

NB: Административное право и практика администрирования

Правильная ссылка на статью:

Сотникова Ю.В. К вопросам безопасности на объектах водного транспорта // NB: Административное право и практика администрирования. 2024. № 4. DOI: 10.7256/2306-9945.2024.4.72302 EDN: KINIVE URL: https://nbpublish.com/library_read_article.php?id=72302

К вопросам безопасности на объектах водного транспорта

Сотникова Юлия Васильевна

ORCID: 0009-0007-5340-1886

адъюнкт, Санкт-Петербургский университет МВД России

191119, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Марата, 80, кв. 6

✉ tsvetkovaanna76@yandex.ru



[Статья из рубрики "Административное и муниципальное право и безопасность"](#)

DOI:

10.7256/2306-9945.2024.4.72302

EDN:

KINIVE

Дата направления статьи в редакцию:

11-11-2024

Дата публикации:

19-11-2024

Аннотация: Предметом исследования является обеспечение безопасности на водных объектах. Обеспечение безопасности на водных объектах требует систематического подхода, который включает всестороннюю подготовку и профилактику. Информирование населения о потенциальных рисках и правилах поведения на воде играет ключевую роль в снижении количества инцидентов и спасает жизни. Регулярные образовательные кампании и мероприятия по повышению осведомленности позволяют формировать ответственное отношение к собственному здоровью и безопасности. Координация усилий государства, бизнеса и общественных организаций создаёт необходимые условия для реализации комплексных программ, направленных на защиту населения на водных объектах. Такой подход позволяет минимизировать риски, обеспечивает готовность к реагированию в экстренных ситуациях и способствует улучшению общей безопасности на воде. При написании статьи использовались статистические данные МЧС России, правила и рекомендации по обеспечению безопасности на воде, правила поведения в

экстремальных ситуациях на воде, а также нормативная документация, устанавливающая правовые инструменты регулирования безопасности на водном транспорте. Одним из ключевых аспектов данного исследования является выявление действующих пробелов в законодательной базе, регулирующей безопасность на водном транспорте. Несмотря на существование ряда нормативно-правовых актов, многие аспекты остаются недостаточно проработанными. Анализ существующих пробелов в правовой системе требует комплексного подхода к изучению общественных отношений в этой сфере. Важную роль в этом процессе играют не только государственные органы и регулирующие организации, но и объединения граждан, профессиональные ассоциации и неправительственные организации. Заключение данного исследования подчеркивает необходимость пересмотра и совершенствования действующих норм и правил, регулирующих безопасность на водном транспорте. Очевидно, что комплексное понимание и взаимодействие всех заинтересованных сторон создаст основу для развития более безопасной и надежной системы. Законодательство должно учитывать как текущие реалии использования водных ресурсов, так и перспективы их изменения в будущем.

Ключевые слова:

объекты водного транспорта, чрезвычайные ситуации, происшествия, безопасность, водный транспорт, транспортная инфраструктура, внутренний водный транспорт, судовладельцы, плавание, судоходство

Введение

Транспортная инфраструктура играет ключевую роль в общественной жизни, что подчеркивает значимость вопросов, касающихся обеспечения защиты на водных объектах. С увеличением количества и разнообразия судоходных транспортных средств возникает необходимость разработки новых методов для обеспечения их безопасной эксплуатации. Использование водного транспорта предполагает использование объектов морского и речного транспорта, каждая из которых имеет свои специфические характеристики и функции в процессе перевозок. В связи с этим главной задачей является определение эффективных мер, направленных на повышение безопасности на водных объектах транспортной инфраструктуры.

Географическое положение нашей страны характеризуется наличием большого количества морских и речных путей, которые используются не только для транспортировки грузов, но и для туристических целей. Это обуславливает необходимость эксплуатации объектов инфраструктуры, расположенных на берегах водоёмов, а также развитие водного транспорта. Эти пути имеют большое значение для экономики регионов, так как обеспечивают доступ к отдалённым районам и способствуют развитию местного бизнеса. Туристические маршруты по рекам и морям привлекают множество туристов каждый год, что повышает уровень туризма в регионе и создаёт новые рабочие места в смежных отраслях.

Деятельность по использованию объектов водного транспорта осуществляется и по таким направлениям, как использование маломерных судов как средство передвижения, а также в коммерческих целях, осуществляя перевозки, или для развлекательных мероприятий граждан. Часть граждан России осуществляет рыболовецкий промысел, используя маломерные суда. При этом такие услуги гражданам могут оказываться без

выполнения должных требований безопасности. Реализацию указанных видов деятельности по использованию водных объектов трудно представить вне категории безопасности.

Вопросы безопасности на водных транспортных средствах и сооружениях для внутренних водных путей в России регулируются Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации. Данный нормативно-правовой акт устанавливает стандарты для безопасного судоходства, защиты здоровья граждан, охраны портов и водоемов, а также обеспечения высококачественного обслуживания на водных ресурсах. Надзор за маломерными судами, функционирующим в некоммерческих целях, а также надзор за безопасностью людей на водоемах и организацией спасательных операций осуществляет Министерство по чрезвычайным ситуациям Российской Федерации.

Обеспечивая безопасность водного транспорта, необходимо учитывать множество правовых норм. Основопологающим документом является Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее - КВВТ РФ).

Несмотря на отсутствие четкого определения термина «безопасность водного транспорта», многие положения этого кодекса затрагивают важные аспекты данной области. Анализ указанных правовых норм в зависимости от объектов защиты позволяет объединить их в группы, каждой из которых соответствует определенный вид безопасности на ВВТ. Первая группа обеспечивает судоходную безопасность и описана в одной из глав КВВТ РФ; она охватывает все действия, связанные с эксплуатацией судов на внутренних водных путях. Ответственность за поддержание безопасности лежит на судовладельцах, владельцах инфраструктуры и администрации бассейнов внутренних водных путей. Судовладельцы обязаны развивать и внедрять систему управления безопасностью судна и обеспечивать экипажем, подходящим по требованиям [\[1, с. 68\]](#).

Необходима поддержка инфраструктуры в надлежащем состоянии и своевременное информирование об угрозах. Ответственность за контроль безопасных судоходных операций возлагается на администрацию бассейнов внутренних водных путей. Кроме положений КВВТ РФ, существуют дополнительные правила, регламентированные Министерством транспорта Российской Федерации, которые требуют от судовладельцев составления планов мероприятий по обеспечению безопасности во время плавания. Эти предписания содержат по обеспечению безопасности плавания судна по всему маршруту следования, позволяющий с учетом габаритов судна проходить через шлюзы и под мостами. Капитаны обязаны следовать указаниям портового капитана, касающимся мер безопасности. Также ведомственные инструкции излагают требования к техническим стандартам безопасной эксплуатации судов, подчеркивая взаимосвязь между судоходной безопасностью и техническим обслуживанием.

Стоит отметить рекомендации, содержащиеся в правилах создания системы управления безопасностью на борту, которые предлагают алгоритмы для реагирования на аварийные ситуации. Ответственность за внедрение этой системы вновь возлагается на судовладельцев, и её наличие является обязательным условием для получения лицензии на осуществление транспортных перевозок. Однако в практике управления безопасностью не учитываются требования, касающиеся антитеррористических мер для судов, что может существенно снизить общий уровень их безопасности.

Материалы и методы

При написании статьи использовались статистические данные МЧС России, правила и рекомендации по обеспечению безопасности на воде, правила поведения в

экстремальных ситуациях на воде, а также нормативная документация, устанавливающая правовые инструменты регулирования безопасности на водном транспорте.

В ходе написания статьи был проведен анализ существующих исследований, посвященных безопасности на водном транспорте, а также обзор нормативно-правовой базы и международных стандартов. Помимо теоретических методов исследования были использованы статистические методы и методы обобщения.

Результаты и их обсуждение

В научной юридической литературе вопросы транспортной безопасности изучены достаточно глубоко, однако безопасность на водных объектах остается практически неисследованной областью. Анализ научной литературы выявил некоторых авторов, занимающихся изучением этой темы.

Так, В. В. Каретников, К. И. Ефимов, А. А. Сикарев рассматривая риски на внутреннем водном транспорте, связывают понятие «риск» с аварийностью на водном транспорте. По мнению авторов, для обеспечения безопасности на водном транспорте и предотвращения аварийности необходимо «выявить потенциальные опасности прежде, чем они перерастают в реальные события (аварии, инциденты), и принять необходимые меры по их исключению, т. е. своевременно создать защитные «барьеры» на пути развития тех событий, которые могут вызвать транспортные происшествия, травмы или гибель людей, загрязнение окружающей среды, причинение материального ущерба» [2].

По мнению Михеева В. Л. транспортную безопасность необходимо рассматривать как «комплексное понятие, охватывающее не только морской транспорт и его инфраструктуру, но и другие звенья комплекса» [3].

Ляшенко Е.А. исследуя правовые аспекты безопасности на водном транспорте основной упор делает на необходимость разработки стандартов и нормативных актов в области морской и речной навигации [4].

Таким образом, рассмотренные выше научные исследования направлены на пополнение науки административного права положениями о методике, тактике и формах обеспечения безопасности на водных объектах.

Статистика происшествий на водных объектах в 2023 году характеризуется следующими данными. Количество происшествий на водных объектах в 2023 г. по сравнению с 2022 г. снизилось на 4 % (в 2022 г. – 3 639). Количество погибших на водных объектах в 2023 г. по сравнению с 2022 г. снизилось на 4,1 % (в 2022 г. – 3 189 чел.). Количество травмированных на водных объектах в 2023 г. по сравнению с 2022 г. увеличилось на 3 % (в 2022 г. – 5 696 чел.). Количество спасенных на водных объектах в 2023 г. по сравнению с 2022 г. увеличилось на 20,1 % (в 2022 г. – 1 556 чел.). В 2023 году на водных объектах Российской Федерации зарегистрировано 31 845 административных происшествий, что на 2,31 % выше, с аналогичным периодом прошлого года (в 2022 г. – 31 125), из них – 26 936 с привлечение к административной ответственности в виде наложения на граждан административных штрафов (увеличение на 6,25 % (в 2022 г. – 25 352)) [5].

На рисунке 1 представлена динамика происшествий на водных объектах в разрезе субъектов РФ.

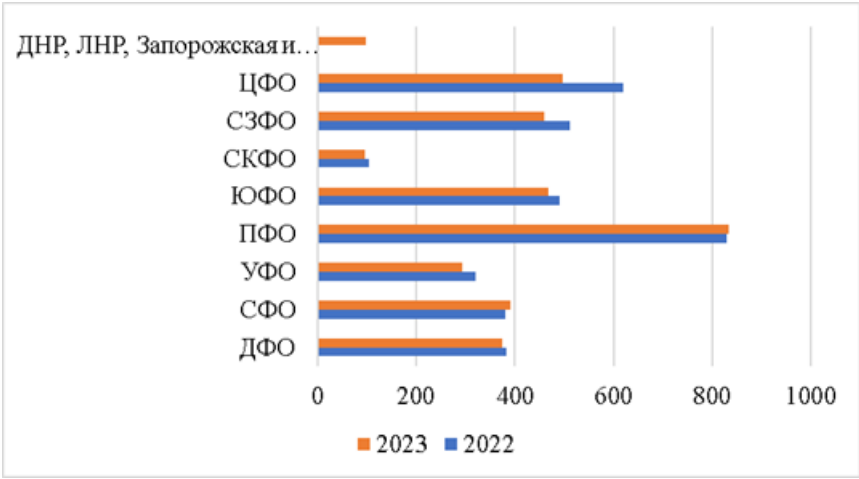


Рис. 1 – Динамика происшествий на водных объектах по федеральным округам Российской Федерации за 2022-2023 года.

Составлено автором по [5]

Проанализировав динамику происшествий на водных объектах по федеральным округам Российской Федерации за 2022-2023 года, можно отметить следующее. Прежде всего, наблюдается общий спад числа происшествий в большинстве регионов. Так, в Дальневосточном федеральном округе отмечено незначительное снижение случаев с 383 в 2022 году до 375 в 2023 году. В Уральском федеральном округе произошел еще более значительный спад – с 320 до 294 случаев за тот же период. Подобная положительная динамика также наблюдается в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах.

Вместе с тем, есть регионы, где количество происшествий не только не сократилось, но и увеличилось. В Сибирском федеральном округе число происшествий возросло с 380 до 390 случаев. В Приволжском федеральном округе сохраняется стабильно высокий уровень происшествий – 829 случаев в 2022 году и 833 в 2023 году. Особое внимание привлекает Центральный федеральный округ, где произошло значительное снижение с 619 в 2022 году до 497 в 2023 году, что показывает существенное улучшение ситуации.

В таблице 1 приведены данные МЧС РФ о количестве пострадавших, травмированных и погибших в результате происшествий на водных объектах.

Таблица 1 - Количество пострадавших, травмированных и погибших в результате происшествий на водных объектах по субъектам Российской Федерации в 2022 – 2023 годах

Федеральный округ	Количество людей, погибших в результате происшествий на водных объектах, ед.		Количество людей, травмированных в результате происшествий на водных объектах, ед.		Количество людей, спасенных при происшествиях на водных объектах, ед	
	2022	2023	2022	2023	2022	2023
ДФО	318	279	614	781	180	411

Регион	2022	2023	2022	2023	2022	2023
СФО	373	373	541	572	65	57
УФО	277	272	415	428	107	112
ПФО	840	792	1460	1349	488	427
ЮФО	422	406	724	729	171	191
СКФО	126	114	152	167	20	36
СЗФО	419	346	772	870	222	441
ЦФО	415	367	1018	849	303	186
ДНР, ЛНР, Запорожская и Херсонская области	0	109	0	113	0	8

Составлено автором по [\[5\]](#)

Анализ данных о числе погибших, травмированных и спасенных людей на водных объектах в разных федеральных округах России за 2022 и 2023 годы показывает различные тенденции, требующие анализа и принятия мер для улучшения безопасности. В некоторых регионах количество погибших уменьшилось, как, например, в Дальневосточном и Центральном федеральных округах, что свидетельствует о возможных улучшениях в сфере водной безопасности и экстренных мер. Однако в других округах, таких как Приволжский и Южный, цифры остаются высокими, что требует дальнейшего внимания и дополнительных мер профилактики.

Особого внимания заслуживает заметное увеличение числа спасенных людей в таких округах, как Дальневосточный и Северо-Западный, что указывает на более эффективную работу спасательных служб или улучшенную инфраструктуру спасения. Внедрение таких успешных практик в других регионах страны, особенно там, где число погибших и травмированных людей остается высоким, может способствовать значительному снижению рисков.

Примечательно также, что новые территории – Донецкая и Луганская Народные Республики, Запорожская и Херсонская области – только в 2023 году начали предоставлять подобную статистику, что важно для полного понимания ситуации на водных объектах по всей стране. В сжатые сроки был собран ценный массив данных, который станет основой для дальнейших усилий по обеспечению безопасности в этих регионах.

Таким образом, данные свидетельствуют о необходимости продолжительного и всестороннего подхода к анализу происшествий на водных объектах и повышению уровня безопасности. Превентивные меры, адекватное финансирование спасательных служб и эффективные образовательные кампании могут существенно снизить количество трагических происшествий и сделать отдых на воде безопаснее для всех россиян.

Безопасность населения на водных объектах - требуемый уровень защиты населения, достигаемый эффективным проведением комплекса мероприятий по профилактике (предупреждению) несчастных случаев с людьми на водных объектах и выполнению поисково-спасательных и (или) аварийно-спасательных работ в случае возникновения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций природного или техногенного характера на водных объектах.

Контроль и надзор за использованием и охраной водных объектов требует уточнения полномочий и ответственности органов власти субъектов. Это включает в себя проведение регулярных проверок и инспекций, оценку экологического состояния водных объектов и выполнение мероприятий по предотвращению их загрязнения. Важно также

разработать систему санкций за нарушение водного законодательства, чтобы обеспечить надлежащее соблюдение правил всеми пользователями водных объектов.

Наконец, участие в государственном мониторинге водных объектов позволяет регионам своевременно получать данные о состоянии водных ресурсов и принимать обоснованные управленческие решения. Создание интегрированной системы мониторинга, предусматривающей обмен информацией между федеральными и региональными органами, позволит более эффективно реагировать на экологические и социальные вызовы, связанные с водными ресурсами. Совместные усилия в области охраны водных объектов способствуют устойчивому развитию регионов, поддержанию их природного и экономического потенциала [\[6, с. 136\]](#)

Стоит отметить, что водный транспорт в России играет ключевую роль в обеспечении различных секторов экономики, таких как торговля, промышленность и сельское хозяйство. Для множества населенных пунктов России водные пути являются основным, а порой и единственным средством сообщения с внешним миром. Поэтому даже незначительные нарушения в сфере безопасности водных перевозок могут приводить к серьезным последствиям как для экономики, так и для социальной сферы.

Современные реалии ставят перед нами необходимость комплексного подхода к вопросам безопасности на водном транспорте. Важно учитывать не только инженерные и технические аспекты, но и интегрировать их с четко сформулированными правовыми рамками. Технические меры, такие как системы мониторинга, сигнализации и связи, могут значительно повысить уровень безопасности, но только в том случае, если они будут подкреплены законами и нормативами, регламентирующими их использование и контроль.

Организационные мероприятия, охватывающие обучение персонала, разработку и реализацию планов по предотвращению правонарушений и аварийных ситуаций, являются ключевым элементом целостной системы безопасности. Координация действий всех субъектов, участвующих в процессе, от капитанов судов до представителей правоохранительных органов и спасательных служб, должна быть выстроена таким образом, чтобы обеспечить оперативность и эффективность реагирования на любые угрозы. Особое внимание должно уделяться подготовке кадров, которые должны владеть современными методами и средствами обеспечения безопасности.

Важным аспектом является также международное сотрудничество. Водный транспорт, по своей природе, не ограничивается национальными границами, и создание глобальной системы безопасности требует скоординированных усилий различных государств. Введение единых стандартов, обмен информацией и опытом позволят повысить общие показатели защищенности на международном уровне. Следует поддерживать и усиливать взаимодействие с международными организациями, такими как Международная морская организация (ИМО), чтобы вырабатывать и внедрять лучшие практики в области безопасности на водном транспорте [\[7, с. 36\]](#).

Таким образом, эффективная система безопасности на водном транспорте должна строиться на интеграции инженерных, организационных и правовых мер, поддерживаемых международным сотрудничеством. Только такой комплексный подход сможет обеспечить высокие стандарты защищенности и устойчивое функционирование водного транспорта в современных условиях.

Несмотря на проведенные исследования, до настоящего времени не имеется

комплексного исследования, определяющего место транспортной безопасности в структуре безопасности водного транспорта, их соотношение и особенности правового регулирования. Актуальными остаются вопросы единообразного толкования терминологии, используемой в нормативных правовых актах в сфере транспортной отрасли и в области обеспечения транспортной безопасности; налаживания взаимодействия субъектов, осуществляющих охрану и защиту объектов речного транспорта; совершенствования действующего административно-правового механизма защиты от актов незаконного вмешательства.

Особое внимание в Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации уделяется вопросам безопасности судоходства. Разработанные нормы и правила направлены на предотвращение аварий и инцидентов, что достигается в том числе через строгий контроль за техническим состоянием судов и профессиональной подготовленностью экипажей. Важно отметить, что безопасность на водном транспорте включает в себя не только защиту пассажиров и груза, но и охрану экологической среды, что приобретает всё большее значение в условиях современных экологических вызовов.

Обязательные требования к оперативной и технической эксплуатации судов, а также к квалификации и медицинскому контролю их экипажей регулярно пересматриваются и обновляются в соответствии с международными стандартами и передовым опытом других стран. Введение технологий мониторинга и системы управления трафиком позволили значительно сократить количество навигационных происшествий. Также важной составляющей является эффективное взаимодействие между различными государственными службами и органами власти, ответственными за обеспечение безопасности на водных путях [\[8, с. 206\]](#).

Кроме того, актуализируется роль информационного обеспечения и информирования руководств судоходных организаций о возможных угрозах и рисках. Установление четкой коммуникации и своевременное распространение информации позволяет принимать превентивные меры и оперативно реагировать на возникающие чрезвычайные ситуации [\[6\]](#). Эффективное взаимодействие с населением, включая регулярные информативные кампании, обучение правилам поведения на воде и подготовка спасательных служб, служит важным элементом общей системы обеспечения безопасности водного транспорта.

Таким образом, безопасность водного транспорта в Российской Федерации базируется на комплексном подходе, который сочетает в себе законодательные и практические меры. Постоянное совершенствование нормативной базы и технических средств, а также привлечение передовых технологий и международного сотрудничества, позволяют достигать высокого уровня защиты и безопасности, соответствующего современным требованиям и стандартам.

Однако само содержание понятия «безопасность внутреннего водного транспорта» в КВВТ РФ не раскрывается, но вопросам ее обеспечения посвящено множество правовых норм: безопасность судоходства (п. 4 ст. 1), плавания судов (п. 4 ст. 1, п. 2 ст. 30, п.п. 12 п. 1 ст. 34.1, ст. 41), их подхода и стоянки (ст. 3, 56), технической эксплуатации (п. 3 ст. 31, п. 1 ст. 61), судоходных (п. 4 ст. 4) и гидротехнических сооружений (п.п. 1 п. 2 ст. 4.1), погрузочно-разгрузочных работ (п. 2 ст. 56), внутренних водных путей (п. 4 ст. 4), безопасность труда (п. 4 ст. 28), пожарная (п.п. 1 п. 2 ст. 4.1), экологическая (ст. 34, 39, 40), санитарная (ст. 34) и иные виды безопасности (п.п. 3 п. 4 ст. 34.1, ст. 69).

Важность систематизации правовых норм по объектам защиты обусловлена необходимостью обеспечения комплексного подхода к безопасности на водном транспорте. Первый шаг в этом направлении предполагает выделение группы норм, направленных на охрану человеческой жизни и здоровья. Эти нормы включают требования о квалификации экипажа, нормы поведения на судне, обязательное наличие спасательных средств и оборудования, а также регулярное проведение учений и тренировок по безопасности. Безопасность пассажиров и экипажа является приоритетным аспектом в системе обеспечения безопасности на водном транспорте, и соответствующие правовые акты обязаны учитывать как международные стандарты, так и национальные особенности.

Следующая группа норм ориентирована на сохранение материальных ценностей и защиту имущества. Это включает в себя правила технической эксплуатации судов, требования к их состоянию и регулярному техническому обслуживанию. Определенные правовые нормы объединяют в себе элементы мониторинга и контроля за соблюдением технических регламентов, что позволяет минимизировать риск аварийных ситуаций и повреждений судна. Здесь также важным аспектом является страхование, включающее как обязательную ответственность судовладельцев, так и дополнительные формы страхования рисков, связанных с эксплуатацией водного транспорта.

Третьей ключевой группой являются экологические нормы и стандарты, направленные на защиту окружающей среды. Важно отметить, что водный транспорт может оказывать значительное воздействие на экосистемы, поэтому правовые акты включают меры по предотвращению загрязнения вод, предотвращению разливов нефти и других вредных веществ, а также регламентируют утилизацию и переработку отходов. Данная категория норм формируется с учетом международных конвенций и соглашений, таких как Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, которые устанавливают единые стандарты и обязательства для стран-участников. Выполнение этих требований не только обеспечивает охрану природных ресурсов, но и способствует долговременному устойчивому развитию морской индустрии [\[9\]](#).

Противоречия в законодательстве часто касаются вопросов квалификации персонала и требований к его подготовке. Например, на данный момент существуют разночтения в нормативных актах относительно требований к уровню образования и профессиональному опыту сотрудников транспортной безопасности. Это приводит к ситуации, когда разные ведомства и компании предъявляют разные требования к своим работникам, что, в свою очередь, создает хаос и не способствует повышению общей безопасности на водном транспорте.

Кроме того, актуальной проблемой является несовершенство системы мониторинга и контроля за соблюдением транспортной безопасности. Технические средства контроля, используемые на судах и в портах, часто устарели или требуют модернизации. Это приводит к тому, что многие инциденты и нарушения остаются незамеченными или не получают должной оценки и реакции. Необходимо усилить контроль и обновить техническое оснащение, что поможет повысить эффективность деятельности служб транспортной безопасности.

Значимую роль в повышении уровня безопасности играет и работа над культурой безопасности среди персонала судов и сотрудников служб. Не стоит забывать, что даже самые современные технические средства не смогут заменить внимательность и ответственность людей. В этой связи важно уделять особое внимание обучению и тренингам, направленным на формирование правильного восприятия рисков и развитие

навыков быстрого и адекватного реагирования на чрезвычайные ситуации.

О потребности в налаживании взаимодействия субъектов транспорта и публичных органов власти, позволяющего предупреждать аварийные ситуации, неоднократно отмечалось в научных публикациях [\[10\]](#). Отдельными авторами предлагается даже создать в портах центры мониторинга для координации всех служб охраны, которые обеспечивают транспортную безопасность [\[11, с. 58\]](#). Поддержать такое предложение достаточно сложно, поскольку неопределенность административно-правового статуса таких центров не позволит им регулировать деятельность правоохранительных ведомств.

Таким образом, безопасность судоходства ВВТ соотносится с транспортной безопасностью судов как целое и частое.

Заключение

В заключение следует подчеркнуть необходимость комплексного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности на водном транспорте. Это требует как совершенствования законодательства, так и модернизации технических средств контроля, а также системной работы с персоналом.

Для совершенствования законодательства, а также модернизация технических средств контроля в области транспортной безопасности на водных объектах, можно предложить следующие меры:

- Разработка и принятие единого стандарта и норм безопасности для водного транспорта, включая маломерные суда.
- Обновление законодательства в области обучения и сертификации капитанов и членов экипажа, включая обязательные курсы по безопасности плавания.
- Введение обязательной страховки гражданской ответственности для всех видов водного транспорта.
- Внедрение технологий блокчейн для повышения прозрачности и отслеживания состояния судов и грузов.
- Использование искусственного интеллекта для прогнозирования и предотвращения аварийных ситуаций.

Только такие меры в совокупности способны существенно снизить количество аварий и инцидентов на водном транспорте, а значит, защитить жизни людей и имущество.

Библиография

1. Зайкова С.Н. Комплексность обеспечения безопасности на внутреннем водном транспорте // Административное и муниципальное право. 2023. № 4. С.65-79. DOI: 10.7256/2454-0595.2023.4.43672 EDN: VTRRIQ URL: https://e-notabene.ru/ammag/article_43672.html
2. Каретников В. В., Ефимов К. И., Сикарев А. А. К вопросу оценки рисков на внутреннем водном транспорте Российской Федерации // Вестник АГТУ. Серия: Морская техника и технология. 2017. №2. С. 22-27. DOI: 10.24143/2073-1574-2017-2-22-27
3. Михеев В. Л. Проблема обеспечения транспортной безопасности морских объектов // Эксплуатация морского транспорта. 2009. № 1(55). С. 24-28.
4. Ляшенко Е. А. К вопросу обеспечения безопасности на водном транспорте // Неделя науки Санкт-Петербургского государственного морского технического университета.

2021. № 1-1. DOI 10.52899/978-5-88303-612-4 _332

5. Государственный доклад «О состоянии защиты населения и территорий Российской Федерации от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера в 2023 году». М.: МЧС России. ФГБУ ВНИИ ГОЧС (ФЦ). 2024. 344 с.

6. Зокоев В.А., Иванов К.М. О совершенствовании правового регулирования безопасности людей на водных объектах в Российской Федерации // Ленинградский юридический журнал. 2021. № 2 (64). С. 130-142.

7. Кове О.В. Деятельность Международной морской организации в сфере обеспечения безопасности морского судоходства // Международное право. 2022. № 2. С.28-40. DOI: 10.25136/2644-5514.2022.2.37947 URL: https://e-notabene.ru/wl/article_37947.html

8. Марков В.П., Хаснутдинов Р.Ф. Безопасность на водном транспорте: нормативно-правовые основания // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. 2020. № 4. С. 205-207.

9. Дроздов А.П., Песков Р.И. Проблемы информационного обеспечения в единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций // Human Progress. 2017. Т. 3. № 3. С. 7.

10. Заводсков Г.Н. Оценка эффективности управления безопасностью на объектах водного транспорта // Научно-аналитический журнал «Вестник Санкт-Петербургского университета Государственной противопожарной службы МЧС России». 2022. № 4. С. 81-90.

11. Степкин Р.М., Голубятникова Ю.Ю. Риск нарушения безопасности на объектах внутреннего водного транспорта // Вестник Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. 2021. № 1. С. 56-5

Результаты процедуры рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предметом исследования в представленной на рецензирование статье является, как это следует из ее наименования, вопросы безопасности на объектах водного транспорта. Заявленные границы исследования соблюдены ученым.

Методология исследования в тексте статьи не раскрывается.

Актуальность избранной автором темы исследования несомненна и обосновывается им следующим образом: "Транспортная инфраструктура играет ключевую роль в общественной жизни, что подчеркивает значимость вопросов, касающихся обеспечения защиты на водных объектах. С увеличением количества и разнообразия судоходных транспортных средств возникает необходимость разработки новых методов для обеспечения их безопасной эксплуатации. Использование водного транспорта предполагает использование объектов морского и речного транспорта, каждая из которых имеет свои специфические характеристики и функции в процессе перевозок. В связи с этим главной задачей является определение эффективных мер, направленных на повышение безопасности на водных объектах транспортной инфраструктуры" и др.; "Необходима поддержка инфраструктуры в надлежащем состоянии и своевременное информирование об угрозах. Ответственность за контроль безопасных судоходных операций возлагается на администрацию бассейнов внутренних водных путей. Кроме положений КВВТ РФ, существуют дополнительные правила, регламентированные Министерством транспорта Российской Федерации, которые требуют от судовладельцев составления планов мероприятий по обеспечению безопасности во время плавания. Эти предписания содержат по обеспечению безопасности плавания судна по всему

маршруту следования, позволяющий с учетом габаритов судна проходить через шлюзы и под мостами. Капитаны обязаны следовать указаниям портового капитана, касающимся мер безопасности. Также ведомственные инструкции излагают требования к техническим стандартам безопасной эксплуатации судов, подчеркивая взаимосвязь между судоходной безопасностью и техническим обслуживанием. Стоит отметить рекомендации, содержащиеся в правилах создания системы управления безопасностью на борту, которые предлагают алгоритмы для реагирования на аварийные ситуации. Ответственность за внедрение этой системы вновь возлагается на судовладельцев, и её наличие является обязательным условием для получения лицензии на осуществление транспортных перевозок. Однако в практике управления безопасностью не учитываются требования, касающиеся антитеррористических мер для судов, что может существенно снизить общий уровень их безопасности". Дополнительно ученому необходимо перечислить фамилии ведущих специалистов, занимавшихся исследованием поднимаемых в статье проблем, а также раскрыть степень их изученности. Частично это сделано в основной части работы: "Несмотря на проведенные исследования, до настоящего времени не имеется комплексного исследования, определяющего место транспортной безопасности в структуре безопасности водного транспорта, их соотношение и особенности правового регулирования. Актуальными остаются вопросы единообразного толкования терминологии, используемой в нормативных правовых актах в сфере транспортной отрасли и в области обеспечения транспортной безопасности; налаживания взаимодействия субъектов, осуществляющих охрану и защиту объектов речного транспорта; совершенствования действующего административно-правового механизма защиты от актов незаконного вмешательства".

Научная новизна работы проявляется в ряде заключений автора: "Проанализировав динамику происшествий на водных объектах по федеральным округам Российской Федерации за 2022-2023 года, можно отметить следующее. Прежде всего, наблюдается общий спад числа происшествий в большинстве регионов. Так, в Дальневосточном федеральном округе отмечено незначительное снижение случаев с 383 в 2022 году до 375 в 2023 году. В Уральском федеральном округе произошел еще более значительный спад – с 320 до 294 случаев за тот же период. Подобная положительная динамика также наблюдается в Южном и Северо-Кавказском федеральных округах. Вместе с тем, есть регионы, где количество происшествий не только не сократилось, но и увеличилось. В Сибирском федеральном округе число происшествий возросло с 380 до 390 случаев. В Приволжском федеральном округе сохраняется стабильно высокий уровень происшествий – 829 случаев в 2022 году и 833 в 2023 году. Особое внимание привлекает Центральный федеральный округ, где произошло значительное снижение с 619 в 2022 году до 497 в 2023 году, что показывает существенное улучшение ситуации"; "Анализ данных о числе погибших, травмированных и спасенных людей на водных объектах в разных федеральных округах России за 2022 и 2023 годы показывает различные тенденции, требующие анализа и принятия мер для улучшения безопасности. В некоторых регионах количество погибших уменьшилось, как, например, в Дальневосточном и Центральном федеральных округах, что свидетельствует о возможных улучшениях в сфере водной безопасности и экстренных мер. Однако в других округах, таких как Приволжский и Южный, цифры остаются высокими, что требует дальнейшего внимания и дополнительных мер профилактики"; "Таким образом, эффективная система безопасности на водном транспорте должна строиться на интеграции инженерных, организационных и правовых мер, поддерживаемых международным сотрудничеством. Только такой комплексный подход сможет обеспечить высокие стандарты защищенности и устойчивое функционирование водного транспорта в современных условиях"; "Противоречия в законодательстве часто касаются вопросов

квалификации персонала и требований к его подготовке. Например, на данный момент существуют разночтения в нормативных актах относительно требований к уровню образования и профессиональному опыту сотрудников транспортной безопасности. Это приводит к ситуации, когда разные ведомства и компании предъявляют разные требования к своим работникам, что, в свою очередь, создает хаос и не способствует повышению общей безопасности на водном транспорте. Кроме того, актуальной проблемой является несовершенство системы мониторинга и контроля за соблюдением транспортной безопасности. Технические средства контроля, используемые на судах и в портах, часто устарели или требуют модернизации. Это приводит к тому, что многие инциденты и нарушения остаются незамеченными или не получают должной оценки и реакции. Необходимо усилить контроль и обновить техническое оснащение, что поможет повысить эффективность деятельности служб транспортной безопасности. Значимую роль в повышении уровня безопасности играет и работа над культурой безопасности среди персонала судов и сотрудников служб. Не стоит забывать, что даже самые современные технические средства не смогут заменить внимательность и ответственность людей. В этой связи важно уделять особое внимание обучению и тренингам, направленным на формирование правильного восприятия рисков и развитие навыков быстрого и адекватного реагирования на чрезвычайные ситуации" и др. Таким образом, статья вносит определенный вклад в развитие отечественной правовой науки и, безусловно, заслуживает внимания потенциальных читателей.

Научный стиль исследования выдержан автором в полной мере.

Структура работы логична. Во вводной части статьи ученый обосновывает актуальность избранной им темы исследования. В основной части работы автор исследует наиболее важные вопросы безопасности на объектах водного транспорта, выявляет соответствующие проблемы и предлагает пути их решения. В заключительной части работы содержатся выводы по результатам проведенного исследования.

Содержание статьи соответствует ее наименованию и не вызывает особых нареканий. Однако оно не лишено недостатков формального характера.

Так, автор пишет: "Однако, само содержание понятия «безопасность внутреннего водного транспорта» в КВБТ РФ не раскрывается, но вопросам ее обеспечения посвящено множество правовых норм: безопасность судоходства (п. 4 ст. 1), плавания судов (п. 4 ст. 1, п. 2 ст. 30, п.п. 12 п. 1 ст. 34.1, ст. 41), их подхода и стоянки (ст. 3, 56), технической эксплуатации (п. 3 ст. 31, п. 1 ст. 61), судоходных (п. 4 ст. 4) и гидротехнических сооружений (п.п. 1 п. 2 ст. 4.1), погрузочно-разгрузочных работ (п. 2 ст. 56), внутренних водных путей (п. 4 ст. 4), безопасность труда (п. 4 ст. 28), пожарная (п.п. 1 п. 2 ст. 4.1), экологическая (ст. 34, 39, 40), санитарная (ст. 34) и иные виды безопасности (п.п. 3 п. 4 ст. 34.1, ст. 69)" - первая запятая является лишней.

Ученый отмечает: "В заключение, следует подчеркнуть необходимость комплексного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности на водном транспорте" - запятая является лишней.

Все аббревиатуры при их первом использовании должны расшифровываться (MARPOL).

Таким образом, статья нуждается в дополнительном вычитывании - в ней встречаются пунктуационные ошибки.

Библиография исследования представлена 8 источниками (научными статьями и аналитическими материалами). С формальной точки зрения источников должно быть не менее 10. Следовательно, теоретическая база работы нуждается в расширении.

Апелляция к оппонентам имеется, но в основном она носит общий характер (за исключением обращения к работе Р. М. Степкина и Ю. Ю. Голубятниковой). Таким образом, ее нельзя признать достаточной.

Выводы по результатам проведенного исследования имеются ("В заключение, следует

подчеркнуть необходимость комплексного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности на водном транспорте. Это требует как совершенствования законодательства, так и модернизации технических средств контроля, а также системной работы с персоналом. Только такие меры в совокупности способны существенно снизить количество аварий и инцидентов на водном транспорте, а значит, защитить жизни людей и имущество"), однако нуждаются в конкретизации, поскольку носят общий характер и не отражают всех научных достижений автора.

Интерес читательской аудитории к представленной на рецензирование статье может быть проявлен прежде всего со стороны специалистов в сфере административного права, водного права при условии ее доработки: раскрытии методологии исследования, дополнительном обосновании актуальности его темы (в рамках сделанного замечания), расширении теоретической базы работы, введении дополнительных элементов дискуссионности, конкретизации выводов по результатам проведенного исследования, устранении нарушений в оформлении статьи.

Результаты процедуры повторного рецензирования статьи

В связи с политикой двойного слепого рецензирования личность рецензента не раскрывается.

Со списком рецензентов издательства можно ознакомиться [здесь](#).

Предмет исследования. В рецензируемой статье «К вопросам безопасности на объектах водного транспорта» предметом исследования являются нормы права, регулирующие общественные отношения в сфере обеспечения безопасности на объектах водного транспорта.

Методология исследования. Методологический аппарат составили следующие диалектические приемы и способы научного познания: анализ, абстрагирование, индукция, дедукция, гипотеза, аналогия, синтез, типология, классификация, систематизация и обобщение. Использовал автор такие методы научного познания как: формально-логический, сравнительно-правовой, историко-правовой и др. Применение современных методов научного познания позволило изучить сложившиеся подходы, взгляды на предмет исследования, выработать авторскую позицию и аргументировать ее.

Актуальность исследования. Актуальность темы исследования, заявленной автором, не вызывает сомнения. Автор правильно отмечает, «что транспортная инфраструктура играет ключевую роль в общественной жизни, что подчеркивает значимость вопросов, касающихся обеспечения защиты на водных объектах. С увеличением количества и разнообразия судоводных транспортных средств возникает необходимость разработки новых методов для обеспечения их безопасной эксплуатации. Использование водного транспорта предполагает использование объектов морского и речного транспорта, каждая из которых имеет свои специфические характеристики и функции в процессе перевозок. В связи с этим главной задачей является определение эффективных мер, направленных на повышение безопасности на водных объектах транспортной инфраструктуры». Вопрос обеспечения безопасности на объектах водного транспорта требует дополнительных решений, к числу которых можно отнести новые доктринальные разработки в этой области, в целях совершенствования правового регулирования и правоприменительной практики в этой сфере общественных отношений.

Научная новизна. Не подвергая сомнению важность проведенных ранее научных исследований, послуживших теоретической базой для данной работы, тем не менее, можно отметить, что в этой статье впервые сформулированы заслуживающие внимания положения, например: «...Противоречия в законодательстве часто касаются вопросов

квалификации персонала и требований к его подготовке. Например, на данный момент существуют разночтения в нормативных актах относительно требований к уровню образования и профессиональному опыту сотрудников транспортной безопасности. Это приводит к ситуации, когда разные ведомства и компании предъявляют разные требования к своим работникам, что, в свою очередь, создает хаос и не способствует повышению общей безопасности на водном транспорте». Автором по результатам написания статьи сделан ряд выводов и предложений, что указывает не только на важность этого исследования для юридической науки, но и определяет его практическую значимость.

Стиль, структура, содержание. Тема раскрыта, содержание статьи соответствует ее названию. Соблюдены автором требования по объему материала. Статья написана научным стилем, использована специальная юридическая терминология, хотя и не всегда корректно (например, нормативно-правовой акт). Статья структурирована. Материал изложен последовательно и ясно. Замечаний по содержанию нет. Вместе с тем, рецензентом отмечается не соблюдение правил русского языка о расстановке знаков препинания в предложениях, в частности, деепричастные обороты не выделяются запятыми.

Библиография. Автором использовано достаточное количество доктринальных источников. Ссылки на источники оформлены с соблюдением требований библиографического ГОСТа.

Апелляция к оппонентам. По спорным вопросам заявленной тематики представлена научная дискуссия, обращения к оппонентам корректные. Все заимствования оформлены ссылками на автора и источник опубликования. Однако порядок написания инициал и фамилий оппонентов не всегда соблюдается (В. В. Каретников, Ляшенко Е.А. и т.д.).

Выводы, интерес читательской аудитории. Статья «К вопросам безопасности на объектах водного транспорта» рекомендуется к опубликованию. Статья соответствует тематике журнала «NB: Административное право и практика администрирования». Статья написана на актуальную тему, отличается научной новизной и имеет практическую значимость. Данная статья может представлять интерес для широкой читательской аудитории, прежде всего, специалистов в области административного права, а также, будет полезна для преподавателей и обучающихся юридических вузов и факультетов.