

ОСНОВНІ ПІДХОДИ ЩОДО ДИФЕРЕНЦІАЦІЇ ПОРУШЕНЬ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ РУХУ АБО ЕКСПЛУАТАЦІЇ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Меденцев А. М.

*кандидат юридичних наук, доцент,
доцент кафедри кримінального права, процесу та криміналістики
Міжнародний університет
м. Одеса, Україна*

Логінов О. В.

*кандидат технічних наук,
доцент кафедри судноводіння і морської безпеки
Одеський національний морський університет
м. Одеса, Україна*

Актуальність дослідження підходів до диференціації порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту зумовлена зростанням кількості інцидентів на водних об'єктах та необхідністю забезпечення ефективного правозастосування. Визначення чітких критеріїв розмежування таких порушень має важливе значення для правильної кваліфікації діянь і встановлення адекватної юридичної відповідальності.

Серед наукових диференціацій найбільш інформативною уявляється класифікація, застосована на положеннях нормативних актів, які діють на об'єктах водного транспорту та регламентують: 1) допуск до виконання професійних обов'язків на транспорті; 2) судноводіння; 3) технічну експлуатацію суден та їх механізмів; 4) ремонт суден та інших плавзасобів, засобів сигналізації та зв'язку.

Д. А. Іванов, удосконалив зазначену класифікацію та інформаційно-правові норми у галузі безпеки мореплавства розподілив згідно з цілями і порядком їх застосування: а) для забезпечення безпеки з об'єктивної точки зору (правила будівництва суден, мінімальні вимоги щодо їх конструкції і оснащення); б) для забезпечення безпеки мореплавства із суб'єктивної точки зору (зокрема правила і порядок комплектування екіпажів і перевірки їх професійної підготовки); в) судноводіння; г) норми, спрямовані на збереження морського середовища; д) пов'язані з аварійно-рятувальною готовністю, пошуком і рятуванням [1].

Водночас, першорядне як теоретичне, так і практичне значення, має класифікація, розроблена у положенні «Про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами»,

закріпленому наказом від 29.05.2006 № 516 [2]. Цей документ визначає такі основні аспекти розглядуваного питання:

по-перше, аварійну морську подію (далі – АМП) визначає як подію, що виникла в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, яка спричинила, або могла спричинити людські жертви, або заподіяти шкоду здоров'ю людей, загибель судна, або втрату його морехідного стану, а також забруднення навколишнього природного середовища;

по-друге, характеризує такі центральні для кваліфікації та класифікації терміни як:

а) серйозне пошкодження судна – пошкодження судна, отримане внаслідок АМП, яке призвело до втрати міцності його конструкції (корпусу судна), виходу з ладу основних механізмів та обладнання та/або значного погіршення морехідних якостей судна, необхідності значного ремонту або заміни пошкоджених елементів конструкції;

б) серйозне тілесне ушкодження – тілесне ушкодження, заподіяне будь-якій особі під час АМП, унаслідок чого ця особа втратила працездатність більше як на 72 години протягом семи діб з дня одержання такого ушкодження;

в) сильне забруднення навколишнього природного середовища – розлив нафти або нафтопродуктів у кількості, що перевищує 1,0 куб. м; покриття плівкою (нафтовою, масляною та іншого походження) більше 1/3 від поверхні водного об'єкта при його видимій площі до 6 кв. км або більше 2 кв. км поверхні водного об'єкта при його видимій площі більше 6 кв. км унаслідок пошкодження судна під час його експлуатації або у зв'язку з нею;

по-третє, безпосередня класифікація АМП здійснюється за підставою її наслідків із розподілом подій на чотири категорії:

п. 2.1.1 – «дуже серйозні аварії» – це події, що спричинили: загибель судна або таке його конструктивне руйнування, після якого проведення відновлювального ремонту недоцільне (катастрофа); залишення судна в морі екіпажем і пасажирями; людські жертви, загибель або зникнення людини із судна; зникнення судна безвісти, тобто відсутність будь-яких відомостей про судно протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, то протягом шести місяців; сильне забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо;

п. 2.1.2 «серйозні аварії» – це події, що не кваліфікуються як дуже серйозні аварії, але які спричинили серйозні тілесні ушкодження людині, а також пожежу, вибух, посадку на мілину, торкання, льодове або штормове ушкодження, утворення тріщин у корпусі судна тощо, які викликали: конструктивне пошкодження, що призвело до втрати судном морехідного стану; зсув вантажу або зміну його фізико-хімічних властивостей, що призвело до втрати судном морехідного стану; поломку, внаслідок якої

виникла необхідність у буксируванні судна або наданні йому технічної допомоги, у тому числі з берега; пошкодження знарядь лову, що з'єднані із судном флоту рибного господарства; забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо;

п. 2.1.3 «морські інциденти» – це події, через які судно або особа піддаються небезпеці або внаслідок яких може бути завдане серйозне пошкодження судну, його конструкції або заподіяна шкода навколишньому природному середовищу, а також: пошкодження засобів навігаційного обладнання, яке призвело до виведення їх з експлуатації; пошкодження суднових пристроїв та корпусу судна, яке не призвело до втрати морехідного стану; пошкодження буксирної лінії без втрати об'єкта, що буксирується; торкання ґрунту без пошкодження судна;

п. 2.1.4 «інцидент» – це події, що виникли в результаті експлуатації судна чи у зв'язку з нею, які спричинили або могли спричинити незначні експлуатаційні пошкодження судну, його конструкції, обладнанню, шкоду береговим та підводним об'єктам або плавучим об'єктам, що не є суднами, а також: пошкодження судном засобів навігаційного обладнання, яке не призвело до виведення їх з експлуатації; пошкодження судном підводних інженерних споруд, що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища; пошкодження судном берегових споруд (причалів, хвильерізів, молів тощо), що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища.

Отже, попри наукову цінність теоретичних підходів до класифікації порушень правил безпеки руху або експлуатації водного транспорту, вирішальне значення для правозастосування мають нормативно закріплені класифікації. Саме положення, визначені Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, забезпечують уніфікований, практично орієнтований підхід до кваліфікації подій та встановлення юридичної відповідальності.

Література:

1. Іванов Д. А. Інформаційно-правові основи забезпечення безпеки мореплавства: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.07. Одеса, 2008. 19 с.

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 № 516. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0959-06#Text>