

А. О. ЯРОВА

ПРАВОВА ПРИРОДА АВАРІЙНОГО ВИПАДКУ В МІЖНАРОДНОМУ МОРСЬКОМУ ПРАВІ: ПОНЯТТЯ, КЛАСИФІКАЦІЯ

Розглядаються актуальні аспекти правової природи аварійного випадку в міжнародному морському праві, а саме: поняття, класифікація, і інші аспекти аварійності на морі. Детально розглядаються різні визначення аварійного випадку, а також досліджено поняття «аварія», «морська аварія», «інцидент», «морська пригода». Автором також зроблено аналіз декількох видів класифікацій аварійного випадку відповідно до його характеру, наслідків та інше. Проаналізовано теоретичні підходи щодо класифікації «аварійного випадку».

Ключові слова: аварійний випадок, морські пригоди, аварія на морі, види морських аварій, аварійні морські події із суднами.

Ярочая А.А. Правовая природа аварийного случая в международном морском праве: понятие, классификация

Рассматриваются актуальные аспекты правовой природы аварийного случая в международном морском праве, а именно: понятие, классификация, и другие аспекты аварийности на море. Детально рассмотрены разные определения аварийного случая, а также исследовано понятие «авария», «морская авария», «инцидент», «морское происшествие». Автором также проанализировано несколько видов классификации аварийного случая соответственно с его характером, последствиями и т.д. Проанализировано теоретические подходы к классификации понятия «аварийный случай».

Ключевые слова: аварийный случай, морские происшествия, авария на море, виды морских происшествий, аварийные морские события с суднами.

IarovaAnastasiia. The legal nature of emergency case in international maritime law: concept, classification

The article addresses the urgent aspects of the legal nature of emergency case in international maritime law, namely: concepts, classification, and other aspects of accident at seaside. Different determinations of emergency case, and also investigational concepts “failure”, “maritime failure”, “incident”, “marine adventure, are in detail examined”. The author also made an analysis of several kinds of classifications emergency case according to its nature, consequences, etc. Analysis of theoretical approaches to the classification of “emergency case”.

Key words: an emergency case, marine adventures, failure is at the seaside, types of marine failures, emergency marine events with ships.

Правова природа «аварійного випадку» застосовується в міжнародному морському праві у широкому сенсі. Актуальність дослідження пов'язане з тим, що аварійність на морі є однією з багатьох причин забруднення Світового океану та найбільших світових проблем. Різноманіття понять аварійного випадку становить необхідність для детального дослідження класифікації і поділу його за різними критеріями.

Проблему правової природи аварійного випадку в морському праві і аварійності на морі загалом було розкрито зарубіжними авторами. Проте, декілька юристів-міжнародників з морського права також займалися дослідженням даної проблематики, а саме, Г.О. Анцелевич, А.Б. Барахін, О.Ф. Висоцький, Д.Н. Джунусова, А.А. Ковальов, В.Ф. Мелехов, О.С. Переверзєва, Л.О. Петраков, О.В. Сидоренко, І.А.Шалаєва, О.М. Шемякін та ін.

В джерелах міжнародного морського права немає єдиного підходу до визначення поняття аварійності. Варто зазначити, що широко вживається поняття «аварійний випадок», «аварія», «морська аварія», «інцидент», «пригода на морі», «аварійна морська подія».

Конвенція ООН з морського права 1982 р. (далі – Конвенція ООН 1982 р.) надає в ч.2 ст.221 наступне визначення:

морська аварія – зіткнення суден, посадка на міліну, інший морський інцидент або інша подія на борту судна або поза ним, що призвела до матеріальних збитків або неминучої загрози матеріальної шкоди судну або вантажу. Згідно з Конвенцією ООН 1982 р. кожна держава організовує розслідування достатньо кваліфікованою особою або особами чи під їх керівництвом кожної морської аварії або навігаційного інциденту у відкритому морі, що мало місце за участю судна, яке плаває під її прапором, і результатом чого стала загибель громадян іншої держави або завдання їм серйозних ушкоджень, або завдання серйозної шкоди суднам або спорудам іншої держави, або морському середовищу. Держава прапора та інша держава співробітничать у будь-якому розслідуванні, що проводиться цією іншою державою, будь-якої такої морської аварії або навігаційного інциденту (п. 7 ст. 94). На держави покладено також обов'язок забезпечити дотримання суднами, що плавають під їхнім прапором або зареєстровані в них, міжнародних норм і стандартів, встановлених через компетентну міжнародну організацію або спільну дипломатичну конференцію, та своїх законів і правил, прийнятих згідно з цією Конвенцією для відвернення, скорочення і збереження під контролем забруднення морського середовища з суден,

а також приймати закони, правила та інші необхідні заходи для їх здійснення. Водночас держави прапора зобов'язуються вживати заходів для забезпечення ефективного виконання таких норм, стандартів, законів і правил незалежно від того, де мало місце порушення (п. 1. ст. 217)¹.

Міжнародний кодекс проведення розслідування аварій і інцидентів на морі 1997 р. в якості родового використовує поняття «аварія», під якою розуміється «подія, яка є результатом будь-якого з наступного: – загибель або серйозне поранення людини, завдані експлуатацією або у зв'язку з експлуатацією судна; – втрата людини з судна, заподіяна експлуатацією або у зв'язку з експлуатацією судна; – загибель, передбачувана загибель або залишення судна; – пошкодження судна; – посадка судна на ґрунт або позбавлення його можливості руху або участь у зіткненні; – пошкодження, заподіяне експлуатацією або у зв'язку з експлуатацією судна; – збиток навколишньому середовищу, викликаний ушкодженням судна або суден, в свою чергу заподіяну експлуатацією судна або суден»².

Терміни «аварія» та «інцидент» в ряді міжнародно-правових джерел розглядаються як однопорядкові, які різняться щодо об'єму спричиненого збитку. Такі поняття містяться в Міжнародній конвенції відносно втручання у відкрите море у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою 1969 р.³, Міжнародній конвенції про цивільну відповідальність за збитки від забруднення нафтою 1969 р. (змінена Протоколом 1992 р.)⁴, Міжнародній конвенції з попередження забруднення с суден 1973/78 р.⁵, Конвенції ООН 1982 р.⁶, Міжнародної конвенції про спасіння 1989 р.⁷, Міжнародної конвенції по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьби з ними і співробітництву 1990 р.⁸, Міжнародної конвенції про відповідальність і компенсацію за збитки у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 р.⁹, Міжнародному кодексі проведення розслідування аварій і інцидентів на морі 1997/99 рр.¹⁰ та ін. Якщо проаналізувати вказані вище нормативні акти, то можна зробити висновок, що вказані в них поняття не завжди відповідають змісту, який в них закладений.

Міжнародна Конвенція 1969 р. про цивільну відповідальність за збиток, спричинений забрудненням нафтою вказує, що «інцидент» це «будь-яка подія або ряд пригод одного і того ж походження, результатом якого є збиток від забруднення (п. 8 ст. 1). Таке визначення має виражений технічний характер, аніж передбачає правовий аналіз застосовуваного терміну.

Протоколом 1992 р. в Міжнародну конвенцію про цивільну відповідальність за збиток, спричинений забрудненням нафтою 1969 р. були внесені зміни, у зв'язку з якими «інцидент» – подія, результатом якої є не лише збиток від забруднення, але й подія, яке «створює серйозну і неминучу загрозу спричинення такого збитку». Досліджуючи дані визначення, М.А. Єрмоліна прийшла до висновку, що термін «інцидент» неточно відображає описані події, оскільки, інцидентом, як правило є відносно невеликі за своїми наслідками аварійні випадки, а термін «аварія» позначає подію із більш вагомими збитками, що впливає із класифікації аварійних випадків на морі, яка існує в законодавстві майже усіх країн, а також в класифікації Міжнародної морської організації (далі – ІМО). Саме тому, М.А. Єрмоліна пропонує відмовитися від поняття «інцидент» в Міжнародній конвенції з цивільної відповідальності за збитки спричинені забрудненням нафтою 1969 р. і замінити цей термін на термін «аварія»¹¹.

Поняття «інцидент» також було включено в Міжнародну конвенцію з попередження забруднення з суден 1973/78 рр., в якій під «інцидентом» розуміють «подію, яка призвела або може призвести до викидів в море шкідливої речовини або стоків, які таку речовину мають у складі» (незалежно від кількості такої речовини) п. 6 ст. 2).

Міжнародна конвенція про рятування 1989 р. також розглядає два поняття, які можна об'єднати одне з одним за змістом – поняття аварія і великий інцидент. Це доцільно, оскільки так само ці випадки породжують однакові наслідки, а отже повинні бути тотожними в нормативно-правових актах.

Т.Р. Чухрай досліджував поняття «морська пригода», яке не застосовується широко в міжнародно-правових актах. Це поняття також досліджувалося В. Серковим і Р. Сорокіним, після чого, автори прийшли до висновку, що поняття морська пригода охоплює усі аварійні і неаварійні випадки пригод на морі. Однак варто зазначити, що вперше в Конвенції про право втручання 1969 р. встановлено, що «морська аварія» означає зіткнення суден, посадку на мілину або інший морський інцидент або іншу пригоду на борту судна або поза ним, в результаті якого заподіюється матеріальний збиток судну або вантажу (ст.2). Інших визначень морської пригоди в міжнародному праві немає.

Відповідно до зарубіжних нормативно-правових актів визначення морської пригоди містить лише Закон про морські палати Польщі 1961 р.: «Морськими пригодами в сенсі даного закону є пригоди, які

викликані плаванням суден або яким піддаються судна на морі або у водах, що мають вихід до моря і відвідуваних морськими судами, а також випадки спричинення тяжких тілесних ушкоджень, розлади здоров'я або смерті людини, у зв'язку з роботою на судні або роботою механізмів цього судна¹².

В. Серков і Р. Сорокін вважають, що термін «морська пригода» включає усі види аварійних і неаварійних випадків, що викликають матеріальні збитки, порушення прав і нанесення збитку інтересам фізичних і юридичних осіб¹³.

А.Б. Баракін вважає, що аварія – збитки, які виникли у зв'язку з навмисно чи ненавмисно нанесеним судну чи вантажу збитку¹⁴.

В.Ф. Мелехов вважає, що «під аварією» розуміється пригода з судном, що спричинила за собою нещасні випадки з людьми або майновий збиток¹⁵. Л.О. Петраков використовує в якості родового термін «аварія»¹⁶. І. Бухановський, викладаючи матеріал про вплив автоматизації судноводіння на безпеку мореплавання, родово значення надає терміну «аварійна подія»¹⁷.

Аналізуючи вищезазначені поняття щодо аварійного випадку, варто зробити висновок, що у міжнародному морському праві необхідно систематизувати термінологію даного визначення, хоча всі поняття найбільш повно відображають усе різноманіття аварійних подій на морі. До того ж вживаючи термін «аварійний випадок» (морська аварія) стає зрозумілим, що включається до складу на відміну від поняття «інцидент» чи «морська пригода».

Визначимо класифікацію аварій за різними критеріями, оскільки різні автори, а також міжнародно-правові та нормативно-правові акти мають різні класифікації щодо правової природи аварійного випадку (морської аварії).

В 1999 р. на Генеральній Асамблеї ІМО був прийнятий документ під назвою «Керівництво з розслідування людських факторів, що призвели до катастрофи або аварії», який був включений в якості Доповнення в Кодекс проведення розслідувань аварій і інцидентів на морі 1997 р. і отримав назву «Кодекс з розслідування катастроф і аварій 1999 р.»¹⁸. В новому кодексі 1999 р. аварійні випадки поділяються на катастрофи і аварії. Можна було б припустити, що зроблені перші кроки щодо уніфікації міжнародно-правової термінології в даній сфері. Разом з тим, переглянуті гармонізовані процедури повідомлень в ІМО 2000 року класифікують по старому аварійні випадки на: 1) дуже серйозні аварії; 2) серйозні аварії; 3) менш серйозні аварії і інциденти на морі¹⁹. Від держав вимагається нада-

вати дані «із дуже серйозним аваріям і серйозним аваріям», в тому числі з тих, що призвели до серйозного забруднення морського середовища.

Відповідно до офіційного пояснення ІМО, «серйозне забруднення – випадок забруднення, за якого нанесено значну шкода навколишньому середовищу, або за яким може бути нанесена така шкода, якщо не будуть прийняті превентивні засоби».

У зв'язку з цим, можна стверджувати, що будь-який аварійний випадок на морі, який призвів до забруднення або потенційної загрози забрудненню морського середовища, з міжнародно-правових позицій розглядається як аварія.

Аналіз наведеного роз'яснення ІМО розглядає, що термін «аварія» охоплює і ті випадки, коли в результаті надзвичайної ситуації міг бути нанесений збиток морському середовищу, однак, завдяки своєчасним, навмисним і розумним діям екіпажу морського судна або служби спасителів, йому вдалося значно зменшити або попередити шляхом застосування стандартів надзвичайних дій. Зрозумілим є те, що використання терміну «аварія» передбачає наявність будь-яких збитків, включаючи витрати або збитки від проведених операцій у стані крайньої необхідності.

Такі випадки відносяться відповідно до ч. 1 ст. 1 Міжнародної конвенції відносно втручання у відкритому морі у випадках аварій, які призводять до забруднення нафтою 1969 р., п. 1 ст. 2 Міжнародної конвенції із забезпечення готовності на випадок забруднення нафтою, боротьби з ним і співробітництву 1990 р., ст. 4.1. Міжнародного кодексу проведення розслідування аварій і інцидентів на морі 1997 р.

25 червня 2013 р. в Лондоні відбулася 92 сесія Комітету з безпеки на морі. В результаті роботи Комісії був внесений ряд резолюцій, однак таких, щоб прямо стосувалися класифікації чи понятійного апарату аварійних випадків прийнято не було. Однак варто відзначити, що для забезпечення безпеки мореплавства були прийняті резолюції щодо сигналізації при несенні варти, щодо кількості персоналу та його кваліфікації на борті судна, щодо вибухо- та пожежної безпеки тощо.

В окремих міжнародних правових актах негативні наслідки морської аварії пов'язуються з матеріальним збитком або реальною загрозою спричинення такого збитку виключно судну або вантажу (наприклад, в Міжнародній конвенції відносно втручання у відкритому морі 1969 р. п.1 ст.2), в Конвенції ООН 1982 р. (ст.221) та ін.

Однак, такі визначення, мають деяку фрагментарність, оскільки не приймають до уваги можливі збитки морському середовищу прибережним державам.

Аварія на морі відповідно до ст. 4.2. Міжнародного кодексу про ведення розслідування аварій і інцидентів на морі 1997 р. поділяє таке поняття на: дуже серйозну аварію, серйозну аварію, інцидент на морі і надає такі визначення вказаним видам аварійного випадку:

- 1) дуже серйозна аварія – аварія, яка призвела до інших катастрофічних наслідків, «серйозне забруднення моря», смерть людини;
- 2) серйозна аварія – аварія, яка призвела окрім інших серйозних наслідків до «серйозного забруднення моря»(незалежно від кількості викидів);
- 3) інцидент на морі – випадок або подія, в результаті яких, окрім власне експлуатаційних пошкоджень, «нанесений збиток навколишньому середовищу» або людині.

В національних законодавчих актах застосовуються аналогічні терміни, що визначають морські пригоди, проте переліки їх не однакові. Так, наприклад, в англійському Законі про торговельне мореплавання 1894 р. використано тільки три терміни: – зіткнення судна; – посадка судна на мілину; – пожежа на судні. У французькому Декреті від 19 березня 1927 р. «Про розслідування корабельних аварій, зіткнень і інших пригод» – зіткнення, посадка на мілину; у Морському кодексі Польщі 1961 р. – зіткнення, посадка на мілину, пожежа на судні і ін.²⁰

В національних актах України у сфері торговельного мореплавання відносно морських пригод, застосовуються окремі терміни: в Кодексі торговельного мореплавання (КТМ) України – загибель судна, зіткнення, посадка на мілину, рятування, ушкодження здоров'я, смерть, забруднення довкілля та інше; в інструкції про порядок оформлення аварій суден 1973 р. – зіткнення, посадка на мілину, ушкодження суднами портових і гідротехнічних споруд, ушкодження підводних кабелів; у Положенні про порядок огляду суден у зв'язку з аварійними випадками – пожежі, вибухи; у Правилах страхування суден – зіткнення суден між собою, посадка судна на мілину, зіткнення суден з підводними предметами, зіткнення суден з плавучими предметами, пожежа на борту судна, вибух на борту судна; в Інструкції по оформленню і обліку аварійних випадків зіткнення, посадка на мілину, навалювання, ушкодження засобів навігаційного обгороджування, лихо судна, ушкодження корпусу судна, ушкодження головних двигунів, ушкодження гвинтового комплексу, ушкодження допоміжних механізмів, ушкодження суднових пристроїв²¹.

Досліджуючи практику застосування термінів «аварійності», які застосовуються як в міжнародних актах, так і в нормативно-правових актах, можна вважати, що основними термінами морських пригод, а отже і основними видами є: смерть людини, ушкодження здоров'я людини, зіткнення судна, посадка судна на мілину, пожежа на судні, вибух на судні, лихо судна, ушкодження судном гідротехнічних споруд, ушкодження судном засобів навігаційного устаткування, ушкодження суднових механізмів, забруднення довкілля та ін.²²

Класифікацію щодо аварійності пропонує для вивчення в своєму підручнику і Д.Н. Джунусова²³. Однак, в цьому ж підручнику наголошується, що ця класифікація не є безспірною і такою, яку прийнято за основу у світі. Приклад, яким Д.Н. Джунусова підтверджує небеззаперечність даної класифікації є аварія, що сталася із судном «Зирянін» в районі Малаккської протоки. В даній аварії від серцевого нападу у результаті посадки судна на мілину помер капітан, однак згодом судно, не отримавши жодних ушкоджень саме зійшло з мілини. Також не був ушкоджений і вантаж. Тому, незважаючи на те, що згідно з класифікацією, яка наведена вище, такий аварійний випадок треба було б класифікувати як дуже серйозну аварію, по факту вона такою не була.

В.В. Вейхман класифікував морські аварії за видами та характером. Визначаючи термін «вид» за його словарним значенням як різновид, то, чим один об'єкт відрізняється від іншого, тому В.В. Вейхман прийшов до висновку, що види аварій це групи, в які об'єднуються аварії, схожі за небезпеками, які в них реалізуються або за способами їх реалізації. В той же час В.В. Вейхман наголошує на тому, що повний перелік видів аварій навряд чи є можливим, оскільки «усі класифікацію роблять дійсністю біднішою»²⁴.

О.В. Сидоренко та І.А. Шалаєва розглядають приватні «аварійні» терміни, які визначають різні види аварій²⁵. Узагальнюючи практику застосування термінів в міжнародному морському праві, в законодавстві зарубіжних країн, а також у нормативно-правових актах, вони надають наступний перелік: зіткнення суден, посадка судна на мілину, пожежа на судні, вибух на судні, сигнал біди на судні, пошкодження судном гідротехнологічних споруд, пошкодження судном засобів навігаційного обладнання, пошкодження судових механізмів, пошкодження судна силами стихії. Саме такі види «аварійних морських випадків» застосовуються найбільш широко в морському праві, а також в різних організаціях на морському флоті.

В той же час, автори звертають увагу і на існування додаткових «аварійних» термінів, яким відповідають інші види аварій: «розрив

підводного кабелю», «пошкодження підводного кабелю» (Конвенція про охорону підводних кабелів 1884 р.), «забруднення моря», «витік нафти» (Конвенція із запобігання забрудненню моря нафтою 1954 р.), «поява на судні значної водо течії», «втрата судном властивості маневрувати», «втрата судном властивості самостійно рухатися» (Братиславські угоди 1955 р.).

Перелік аварій можна знайти в багатьох вітчизняних і зарубіжних джерелах, зазвичай він має такий вигляд з деякими варіаціями в різних джерелах:

– вибух чи пожежа; – посадка на міліну; – зіткнення з іншим судном; – зіткнення з пірсом, мостом, кущем свай; – затоплення, перекидання, небезпечний нахил; – штормове ушкодження; – ушкодження від льоду; – ін. Такий перелік містять Братиславські угоди 1955 р.²⁶

В підручнику за ред. В.І. Снопкова хоча і використовується поняття «види аварійності», однак ані термінологічно, ані суттєво воно не розкрито. В той же час класифікуються не види аварійності, а міри забезпечення безпеки²⁷.

В підручнику за редакцією А.Б. Юдовича відсутнє будь-яке трактування цього поняття, а в табл. 2.1. у стовбці «причина аварії» єдине визначення – непогода – відповідає назві стовбцю, а інші передбачають такі види аварій як втрата непотоплюваності, посадка на міліну та ін.²⁸

Ф. Ельхлепп та Й. Вайс згадують такі види морських випадків, як потрапляння в машинне відділення води, що викликає необхідність вести боротьбу за життєздатність, хоча і не призводить то потоплення судна; заподіяння шкоди на відстані, коли один транспортний засіб спричиняє шкоду іншому або знаку суднохідної зупинки, включаючи морські навігаційні позначки, або споруди у воді або на воді без того, щоб мало місце фізичне зіткнення тощо²⁹.

Деякі вітчизняні джерела також класифікують аварійні випадки за групами. Зазвичай таке згрупування передбачає навігаційні, технічні аварійні випадки, пожежі, вибухи. Склад перелічених груп зазвичай визначається переліком включених в них видів аварій, однак, за змістом наведених понять, до навігаційних відносять також аварійні випадки, які так чи інакше пов'язані з діяльністю судноводійського складу, до технічних – пов'язаних з діяльністю судно механічного складу. Вказані групи часто відносять до класифікаційної ознаки «характер аварії».

В книзі А.Б. Юдовича до навігаційних аварій віднесені зіткнення, посадки на міліну, торкання до ґрунту, навали на інші судна, інші споруди, що не викликає спору³⁰.

Наприклад, методичні рекомендації доповнюють цей перелік повної або часткової втрати плавучості або остійності (затоплення або перекидання)³¹. В книзі М.І. Максимаджи і В.І. Коняшева це доповнення повторюється, однак до переліку навігаційних випадків додана відмітка «ці випадки можуть виникнути і з причин технічного характеру»³². До аварійних же випадків технічного характеру названі джерела відносять пошкодження головного двигуна, гвинтового комплексу, допоміжного механізму, судових пристроїв або корпусу судна.

Враховуючи наведену примітку, важливо зазначити, що незалежно від причини аварії її відносять або до навігаційної або до технічної в залежності від того, в який перелік вона підпадає за зовнішніми ознаками, тобто за способом реалізації в ній небезпеки.

Ф. Ельхлеп та Й. Вайс розглядають в якості морського випадку розлив або викид забруднюючих навколишнє середовище речовин, що був здійснений не дивлячись на заборону закону, що призводить до загрози для навколишнього середовища. Він виникає тоді, коли експлуатація судна пов'язана з обертотом отруйних речовин у формі продуктів переробки або сміття, стічних вод, небезпечних речовин, що перевозяться в упаковці, а також небезпечних рідких речовин на спеціалізованих суднах³³.

Не можна виключити можливість появи аварій ергономічного характеру, які відносяться до взаємодії людини і машин у сфері мореплавання. Під такими порушеннями слід розуміти порушення в інформаційних моделях, які роблять неможливим керування судном або значно ускладнюють його. Це особливо актуально для динамічно і активно керуючих об'єктів, до яких можна віднести бурові установки з динамічними принципами утримання на заданих координатах, судна, які працюють з підводними апаратами, якими керує людина. Такі види аварій, як пожежі чи вибухи можна віднести до певної категорії аварій і не відокремлювати в окрему групу. Деякі аварії мають комбінований характер через одночасний прояв декількох небезпек, якими обумовлені використання морського судна.

Враховуючи вищевказане, можна зробити висновок, що під «аварійним випадком» (або морською аварією) розуміється будь-яка пригода з морським судном, при якій виникла чи могла виникнути реальна небезпека для людей, судна, вантажу, чи морського середовища у зв'язку з експлуатацією судна. Морський аварійний випадок, пов'язаний із загрозою забруднення, передбачає наявність виникаючої в процесі експлуатації судна небезпеки для морського сере-

довища, уникнути якої не вдається, якщо не будуть своєчасно застосовані надзвичайні міри або інші швидкі дії.

Варто зазначити, що будь-яка класифікація є умовною, в силу об'єктивних обставин, оскільки не може охопити усе різноманіття життєвих ситуацій. Також спірним залишається питання понятійного апарату, яке і досі не є уніфікованим жодним з міжнародних актів.

Проблеми забруднення у результаті аварійного випадку (морської аварії) можуть бути успішно вирішені тільки шляхом розробки багатостороннього міжнародного співробітництва, що забезпечує активну участь у розробці та прийнятті відповідних міжнародних угод всіх держав, прибережних держав і держав, що не мають виходу до моря. Для запобігання незворотних наслідків забруднення моря й Світового океану потрібні глобальні дослідження, що призводять до розробки ефективних дій (правових та економічних) у боротьбі від забруднення.

1. *Переверзєва О.С.* Правова природа морської аварії у міжнародному публічному морському праві та у міжнародному приватному морському праві / О.С. Переверзєва, Дамед Мукафат Огли Аксеров // Держава і права. – 2012. – № 55. – С. 454-459. **2.** *Міжнародний кодекс проведення розслідування аварій і інцидентів на морі 1997* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://imodocs.com/txt/data_www/texts/MSC255_84.php3 **3.** *Міжнародна конвенція відносно втручання у відкритому морі у випадках аварій, що призводять до забруднення нафтою 1969 року* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_049 **4.** *Зведений текст Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду від забруднення нафтою 1969 року* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_839 **5.** *Міжнародна конвенція з попередження забруднення суден 1973* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/896_009 **6.** *Міжнародна конвенція ООН з морського права* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057 **7.** *Міжнародна конвенція про рятування 1989 року* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/896_045 **8.** *Міжнародна конвенція по забезпеченню готовності на випадок забруднення нафтою, боротьби с ним і співробітництву від 30.11.1990* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_366 **9.** *Міжнародна конвенція про відповідальність і компенсацію за збитки у зв'язку з перевезенням морем небезпечних і шкідливих речовин 1996 року* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.minjust.gov.ua/file/33223 **10.** *Міжнародний кодекс проведення розслідування аварій і інцидентів на морі 1997* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://imodocs.com/txt/data_www/texts/MSC255_84.php3 **11.** *Ермолина М.А.* Морской аварийный случай, связанный с загрязнением, в международном морском праве / М.А. Ермолина // Российский юридический журнал «Международное право». – 2009. – №2. – С. 91-94. **12.** *Чухрай Т.Р.* Визначення поняття “морська пригода” і його значен-

ня / Т. Р. Чухрай // Актуальні проблеми держави і права. – 2010. – Вип. 56. – С. 98-104. **13. Серков В.** Морской протест / В. Серков, Р. Сорокин // Морской сборник. – 1974. – № 8. – С. 92-95. **14. Барахин А.Б.** Большой юридический энциклопедический словарь / Барахин А.Б. – М. : Книжний мир, 2005. – 720с. **15. Мелехов Е.Ф.** Основные принципы расследования аварий, установленные законодательствами различных государств / Е.Ф. Мелехов // Вопросы правового регулирования мореплавания и промысла. – 1974. – Вып. 4. – С. 11-14. **16. Петраков А.А.** Анализ пожаров на морских судах при перевозке опасных грузов / А.А. Петраков // Морские перевозки опасных грузов. – 1970. – Вып. 4. – С. 3-8. **17. Бухановский И.** Автоматизация судовождения и безопасность мореплавания / И. Бухановский // Морской флот. – 1964. – №10. – С. 22. **18. Сборник резолюций ИМО.** – 2003. – № 21. **19. Circular letter MSC/ Circ. 372.** **20. Чухрай Т. Р.** Міжнародно-правове та національне регулювання перевезення вантажу морським транспортом / Т. Р. Чухрай // Актуальні проблеми держави і права. – 2009. – Вип. 51. – С. 314-320. **21. Чухрай Т.Р.** Визначення поняття “морська пригода” і його значення / Т. Р. Чухрай // Актуальні проблеми держави і права. – 2010. – Вип. 56. – С. 98-104. **22. Там само.** – С. 98-104. **23. Джунусова Д. Н.** Международное морское право : учеб. пособ. / Джунусова Д.Н. – Астрахань, 2012. – 328 с. **24. Вейхман В.В.** Классификация морских аварий по виду и характеру / В.В. Вейхман // Сб. научн. трудов БГА РФ : Теория и практика судовождения. – Калининград, 1997. – Вып.16. – С. 39-47. **25. Сидоренко А.В.** Чрезвычайные морские происшествия / Сидоренко А.В. – О., 2001. – 400 с. **26. Сидоренко А.В.** О совершенствовании морской аварийной терминологии / А.В. Сидоренко, И.А. Шалаева. – Новороссийск, 1986. – 17 с. Деп. в В/О “Мортехинформреклама”, № 600 мф. **27. Братиславские соглашения 1955 года :** Соглашения между дунайскими пароходствами : Конференция директоров дунайских пароходств – участников братиславских соглашений. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.donau.bg/uploads/.../Bratislavskije_Soglasheniya.pdf **28. Снопков В.И.** Безопасность мореплавания : учеб. для вузов / Снопков В.И., Конопелько Г.И., Васильева В.В. ; под ред. В.И. Снопкова. – М. : Транспорт, 1994. – 247 с. **29. Юдович А.Б.** Предотвращение навигационных аварий морских судов / Юдович А.Б. – М. : Транспорт, 1988. – 224 с. **30. Elchlepp F.** Der Begriffdes Seeunfalls, entsprechend den Bestimmungen der künftigen Seeunfall untersu chunungs ordnung der DDR / F. Elchlepp, J. Weis. // Seewirtschaft. –1980. – № 8. – С. 382-387. **31. Юдович А.Б.** Цит. работа. **32.** Методические рекомендации по расследованию аварийных случаев на флоте рыбной промышленности СССР и рыболовецких колхозов. – Л. : Гипрорыбфлот, 1978. – 106 с. **33. Максимаджи М.И.** Расследование аварийных случаев на флоте рыбной промышленности / М.И. Максимаджи, В.И. Коняшев. – М. : Легкая и пищевая пром-сть, 1982. – 144 с. **34. Elchlepp F., Weis J.** Цит. праця.

Iarova Anastasiia. The legal nature of emergency case in international maritime law: concept, classification

The article deal with actuals aspects of of legal nature of emergency case in international marine law namely a concept, classification, object and other aspects of accident rate, is at the seaside. Different determinations of emergency case, and also investigational concepts “failure”, “incident”, “marine adventure”, “emergency

case on the sea”, “adventure on the sea”, “emergency marine adventure” are in detail examined.

Relevance of the research is the fact that accidents at sea is one of many causes pollution of the oceans and the world’s biggest problems. Detailed analysis of the diversity of concepts emergency case, which is necessary for a detailed study of classification and dividing it by various criteria.

The problem of the legal nature of the emergency case in maritime law and maritime accidents generally analyzed in terms of foreign authors, and from the looks of international lawyers of the Law of the Sea, who researched this issue.

It is concluded that any emergency incident at sea, leading to contamination or potential threat to marine pollution, with international legal position is regarded as a failure.

Exploring the practice of using the terms “accident”, as used in international instruments and in the legal acts, we can assume that the basic terms of maritime accidents and therefore the main types are: human death, damage human health collision ship landing ship aground, fire on a ship explosion on the ship, the ship disaster, damage to the ship waterworks, vessel damage aids to navigation equipment, ship damage mechanisms environment and others.

A few types of classifications of emergency case are analyzed also in accordance with his character, consequences et al by author.

Theoretical approaches to the classification of “emergency case”.

It was contemplated the classification by International Code of carriage investigation failure and marine incident 1997. In the article 4.2.all failures are divided to: very serious failure, serious failure, marine incidents.

It was analysed another home and foreign works. There were similar subject-matters in classifications emergency cases. These classifications had some variations, but equal basis. It divided emergency cases for: detonation or fire; grounding; impingement with ship; impingement with bridge, pier or pale; flooding, fall or dangerous incidence; storm injury; injury of ice and etc.

It is concluded that the term “accident” covers those cases where as a result of an emergency could be damaged marine environment, however, thanks to a timely, intelligent and deliberate actions of the crew or ship service deliverers, he was able to significantly reduce or prevent the application of standards by emergency action.

Analyzed that some international legal instruments negative effects of marine accidents associated with material damage or a real threat of causing such damage to the vessel or cargo only.

It was explored practice of using the terms. These terms are practiced in international laws, home laws. For these, the author was made conclusion that basic terms of marine adventures are death of person, impingement, grounding, fire, detonation, accident, ship injury of civil engineering works, ship injury of seamark equipment, injury of ship machinery, environmental pollution and ect.

Problems resulting pollution emergency case (maritime accident) can be successfully solved only by developing multilateral international cooperation that provides an active part in the development and adoption of relevant international agreements by all States, coastal States and States not landlocked.

To prevent the irreversible effects of pollution of the sea and oceans need global research leading to the development of effective action (legal and economic) in the fight against pollution.

Any classification is arbitrary, due to objective circumstances, because it can encompass the variety of situations. Also controversial is the question of the conceptual apparatus, which is still not unified by any international acts.

Key words: an emergency case, marine adventures, failure is at the seaside, types of marine failures, emergency marine events with ships.

УДК 342.71(477)

В. П. БОСИЙ

ДО ПИТАННЯ УДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВЧОГО ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ «БІЖЕНЕЦЬ» У КОНТЕКСТІ ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ

Проаналізовано еволюцію визначення поняття «біженець» у законодавстві України. З'ясовано його узгодженість з визначенням цього терміну у міжнародному праві. Досліджено дефініції поняття «біженець» у регіональних міжнародних актах. Розглянуто пропозиції щодо можливого удосконалення законодавчої дефініції поняття «біженець». Обґрунтовано висновок з цього питання у контексті європейської інтеграції України.

Ключові слова: біженець, національне законодавство, законодавче визначення, міжнародні стандарти, європейська інтеграція.

Босий В.П. К вопросу усовершенствования законодательного определения понятие «беженец» в контексте европейской интеграции Украины

Осуществлен анализ эволюции определения понятия «беженец» в законодательстве Украины. Выяснена его согласованность с определением данного термина в международном праве. Исследованы дефиниции понятия «беженец» в региональных международных актах. Рассмотрены предложения в отношении возможного усовершенствования законодательной дефиниции понятия «беженец». Обоснован вывод по данному вопросу в контексте европейской интеграции Украины.

Ключевые слова: беженец, национальное законодательство, законодательное определение, международные стандарты, европейская интеграция.

Bosyi Vadym. The improvement of a legal definition of the concept of “refugee” in the context of the european integration of Ukraine

The article analyses of the evolution of the definition of “refugee” in the legislation of Ukraine. Ascertained its consistency with the definition of the term in international law. Definitions of the concepts analyzed “refugee” in regional international instruments. Considered proposals for possible improvements of the legislative definition of the term “refugee”. Justified conclusion on this issue in the context of the European integration of Ukraine.