Положення про розслідування АМП). Тому фактично класифікація аварійних морських подій, наведена в цьому додатку, є ширшою, ніж та, що наводиться в тексті самого Положення (п. 2.2 Положення про розслідування АМП) і передбачає серед іншого класифікацію за причинами виникнення (під час визначення виду аварійної морської події за основу приймається його першопричина, незалежно від наслідків), за причинами аварійних морських подій і за наслідками аварійної морської події.

За першим із трьох критеріїв аварійні морські події поділяються на навігаційні (7 різновидів), технічні (6 різновидів) та аварійні морські події, до яких призвели вибух, пожежа, інші пошкодження (3 різновиди).

За причинами аварійні морські події поділяються на такі, до яких причетні члени екіпажу (8 різновидів), і ті, до яких члени екіпажу не причетні (9 різновидів), а також аварійні морські події, причини яких з'ясовуються.

Також 11 різновидів аварійних морських подій існують для класифікації за наслідками.

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

Крім цього, в рамках Положення можна виділити такі критерії для класифікації аварійних морських подій, як прапор судна і статус морського простору, де трапилася така подія. За цими критеріями аварійні морські події поділяються 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. При цьому наголошується, що розслідування аварійних морських подій з іноземними суднами в будь-якому разі повинні здійснюватися з дотриманням основних принципів співробітництва між істотно заінтересованими державами, установлених Кодексом з розслідування морських аварій та інцидентів, прийнятим Резолюцією А.849 (20) Асамблеї ІМО (п. 5.7.6 Положення про розслідування АМП). У зазначеному Кодексі вживається подібна класифікація аварій та інцидентів залежно від наслідків: морська аварія (поділяється на дуже серйозну аварію та серйозну аварію) і морський інцидент, хоча окремого пункту для класифікації не передбачено, ці терміни розкриваються в п. 4 Кодексу «Визначення».

Аналізуючи положення Кодексу міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі (кодексу розслідування аварій), прийнятого Резолюцією MSC.255 (84) від 16.05.2008, варто також відзначити, що окремої класифікації аварійних морських подій цим Кодексом також не передбачено. Уживаються лише терміни «аварія на морі», «інцидент на морі» та «дуже серйозна аварія». При цьому наголошується на необхідності розслідувати кожну дуже серйозну аварію.

Висновки. Отже, в результаті проведеного дослідження можна резюмувати таке. Обов'язок держав проводити розслідування морських аварій закріплено в низці міжнародних конвенцій та актах національних законодавств. ІМО прийняла Кодекс міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі, в якому міститься інформація щодо процедури проведення розслідування морських аварійних подій зацікавленими державами. В Україні діє підзаконний нормативний акт, Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, частина норм якого є застарілою, має посилання на нечинні резолюції ІМО, не містять необхідних обов'язків зацікавлених держав у проведенні розслідувань. Рекомендовано внести зміни до згаданого Положення, якими привести його у відповідність до норм Кодексу розслідування аварій, прийнятого Комітетом з безпеки на морі ІМО.

Список використаної літератури:

1. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р. Офіційний вісник України. 2008. № 3. Ст. 86.

2. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 р. Офіційний вісник України. 2005. № 22. Ст. 1251.

3. Международная Конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74). (Консолидированный текст, измененный Протоколом 1988 года к ней, с поправками). Санкт-Петербург: ЗАО «ЦНИИМФ», 2010. 992 с.

4. Конвенция Организации объединенных наций по морскому праву 1982 г. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057.

5. Кодекс по расследованию морских аварий и инцидентов Резолюция ИМО А. 849 (20). Расследование аварий и инцидентов на море. Investigation of Marine Casualties and Insidents. Санкт-Петербург: ЦНИИМФ, 2002. 264 с.

6. Кодекс международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море (Резолюция MSC.255(84) ИМО). Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Inci. Санкт-Петербург: ЦНИИМФ, 2008. 64 с.

7. Руководство по оказанию помощи лицам, проводящим расследование, в осуществлении кодекса расследования аварий: Резолюция А.1075(28) от 04.12.2013 (Резолюция MSC.255(84). Электронная база документов Rise. URL: http://rise.odessa.ua/texts/A1075_28.php3.

8. 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. Офіційний Вісник України. 2006. № 32. Ст. 2355.

9. Об утверждении положения о порядке классификации, расследования и учета аварийных случаев с судами: Приказ Минморфлота СССР от 29.12.1989 № 118. URL: http://rise.odessa.ua/texts/PRAS90.php3.

10. Об утверждении Положения о порядке расследования аварийных случаев с судами: Приказ Минтранса РФ от 14.05.2009 № 75. Российская газета. 07.10.2009.

11. Вейхман В.В. Классификация морских аварий по виду и характеру. Теория и практика судовождения. 1997. Вып. 6. URL: http://sea-safety.ucoz.ru/index/0-59, свободный.

12. Груздев Н.М. Классификация, статистика и основные причины морских происшествий. URL: http://podlodka.info/education/23-analysis-of-navigational-information/259-classification-of-statistics-and-main-causes-of-marine-accidents.html.

13. Мубинов Н.Р. Международно-правовые проблемы предупреждения и расследования промысловых аварий и инцидентов на море: дисс. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.10. Москва: РГБ, 2003.

14. Сидорченко В.Ф., Скворцов А.И. Обязанности капитана при расследовании морских аварий. Правоведение. 1999. № 3. С. 195–200.

15. Casualties. IMO official web-site. URL: http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties.

16. GISIS: Marine Casualties and Incidents: Basic search. URL: http://gisis.imo.org/Public/MCI/Search.aspx.

ІНФОРМАЦІЯ ПРО АВТОРА

Вишневський Валентин Леонідович – старший викладач кафедри морського права Національного університету «Одеська морська академія»

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Vyshnevskyi Valentyn Lenidovych – Senior Lecturer at the Department of Maritime Law of National University "Odessa Maritime Academy"

bespeka.ua@gmail.com