

Андрій СОБАКАРЬ

професор кафедри адміністративного права, процесу та адміністративної діяльності Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ (м. Дніпро, Україна), доктор юридичних наук, професор

БЕЗПЕКА СУДНОПЛАВСТВА ЯК СКЛАДОВА НАЦІОНАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ УКРАЇНИ ТА ОБ'ЄКТ ДЕРЖАВНОГО КОНТРОЛЮ

Безпека є основною якістю, необхідною для всіх видів транспорту. Особливого значення вона набуває у сфері функціонування морського та річкового транспорту. Значні розміри морських суден, зростання швидкостей руху, збільшення інтенсивності руху на водних шляхах, плавання суден у складних метеорологічних умовах та інші причини роблять проблему безпеки судноплавства найбільш пріоритетною та актуальною в оцінці сучасного стану й розвитку морського і річкового транспорту. Ця проблема виникла одночасно з появою транспортних засобів, призначених для пересування водними шляхами. Незважаючи на технічне вдосконалення морських суден, їх устаткування і приладів та застосування широкого комплексу правил безпеки судноплавства, кількість корабельних аварій на морі залишається великою. За даними зарубіжних аналітиків, за останні 150 років тільки в мирні роки загинуло понад 40 000 торгових суден. Це рівнозначно затопленню щочверті століття всіх суден, що перебувають в експлуатації. Якщо не рахувати аварії від епохи Стародавнього Риму, то у світі загинуло понад 1 млн суден.

Через недотримання бодай однієї зі складових безпеки руху може статися пошкодження корабля або вантажу, інакше кажучи – аварія. Дуже часто її наслідки спричиняли значні збитки, пов'язані з частковою або повною втратою вантажу чи товару, його псуванням, пошкодженням або втратою судна і, що особливо прикро, людей [1, с. 236]. Тому безпека руху є одним із найважливіших елементів функціонування водного шляху, показником його затребуваності, рівня розвитку й культури користування.

Від успішного вирішення проблеми забезпечення безпеки судноплавства залежить розвиток економіки країни. Зокрема, як свідчить статистика, матеріальні збитки внаслідок морських аварій становлять приблизно 540 млн \$ на рік.

Залишається складним стан аварійності на морському й річковому транспорті в Україні. Зокрема, протягом 2021 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 55 аварійних подій. Загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2021 року, порівняно з 2020 роком, збільшилась на 12 аварійних подій (+ 22 %) [2].

Аналіз аварійних подій на морському і річковому транспорті свідчить, що основними причинами цих подій є порушення вимог нормативних документів із безпеки судноплавства, помилкові дії судноводіїв, недоліки організації та функціонування підприємств, установ та організацій, що забезпечують безпеку судноплавства.

За видами найбільш поширеними аварійними подіями на морському та річковому транспорті є: навал, пошкодження гвинторульового комплексу, перекидання, зіткнення, торкання ЛЕП, посадка на мілину, виявлення неякісного дизельного пального, льодові пошкодження, забруднення довкілля, вихід із ладу навігаційного обладнання, рульового пристрою, нетранспортні події (водотеча, затоплення судна, виявлення вибухового пристрою, втрата ґрунтозабірних пристроїв, пожежі тощо), вихід у море у міжнавігаційний період із неконтрольованого пункту, без будь-яких рятувальних засобів, без технічних оглядів, на судах, не перереєстрованих в установленому порядку та не приписаних до жодної бази-стоянки тощо. До того ж не можна залишити поза увагою, що основними причинами аварійних подій на морському та річковому транспорті є, передусім, елементарне порушення вимог нормативно-правових актів, якими регульовано відносини в цій сфері.

Зважаючи, що найбільше на стан аварійності впливає людський чинник, основні причини аварійних випадків на водному транспорті можна поділити на три групи, серед яких: 1) помилки судноводійського складу в керуванні судном; 2) низька кваліфікація членів екіпажів суден; 3) незабезпечення безпечних умов праці з боку судновласників.

У недалекому минулому світова наука судноплавства, посилаючись на аналіз експлуатації суден, зокрема на статистику аварій і катастроф, стверджувала, що для зниження і запобігання загибелі та серйозним аваріям суден необхідно вдосконалювати їх конструкцію, устаткування, приладову базу, розвивати науку судноводіння і технічної експлуатації. Прогрес у вказаних галузях треба визнати очевидним. Останніми роками в практику проєктування суден, суднобудування і судноводіння упроваджуються передові досягнення науки і техніки, застосовуються новітні технології. Проте кількість катастроф і аварій на морському й річковому транспорті не скорочується. У зв'язку з цим проблема безпеки судноплавства набуває особливої актуальності, а також теоретичного і практичного значення. Все це свідчить про нагальну потребу в з'ясуванні сутності та розробленні науково обґрунтованих рекомендацій, спрямованих на поліпшення стану безпеки судноплавства як визначального чинника ефективного функціонування морського й річкового транспорту.

Зважаючи на те, що питання транспортної безпеки в українському законодавстві не отримали належного відображення, до них застосовується галузевий, несистемний підхід, як і до чинників, із якими можуть бути пов'язані можливі загрози національній безпеці України з морського напрямку. До переліку таких чинників можна вмістити, зокрема: незавершеність міжнародно-правового розмежування морських просторів та виниклі у зв'язку з цим територіальні претензії окремих сусідніх держав; неврегульованість питань щодо міжнародно-правового розмежування виключних економічних морських зон і континентального шельфу; утискання економічних інтересів держави і посягання на її природні багатства; інтенсивну і протиправну розвідувальну діяльність інших держав в українських водах; скоєння злочинів міжнародного характеру; загрози екологічного характеру; неналежний рівень нормативно-правового забезпечення розвитку та безпеки мореплавства, судноплавства, роботи портів, здійснення морських перевезень; анексію Криму РФ тощо.

Безумовно, що з кожним днем науково-технічний прогрес веде до якісного вдосконалення суден, оснащення їх новітньою апаратурою, полегшення регулювання руху тощо. Проте рівень відносної аварійності не зменшується, а навпаки – збільшується, що треба пояснити зростанням кількості морських і річкових суден та інших водних об'єктів, елементарним нехтуванням судноводіями законодавчо встановленими правилами безпеки судноплавства, послабленням контролю за безпекою судноплавства і у сфері експлуатації суден у зв'язку з переходом останніх в приватну власність тощо. За таких умов виникає нагальна потреба в розробленні науково обґрунтованих рекомендацій, спрямованих на розширення комплексу усталених засобів державного контролю за безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті. Адже саме контроль дає змогу:

- отримати повну та об'єктивну інформацію про стан безпеки судноплавства, діяльність підконтрольних об'єктів;
- зіставити фактичний стан у відповідній сфері із визначеними завданнями щодо забезпечення належного рівня безпеки на водному транспорті, під час експлуатації відповідних транспортних засобів, виявити недоліки та помилки в цій роботі та запобігти їм;
- здійснити оцінку відповідності прийнятих на водному транспорті рішень вимогам законодавства з питань безпеки судноплавства;
- визначити та здійснити профілактичні заходи щодо недопущення у майбутньому скоєння порушень у сфері безпеки судноплавства;
- застосувати заходи юридичної відповідальності до осіб (фізичних або юридичних), винних у цих порушеннях.

1. Мордовської М. М. Безпека руху на Дніпровському водному шляху в останній чверті XVIII ст. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2009. Вип. XXVI. С. 236–241.

2. Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за 2021 рік з наростаючим підсумком. URL : https://marad.gov.ua/storage/app/sites/1/uploaded-files/08022022/Zvit_2021rik.pdf.