

ЗАТВЕРДЖУЮ
в. о. директора Національного бюро розслідувань
на транспорті

_____ підпис _____ Ігор Мішарін
« 30 » _____ вересня _____ 2026 року

З В І Т (кінцевий)
про технічне розслідування аварійної події (АП),
яка трапилася 27 червня 2026 року близько 18.00 внаслідок зіткнення незареєстрованого водного мотоцикла «SeaDoo Rotax GTX» (без державного реєстраційного номера) із малим моторним судном «Azura-480» та засобом розваг на воді типу «банан» на річці Інгулець Карачунівського водосховища поблизу с. Мар'янівка Криворізького району Дніпропетровської області (внаслідок чого дві неповнолітні особи отримали тяжкі травми)

Національне бюро розслідувань на транспорті
(НБРТ), м. Київ, просп. Берестейський, 14

«__23__» вересня 2026 року



Уповноважений з розслідування (голова комісії) – Особа 7, державний експерт з розслідування аварійних подій сектору розслідування аварійних подій на транспорті НБРТ, призначений наказом в. о. директора НБРТ від 01.07.2026 № 18;

залучені члени групи з розслідування – Особа 8 – старший науковий співробітник Науково-дослідного інституту морського та космічного права (за згодою).

Група з розслідування, відповідно до положень статті 67 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», та Порядку проведення технічного розслідування аварійних подій, пов'язаних із судноплавством на внутрішніх водних шляхах, затвердженим Міністерством розвитку громад та територій України наказом від 25 листопада 2025 року № 1627, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 грудня 2025 року за № 1946/45352, провели в період з 01 липня 2026 року до 28 серпня 2026 року розслідування аварійної події, що трапилася 27 червня 2026 року близько 18.00 внаслідок зіткнення водного мотоцикла «SeaDoo» з малим моторним судном «Azura-480» та засобом розваг на воді типу «банан» на річці Інгулець Карачунівського водосховища поблизу с. Мар'янівка Криворізького району Дніпропетровської області.

Відповідно до положень статті 67 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», пункту шостого Положення про НБРТ, затвердженого наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури від 27 вересня 2023 року № 881 (в редакції наказу Міністерства розвитку громад та територій України від 04 листопада 2025 року № 1563) метою розслідування аварійних подій на внутрішньому водному транспорті є визначення обставин та причин їх виникнення з метою запобігання майбутнім аваріям та інцидентам і покращення безпеки на внутрішніх водних шляхах.

Група з розслідування не встановлює вини чи відповідальності осіб, причетних до аварій та інцидентів, та проводить розслідування окремо від будь-якого службового, адміністративного, досудового чи судового розслідування у кримінальних справах.

Скорочення застосовані у Звіті:

АП	-	аварійна подія;
ТЗ	-	транспортний засіб;
Закон		Закон України «Про внутрішній водний транспорт»
НПА		Нормативно-правові акти України в сфері водного транспорту
Адміністрація судноплавства, ДСМВВТіС		Державна служба морського та внутрішнього водного транспорту і судноплавства України
Аварійні ТЗ	-	водний мотоцикл, гідроцикл, «BRP SeaDoo GTX» (без нанесеного д. н.) (UAK - 8092 – K); мале моторне судно «Azura-480 Open» (без нанесеного д. н.) із засобом розваг на воді типу «банан» на буксирувальному кінці (UA 0679 DN);
Водний мотоцикл – або «гідроцикл»		відповідно до п. 1.3. розд. I місцевих Правил плавання для малих суден: водний мотоцикл – будь-яке мале судно, що використовує свої власні механічні засоби руху, яке здатне нести на своєму борту одного чи кількох людей і яке побудоване чи призначене для ковзання по водній поверхні чи виконання спортивних фігур; відповідно до пункту 14 статті 1 Закону - водний мотоцикл - вид самохідного прогулянкового судна, персональний плавучий засіб довжиною до 4 метрів включно, призначений для занять спортом або відпочинку, що приводиться в рух водометом і управляється особою, яка перебуває на корпусі, а не всередині засобу;
ММС		Мале моторне судно; відповідно до пункту 35 статті 1 Закону – мале судно - будь-яке судно довжиною до 20 метрів (крім пасажирських суден, буксирів та штовхачів, призначених для ведення складу суден, які не є малими,

		плавучого обладнання, криголамів, поромів, плавучого обладнання суднових шлюпок і плотів, спортивних суден, а також водних мотоциклів і засобів для розваг на воді); відповідно до пункту 37 статті 1 Закону моторне судно - будь-яке судно, що використовує для руху власну силову установку, у тому числі судно, що рухається за допомогою вітрила і водночас використовує силову установку, розміщену на його борту;
БСМС	-	база для стоянок малих суден;
ВВШ	-	внутрішні водні шляхи;
ВВТ	-	внутрішній водний транспорт;
ДСРУ	-	Державний судновий реєстр України;
СКУ	-	Суднова книга України;
Закон	-	Закон України «Про водний транспорт»;
РСУ		Регістр судноплавства України
Прокатна база (прокатний пункт) водних ТЗ	-	відповідно до п.1.3. розд. I місцевих Правил плавання для малих суден: «прокатна база – спеціалізована база, на якій маломірні судна надаються у користування (експлуатацію) юридичним або фізичним особам у встановленому порядку, або на якій надаються послуги з перевезення пасажирів маломірними суднами, включаючи атракціони: «банани», «шайби», «парашути»; відповідно до Правила безпеки людей на водних об'єктах (наказ МВС України № 301) прокатний пункт - місце для стоянки малих або спортивних суден, водних мотоциклів, на якому судна надаються у платне користування та надаються послуги з проведення розваг на воді;
Положення про СУБС на МРТ	-	(Положення (1)) – Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерством транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України за № 1193/8514 від 19.12.2003);
Місцеві Правила плавання для малих суден	-	(Правила (1)) – Правила користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) суднах Дніпропетровської області, затверджені в додатку до рішення Дніпропетровської обласної ради у м. Дніпро, за № 318-14/VI
Порядок реєстрації суден	-	(Порядок (1)) Порядок реєстрації суден у Державному судовому реєстрі України та Судновій книзі України, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 11.04.2022 № 203, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 20.04.2022 за № 439/37775.
Порядок проведення технічного розслідування аварійних подій на ВВШ		(Порядок 2) Порядок проведення технічного розслідування аварійних подій, пов'язаних із судноплавством на внутрішніх водних шляхах, затверджений Міністерством розвитку громад та територій України наказом від 25 листопада 2025 року № 1627, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 грудня 2025 року за № 1946/45352
Правила безпечної експлуатації БСМС	-	(Правила 2) – Правила безпечної експлуатації баз для стоянки малих суден затверджених наказом Мінрозвитку № 101 від 22.02.2023, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 11.04.2023 за № 600/39656;
КУпАП	-	Кодекс України «Про адміністративні правопорушення».
Правила безпеки людей на водних об'єктах	-	(Правила 3) – Правила безпеки людей на водних об'єктах, затверджені наказом МВС України № 301 від 10.04.2027,

	зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 04 травня 2017 р. за № 566/30434;
Положення про НБРТ	(Положення 2) Положення про національне бюро розслідувань на транспорті затверджене наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України 27 вересня 2023 року № 881(в редакції наказу Міністерства розвитку громад та територій України від 04 листопада 2025 року № 1563)
Розпорядження нач. Дніпропетровської ОВА № 87/0/527-22	Розпорядження начальника Дніпропетровської обласної військової адміністрації № 87/0/527-22 від 29.03.2022 року (яке запроваджує заборону на використання будь-яких суден та вилов водних біоресурсів на водоймах Дніпропетровської області на період дії воєнного стану). [1] (https://dnp.darg.gov.ua/files/12/03_31_zaborona_navigacii.pdf), [2] (https://cherk.otg.dp.gov.ua/novini-ta-podiyi/novini/pro-zaboronu-vikoristannya-suden-ta-vilovu-vodnih-bioresursiv-na-vodojmah-dnipropetrovskoyi-oblasti-u-period-voyennogo-stanu)
Типова форма місцевих правил плавання для малих суден і водних мотоциклів	Наказ Міністерства інфраструктури України від 07.07.2022 № 493, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 2 серпня 2022 р. за № 913/38249 «Про затвердження Типової форми місцевих правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді»

1. Обставини, за яких трапилася аварійна подія

1) Загальна інформація про АП:

27 червня 2026 року гр. Особа 1, судноводій малого моторного судна «Azura-480», здійснював керування вказаним малим судном в акваторії річки Інгулець на Карачунівському водосховищі, одночасно буксируючи засіб розваг на воді типу «банан», на якому перебували 2 особи віком 12 та 16 років. У часі перед АП (за 25 сек до АП) мале моторне судно (ММС) прямувало прямолінійно серединою глибоководного русла річки, зберігаючи незмінними початкові курс і швидкість. Надалі (за 14-15 сек до АП) ММС здійснило незначний відворот на 10° ліворуч, без різкого маневрування.

Водночас на зазначеній акваторії здійснював рух гідроцикл марки SeaDoo під керуванням гр. Особи 2 Гідроцикл здійснював небезпечні маневрування поблизу моторного судна, яке буксировало засіб розваг із дітьми. Відповідно до свідчень очевидців події, водій гідроцикла здійснював небезпечне маневрування в безпосередній близькості від малого судна і водного атракціону. Факт небезпечного маневрування водія гідроцикла підтверджується свідченнями очевидців, які перебували на пляжі місцевої бази відпочинку на відстані 100–150 метрів від місця події. Окремі очевидці здійснювали відеофіксацію маневрування транспортних засобів на воді для подальшого фіксування порушення.

Під час виконання маневру циркуляції для виходу на зворотний курс, в умовах обмеженого простору акваторії водій не дотримав безпечної дистанції та допустив зіткнення: ліва носова частина гідроцикла вдарила ММС у ліву частину транцевої корми. У результаті удару суден від зіткнення відбулося падіння гідроцикла зверху на водний атракціон з пасажирками – неповнолітніми особами, при цьому унаслідок удару корпусом гідроцикла тяжкі травми отримала неповнолітня пасажирка Особа 3, яка сиділа попереду. Друга пасажирка отримала тілесні ушкодження середньої тяжкості.

2) Узагальнені відомості щодо постраждалих (травмованих) осіб:

Постраждалими є 2 осіб підліткового віку, яких з травмами різного ступеня тяжкості, доставлено до лікувального закладу системи охорони здоров'я. Одна з постраждалих за 20 днів після АП ще знаходилася у відділенні інтенсивної терапії (реанімації).

3) Відповідно до інформаційного інтернет-ресурсу «Архів погоди» та показів свідків погодні умови на території Лозуватської територіальної громади в Криворізькому районі Дніпропетровської області в часі АП були такі:

на Криворіжжі спостерігалася комфортна та тепла літня погода без опадів. Основні показники: мінлива хмарність, вітер: північно-західний, 5–10 м/с. Температура вдень: +27° - +30°C.

Координати Сонця у часі зіткнення суден (18.00 27.06.2026) у місці АП (с. Мар'янівка, Криворізького району, широта 48°,0 Північна, довгота 33°,3 Східна) – Азимут сонця $A_c = 277^\circ$, висота сонця $h_c = 25^\circ,4$.

2. Фактична інформація стосовно кожного причетного судна –

2.1. водний мотоцикл – відповідно до Суднової книги України (СКУ), даних QR-коду зафіксованого в моторному відсіку гідроцикла, візуального огляду гідроцикла, причетного до аварії, це – тримісний спортивно-туристичний гідроцикл BRP Sea-Doo GTX Limited 300, кольору «зелений металік», із двигуном: чотиритактний Rotax 1630 ACE – на 300 к.с. із турбонагнітачем.

- Номер книги та запису у СКУ: **АС -21; № 8143;**
- Дата реєстрації: **27 вересня 2024 року;**
- Номер держ. реєстрації (борт. ідент. номер – не нанесено) - **УАК - 8092 - К**
- Марка: **GTX LTD 300 IDF IBR GN;**
- рік і місце побудови: **квітень 2022 року випуску, Мексика, Сантьяго - де - Керетаро;**
- ідентифікаційний завод. номер корпусу - **YDV83669D222;**
- номер двигуна – **MP360541**
- власник – **Особа б;**

2.1.1. Основні технічні параметри ТЗ – гідроциклу BRP Sea-Doo GTX Limited 300 на базі платформи ST³ становлять:

Двигун: 4 - тактний 3-циліндровий Rotax 1630 ACE з турбонагнітачем (Supercharged) та інтеркулером. Потужність: 300 кінських сил (217 кВт); Об'єм двигуна: 1 630 куб. см (3 циліндри). Корпус: Інноваційна, стійка платформа ST³ - (склопластик) — забезпечує високу стійкість на воді та керованість під час хвилювання; Кількість місць: 1 водій + 2 пасажери.	Розміри Довжина: 345,1 см; Ширина: 125,5 см; Висота: 114 см; Вага та місткість: Суха вага: 385 кг; Паливний бак: 70 л; Вантажопідйомність (пасажиромісткість): 272 кг (3 особи). Загальний об'єм багажних відділень: 98,9 л (передній багажник — 96 л, додатковий багажник (бардачок) — 2,9 л
• iDF (Intelligent Debris-Free Pump System): електронна система очищення водомета від водоростей та сміття зворотним ходом імпелера натисканням однієї кнопки. • iBR (Intelligent Brake & Reverse): система інтелектуального гальма та реверсу 3-го покоління для швидкого зупинення й точного маневрування.	

2.1.2. Гідроцикл BRP Sea-Doo GTX Limited 300 (2022–2023 років випуску) із двигуном Rotax 1630 ACE на 300 к.с. здатний розвивати максимальну швидкість

близько 108–110 км/год (67–68 миль/год). Швидкість гідроцикла виробником штучно обмежена електронікою (GPS - лімітером, speed-limiter) на позначці ~108 км/год відповідно до технічних вимог безпеки берегової охорони США, Канади, Мексики. Проте, якщо встановити модуль обходу обмеження (наприклад, Riva SCOM) або перепрошити блок керування (ECU), така тримісна модель гідроциклана платформі ST3 може розганятися до 116–122 км/год (72–76 миль/год), без додаткового тюнінгу двигуна. Максимальна швидкість досягається лише на спокійній воді, за мінімального завантаження та з активованим режимом Sport. Хвилювання, пасажери або висока температура повітря можуть знизити реальну швидкість на кілька кілометрів за годину.

2.1.3. Ідентифікаційний бортовий номер, що наноситься на судно, відповідно до вимог статті 39 Закону, на борту гідроциклу BRP Sea-Doo GTX – відсутній.



Фото 1. На фото: аварійний гідроцикл, - тримісний спортивно-туристичний гідроцикл BRP Sea-Doo GTX Limited 300 у відтінку Metallic Sage (зелений металік) 2022 року випуску (Мексика, м. Керетаро) на транспортному причепі. Силова установка: Модель обладнана чотиритактним двигуном Rotax 1630 ACE на 300 кінських сил із нагнітачем. Комфорт та оснащення: Комплектація Limited включає ергономічне розбірне сидіння Ergolock, підніжку, аудіосистему, великий інформаційний дисплей.

В аварійному ТЗ – гідроциклі – збита (демонтована) табличка з номером корпусу (HIN-code) - шильдик, яка була розташована праворуч в кормовій частині, ближче до кута корпусу ТЗ. Збиту табличку (шильдик) видно на фото. Дублююча табличка має знаходитися в моторному відсіку, під сидінням біля коробки акумулятора, або біля мотору, проте ця табличка з номером корпусу також не знайдена. Дані гідроцикла, в т. ч. дані його державної реєстрації, розкриті за QR-кодом, зазначеним в моторному відсіку аварійного гідроцикла.

На запит НБРТ до органу державного нагляду та контролю за безпекою судноплавства (Адміністрації судноплавства) щодо встановлення місця перебування гідроцикла до АП, власника гідроцикла, та особи, яка надала ТЗ (гідроцикл) в оренду особі, яка керувала ТЗ в часі АП – відповіді не отримано.

2.2. мале моторне судно - «Azura-480» (Azura 480 Open):

Azura-480 — мале моторне судно (моторний катер), відкритий пластиковий човен. Призначений для туризму, прогулянок, полювання, риболовлі у прибережних водах, водосховищах, лиманах та річках.

Відповідно до відкритих даних Державного суднового реєстру України (ДСРУ) мале моторне судно Azura-480 вперше зареєстровано в ДСРУ 18.12.2008 під д.н. UA 0679 DN, в Дніпропетровській області, зареєстроване за власником особою 5.

Свідоцтво про придатність малого судна до плавання № 024943, видане 04.04.2014, дійсне до 04.04.2019, Особі 5, д.н. UA 0679 DN, № корпусу UA.A.Yacht AZURA SE 05037 (на шильдику по факту № 0537), рік будови 2006, тип судна – самохідне, моторне, призначення – туристичне, дозволені умови плавання – висота хвилі до 0,6 м, вітер до 4 бали, віддалення від берега до 1 км, період плавання – квітень-листопад, огляд проведено інженером-інспектором М. Регістра судноплавства України (далі – РСУ).

Свідоцтво (дублікат) про право власності для прогулянкових суден (судновий білет): СП № 000639, яким засвідчується що відповідно до записів від 18.12.2014 під № 50, внесених до ДСРУ, судновласником самохідного, моторного прогулянкового малого судна є Особа 5, судно вироблено компанією «Александр Яхтс», у 2006 р. в Україні, матеріал корпусу склопластик, довжина 4,8 м, ширина 2,05 м, осадка 0,36 м, головні двигуни, тип, кількість, потужність: Yamaha F100 DETL № 6D9L1004432, один, потужністю 100 к.с.

Як зазначається в технічних характеристиках малого судна, корпус ММС Azura-480 Open розрахований на підвісний мотор потужністю до 70-90 к.с.

В ДСРУ (та судновому білеті) зазначено **двигун малого моторного судна Yamaha F100 DETL № 6D9L1004432 з потужністю 100 к.с.** В часі АП, як видно з фото ММС Azura-480, **використовувався двигун Suzuki 140 DOHC з потужністю 140 к.с.**

2.2.1. Мотор Suzuki DF140 має потужність 140 к.с., що перевищує стандартні рекомендовані норми для цього корпусу, де зазвичай ставлять двигуни від 60 до 90 к.с., відтак двигун встановлений на малому судні перевищує максимально допустиму норму для цього корпусу (90 к.с.) більше ніж на 55%. Через це судно матиме надлишок потужності, стрімку динаміку розгону та високі швидкісні показники.

Вага двигуна Suzuki DF140 становить 179 – 192 кг. Разом із паливом (+60–+90 кг) та акумулятором корма стає сильно перевантажена. При використанні двигуна Suzuki DF140 моторний човен Azura-480 отримує критичний диферент на корму, а висота надводного борту ззаду стає небезпечно малою. При різкому скиданні газу власна наздоганяюча хвиля може затопити човен через транець.

Крейсерська (економічна) швидкість для ММС і такої потужності мотора становить 45–55 км/год. На цих обертах (приблизно 3500–4200 об/хв) човен демонструє найкращі показники паливної ефективності.

Транець пластикової «Azura 480 Open» розрахований на упор та крутний момент від мотора максимум у 90 к.с. Енергія від 140-сильного двигуна на великій хвилі або при різкому старті може призвести до негативних наслідків: появи шпарин у склопластику (або виривання транцевої плити). Окрім вищезазначеного, на швидкостях більше 70 км/год короткий і легкий корпус Azura 480 втрачає стабільність курсу, «рискає на курсі», на високій хвилі може «дельфінувати», тобто



Фото 2. Мотор малого судна Azura-480 Open – Suzuki 140 DOHC (на фото видно, що синтетичне волокно намотане на гвинт)



Фото 3. Мале моторне судно Azura-480 Open

стрибати носом вгору вниз, що створює додаткові ризики безпеки судноводіння даного ММС, та порушення цілісності корпусу ММС як вище зазначено.

Відтак, мале судно Azura-480 вирізняється гарною курсовою стійкістю на поворотах, впевнено тримає хвилю і швидко виходить на глісування лише при правильному підборі потужності підвісного човнового мотора (ПЧМ), а саме – за умови використання двигуна потужністю 60-90 к.с., який за технічними параметрами відповідає даним судна. Відтак, в часі АП ММС Azura-480 використовував невідповідний двигун, який не відповідає даним ДСРУ та значно перевищує дозволену для такого типу ММС потужність.

2.2.2. Основні технічні характеристики Azura-480 Open:

Двигун: Suzuki DF 140 DOHC four stroke electronic fuel injection Потужність: 140 к.с. (103 кВт). Робочий об'єм: 2044 см³ (рядний 4-циліндровий двигун, 16 клапанів, технологія). Паливна система: Багатоточкове послідовне електронне упорскування палива (EFI). Діапазон максимальних обертів: 5600 – 6200 об/хв Вага двигуна: 192 кг (залежно від довжини дейдвуда та типу керування). Висота дейдвуда (ноги): L (508 мм) або X (635 мм). Передавальне відношення редуктора: 2.59:1 (дозволяє ставити гвинти більшого діаметра для кращого тягового зусилля). Генератор: 12V 40A (забезпечує живлення всієї бортової електроніки навіть на малих обертах). Місткість паливного бака: 150 л	Розміри Довжина: 480 см; Ширина: 205 см; Осадка: 36 см; Висота: 114 см; Вага (без двигуна): 605 кг; Вантажопідйомність /пасажиромісткість: 605 кг/ 5 осіб; Вага та місткість: Суха вага: 385 кг; Паливний бак: 70 л; Базова комплектація судна: Матеріал корпусу: пластик, із центральною консоллю керування. Вітрове скло та леєрне огородження (носові релінги та релінг консолі). М'які кормові та центральні дивани зі спинками. Навігаційні (ходові) вогні, швартові качки, якірний клюз. Вбудована вентиляція паливного бака та заливна горловина.
Потужність двигуна не відповідає даним в судновому білеті, а також технічним параметрам корпусу MMC Azura-480 Open. Обмеження району плавання (згідно зі свідоцтвом РСУ): прибережні води з віддаленням від берега до 1 км.	

В той же час, оскільки свідоцтво про придатність до плавання MMC Azura-480 видано у 2014 р. строком на 5 років (до 2019 р.) – воно є недійсним (простроченим).

Двигун MMC Azura-480 (Suzuki DF140), що використовувався в часі АП, не відповідає мотору зазначеному в судновому білеті і ДСРУ - Yamaha F100 DETL. Потужність мотора, як того, що зазначений в ДСРУ та в судновому білеті MMC Azura-480 Open, так і того що використовувався в часі АП не відповідає граничній потужності мотора, рекомендованої виробником малого судна – 90 к.с. (за даними тех.паспорту MMC)

Відтак, судові документи MMC Azura-480 підлягають заміні на нові, відповідно до вимог частини другої статті 36 Закону, оскільки потужність і серійний номер двигуна є обов'язковими відомостями, що вносяться до суднового білета та реєстру. Зміна цих характеристик вважається зміною реєстраційних даних.

Ідентифікаційний бортовий номер, що наноситься на судно, відповідно до вимог статті 39 Закону, на борту MMC Azura-480 – відсутній.

3. Дані про рейс – реконструкція аварійної події:

27 червня 2026 року гр. Особа 1, судноводій малого моторного судна «Azura-480», здійснював керування вказаним малим судном в акваторії річки Інгулець на Карачунівському водосховищі, одночасно буксируючи засіб розваг на воді типу «банан», на якому перебували 2 особи віком 12 та 16 років.

В часі АП в районі Карачунівського водосховища спостерігалася комфортна та тепла літня погода без опадів: мінлива хмарність, переважно сонячно, вітер північно-західний 5–10 м/с. Температура: +27° - +30°C.

Водій гідроцикла здійснював плавання імовірно із села Вільне на лівому березі Карачунівського водосховища, приблизно за 9 км від місця АП.



Фото 4. Корма малого моторного судна Azura-480 Open. Ступінь пошкоджень відповідає розрахованим фізичним зусиллям удару ТЗ під час АП. 27 липня 2026.

У часі АП мале моторне судно прямувало прямолінійно серединою глибоководного русла річки, зберігаючи незмінними початкові курс і швидкість. Надалі судно здійснило незначний відворот на 10° ліворуч, без різкого маневрування.

Водночас на зазначеній акваторії було зафіксовано рух гідроцикла марки SeaDoo під керуванням громадянина Особи 2 (далі – водій гідроцикла). Зазначений транспортний засіб здійснював небезпечні маневрування поблизу моторного судна, яке буксировало засіб розваг із дітьми. Зазначені дії полягали в систематичній зміні швидкості, відставанні, випередженні, виконанні розворотів безпосередньо попереду моторного судна, у перетинанні його курсу по носу та кормі, що призводило до інтенсивного забризкування малого судна та водного атракціону.

Факт небезпечного маневрування підтверджується показаннями численних свідків, які спостерігали за подією з пляжу місцевої бази відпочинку на відстані 100–150 метрів від місця події, а також судноводієм ММС Azura-480 Особою 1. Окремі очевидці здійснювали відеофіксацію маневрування транспортних засобів на воді для подальшого фіксування порушення та пред'явлення зауважень водієві гідроцикла щодо небезпечного керування поблизу судна з дітьми.

Відповідно до свідчень очевидців події, пасажери водного атракціону, реагуючи на безпосередню загрозу власній безпеці, висловлювали водієві гідроцикла усні вимоги щодо припинення небезпечного зближення та дотримання безпечної дистанції, які водієм гідроциклу були проігноровані.

Унаслідок створення водієм гідроцикла загрози безпеці малого судна і пасажирів, судноводій малого судна-буксирувальника Особа 1 вимушений був здійснити зупинку та пересадити двох повнолітніх пасажирів із водного атракціону (з «банана») на борт судна, що підтверджується показаннями судноводія. Також судноводій ММС пояснив, що під час руху вгору проти течії гідроцикл рухався спочатку справа від малого судна, потім зайшов зліва.

Близько 18:00 гідроцикл «SeaDoo», перебуваючи ліворуч від курсу малого моторного судна (далі — ММС), послідовно здійснив випередження (обгін) водного атракціону «банан» та самого ММС. У місці розширення русла річки водій гідроцикла, рухаючись лівою стороною, відхилився вліво і розпочав маневр циркуляції для виходу на зворотний курс. Під час виконання цього маневру в умовах обмеженого простору акваторії водій не дотримав безпечної дистанції та допустив зіткнення: ліва носова частина гідроцикла вдарила ММС у ліву частину транцевої корми.

Після первинного зіткнення корпус гідроцикла змістився за корму малого моторного судна (далі – ММС) і, продовжуючи рух по дотичній об транець, короткочасно відірвався від водної поверхні. Через різку зупинку та відкидання транспортного засобу водій і пасажирка гідроцикла випали за борт.

Унаслідок сильного динамічного удару в ліву частину корма ММС різко змістилася праворуч, спричинивши сильний натяг буксирувального троса. Через це водний атракціон «банан», що буксирувався на відстані 20 метрів позаду, різко розвернувся вліво поперек курсу, рухаючись вперед і вліво назустріч траєкторії падіння гідроцикла. У результаті відбулося падіння гідроцикла зверху на водний атракціон з пасажирами. (Див. мал. 1 – схему руху суден в часі АП).

Унаслідок удару корпусом гідроцикла тяжкі травми отримала неповнолітня пасажирка Особа 3, яка сиділа попереду, а друга пасажирка отримала тілесні ушкодження середньої тяжкості.

Одночасно з цим відбулося провисання буксирувального троса з подальшим його намотуванням на гребний гвинт ММС (див. фото гребного гвинта)¹.

¹ — На одному з відео розміщено інтерв'ю журналіста ТВ-каналу «Свої» із одним з відпочиваючих на базі відпочинку «КР», який розповідає, що водний мотоцикл здійснював кругові маневри перед базою відпочинку (дослівно «кружляв»). Потім, коли мале судно із засобом розваг «банан» проходило повз базу відпочинку, водний мотоцикл зненацька погнався за судном, і в подальшому, через короткий час, гідроцикл намагався розвернутися поворотом вліво (початок розвороту видно на відео), і потім вправо, та, зі слів свідка, «водій гідроцикла не впорався з керуванням налетів на «банан» з дітьми». Зі слів свідків на відео – цей момент бачили усі на пляжі бази відпочинку «КР». Група з розслідування враховує покази водія гідроцикла, який під час опитування зазначив, що намагався вийти в напрямку на село Вільне, оскільки село розташоване нижче за течією ріки, то це є зворотній напрям від первісного руху суден, який видно у відеозапису. Відтак, водій гідроцикла намагався здійснити розворот на зворотній курс, при цьому почавши його з повороту вліво приблизно на 30°-40° вліво від курсу моторного човна. Подібний опис аварії та небезпечної поведінки водія гідроцикла на воді р. Інгулець в часі перед АП описують і інші свідки події.

Інший безпосередній свідок АП – судноводій Особа 1, у своїх свідченнях показав, що мале судно під його керуванням спочатку йшло вниз за течією, під час руху до судна наблизився гідроцикл, який поблизу судна зробив різкий маневр таким чином, що утворилася хвиля і бризки, якими пасажирів судна і «банана» залило водою. Після цього частина пасажирів «банану» пересіла на мале судно. Мале судно здійснило розворот, пішло наверх проти течії, «здійснювало рух прямолінійно», тобто не маневрувало і не змінювало курс. Гідроцикл наблизився до малого судна вдруге, зайшов зправа, потім обійшов водний атракціон «банан» і зайшов зліва.

В усіх свідченнях судноводій Особа 1 вказав, що «особа, яка керувала гідроциклом, небезпечно наближалася до засобу розваг та судна-буксирувальника, намагаючись забризкати пасажирів водою, при цьому пасажирів йому кричали, щоб він «такого не робив», (тобто не здійснював наближення до ММС і забризкування водою пасажирів). Проте в наступну мить, водій гідроциклу після маневру повернув різко вправо і наскочив на корму малого судна, підскачавши в повітрі за кормою, та впав на водний засіб розваг «банан», безпосередньо на дітей що перебували на ньому».

Водій водного мотоцикла Особа 2 в своїх показах слідчому вказував, що особисто керував водним мотоциклом, окрім нього на водному мотоциклі з ним перебувала пасажирка, рухався в напрямку с. Лозуватка проти течії, знаходився зліва від ММС із засобом розваг «банан» та намагався обігнати судно. Після обгону розворотом ліворуч намагався розвернути гідроцикл на зворотній курс, за течією, в напрямку на село Вільне (розташоване в 9 км по воді, нижче за течією). Після обгону судна та розвороту – налетів на корму малого судна зліва, при цьому гідроцикл після зіткнення суден був відкинутий за корму, безпосередньо на засіб розваг «банан».

4. Відомості про постраждалих (наявність загиблих і травмованих осіб), власні імена та прізвища, у разі належності до складу екіпажу судна – посада:

Внаслідок аварійної події травми різного ступеня тяжкості отримали двоє неповнолітніх осіб, які перебували на несамохідному плавучому засобі розваг (водному атракціоні) типу «банан».

1) Особа 3 (16 років), яка перебувала на передньому місці атракціону, отримала тяжкі тілесні ушкодження: закриту черепно-мозкову травму, перелом лівого колінного суглоба, а також рвані рани стегна та гомілки.

2) Друга пасажирка Особа 4. (12 років) отримала тілесні ушкодження середнього ступеня тяжкості у вигляді саден лівої ноги та лівого ліктьового суглоба.

Потерпілих було невідкладно евакуйовано з водного об'єкта на берег — до території бази відпочинку «K&P», де працівники надали потерпілим першу домедичну допомогу. У подальшому травмованих осіб було госпіталізовано до закладу охорони здоров'я для забезпечення медичного нагляду та лікування.

Найбільш постраждалу особу — Особа 3 — у зв'язку із тяжкістю отриманих ушкоджень було госпіталізовано до відділення інтенсивної терапії (реанімації). В подальшому потерпіла перенесла складну хірургічну операцію на суглобі, станом за 20 днів після АП вона знаходилася в реанімації після перенесеної операції. В цілому тяжко-травмована особа знаходилася в лікувальному закладі більше 4 тижнів.

5. Наслідки АП:

Основні наслідки АП описані вище (див. розділ 4 «Відомості про постраждалих осіб»).

1) забруднення навколишнього середовища – не виявлено;
2) поломки, відмови та стан обладнання (технічний фактор) – не виявлено;
3) порушення процесів та процедур (організаційний фактор) – виявлені низка порушень чинних Правил (1), (2), (3), (4), вимог частини першої ст. 39 Закону щодо ідентифікації суден, та порушень щодо заборон, встановлених чинним законодавством (статті 116, 116-¹, 116-³ КУпАП, порушення місцевих Правил плавання малих суден і водних мотоциклів, порушень Порядку реєстрації суден у ДСРУ³ (СКУ), порушення Правил безпечної експлуатації БСМС), та, відтак, відповідних норм і положень Закону України «Про внутрішній водний транспорт».

Групою з розслідування встановлено, що багатьма так званими базами відпочинку на березі Карачунівського водосховища, без дотримання Закону та НПА надаються в короткострокове платне користування/оренду (прокат) водні мотоцикли різних моделей і марок, ці порушення мають масовий характер, при цьому такі нелегальні пункти прокату водних мотоциклів:

- 1) Не є відкритими базами для стоянок малих суден (БСМС), та відповідно, не мають рішень про відкриття баз та актів огляду БСМС органами місцевої влади погоджених із ДСМБВТіС, та, відповідно, належного штатного обладнання та ТЗ, згідно з вимогами розділу III Правила безпечної експлуатації БСМС (правила 2)², зокрема таких, які передбачають в штатних розписах БСМС-прокатних пунктів наявність рятувальних водних ТЗ, кваліфікованих посадових осіб, які мають відповідні кваліфікаційні посвідчення і мають право бути інструкторами з експлуатації водних ТЗ, які здаються в прокат, перевірку кваліфікаційних посвідчень судноводія у осіб, яким водні ТЗ, гідроцикли, надаються в платне користування. Так, посвідчень судноводіїв-водіїв гідроциклів, реєстраційних судових документів на гідроцикли або ММС, адміністраціями баз відпочинку – не надано, (див. фото).



Фото 5 Прейскуронт цін на послуги з прокату гідроциклів та засобів розваг на воді на базі відпочинку K&P, яка не має рішень органів влади про відкриття БСМС та відповідних актів огляду. Фото від 29 липня 2026.

- ММС Azura-480 також не має бортового ідентифікаційного номера державної реєстрації;

2) не мають встановлених, відповідно до діючих норм і правил (Закону, НПА), процедур надання в прокат водних транспортних засобів і гідроциклів;

- Аварійний ТЗ – водний мотоцикл моделі BRP Sea-Doo GTX не має бортового ідентифікаційного номера державної реєстрації, його неможливо візуально ідентифікувати, не встановлено реєстраційних документів, табличку з НІН-кодом збито як на зовнішньому корпусі, так і у внутрішньому моторному відсіку.

² – Відповідно до п. 29 розд. III Правил безпечної експлуатації БСМС (Правила (2) база (БСМС) не повинна експлуатуватись без рішення відповідної місцевої державної адміністрації про відкриття

бази або свідоцтва про реєстрацію бази, виданого Адміністрацією судноплавства до набрання чинності [Законом України](#) «Про внутрішній водний транспорт».

Власника аварійного ТЗ і дані його державної реєстрації встановлено слідчими органами поліції за QR-кодом в моторному відсіку аварійного ТЗ-гідроцикла.

- При цьому власники таких «пунктів прокату», водних мотоциклів та засобів розваг на воді, не дотримуються вимог безпеки плавання на водних об'єктах, передбачених місцевими правилами плавання для малих суден та Правилами судноплавства на ВВШ (Правила 1, 4), відповідно до положень Закону та вищезазначених підзаконних НПА. Такі масові порушення положень Закону і підзаконних НПА щодо безпеки на внутрішньому водному транспорті, уможлиблюють виникнення аварійних ситуацій і аварійних подій з малими суднами, водними мотоциклами та засобами розваг на воді з тяжкими наслідками³.



Фото 6. Водний мотоцикл буксирує засіб розваг на воді (плюшка), повертає в район бази відпочинку Пальма. Фото зроблено на р. Інгулець в р-ні Карачунівського водосховища 29 липня 2026.

Згідно з офіційними відповідями ДСМВВТіСУ, місцевих органів влади (держадміністрацій) бази стоянки для малих суден (БСМС), відкриті у встановленому порядку за рішенням органів місцевого самоврядування та погоджені із зазначеним контролюючим органом, відсутні. З огляду на це, жоден із пунктів прокату чи місць виходу на воду водних транспортних засобів не проходив обов'язкових первинних (оперативних) оглядів, передбачених Розділом V Правил безпечної експлуатації баз для стоянки малих суден, із залученням відповідних осіб.

³ - в с. Вільне Криворізького району, де міститься фактичний пункт прокату водного мотоцикла, і де, імовірно, гр. Особа 2, водій аварійного ТЗ-гідроцикла брав його напрокат, не міститься зареєстрованої у передбаченому Законом порядку відкритої БСМС. Групою розслідування встановлено, що щонайменше з 2-х відпочинкових баз, «Пальма», «КР» здійснюється надання напрокат гідроциклів, з бази відпочинку «Ромашка» здійснюється спуск на воду малих моторних суден, проте жодна із вказаних баз прокату не є відкритими БСМС, відповідно до законодавства та чинних профільних НПА.

Оскільки вказані об'єкти не набули правового статусу належним чином відкритих БСМС, їхня подальша експлуатація є неправомірною та має бути припинена.

Відповідно до положень статті 44 Закону «Організація розваг на воді та спортивних заходів», проведення розваг на воді з використанням водних мотоциклів та/або засобів для розваг на воді, а також навчання керуванню водними мотоциклами забороняються на всіх внутрішніх водних шляхах та інших водоймах, відкритих для загального водокористування, крім спеціально відведених для цього місць (зон).

Місця (зони) для проведення розваг на воді з використанням водних мотоциклів та/або засобів для розваг на воді відводяться за межами ... смуги зони водного об'єкта, відведеної відповідно до законодавства для купання, ... та інших місць масового перебування людей на воді.

Рішення про відведення місць (зон) для проведення розваг на воді з використанням водних мотоциклів та/або засобів для розваг на воді та період часу проведення таких розваг приймають місцеві державні адміністрації за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері внутрішнього водного транспорту (на внутрішніх водних шляхах), та з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільного захисту.

Плавання інших суден, крім водних мотоциклів та суден, що буксирують засоби для розваг на воді, у місцях (зонах), відведених для проведення розваг на воді, у встановлений для цього час забороняється.

Згідно із частиною другою статті 43 Закону вихід у плавання водних мотоциклів здійснюється виключно в місцях (зонах) для проведення розваг на воді, визначених відповідно до статті 44 Закону.

Відтак, через бездіяльність місцевої державної адміністрації, як органу уповноваженого приймати рішення про відведення місць (зон) для проведення розваг на воді з використанням водних мотоциклів та/або засобів для розваг на воді та період часу проведення таких розваг, порушувалися вимоги статті 44 Закону щодо організації розваг на воді, та руху водних мотоциклів під час проведення таких розваг.

4) особистісний фактор – водій гідроцикла узяв для прогулянки ТЗ, не маючи прав для водіння таким типом ТЗ (гідроциклом), а саме міжнародного посвідчення на право управління прогулянковим судном (яке дає право керувати гідроциклом/водним мотоциклом), не маючи навичок управління гідроциклом здійснював небезпечне маневрування навколо малого моторного судна, що буксирувало засіб розваг на воді з людьми на ньому, цим порушив місцеві Правила плавання для малих суден (Правила 1), пункти 2.2, 2.4, 3.8, 3.11, 3.29, 3.34, 3.38, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.7; Правила судноплавства на ВВШ (Правила 4) пункт 1.4.1, частину другу статті 40, частину першу статті 41 Закону.

Особа, яка надала в тимчасове користування водієві гідроцикла Особі 2 гідроцикл марки BRP Sea-Doo GTX Limited 300 на даний час розслідуванням не встановлена, на відповідні запити відповіді не отримано. Судновласник та/або особа, яка надала в користування особі, що не має прав на управління гідроциклом, та дозволила останньому водну прогулянку гідроциклом без забезпечення керування гідроциклом інструктором з відповідною кваліфікацією та досвідом керування, порушила місцеві Правила плавання для малих суден (Правила 1), пункти 1.3, 1.4, 1.5, 1.7, 2.2, 2.3, 2.4, 2.11, 3.39, 5.3, частину першу статті 34 Закону.

Одна з основних вимог місцевих Правил плавання для маломірних суден (Правила 1) про те, що експлуатація суден має здійснюватися із залученням спеціалізованих баз для їх стоянки, судновласниками гідромотоцикла і малого моторного судна – не дотримується. Ця ж вимога, об'єктивно не може бути дотримана

внаслідок того, що жодних рішень місцевих органів влади про відкриття баз для стоянки малих суден на Карачунівському водосховищі у Криворізькому районі Дніпропетровської області немає.

Водночас, як слідує з відповіді місцевих органів влади Криворіжжя, немає рішень місцевих органів влади щодо відведення місць (зон) для проведення розваг на воді.

Під час АП судноводій і пасажирки ММС Azura-480, а також пасажирки розміщені на водному атракціоні «банан» були одягнені в рятувальні жилети. Водій та пасажирка гідроцикла під час АП не мали на собі рятувальних засобів (жилетів), при тому внаслідок зіткнення і удару аварійних водних ТЗ водій та пасажирка опинилися у воді.⁴

5) Вплив зовнішніх дій на виникнення та розвиток АП:

у місці АП (с. Мар'янівка, Криворізького району, широта 48° 0 Північна, довгота 33° 3 Східна) – Азимут сонця $A_c = 277^\circ$, висота сонця $h_c = 25^\circ 4$, в день АП було сонячно, помірний вітер і хвилювання водної поверхні. Відтак, при повороті гідроцикла, сонце знаходилося зліва під кутом 70°-90° від напрямку руху гідроцикла та разом з відблисками могло певною мірою засліпити водія гідроцикла.

6. Висновки та рекомендації:

6.1. Огляд подібних аварій за участі гідроциклів (період 2020-2025):

6.1.1.- 18 липня 2020 року близько 14.00 водій гідроцикла “Bombardier GTI Pro” д. н. UA 0751 DN здійснив наїзд на розважальний атракціон типу «плюшка», який буксирувався прогулянковим ММС «Sea Ray» д. н. UA 0093 VL. АП трапилася в прибережній смузі Чорного моря біля бази відпочинку Апелсин сел. Затока Одеської області. ДСМБВТіС проведено розслідування. Внаслідок наїзду гідроцикла з трьома особами на борту включаючи водія - «плюшка» перевернулася, люди опинилися у воді, один з пасажирів гідроцикла теж випав за борт, постраждали троє пасажирів засобу розваг, один з них 1978 р.н. від отриманих травм помер у міській лікарні м. Білгород--Дністровський. Гідроцикл з прокатної бази ФОП Богулевська О. А. перебував у відповідальності особи ФОП, надалі двічі був передоручений іншим особам, Особа 9 передав ТЗ Особі 10, а той передав його незнайомому чоловікові з двома дівчатами, який посадив їх на гідроцикл спереду і ззаду від себе, здійснював плавання в прибережній зоні поблизу плавзасобів із засобами розваг на воді, після наїзду на «плюшку» не надав допомоги людям у воді, висадив пасажирів,

⁴ Особливості гідродинамічних сил тяги гідроцикла моделі BRP Sea-Doo GTX Limited 300 на базі платформи ST³ при маневруванні (повороту) на спокійній воді:

гідроцикл суттєво втрачає швидкість під час циркуляції (повороту). Цей ефект є дуже помітним через специфіку роботи водомета та гідродинаміку корпусу. Зменшення швидкості відбувається через такі явища:

Зростає гідродинамічний опір: під час повороту корпус гідроцикла нахилиється і починає йти «боком» до набігаючого потоку води. Вода вдаряється об борт та днище (особливо об ребра-спонсони), що створює потужне гальмівне зусилля, яке може посилюватися через ефект заносу корми.

Втрачається ефективність водомета: Водометний двигун створює тягу, забираючи воду під днищем і викидаючи її назад. Коли гідроцикл повертає, сопло відхиляється вбік. Вектор тяги змінюється, і на рух вперед спрямовується лише частина потужності. Крім того, через крен та турбулентність у водозабірник може потрапляти повітря (кавітація), через що тяга тимчасово падає.

Збільшення ваги (відцентрова сила): Через двопасажирське завантаження у крутому повороті виникає велика відцентрова сила. Гідроцикл сильніше «вдавлюється» у воду, що збільшує площу контакту з водою та, відповідно, опір. Якщо входити в поворот на початковій швидкості 100 км/год: При плавній циркуляції (великий радіус): Швидкість знизиться приблизно до 70–80 км/год, оскільки опір зростає помірно, а водомет продовжує штовхати машину вперед по плавній дузі.

При крутому маневрі (максимально можливий поворот): Швидкість може одразу впасти до 50–60 км/год (або навіть нижче). За умови закладання крутого віражу корму може зірвати в занос (слайд), що спрацює як ефективне гідродинамічне гальмо.

віддав гідроцикл Особі 10 та зник у невідомому напрямку. Особу водія гідроцикла встановити не вдалося.



Фото 7. Момент, коли гідроцикл обганяє водний атракціон ("банан").

ДСМБВТіС направлено 5 запитів, 2 – міській лікарні, 2 – органу поліції, 1 – Регістру судноплавства, відповідей не отримано. Інформація про медичні огляди судноводіїв – відсутня. Гідроцикл Bombardier не перебуває на обліку приписного флоту діючої БСМС. Суднові документи на гідроцикл у ДСМБВТіС – відсутні (вилучені). Виходи водних ТЗ в даній АП здійснені поза межами діючих БСМС, без відома чергувальних вахтових служб БСМС;

6.1.2.- 13 серпня 2020 року близько 19.30 в акваторії Русанівської протоки р. Дніпро поблизу Русанівського мосту гр. Особа 11 керуючи гідроциклом Bombardier GTX випав за борт і загинув. ДСМБВТіС проводила розслідування. Гідроцикл продавався в комісійному магазині без документів технічного огляду на придатність до експлуатації, не перебував під наглядом Регістра судноплавства, судновий патент втратив чинність у 2017 р., документи купівлі продажу оформлені заднім числом 17.08.2020. Покупець Особа 12 передав гідроцикл третій особі особі 11, який

здійснюючи водну прогулянку поблизу мосту впав з гідроцикла і загинув. Водій гідроциклу не мав належних прав на керування подібним ТЗ;

6.1.3.- 20 серпня 2020 року о 14.10 в прокатному пункті⁵ “Prokat.koba.ua” що належить приватному підприємцеві Кобі С. О., в акваторії р. Десенка (Чорторий) трьома особами Особа 13, Особа 14, Особа 15 було орендовано 2 гідроцикли. Під час керування водними мотоциклами, один з них здійснив наїзд на інший, внаслідок чого травмовано одного судноводія. ДСМБВТіС проводила розслідування. У одного з гідроциклів узятих напрокат – відсутня державна реєстрація. Жоден з двох водних мотоциклів не приписаний до діючої БСМС. Жоден (жодна) з осіб, які управляли гідроциклами не було посвідчень на право керування таким видом ТЗ, та відповідного досвіду (навичок) керування гідроциклом, що й стало причиною аварійної події. На прокатному пункті⁵ здавалися в оренду 8 (вісім) водних ТЗ (гідроцикли), проте прокатний пункт⁵ не є відкритим і зареєстрованим як діюча БСМС, ПП Коба не мав ліцензії на перевезення пасажирів річковим/морським транспортом;

6.1.4.- 25 липня 2024 року близько 17.00 в с. Кишеньки на дачній ділянці Кам’янського водосховища під час прогулянки на водному атракціоні “Big Bubba” (надувна шайба), що буксирувалася водним мотоциклом “Spark”, водієм гідроцикла при повороті не враховано траєкторію руху ТЗ і атракціону, внаслідок чого надувна шайба “Big Bubba” налетіла на причал, в результаті АП 1 особа загинула на місці АП, 2 – отримали травми. Гідроцикл не був зареєстрований уповноваженим державним органом, він не був представлений до технічного огляду відповідним класифікаційним товариством, на нього не було жодних інших судових документів. Водій гідроцикла особа 16 не мав посвідчення на право управління прогулянковим судном (гідроциклом). Під час розваг на воді ні водій гідроцикла, ані жоден з чоловіків, що знаходилися у надувній шайбі “Big Bubba” не були одягнені в рятувальні жилети. Комісія зазначає, що особою, яка керувала гідроциклом не було виконано жоден з пунктів Правила безпеки людей на водних об’єктах (Правила 3), які належало виконувати судноводієві;

6.1.5.- 28 серпня 2025 року близько 16.30 на річці Смотрич Дністровського водосховища біля с. Устя Хмельницької обл. на базі відпочинку в готельному комплексі «Садиба «Тарас Бульба» двоє відпочиваючих громадян узяли напрокат водний мотоцикл «Sea Doo» д. н. «ua 5595 KV», один з яких особа 17 зайняв місце водія гідроциклу. По закінченні прогулянки гідроцикл на великій швидкості налетів на стоянкове судно «Family boat», ошвартоване біля плавпірсу, внаслідок чого водій ТЗ і пасажирка отримали тяжкі травми. Розслідування проводилося ДСМБВТіС і НБРТ. Судно було виключено з ДСРУ (припинена реєстрація). Щодо зміни власника, власником гідроцикла особа 18 не було надано підтверджуючих документів. Наступний власник, якого розслідуванням не встановлено, не здійснив державну реєстрацію ТЗ та інші необхідні дії щодо технічного нагляду у встановлені терміни. Договору оренди гідроцикла власником прокатного пункту не надано. Проте, попри відсутність державної реєстрації та інших судових документів – гідроцикл продовжував експлуатуватися без документів (здаватися в короткострокову платну оренду), особою, яка не мала права власності (оренди) на ТЗ. Водій гідроцикла не мав відповідного посвідчення на право керування прогулянковим судном (гідроциклом). Прокатний пункт⁵ гідроциклів в с. Устя Хмельницької обл. не є відкритою діючою БСМС, відтак функціонує нелегально;

6.1.6.- 2 серпня 2025 року гідроскутерист на прогулянковому гідроциклі врізався в надувний матрац на озері біля селища Безлюдівка Харківського району Харківської області, 32-річну жінку після зіткнення на воді у важкому стані ушпиталили. 2 серпня 2025 року на озері в селищі Безлюдівка врізався у надувний матрацом для катання на

воді, що був приєднаний до іншого водного скутера. Поліція встановила водіїв двох скутерів. Це 30-річні чоловіки, їх направили на освідування. За фактом трагедії на водоймі поліція розпочала розслідування (<https://www.instagram.com/p/DM5xsf4CNMN/>);

6.1.7.- 26 липня 2026 року близько 20:15 на річці Південний Буг, поблизу міського пляжу «Спартак» у Вінниці водій гідроцикла на швидкості здійснив наїзд на 61-річного чоловіка, який перебував у воді, після чого залишив місце події. Наслідки: Потерпілий отримав тілесні ушкодження та був госпіталізований до лікарні. Правоохоронці встановлюють особу водія гідроциклу та зверталися до очевидців із закликом надати будь-яку інформацію чи відеозаписи за номером 102 або (097) 179-97-22. [1, 2, 3]; [1] (<https://www.ukr.net/news/details/vinnytsya/118677036.html>), [2] (<https://vn.npu.gov.ua/news/u-vinnytsi-politsiia-vstanovliuie-vodiia-hidrocykla-iakyi-travmuvav-plavtsia-ta-zalyshyv-mistse-podii>), [4] [<https://suspilne.media/vinnytsia/1365054-u-vinnici-rozsukuut-vodia-gidrocykla-akij-travmuvav-plavca-na-pivdennomu-buzi/>]

6.1.8. 02 серпня 2021 року близько 12.00 у курортному містечку Кирилівка на Запоріжжі гідрокутер врізався в водний атракціон «банан» на якому були люди. Внаслідок зіткнення постраждали 4 людини: чоловіки віком 30 та 41 років, жінка віком 43 роки, хлопчик віком 9 років. Двох із них з переломами направили до стаціонарного лікарняного закладу. [https://24tv.ua/kirilivtsi-gidrocykl-vrizavsya-banan-4-postrazhdalih-novini-zaporizhzhya_n1701814]

Резюмуючи викладене, з наведених 8 (восьми) випадків серйозних та дуже серйозних аварійних подій (АП) за участю малих суден на внутрішніх водних шляхах (ВВШ) України, у 4 (чотирьох) випадках водії гідроциклів не мали посвідчення на право керування малим судном відповідного класу. В одному випадку обставини наразі встановлюються. Ще у трьох випадках водії, які вчинили наїзд на людей, що призвело до травмування або загибелі потерпілих, залишили місце аварійної події та не вжили заходів щодо надання першої допомоги.

З 5 (п'яти) завершених розслідувань АП встановлено, що у 4 (чотирьох) випадках експлуатація гідроциклів здійснювалася без належних реєстраційних документів, ТЗ не були приписані до жодної діючої відкритої БСМС, отже їх спуск на воду відбувався з нелегальних баз прокату плавзасобів або необладнаного узбережжя.

Аварійний випадок, що є предметом цього розслідування, є наступним системним проявом багаторічної тенденції зростання аварійності за участю гідроциклів, водних атракціонів та швидкісних малих моторних суден (катерів, моточовнів, яхт) (беручи до уваги також період до широкомасштабного вторгнення ЗС РФ в Україну у 2022).

З огляду на викладене, група з розслідування аварійної події (зіткнення гідроцикла BRP Sea-Doo GTX з ММС Azura-480) констатує нагальну необхідність реформування системи регулювання у сфері безпеки малого (рекреаційного) флоту. Зокрема, потребує посилення контроль за експлуатацією гідроциклів та швидкісних суден на водоймах України, протидія функціонуванню нелегальних пунктів прокату плавзасобів, а також закриття баз для стоянки малих суден (БСМС), які діють із

⁵ - відповідно до п.1.3. розд. I місцевих Правил плавання для малих суден: «прокатна база – спеціалізована база, на якій маломірні судна надаються у користування (експлуатацію) юридичним або фізичним особам у встановленому порядку, або на якій надаються послуги з перевезення пасажирів маломірними суднами, включаючи атракціони: «банани», «шайби», «парашути»;

відповідно до Правил безпеки людей на водних об'єктах (наказ МВС України № 301) прокатний пункт - місце для стоянки малих або спортивних суден, водних мотоциклів, на якому судна надаються у платне користування та надаються послуги з проведення розваг на воді;



Фото 8. Озеро біля селища Безлюдівка, Харківський район, Харківська область. Ілюстративне фото.

порушенням встановленого порядку відкриття та безпечної експлуатації.

6.2. Технічний аналіз АП:

6.2.1. 27 червня 2026 року близько 18 години, особа, яка керувала гідроциклом BRP Sea-Doo GTX (надалі – водій гідроцикла) здійснюючи рух на великій швидкості, близько 90 км/год, поблизу бази відпочинку «КР» у с. Мар'янівка Криворізького району Дніпропетровської області, обганяла у безпосередній близькості (2-4 м), мале моторне судно Azura-480, яке буксирувало надувний водний атракціон «банан».

На гідроциклі перебували 2 осіб: водій і пасажирка без вдягнених рятувальних жилетів, на малому моторному судні 3 (трое) дорослих осіб включно з судноводієм, на «банані», в середній частині сиділи 2 (дві) неповнолітні особи віком 16 та 12 років.

6.2.2. Розрахунок швидкості гідроцикла через проміжок часу між послідовними обгонами катера і водного атракціона типу «банан»:

Фізично-технічним оцінюванням групи з розслідування АП встановлено, що характер пошкоджень корпусів малого моторного судна Azura-480 та гідроцикла BRP Sea-Doo GTX відповідає зафіксованим на відео швидкостям, масі суден і силі зіткнення аварійних ТЗ: ММС Azura-480 - 45-50 км/год, гідроцикла Sea-Doo GTX – 90-100 км/год (на момент зіткнення швидкість гідроцикла на циркуляції знизилася на 30-40% і становила 50-60 км/год). Швидкість розрахована за 10,5 сек відео на якому гідроцикл наздоганяє і обганяє мале судно, при тому судна проходять відстані: мале судно 110-120 м, гідроцикл 225-230 м, на 9-й сек відео).

На схемі руху суден (мал. 1) з фрагменту відео, коли гідроцикл послідовно обганяє «банан», і «доганяє» ММС – різниця швидкості становить $+\Delta v = (L_{зв'яз} / \Delta t) \times$

$3600\text{с} = 25/1,8 \times 3600 = 50 \text{ км/год.}$, тобто $V_{\text{гідроцикла}} = V_{\text{ММС}} + 50 \text{ км/год.}$ (тут, $L_{\text{зв'яз}}$ – довжина буксирувального троса 20 м; оскільки відлік від середини суден, які обгінняють, слід додати $\Delta_s = \frac{1}{2} L_{\text{ММС}} + \frac{1}{2} L_{\text{банан}} = 2,4 + 2,6 = 5 \text{ м}$; Δ_t – різниця в часі між виходом гідроцикла на траверз послідовно водного атракціону «банан» та ММС -- $7,5\text{с} - 5,7\text{с} = 1,8\text{с}$).

На відео чути голоси і розбірливі, (не спотворені), вигуки людей з пляжу, відтак можна зробити висновок, що швидкість відеозапису – не змінена і є ідентичною реальним умовам відеозапису. За орієнтирами берега протилежного бази відпочинку вирахована швидкість ММС $V_{\text{ММС}} = 48 \text{ км/год.}$ Відтак, швидкість гідроцикла (початкова, до циркуляції) $V_{\text{гідроцикла}} = V_{\text{ММС}} + 50 \text{ км/год} = 48 + 50 = 98 \text{ км/год.}$ ⁶

6.2.3. Як видно з 10.5-секундного відеозапису, який передував АП, в полі зору відпочиваючих на базі відпочинку «КР», перебували обидва водні ТЗ і «банан», які рухалися паралельними курсами вгору проти течії, притому гідроцикл перебував зліва від малого судна, і рухався з явно більшою швидкістю аніж моторний човен з водним атракціоном. За 10,5 секунд відеозапису моторне судно з «бананом» пройшло шлях відстанню 135 м, гідроцикл – 255 м, що відповідає швидкості ММС 48 км/год, гідроцикла – 98 км/год. Свідок, береговий матрос, який спостерігав за рухом суден, підтвердив, що на відео знято моменти які безпосередньо передували аварійній події – зіткненню суден, інший свідок повідомив, що гідроцикл рухався дуже швидко до початку повороту, за оцінкою свідка 110-120 км/год.

В певному місці навпроти водного розгалуження (затоки) річки (див. схему руху суден в АП), гідроцикл відхилився вліво з метою мати більше простору для здійснення циркуляції та вийти на зворотній курс(з показів водія гідроцикла). Цей маневр підтверджується відеозаписом і свідченням самого водія гідроциклу, який в показах зазначив, що збирався йти в напрямку села Вільне. Село Вільне розташоване в 9 км нижче за течією від місця АП, тобто водій гідроциклу мав намір розвернутися на зворотній курс. Не розрахувавши свій маневр за 15-16 секунд після початку повороту на циркуляцію водій гідроциклу здійснив зіткнення з малим судном. На момент зіткнення мале судно пройшло близько 355 м (розрахунок від початку відеозапису), з відворотом вліво на 10° - 15° від первісного курсу, ідучи головним річищем річки.

6.2.4. На 10 сек відеозапису гідроцикл випередив мале судно на 20-30 м, повернувшись ліворуч, почав циркуляцію, діаметром близько 100 м (на кінцевому відтинку траєкторії перед зіткненням). При цьому водій гідроциклу, не маючи навичок водіння таким типом водного ТЗ (та відповідного посвідчення судноводія гідроциклу), що підтверджено показами самого водія, не врахував технічних особливостей водного мотоцикла BRP Sea-Doo GTX на платформі ST³ з двома людьми на борту під час циркуляції, а саме:

⁶ Швидкість яку може розвивати гідроцикл BRP Sea-Doo GTX Limited 300 з силовою установкою Rotax 1630 ACE на 300 к.с. Гідроцикл BRP Sea-Doo GTX Limited 300 (2022–2023 років випуску) із чотиритактним двигуном Rotax 1630 ACE на 300 к.с. здатний розвивати максимальну швидкість близько 108–110 км/год. Цей показник має певні технічні та експлуатаційні нюанси: Заводське обмеження: Швидкість штучно обмежена електронікою (GPS-лімітером) на позначці ~108 км/год відповідно до вимог безпеки берегової охорони країн-виробників. Потенціал без лімітера: Якщо встановити модуль обходу обмеження (наприклад, Riva SCOM) або перепрошити блок керування (ECU), цей тримісний гідроцикл на платформі ST3 може розігнатися до 116–122 км/год без додаткового тюнінгу двигуна. Вплив умов: Максимальна швидкість досягається лише на спокійній («тихій») воді, за мінімального завантаження та з активованим режимом Sport. Хвилі, пасажирів або висока температура повітря можуть знизити реальну швидкість на кілька кілометрів за годину.

1) навантаження (2 людини): Додаткова вага пасажирів зміщує центр мас і збільшує загальну інерцію судна, через що радіус циркуляції дещо збільшується порівняно з поїздкою лише з водієм;

2) виконання маневру повної циркуляції на такій швидкості викликає величезні перевантаження (до кількох G) і ризик викиду пасажирів чи перекидання судна, тому електронні системи обмеження швидкості, гальмування та стабілізації прагнуть перешкоджати різкому переключенню керма до упору в крайні положення на верхньому швидкісному діапазоні;



Фото 9. В нижній частині корми гідроцикла видно ковш iBR в активованому стані. 26 липня 2026.

3) через величезну відцентрову силу та двопасажирське завантаження виникає високий ризик зриву корми в занос («ковзання») або викиду пасажирів за борт;

4) ефект зниження швидкості гідроцикла на циркуляції. Швидкість гідроцикла могла знизитися внаслідок маневру до 50-60 км/год⁷. (див. фото)

⁷ - Для туристично-прогулянкового гідроцикла BRP Sea-Doo GTX на платформі ST³ з двома людьми на борту при виконанні плавного маневру (без різкого закладання повороту чи використання гідродинамічного зриву корми) цей показник становить приблизно: 50 метрів і більше — на високих туристичних швидкостях з мінімальним кутом відхилення сопла водомета (<https://www.brp-world.com/ua/uk/brands/sea-doo/models-2025/touring/gtx.html>).

Технічні фактори, які зумовлюють широкий радіус циркуляції:

- Специфіка платформи ST³ (конструкція корпусу): Цей тип корпусу розроблений компанією BRP як еталон глибокої стабільності та передбачуваності для відкритого моря (offshore). Завдяки ширшій конструкції та низькому центру ваги, у порівнянні зі спортивними корпусами (як-от гоночний T3-R), платформа ST³ виконує повороти з помірним креном і має значно більший (більш «розгонистий») природний радіус циркуляції. Платформа ST³ розроблена для стабільності та впевненого туристичного руху, тому на повному ході вона закладає м'які, широкі дуги.

[1] (<https://www.brpcentre.kiev.ua/uk/news/nejmovirno-superpotuzhnyj-gidrocykl-sea-doo-rxp-x-300-2022.html>), [2] (<https://www.brp-world.com/bh/en/brands/sea-doo/models-2023/gtx.html>), [3] (<https://www.brpcentre.kiev.ua/uk/news/gidrotskykl-sea-doo-gtx-limited-300.html>), [4]

(<https://www.greenhulk.net/forum/personal-watercraft-performance-skis/sea-doo-pwc-performance/sea-doo-open-discussion/263245->)

- Принцип водометного руху: Оскільки гідроцикл не має класичного пера керма, радіус його циркуляції напряму залежить від імпульсу струменя води та положення курка газу. Якщо під час плавного маневру водій скидає оберти двигуна, керованість різко падає, а радіус циркуляції суттєво зростає. (<https://www.brp.kh.ua/vehicles/gti-130-std-2023/>). Реальний мінімальний радіус розвороту на місці або на низькій швидкості завдяки реверсу (iBR - Intelligent Brake and Reverse) складає лічені метри, але на швидкості 90 км/год гідроцикл фізично не здатний виконати «м'який» різкий розворот через гідродинамічний опір води.

Виконання маневру повної циркуляції на швидкості 100 км/год викликає величезні перевантаження (до кількох G) і ризик викиду пасажирів чи перекидання судна, тому електронні системи обмеження гальмування та стабілізації прагнуть перешкоджати різкому перекиданню керма до упору в крайні положення на верхньому швидкісному діапазоні. Ще про радіус повороту гідроцикла sea-doo на платформі ST³: [<https://www.greenhulk.net/forum/personal-watercraft-performance-skis/sea-doo-pwc-performance/-4-tec-performance/257756>] [<https://watercraftzone.com.au/sea-doo-st3-replacement-years-away-says-sea-doo-boss/>]

Практичне зменшення радіусу повороту гідроцикла: Поведінка гідроцикла BRP Sea-Doo GTX на платформі ST³ із застосуванням iBR: Механізм iBR під час крутих віражів на швидкості міг би короткочасно підіграти ковшем, створюючи зворотний вектор сили для «вкопування» корми та різкого зменшення радіуса. Без iBR поворот здійснюється суто за рахунок гідродинамічного упору корпусу і напрямку струменя водомета.

- Використання системи VTS (Трим): Якщо перед поворотом за допомогою системи VTS опустити ніс гідроцикла максимально вниз (направити сопло водомета вниз), ніс сильніше зануриться у воду. Це збільшить зчеплення корпусу з водою та дозволить скоротити радіус повороту до мінімально можливих для даної ваги 20–25 метрів. [<https://www.facebook.com/fb-answers/seadoo-gtx-handling-improvements/>]. [<https://www.greenhulk.net/forum/personal-watercraft-performance-skis/sea-doo-pwc-performance/-4-tec-performance/257756>] [<https://watercraftzone.com.au/sea-doo-st3-replacement-years-away-says-sea-doo-boss/>]

- Вплив додаткового пасажиря: Наявність другої людини на борту збільшує загальну масу плавзасобу та зміщує центр ваги назад і вгору. Це підсилює дію відцентрової сили, знижує зачеплення носової частини корпусу з водою під час циркуляції та призводить до збільшення (розширення) фактичного радіуса повороту.

6.2.5. Таким чином, водій не розрахував безпечний маневр гідроцикла та не врахував гідродинамічні характеристики корпусу BRP Sea-Doo GTX (платформа ST³), а також специфіку його маневрування на циркуляції. Зокрема, плавний радіус циркуляції цієї моделі з двома особами на борту за умов високої швидкості руху становить орієнтовно 60-70 метрів (і пропорційно збільшується у разі зниження обертів двигуна). Окрім цього, Особою 2 не було передбачено траєкторію руху іншого учасника події: судноводій малого судна, що прямувало глибоководним руслом річки, здійснив зміну курсу вліво (у бік гідроцикла). Унаслідок цього через 15 секунд після початку маневру циркуляції водій гідроцикла допустив зіткнення з малим судном. За вказаний проміжок часу мале судно пододало відстань близько 220 метрів після невеликого відвороту на 15° ліворуч.

6.2.6. Розслідуванням достовірно не з'ясовано питання щодо використання водієм системи інтелектуального гальмування та реверсу (iBR), яка за умов виникнення

подібних ситуацій забезпечує зниження швидкості, підвищує («пом'якшує») маневреність та стабілізує рух водного транспортного засобу відносно водної поверхні. Зазначена обставина не була встановлена у зв'язку з неотриманням групою з розслідування пояснень від водія гідроцикла Особи 2

На фото аварійного гідроцикла, розміщеному вище, ковш (дефлектор) системи iBR знаходиться у задіяному (активному) положенні заднього ходу (реверсу) або глибокого гальмування, (не в нейтральному). Ось за якими ознаками це видно: а) ковш повністю опущений: Пластикова кришка дефлектора зміщена максимально вниз і повністю перекриває сопло водомета. б) Положення відносно корпусу: У нейтральному положенні ковш iBR на платформі ST³ прикриває сопло лише частково (приблизно наполовину), щоб збалансувати потік води вперед і назад. Тут він опущений до упору, що спрямовує весь потік під днище для руху назад.

6.2.7 З показів свідків і учасників АП з'ясовано, що аварійний гідроцикл використовувався для перевезення пораненої дівчини-підлітка, відтак після перевезення на причал бази відпочинку і гальмування перед причалом актуатор (ковш) iBR очевидно лишився в діючому положенні.

Додатково зазначаємо, що згідно з фотофіксацією водного транспортного засобу (гідроцикла) на майданчику тимчасового утримання, дефлектор (ковш) системи інтелектуального гальмування та реверсу (iBR) перебуває в активованому положенні (див. фото – мал. 1). Зазначений факт дає підстави стверджувати, що гальмівна система iBR все ж застосовувалася водієм після АП (зокрема, під час транспортування поранених пасажирів на берег). Відтак, можна припускати можливість її активації безпосередньо перед зіткненням. Попри те, що спрацювання системи гальмування, забезпечило зниження швидкості гідроцикла та зменшило силу удару, зважаючи на вищевказані гідродинамічні характеристики корпусу гідроцикла на платформі ST³ та конструктивні особливості маневрування цього плавзасобу на воді, запобігти зіткненню і «підскоку» гідроцикла вгору не виявилось за можливе.

Окрім того, в показах слідчому водій гідроцикла зазначив, що під час контакту корпусів суден подачу газу не здійснював, що групою з розслідування розцінюється як свідчення, що перед зіткненням водій гідроцикла скидав газ. Скидання газу (зменшення обертів двигуна) є найгіршим сценарієм в разі аварійної ситуації наближення гідроцикла до перешкоди. Якщо водій злякається швидкості й повністю відпустить курок газу під час повороту, гідроцикл миттєво втратить керування (оскільки сопло перестане виштовхувати струмінь води). Радіус повороту перетвориться на некероване ковзання по прямій довжиною понад 50-70 метрів.

6.2.8. Зважаючи на викладене, враховуючи покази свідків, відеозапис, ймовірні обставини плавання та траєкторії руху гідроцикла (див. схему руху суден, мал. 1), з урахуванням даних отриманих при реконструкції АП та технічних можливостей/обмежень даної моделі гідроциклу та візуального огляду пошкоджень ТЗ після АП, група з розслідування робить висновок, що водій гідроцикла під час виконання маневру не взяв до уваги конструктивні особливості й гідродинамічні властивості корпусу BRP Sea-Doo GTX на стабільній платформі ST³, що визначають поведінку плавзасобу на циркуляції. Також не було передбачено траєкторію руху іншого учасника події, адже судноводій малого судна, що прямував глибоководним руслом, відповідно до зміни напрямку русла, здійснив невеликий відворот вліво (у бік гідроцикла). Відповідно, приблизно на 15-й секунді від початку повороту гідроцикла на циркуляцію відбулося зіткнення. За цей інтервал часу мале судно пройшло орієнтовно 225 м, відвернувши від початкового курсу на 15° вліво.



Фото 10. Пошкодження транця корми з лівого борту ММС. (Фото 28 липня 2026 року).

Гідроцикл BRP Sea-Doo GTX Limited 300 на базі платформи ST³, за його технічними даними, на циркуляції при скиданні газу може стати практично некерованим і зберігати попередні курс і швидкість, при цьому, внаслідок явища «заносу корми на циркуляції», відцентровими силами корма гідроцикла заноситься на 20-30° (залежно від початкових параметрів руху) від дотичної до кривої циркуляції⁸ (див. схему руху суден на мал.1).

Також, група з розслідування доходить висновку про імовірне, проте надто запізне задіяння водієм гідроциклу системи реверсу iBR (за 3-4 сек до зіткнення), яка могла значно скоротити радіус розвороту гідроцикла на зворотній курс. В той же час водій, за кілька секунд до зіткнення, побачивши близько рухаючийся на перетин його курсу катер, зробив помилкову дію, а саме скинув важіль керування («курок») дросельною заслінкою газу⁹, при цьому допустивши некероване ковзання гідроциклу по прямій на останніх 50-60 м траєкторії, за 3-4 секунди до зіткнення з малим судном. Оскільки газ було скинуто, то застосування водієм гідроциклу системи реверсу iBR не створило значного ефекту гальмування, відтак, в цілому виявилось безрезультатним.

⁸ - За вказаних умов характер руйнування матеріалів суден має бути таким: волокнистий склопластик транця має високу міцність на вигин, але під ковзним майже перпендикулярним ударом твердого тіла на зазначеній швидкості (50-60 км/год) він миттєво розшаровується, волокна рвуться, конструкція транця деформується, лопається, волокниста структура в цьому випадку не здатна амортизувати бокове зміщення, склопластик та полімери лопаються, частково поглинаючи енергію руйнуванням. За умов зіткнення, близько 88% енергії відносного руху (тобто ~57,3 кДж з 65,1 кДж) переходить у пряму деформацію та руйнування корпусу. Оскільки склопластик — крихкий та пружно-пластичний матеріал, що не зминається як метал, а ламається і розшаровується, пошкодження катера Azuga-480 Open будуть значними та наскрізними (детально динамічно-силові процеси під час зіткнення суден описані в додатку).

Суцільний твердий пластик гідроцикла за рахунок монолітності діє як снаряд, проте кінетична енергія у кДж розірве або деформує носову частину гідроцикла. Внаслідок удару водій і пасажирка гідроциклу вилетіли за борт, що відповідає розрахунковому імовірному наслідку для людей на гідроциклі (за розрахованої сили удару 41–43 кН). Сучасні гідроцикли Sea-Doo (особливо серії GTX) виготовляються з композитного матеріалу Polytec (поліпропілен, армований скловолокном) або спеціального фірмового склопластику підвищеної міцності (CMTech / fiberglass). На лівій стороні Sea-Doo (від носа до підніжки) залишаються глибокі поздовжні подряпини, задири, зчісування лакофарбового покриття (гелькоуту) та кольорові сліди фарби або гелькоуту від катера Azura. Такий удар для гідроцикла BRP Sea-Doo є значним та вимагатиме ремонту із заміною або переклеюванням носової секції матриці корпусу.

Розраховані наслідки для корпусів суден – фактично зафіксовані при огляді аварійних суден: в гідроциклі частково зруйнована носова частина (рама): є відбиті (і втрачені) пластикові носові рами, глибокі поздовжні подряпини в колір гелькоуту MMC, в моторному човні в декількох місцях лопнула і зміщена всередину корпусу транцева плита в лівій частині корми (зліва від мотору) (див. фото).

⁹ - Пристрій подачі газу на гідроциклах BRP Sea-Doo GTX (як і на інших моделях, побудованих на сучасній платформі ST³) офіційно називається електронним важелем керування дросельною заслінкою (англійською мовою — Electronic Throttle Lever або Hand Lever Accelerator). Цей пристрій є частиною фірмової інтелектуальної системи керування дроселем iTC (Intelligent Throttle Control). на гідроциклах Sea-Doo встановлено курок (важіль) під вказівний або два пальці. Оскільки на платформі ST³ реалізовано електронне керування «по дротах» (Ride-by-Wire), цей важіль не має механічного троса газу.[1](https://www.cabreramotorsports.com/products/sea-doo-electronic-throttle-lever-itc-tech?srsId=AfmBOoqV_94jsLCDptujyNuYTV8OB5yTPhNd8SpdA-xZ_oIFvfZCZs6I); [2](<https://www.google.com/search?q=product&prds=pvt:hg.productid:12002021282172763422&ibp=oshop>); [3](https://rivaracing.com/riva-sea-doo-electronic-throttle-lever-assembly-rs2406010.html?srsId=AfmBOoqe6PemU3_ex3m0UOs25b8aWhH72E5CscfFiclSt2mzipZTuYwx),

Також зазначаємо, що попри інтенсивне забризкування від хвиль на циркуляції гідроцикла, водій не застосовував захисні окуляри.

6.2.8. При зіткненні гідроцикла вагою 600 кг на кінцевій швидкості 55-60 км/год із рухомим човном вагою 1000 кг, при векторному куті зустрічі 70° - середня сила удару становитиме 40-85 кН (кілоньютонів), що еквівалентно миттєвому тиску маси від 4,1 до 8,5 тонн сили (залежить від тривалості удару. Детальніше щодо фізико-динамічного ефекту від зіткнення твердих тіл (гідроцикла і човна), відкидання гідроцикла на «банан», та фізичного явища «динамічних ножиць» під час удару: раптового зміщення корми малого судна вправо і різкого ривка «банану» буксирувальним тросом, закріпленим за кормою малого судна, з подальшим киданням «банана» назустріч гідроциклу, описаний в додатку 12)

6.2.9. Технічних відхилень у роботі вузлів та механізмів транспортних засобів — гідроцикла BRP Sea-Doo GTX та катера Azura-480 — у ході розслідування не виявлено.

Таким чином, встановлена динаміка розвитку аварійної події на внутрішніх водних шляхах за кілька секунд до моменту зіткнення, оцінка дій водія гідроцикла і судноводія катера, а також зафіксовані наслідки транспортної пригоди (зокрема, характер і локалізація деформацій та руйнувань корпусних елементів плавзасобів, специфіка тілесних ушкоджень та засвідчене очевидцями явище динамічного викиду («підскоку») гідроцикла у повітря) у своїй сукупності підтверджують розраховані параметри швидкості руху транспортних засобів, силу взаємного удару та вектори (напрямки) руху трьох об'єктів (гідроцикла, катера та водного несамохідного плавзасобу/атракціону типу «банан») у момент їх безпосередньої взаємодії.¹⁰

¹⁰ - Сила удару залежить від часу зіткнення: Оскільки пластик та склопластик корпусів малих суден частково амортизують та деформуються у воді, час деформації (Δt) зазвичай триває від 0,1 до 0,2 секунди. Оскільки гідроцикл, внаслідок заносу корми вліво, вдарився не прямо, а під кутом 60-70°: то удар був не прямий, а «ковзний». Відтак, трапився ковзний удар у транець лівою скуловою частиною

носу гідроцикла, тому вважаємо, що час руйнування був більший, характерний для удару твердих пластикових тіл (0,2 с). При тривалості удару **0,2 секунди**: середня сила становитиме близько **41–43 кН** (~4,1–4,3 тонн сили), що в цілому відповідає характеру і глибині пошкоджень суден, які зафіксовані при огляді суден.



Фото 11. Носова частина гідроцикла після аварійної події. На фото видні поздовжні подряпини в напрямку взаємодії ТЗ в АП, відсутність елементів риштування форштевня (рами), які характеризують силу і вектор зіткнення ТЗ.

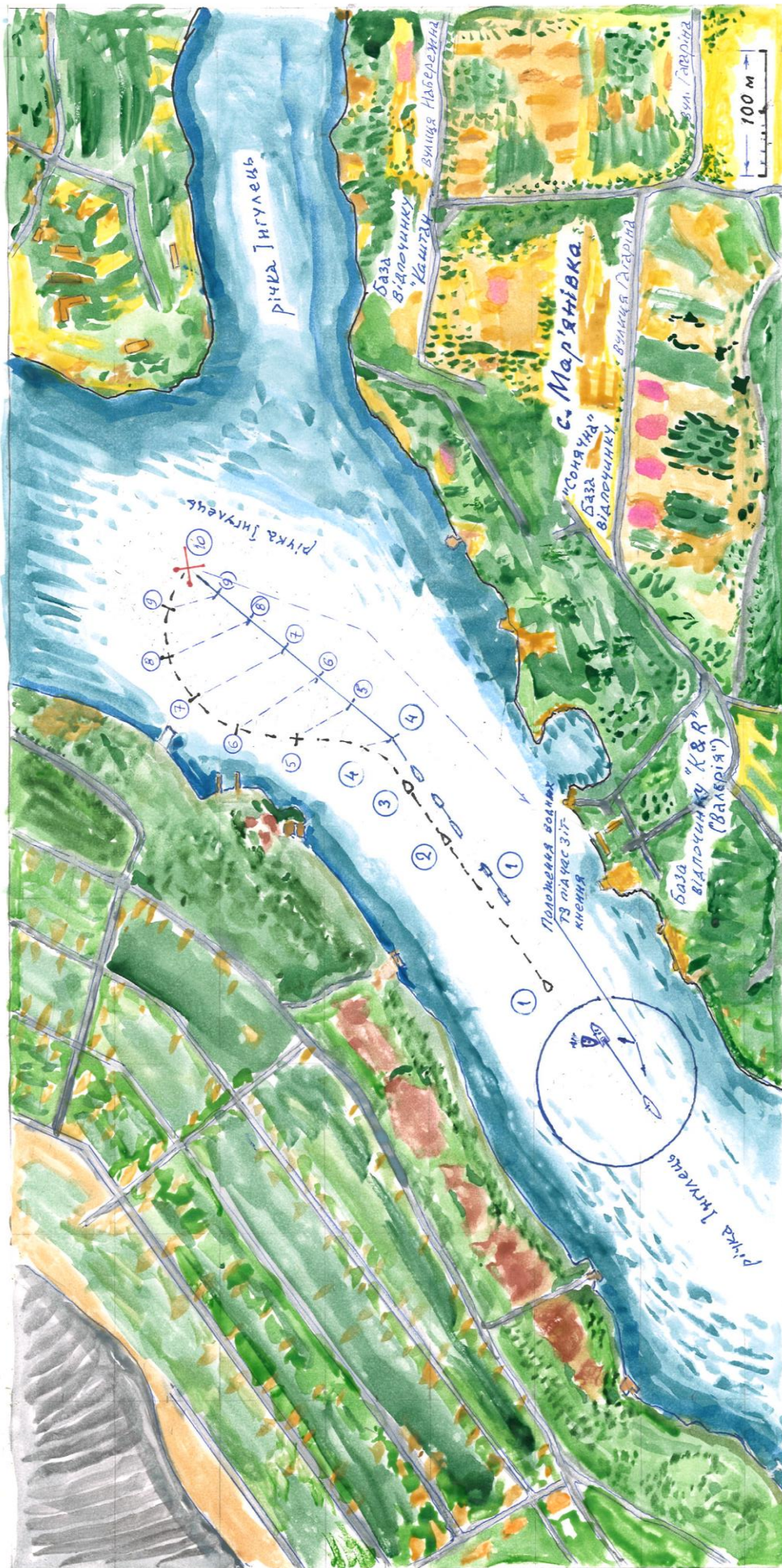
6.3. Причини аварійної події (АП):

6.3.1. Техніко-особистісні (людський фактор):

Безпосередньо перед настанням аварійної події (далі — АП) водій гідроцикла «BRP Sea-Doo GTX» Особа 2, перебуваючи у тверезому стані, здійснював керування транспортним засобом за відсутності практичних навичок водіння водних мотоциклів та без наявності встановленого законодавством кваліфікаційного документа — посвідчення судноводія малого/маломірного або прогулянкового судна (водного мотоцикла), що підтверджено його показами слідчому органу. Внаслідок відсутності належної підготовки та некваліфікованих дій, водій гідроцикла Особа 2 здійснював небезпечне маневрування, яке виразилося у грубому порушенні вимог безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України (детальний технічний аналіз наведено у розділах 1, 3, 6.2. цього Звіту). Зазначені дії полягали у:

- недотриманні безпечної дистанції та інтервалу, що призвело до неприпустимо небезпечного зближення з моторним катером «Azura-480» та буксируванням ним водним розважальним засобом типу «банан», чим порушено обов'язки судноводія щодо всебічного аналізу ситуації та запобігання надмірному зближенню суден (свідок показав, що водій гідроцикла, на його думку, навмисно наближався до катера з буксируванням водним атракціоном, щоб «зловити хвилю» від катера «Azura-480», відтак небезпечне зближення свідомо здійснювалося водієм гідроцикла);

Схема руху суден (відповідно до даних відеозйомки)
(реконструкція аварійної події)



Швидкість суден розрах. (згідно з відео)
Початкова швидкість гідроліній: 95-100 км/год (22,1 м/с)
Швидкість малого судна з апарату: 45-50 км/год (12,2 м/с)
Кінцева швидкість гідроліній: 55-65 км/год (16,7 м/с)
(на циркуляції). Кінцева швидкість суден зупинене
Заносом - еррозії гідроліній на циркуляції.

Положення суден після початку відеозйомки

1. Перше місце судна - 00:00
2. Друге місце судна - 00:05
3. Третє місце судна - 00:10
4. Четверте місце судна - 00:15
5. П'яте місце судна - 00:20
6. Шосте місце судна - 00:25
7. Сьоме місце судна - 00:30
8. Восьме місце судна - 00:35
9. Дев'яте місце судна - 00:40
10. Десяте місце судна - 00:45

- русі на надмірній (критичній) швидкості в безпосередній близькості від іншого судна, що перебувало в процесі буксирування пасажирів (зокрема, неповнолітніх осіб), що створило пряму загрозу для їхнього життя та здоров'я.

Зазначені дії водія гідроцикла «BRP Sea-Doo GTX» Особи 2 перебувають у прямому причинно-наслідковому зв'язку з настанням аварійної події та свідчать про порушення ним вимог частини першої статті 34 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» (в частині обов'язкової відповідної кваліфікації судноводіїв та дотримання безпечних умов для життя і здоров'я людей), а також базових регламентів Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України щодо обов'язку уникати небезпечного зближення та підтримувати безпечну швидкість руху, а також, низки нормативних вимог місцевих Правил плавання для малих суден і гідроциклів щодо безпечної швидкості руху суден та неприпустимості небезпечного зближення. Помилки у виборі швидкості та дистанції кваліфікуються експертами як невиконання загальних обов'язків судноводія щодо запобігання зіткненням і незабезпечення контролю за безпечним рухом судна.

Основним правопорушенням, допущеним водієм гідроцикла, як вважає група з розслідування, - є грубе перевищення встановленого швидкісного режиму в районі зі складними умовами плавання, який безпосередньо межує з місцем масового відпочинку населення та у безпосередній близькості іншого судна на ходу із засобом розваг на буксирі. Відповідно до пункту 3.8 місцевих Правил плавання для малих суден (Правил користування водними об'єктами для плавання маломірних (малих) суден Дніпропетровської області (Правила 1), швидкість руху малих суден у таких зонах не повинна перевищувати 5 км/год. Водночас типові правила для аналогічних умов обмежують швидкість суден та водних мотоциклів до 15 км/год. Фактична швидкість руху гідроцикла під керуванням Особи 2 становила близько 100 км/год, що у 6–20 разів перевищує нормативно регламентовані показники. Вказані обставини підтверджуються матеріалами розслідування, зокрема численними показаннями свідків, а також фото- та відеоматеріалами очевидців АП. Окрім цього, під час опитування Особа 2 підтвердив відсутність у нього посвідчення на право управління маломірним судном (водним мотоциклом) та належних навичок судноводіння. Факт відсутності кваліфікаційних документів та досвіду керування прямо корелює із зафіксованими у матеріалах розслідування свідченнями щодо небезпечного та некомпетентного маневрування плавзасобом у часі аварійної події.

Помилкою водія гідроцикла під час керування перед АП могло бути раптове зменшення подачі пального («скидання газу», тобто обертів двигуна), цю дію водій засвідчив у показах. Зазначену дію Особа 2, ймовірно, вчинив до завершення маневру розвороту на швидкості 60-70 км/год, виявивши у безпосередній близькості (60-70 м) катер із буксируваним водним атракціоном. За оцінкою спеціалістів, це – найгірший варіант дій під час виявлення перешкоди поблизу курсу гідроцикла. Внаслідок зниження обертів двигуна штатне функціонування системи гальмування та реверсу (iBR) цієї моделі гідроцикла втратило свою ефективність, навіть якщо вона була застосована. Це призвело до втрати керованості гідроцикла, який за інерцією пройшов відстань у 30–50 метрів і за 2-3 секунди - зіткнувся з кормовою частиною катера, з подальшим відкиданням на водний атракціон «банан», з падінням за борт водія і пасажирки гідроцикла.

У своїх показаннях Особа 2 також підтвердив факт необізнаності з Розпорядженням начальника Дніпропетровської обласної військової адміністрації від 29.03.2022 № 87/0/527-22 «Про заборону навігації на водних об'єктах Дніпропетровської області в період дії воєнного стану».

Таким чином, у сукупності такі чинники:

- відсутність у судноводія навичок управління та маневрування водним мотоциклом;
- відсутність практичного досвіду та технічної обізнаності щодо функціонального застосування органів управління гідроциклом, систем гальмування та реверсу;
- ігнорування та незнання Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах, місцевих Правил плавання для малих суден, вимог Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та інших профільних підзаконних нормативно-правових актів, в частинах щодо швидкісного режиму і експлуатації малих суден і гідроциклів на водних об'єктах, в акваторіях де проводяться атракціони на воді та/або прилягаючих до місць масового відпочинку людей на воді;
- порушення встановлених у регіоні заборон щодо обмеження навігації в період правового режиму воєнного стану;

перебувають у прямому причинно-наслідковому зв'язку з настанням цієї аварійної події.

Враховуючи вищевказані факти, водій гідроцикла BRP Sea-Doo GTX в часі АП порушив місцеві Правила плавання для малих суден (Правила 1), пункти 2.2, 2.4, 3.8, 3.11, 3.29, 3.34, 3.38, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5, 5.7; Правила судноплавства на ВВШ (Правила 4) пункти 1.2.1., 1.4.1, частину першу статті 34, частини першу, другу, третю статті 40, частину першу статті 41, частину другу статті 43, частину четверту статті 44 Закону України про ВВТ;

6.3.2. Супутні причини техніко-соціального характеру, що сприяли настанню аварійної події:

Власник гідроцикла «BRP Sea-Doo GTX» Особа 6, а також невстановлена на момент розслідування особа, яка безпосередньо передала зазначений гідроцикл у тимчасове користування Особі 2, допустили грубі порушення вимог чинного законодавства та підзаконних нормативно-правових актів. Передача високопотужного транспортного засобу, що є джерелом підвищеної небезпеки, особі, яка не має посвідчення на право управління ним, а також надання дозволу на вихід у плавання в невстановленому місці, створили передумови для виникнення аварійної події.

Крім того, зазначений гідроцикл експлуатувався з порушенням правил реєстрації — без нанесеного на борт державного реєстраційного номера.

Судновласник та/або особа, яка неправомірно передала плавзасіб у користування особі без відповідної кваліфікації, не забезпечивши при цьому керування ТЗ сертифікованим інструктором, порушили:

пункти 1.3, 1.4, 1.5, 1.7, 2.2, 2.3, 2.4, 2.11, 3.39, 5.3 місцевих Правил плавання для малих суден;

частини першу, шосту статті 34, частину першу статті 39, частину другу статті 43, частини першу, четверту статті 44 Закону України «Про внутрішній водний транспорт». Зазначені протиправні дії та бездіяльність вищевказаних осіб перебувають у непрямому причинно-наслідковому зв'язку з настанням аварійної події та безпосередньо сприяли її виникненню.

6.3.3. Причини організаційно-розпорядчого характеру, що сприяли настанню аварійної події:

Власником водного мотоцикла (гідроцикла) «BRP Sea-Doo GTX» та малого моторного судна Azura-480 порушено імперативну вимогу Правил користування водними об'єктами для плавання маломірних (малих) суден в Дніпропетровській області, яка зобов'язує здійснювати експлуатацію та базування плавзасобів виключно на спеціалізованих базах для стоянки. Водночас зазначаємо, що належне виконання зазначеної норми суб'єктами господарювання та фізичними особами було об'єктивно неможливим. За офіційними даними, місцевими органами влади та місцевого

самоврядування не ухвалювалися рішення про організацію та відкриття спеціалізованих баз для стоянки маломірних суден на акваторії Карачунівського водосховища у Криворізькому районі Дніпропетровської області. Окрім цього, згідно з офіційною відповіддю органів місцевої влади Криворізького району, на вищевказаній акваторії відсутні затверджені у встановленому порядку рішення щодо:

- відведення та облаштування місць (зон) для проведення розважальних заходів чи атракціонів на воді та використання гідроциклів;



Фото 12. Пошкодження транца корми з лівого борту (Фото 28 липня 2026 року).

- визначення та облаштування офіційних місць масового відпочинку населення на водному об'єкті (пляжів);

- рішення щодо відкриття баз для стоянки малих суден.

Група з розслідування окремо наголошує, що на офіційний запит НБРТ від 24.07.2026 № 1.2-1.13/207, направлений на адресу Дніпропетровської обласної військової (державної) адміністрації, станом на момент складання цього документа відповіді отримано не було. Зазначена бездіяльність органу державної влади є прямим порушенням вимог статті 20 Закону України «Про доступ до публічної інформації» (в частині недотримання встановленого п'ятиденного строку розгляду запитів на інформацію), а також частини шостої статті 67 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», яка покладає на органи виконавчої влади обов'язок сприяти державній спеціалізованій експертній установі та всебічно забезпечувати проведення технічного розслідування аварійних подій. Ненадання затребуваних відомостей суттєво перешкоджало виконанню завдань експертної групи та негативно вплинуло на можливість проведення повного, об'єктивного і всебічного з'ясування обставин і причин аварійної події. За наслідками аварійної події Державною службою морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України не було проведено огляд місця АП, а також транспортних засобів — безпосередніх учасників інциденту.



Фото 13. Корма малого моторного судна Azura-480 Open. Ступінь пошкоджень відповідає розрахованим фізичним зусиллям удару ТЗ під час АП. 28 липня 2026.

В той же час, вказаним спеціалізованим державним органом, відповідальним за безпеку на внутрішньому водному транспорті, не вжито належних заходів щодо виявлення осіб, винних у порушенні законодавства про безпеку судноплавства, та не ініційовано притягнення їх до адміністративної відповідальності¹¹.

Непроведення превентивних та правових заходів не дозволяє ліквідувати системні недоліки у сфері безпеки експлуатації малих суден і водних мотоциклів у Дніпропетровській області. Описана бездіяльність суб'єкта владних повноважень створює тривалі ризики для безпеки судноплавства та не забезпечує умов для запобігання аварійним подіям на водних об'єктах у майбутньому.

На запит НБРТ від 24.07.2026 № 1.2-1.13/208 щодо надання комплексної технічної, реєстраційної та процесуальної інформації про аварійну подію, Адміністрація судноплавства надала неповну та неналежну відповідь. Відомство обмежилось лише даними про реєстрацію судна Azura-480 Open і кваліфікацію водіїв. Запитувані відомості відображено виключно в частині реєстрації судна «Azura-480 Open» та наявності кваліфікаційних посвідчень судноводіїв. Інша частина листа (близько 85%) містить нерелевантну інформацію, загальні роз'яснення внутрішніх процедур, повтори та відсилання до відкритих джерел (відкритої інформації публічних реєстрів), що свідчить про ненадання відповіді по суті запиту та прямо порушує вимоги законодавства України щодо повноти надання інформації для технічного розслідування.

Резюмуючи викладене, слід констатувати факт неналежного виконання своїх повноважень та бездіяльності органом виконавчої влади, відповідальним за державний нагляд у сфері безпеки судноплавства.

На запит НБРТ до Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації судноплавства) щодо надання вичерпних даних про обставини аварійної події (зокрема: фіксування об'єктів на місці події; відомостей про державну реєстрацію та копій судових документів аварійних плавзасобів; ідентифікаційних даних власників та осіб, уповноважених на експлуатацію транспортних засобів; фактів застосування рятувальних засобів; кваліфікації судноводіїв; протоколів опитування та матеріалів про адміністративні правопорушення; копій медичних висновків і результатів технічних експертиз; інформації про функціонування баз для стоянки малих суден і пунктів прокату водних мотоциклів у відповідному районі, а також статистичних даних щодо накладених стягнень та аналогічних випадків) належної відповіді надано не було.

У отриманому листі-відповіді Адміністрації судноплавства інформацію відображено лише в частині реєстрації малого моторного судна «Azuga-480 Open» та наявності кваліфікаційних посвідчень у судноводіїв. Переважна частина наданого документа (близько 85% обсягу) містить інформацію роз'яснювального характеру щодо загальних процедур реєстрації суден та посилання на відкриті реєстри, що не стосується суті порушень у запиті питань. Наведена відповідь не відповідає вимогам законодавства України щодо повноти та об'єктивності розгляду запитів органів із розслідування аварійних подій, є неповною та не може вважатися належним виконанням обов'язку із надання інформації.

Таким чином, центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері безпеки на морському та річковому транспорті, допущено протиправну бездіяльність. Вказане виразилося у невжитті належних превентивних та розпорядчих заходів, спрямованих на усунення системних недоліків під час експлуатації малих суден і водних мотоциклів на водних об'єктах Дніпропетровської області. Відсутність належного державного нагляду (контролю) з боку уповноваженого органу нівелює превентивну функцію контролю та створює передумови для виникнення аварійних подій із суднами зазначеного типу в майбутньому.

6.3.4. Під час технічного розслідування серйозної аварійної події на внутрішніх водних шляхах (ВВШ) у Криворізькому районі (зіткнення малого судна Azuga-480 держ. номер UA 0679 DN, та гідроцикла BRP Sea-Doo GTX держ. номер UAK-8092-K, що призвело до травмування неповнолітніх), Групою з розслідування виявлено встановлено критичну кадрово-ресурсну неспроможність діючої системи державного нагляду у сфері безпеки малого судноплавства (критичне кадрове вихолощення та інституційну неспроможність діючої системи державного нагляду за безпекою малого судноплавства). Через дефіцит кадрів в територіальних (міжрегіональних) управліннях Адміністрації судноплавства, інспектори контролю за безпекою судноплавства фізично не встигають проконтролювати сферу безпеки плавання малих суден, гідроциклів на малих водоймах, яких в кожній області України можуть бути десятки.

Аналіз штатної структури територіальних органів Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації

¹¹ – відповідно до статті 225 КУпАП органи морського і внутрішнього водного транспорту розглядають справи про такі адміністративні правопорушення: про порушення..., правил охорони порядку і безпеки плавання малих, спортивних суден і водних мотоциклів, правил випуску судна у плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа, правил судноплавства на морських і внутрішніх водних шляхах, правил реєстрації суден, правил користування малими, спортивними суднами та водними мотоциклами, правил безпечної експлуатації баз для стоянки малих суден,..., (статті 114, 115, 116, 116-1, 116-2, 116-3, 118, 118-1).

судноплавства) за останні 8 років свідчить про глибоку диспропорцію між кількістю інспекторів та обсягом географічної юрисдикції (див. розділ 6.4. Рекомендації, Рек. 2-BBE-09.26)).

Хронічна неукомплектованість територіальних управлінь ДСМВВТіС унеможливує здійснення регулярного контролю і нагляду за базами для стоянки малих суден (БСМС), пунктами прокату водних мотоциклів, виходами на воду гідроциклів, ММС, катерів, яхт, дотриманням швидкісного режиму на водоймах гідроциклами і малими швидкісними суднами, дотриманням правил розходження суден та кваліфікацією судноводіїв-аматорів. Як наслідок, виникає системна бездіяльність органу нагляду та хаотичний рух швидкісних плавзасобів, що створює постійну пряму загрозу життю і здоров'ю людей.

6.4. Рекомендації:

Рекомендація № 1-МС-ВВТ- 09.26 (Загальна):

З огляду на викладене, група з розслідування аварійної події щодо зіткнення гідроцикла BRP Sea-Doo GTX з ММС Azura-480 констатує нагальну необхідність реформування системи регулювання у сфері малого (рекреаційного) флоту. Зокрема, потребує посилення контроль за експлуатацією гідроциклів на водоймах України, протидія функціонуванню нелегальних пунктів прокату плавзасобів, а також закриття баз для стоянки малих суден (БСМС), які діють із порушенням установленого порядку відкриття та експлуатації.

З метою запобігання виникненню аналогічних аварійних подій у майбутньому, пропонуємо такі превентивні заходи:

- 1. Державній службі морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації судноплавства):**
 - Ініціювати проведення спільних із місцевими органами виконавчої влади та самоврядування позачергових перевірок (оглядів) місць базування, пунктів прокату та виходу на воду малих суден і гідроциклів на відповідність вимогам Правил безпечної експлуатації баз для стоянки малих суден (Правила 2).
 - Розробити та впровадити дієвий механізм оперативного виявлення і припинення діяльності невідкритих (незареєстрованих) у встановленому порядку БСМС.
 - Посилити заходи державного нагляду (контролю) за наявністю у судноводіїв гідроциклів та інших малих моторних суден належних посвідчень на право керування та реєстраційних документів на плавзасоби.
- 2. Органам Національної поліції України:**
 - Забезпечити регулярне патрулювання прибережних зон та акваторій внутрішніх водних шляхів у місцях масового відпочинку населення для оперативного припинення фактів керування водними транспортними засобами особами без відповідних правовстановлюючих документів або у стані сп'яніння.
 - Спільно з уповноваженими органами державного нагляду вживати заходів щодо закриття нелегальних комерційних пунктів прокату плавзасобів.
- 3. Місцевим органам виконавчої влади та органам місцевого самоврядування:**
 - Провести повну інвентаризацію діючих баз стоянки малих суден (БСМС) та пунктів прокату в межах відповідних адміністративно-територіальних одиниць.

- Заборонити функціонування об'єктів базування малого флоту (БСМС), які не пройшли щорічний огляд та/або не отримали офіційного погодження від Адміністрації судноплавства.

Рекомендація щодо безпеки № 2-МС-ВВТ-09.26

Адресат: Кабінет Міністрів України

1. Обґрунтування (Аналіз кадрового дефіциту та інституційних факторів ризику)

Під час технічного розслідування серйозної аварійної події на внутрішніх водних шляхах (ВВШ) у Криворізькому районі (зіткнення малого судна Azuga-480 держ. номер UA 0679 DN, та гідроцикла BRP Sea-Doo GTX держ. номер UAK-8092-K, що призвело до травмування неповнолітніх), Групою з розслідування виявлено встановлено критичну кадрово-ресурсну неспроможність діючої системи державного нагляду у сфері безпеки малого судноплавства (критичне кадрове вихолощення та інституційну неспроможність діючої системи державного нагляду за безпекою малого судноплавства). Встановлено, що штатна чисельність інспекторського складу територіальних органів Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації судноплавства) є критично недостатньою та не дозволяє фізично виконувати функції контролю: Аналіз штатної структури територіальних органів Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації судноплавства) за останні 8 років свідчить про глибоку диспропорцію між кількістю інспекторів та обсягом географічної юрисдикції. Зокрема:

- У відділі державного контролю і нагляду **Нижньодніпровського міжрегіонального управління (МРУ АС)** задіяно **лише 4 спеціалісти**, включаючи начальника відділу, на 4 великі промислові області з десятками водних об'єктів;
- У **Чорноморському МРУ АС** штат налічує **9 спеціалістів**, включаючи керівника, за відсутності вакантних посад.
- У Нижньодніпровському міжрегіональному управлінні (МРУ), яке охоплює 4 великі області (Дніпропетровську, Харківську, Полтавську та Запорізьку) з надвисокою інтенсивністю руху плавзасобів, штат нагляду становить лише 4-5 інспекторів, включно з начальником відділу.
- У Карпатсько-Подільському МРУ нагляд забезпечують 4 особи.
- Аналогічний критичний дефіцит кадрів наявний в інших МРУ Адміністрації судноплавства.

Такий критичний брак ресурсів унеможливорює здійснення систематичного контролю за «рекреаційним» (малим) судноплавством та використанням засобів розваг на воді. Наслідком цього є високий рівень латентної аварійності: за даними Адміністрації судноплавства, лише за період 2020–2025 років офіційно зафіксовано та розслідувано 5 серйозних АП за участю гідроциклів, при тому якась частина випадків аварій не розслідувалася (див. п. 6.2 Звіту Причини АП). Водночас значна кількість випадків наїздів на відпочиваючих у зонах масового відпочинку взагалі залишається поза межами офіційного обліку.

Така хронічна неукомплектованість унеможливорює здійснення регулярного нагляду за базами для стоянки малих суден (БСМС), пунктами прокату водних мотоциклів, дотриманням швидкісного режиму на водоймах гідроциклами і малими швидкісними суднами, дотриманням правил розходження суден та кваліфікацією судноводіїв-аматорів. Як наслідок, виникає системна бездіяльність органу нагляду за безпекою плавання малих суден та хаотичний рух швидкісних плавзасобів, що створює постійну пряму загрозу життю людей.

Оскільки Адміністрація судноплавства в межах наявного фінансування та організаційно-штатної структури фізично не спроможна забезпечити безпеку на всій акваторії внутрішніх водних шляхів, малих водойм України, на даний час назріла гостра потреба в децентралізації контролюючих функцій та залученні спроможного правоохоронного органу з розвиненою матеріально-технічною базою.

Міжнародний досвід провідних європейських країн (зокрема Франції, Італії, Швеції) свідчить, що ефективне забезпечення безпеки в секторі малого (рекреаційного) мореплавства та внутрішнього судноплавства покладається на спеціалізовані мобільні підрозділи морської поліції, жандармерії або карабінерів. В умовах імовірної тривалої реорганізації територіальних підрозділів Адміністрації судноплавства, делегування частини контрольних функцій органам Національної поліції України є безальтернативним та нагальним адекватним кроком для захисту життя громадян. (Перелік джерел Дод. 5 [5]).

2. Зміст рекомендації

З метою радикального підвищення рівня безпеки на водних об'єктах України, подолання кадрового дефіциту органів нагляду і контролю за безпекою на ВВТ, та імплементації європейських стандартів правопорядку на воді, **Кабінету Міністрів України рекомендується:**

1. Ініціювати перерозподіл (делегування) повноважень у сфері державного контролю (нагляду) за безпекою плавання малих суден, гідроциклів та належним функціонуванням баз для їх стоянки (БСМС) від Адміністрації судноплавства до органів Національної поліції України.

2. **Зобов'язати Міністерство розвитку громад та територій України** спільно з Міністерством внутрішніх справ України розробити та внести на розгляд Уряду комплексний проєкт нормативно-правового акта щодо **наділення Національної поліції України окремими функціями державного нагляду і контролю** у сфері «рекреаційного» (малого) мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах (стосовно швидкісних малих моторних суден, катерів, яхт, гідроциклів і використання засобів розваг на воді). Визначити, що зазначені функції здійснюються НПУ **паралельно та в координації** з Адміністрацією судноплавства.

3. **Здійснити реорганізацію** чинного Управління авіації та поліції на воді Національної поліції України, шляхом його функціонального та організаційного виділення в **окремий Департамент водної (та морської) поліції** Національної поліції України з розгалуженою мережею територіальних підрозділів, забезпечивши його належним штатно-організаційним та матеріально-технічним ресурсом. Залучити до виконання функцій нагляду за безпекою плавання існуючі штати дільничних офіцерів поліції, та добровільні громадські формування сприяння безпеці судноплавства (плавання) на внутрішніх водних шляхах;

4. **Покласти на новостворений Департамент водної (морської) поліції** на період кадрової та структурної перебудови територіальних органів Адміністрації судноплавства завдання щодо безпосереднього контролю за дотриманням судноводіями малих суден правил руху, швидкісного режиму в рекреаційних зонах, вимог законодавства щодо обов'язкової реєстрації суден, та здійснення плавання малими суднами, гідроциклами (судноводіння) кваліфікованими судноводіями.

5. Забезпечити належне бюджетне фінансування новоствореного Управління водної поліції для закупівлі сучасних швидкісних патрульних плавзасобів, паливно-мастильних матеріалів та засобів фіксації правопорушень на воді з метою забезпечення цілодобового та оперативного контролю в усіх регіонах України.

6. **Доручити Міністерству внутрішніх справ України** розробити в системі вищих навчальних закладів МВС та Національної поліції спеціалізовані методичні завдання,

курси та програми профільної підготовки (перепідготовки) кадрів у сфері правового регулювання та технічного нагляду за морським і внутрішнім водним транспортом.

7. Провести поетапну реорганізацію та збільшення ресурсного забезпечення територіальних органів Адміністрації судноплавства, привівши чисельність інспекторського складу Нижньодніпровського, Чорноморського та інших МРУ у відповідність до реальних обсягів географічного навантаження та інтенсивності руху флоту у підконтрольних регіонах.

8. Внести відповідні зміни до законодавства України (зокрема до Закону України «Про внутрішній водний транспорт», Кодексу торговельного мореплавства України, Закону України «Про Національну поліцію» та Кодексу України про адміністративні правопорушення) щодо надання водній поліції повноважень самостійно притягувати до відповідальності порушників правил безпеки плавання та експлуатації БСМС.

Рекомендація щодо безпеки № 3-МС-ВВТ-09.26

Рекомендація щодо запровадження обов'язкового контролю електронних систем обмеження швидкості гідроциклів спрямовується до Регістру судноплавства України для негайного впровадження у практику технічних оглядів.

Адресат: Державне підприємство «Регістр судноплавства України»

Несанкціонований чіп-тюнінг та зміна заводських налаштувань **електронних блоків керування (ECU)** дозволяють малим швидкісним суднам обходити безпековий ліміт у **100–108 км/год**. Це становить пряму загрозу життю людей на воді, що підтверджено низкою аварійних випадків, з потерпілими і летальними випадками, коли на окремих ділянках водного шляху очевидці спостерігали керування гідроциклами на швидкості 110-120 км/год, що підтверджено відеозаписами, які викладалися публічно в соціальні мережі. Окрім того на ринку присутні господарюючі суб'єкти, які надають послуги з тюнінгу та перепрошивки. Гідроцикли виробництва США, Японії, Канади та Мексики (зокрема брендів Sea-Doo, Yamaha, Kawasaki тощо) відповідно до міжнародних стандартів безпеки оснащені заводськими електронними обмежувачами швидкості (**speed-limiter**), які лімітують максимальну швидкість на рівні **100–108 км/год (65 миль/год)**.

Проте в Україні набуло поширення самовільне встановлення сторонніх електронних модулів або перепрошивка електронних блоків керування (ECU) з метою обходу заводських обмежень, про що свідчать дані щодо широкої пропозиції на ринку України таких електронних модулів (схем) та послуг «перепрошивки» бортового ECU.

Аналіз статистичних даних свідчить про катастрофічні наслідки таких дій:

- У **5 випадках розслідуваних аварій** та **3 нерозслідуваних випадках** (див. розділ 6.1. Звіту «Огляд...») травмування громадян на пляжах, водії гідроциклів не мали посвідчень судноводія, належних навичок керування та не проходили інструктаж.
- Усі зазначені події супроводжувалися **критичним перевищенням швидкості руху (у 5–20 разів від рекомендованої безпечної швидкості 5–15 км/год)** у місцях скупчення людей та інших малих суден, що призвело до травмування та загибелі відпочиваючих. Наявність несанкціонованих змін в електронних системах плавзасобів нівелює їхню безпечну експлуатаційну характеристику та не контролюється під час технічних оглядів, що створює передумови для нових аварій.

Обґрунтування безпекових ризиків

- **Критичне перевищення швидкості.** Модифіковані аквабайки розвивають 110–120 км/год і подекуди стають некерованими, внаслідок перевищення швидкості в Україні стаються аварійні випадки наїзду гідроциклами на відпочиваючих.

- **Доступність нелегального софту.** На ринку України активно розповсюджуються комплекти RIVA Racing Maptuner, модулі SCOM та ПЗ DIUS Flasher.

- **Приховане втручання.** Фізичні модулі та сторонні прошивки маскують реальні показники роботи двигуна від штатних систем.

З метою усунення технічних факторів ризику, припинення експлуатації переобладнаних суден та підвищення рівня безпеки на водних об'єктах України, ДП «Регістр судноплавства України» рекомендується:

Зміст рекомендацій:

1. **Впровадити обов'язкову перевірку** цілісності та автентичності заводського програмного забезпечення блоків керування двигуном та електронних обмежувачів швидкості (**speed-limiter**) під час проведення первісних, щорічних та чергових технічних оглядів гідроциклів (водних мотовипусків), імпортованих із США, Японії, Канади, Мексики та інших країн.
2. **Розробити та затвердити технічний регламент (інструкцію)** для інспекторів Регістру щодо методів виявлення сторонніх електронних обхідних схем, модулів («тюнінг-боксів») або слідів несанкціонованого перепрошивання ЕБУ.
3. **Заборонити видачу або продовження дії** Свідоцтва про придатність судна до плавання у разі виявлення фактів деактивації, модифікації або поломки заводського обмежувача швидкості, до моменту повного відновлення оригінальних заводських налаштувань безпеки.
4. **Створити та впровадити внутрішню Єдину електронну базу даних** модифікованих та невідповідних технічним стандартам гідроциклів у структурі Регістру судноплавства України. У разі виявлення або підозри на втручання в електронну систему судна вносити його у базу із заборобою проходження технічного огляду в будь-якому іншому регіональному чи територіальному підрозділі Регістру до моменту офіційного сертифікованого усунення порушення.
5. **Внести зміни до правил класифікації та технічного нагляду** за малими суднами та гідроциклами, класифікувавши самовільне відключення обмежувача швидкості як «несанкціоноване переобладнання судна», що несе загрозу безпеці судноплавства.

Модифікація процедури технічного огляду плавзасобів

- **Обов'язковий комп'ютерний аудит.** Підключення сертифікованого діагностичного обладнання до порту ECU під час кожного щорічного або первинного огляду.
- **Звірка контрольних сум.** Перевірка ідентифікатора прошивки (checksum) на відповідність заводським параметрам виробників (Sea-Doo, Yamaha, Kawasaki).
- **Візуальний та інструментальний контроль.** Огляд штатної проводки для виявлення сторонніх фізичних "Plug-and-Play" модулів обходу (SCOM).
- **Аналіз логів експлуатації.** Зчитування з пам'яті ECU максимальних зафіксованих обертів двигуна та швидкості за попередній період плавання.

7. Запровадження безкомпромісних санкцій

- **Відмова у сертифікації.** негайне блокування видачі або анулювання діючого Свідоцтва про придатність до плавання у разі виявлення ознак чіп-тюнінгу.
- **Заборона експлуатації.** Внесення судна до реєстру плавзасобів, яким заборонено вихід у внутрішні водні шляхи України.
- **Процедура деактивації.** Встановлення правила, за яким допуск до повторного огляду можливий лише після надання акта від офіційного дилера про відновлення заводського ПЗ.

3. Інформаційно-методичне забезпечення

- **Методичні вказівки.** Розробка для інспекторів Регістру детальних інструкцій щодо виявлення ознак використання Maptuner Nano та сервісів на кшталт ChipTuner Dnipro.

- **База даних модифікацій.** Створення внутрішнього чорного списку серійних номерів ECU, на яких зафіксовано несанкціоноване зняття GPS-лімітера.

Нормативно-правове обґрунтування (Юридичні посилання)

Впровадження обов'язкового контролю електронних систем керування (ECU) та обмеження швидкості базується на таких нормах законодавства України:

- Закон України "Про внутрішній водний транспорт" (Стаття 38. "Технічний нагляд за малими суднами та водними мотоциклами"): Згідно з частиною другою цієї статті, водні мотоцикли з метою здійснення технічного нагляду підлягають обов'язковим оглядам (первісному, періодичному, позачерговому), що проводяться визнаним класифікаційним товариством (Регістр судноплавства України). Самостійна зміна технічних характеристик та перепрошивка систем безпеки судна є підставою для визнання плавзасобу таким, що не відповідає вимогам безпеки судноплавства.
- Водний кодекс України (Стаття 67. "Особливості користування водними об'єктами для потреб водного транспорту"): Зобов'язує користувачів малих та швидкісних суден дотримуватися суворих правил безпеки руху. Експлуатація технічно модифікованих суден із порушенням заводських безпекових лімітів кваліфікується як діяльність, що створює безпосередню загрозу життю та здоров'ю громадян.
- Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України: чітко визначають, що кожне судно повинно експлуатуватися лише за наявності чинних судових документів, які підтверджують його придатність до плавання. Виявлення стороннього втручання в електроніку тягне за собою негайне скасування чинності Свідоцтва про придатність до плавання.

V. Взаємодія з Департаментом патрульної поліції

З метою забезпечення ефективного нагляду, особливо на закритих водоймах та водосховищах (таких як **Карачунівське водосховище**), Регістру судноплавства України рекомендується налагодити постійну міжвідомчу координацію:

- **Спільні рейдові перевірки.** Залучати представників Департаменту патрульної поліції (підрозділи водної поліції) для проведення раптових та планових перевірок швидкісних плавзасобів безпосередньо на водних об'єктах та в місцях їх базування.
- **Правове забезпечення зупинки.** Співробітники водної поліції мають законні повноваження щодо зупинки суден, перевірки документів та відсторонення від керування осіб у разі підозри на технічну несправність або незаконне переобладнання (згідно зі ст. 121 та 130 КУпАП).
- **Фіксація порушень та вилучення.** У разі виявлення ознак чіп-тюнінгу під час рейду за участю інспектора Регістру, поліція забезпечує фіксацію правопорушення, а Регістр — негайно анулює Свідоцтво про придатність до плавання, що є законною підставою для заборони подальшого руху судна та його примусового транспортування на штрафмайданчик (базу стоянки).

Рекомендації щодо безпеки № 4-МС-ВВТ-09.26

1. Обґрунтування (Системні фактори ризику та організаційні недоліки)

Під час проведення технічного розслідування серйозної аварійної події на внутрішніх водних об'єктах Криворізького району Дніпропетровської області (зіткнення малого судна Azura-480 держ. номер UA 0679 DN, та гідроцикла BRP Sea-Doo GTX держ. номер UAK-8092-K, що призвело до травмування неповнолітніх осіб), групою з розслідування виявлено системне та масове ігнорування вимог законодавства України, у сфері безпеки плавання малих суден, та вимог підзаконних нормативно-правових актів.

Аналіз матеріалів розслідувань НБРТ та Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Адміністрації судноплавства) за період 2020–2025 років свідчить, що в регіоні масово діють нелегальні суб'єкти господарювання (так звані «пункти прокату»). Вони надають у короткострокове платне користування швидкісні потужні водні мотоцикли (гідроцикли) та засоби розваг на воді з грубим порушенням вимог безпеки. Встановлено, що у більшості випадків особи, які керували аварійними плавзасобами:

- Не мали законних підстав для керування (відсутні посвідчення судноводія прогулянкового судна/водного мотоцикла);
- Залишали місце АП в невідомому напрямку без надання потерпілим першої (домедичної) допомоги;
- Не володіли базовими навігаційними практичними навичками та не проходили обов'язковий інструктаж;
- Допускали критичне перевищення безпечної швидкості руху (у 5–20 разів від рекомендованої норми 5–15 км/год) у місцях скупчення людей, в зонах масового відпочинку (пляжах), в місцях де експлуатувалися засоби розваг на воді.

Окрім того, зазначена комерційна експлуатація здійснюється поза межами офіційно зареєстрованих баз для стоянки малих суден (БСМС), без державної реєстрації плавзасобів (суднових білетів) та свідоцтв про технічний огляд.

Окремим критичним фактором ризику є невиконання діючих обмежень правового режиму воєнного стану. Попри чинність Спільного рішення Дніпропетровської ОВА та Регіонального управління сил ТрО «Схід» ЗСУ № 154/0/527-23/219 від 03.05.2023 «Про заборону руху суден на водних об'єктах Дніпропетровської області у період дії воєнного стану», на закритих водоймах району відбувається безперешкодна та незаконна навігація комерційного та приватного швидкісного малого флоту, що призводить до щорічного травмування та/або загибелі громадян.

Виявлені системні порушення зумовлені також застарілістю чинних регіональних правил, оскільки *Правила користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) судах Дніпропетровської області* (затверджені рішенням облради №318-14/VI від 17.08.2012) не відповідають сучасним стандартам безпеки та *Типовій формі місцевих правил плавання*, затвердженій Наказом Міністерства інфраструктури України від 07.07.2022 № 493.

2. Зміст рекомендацій

З метою мінімізації ризиків виникнення аварійних подій із тяжкими наслідками, захисту життя та здоров'я громадян, а також забезпечення належного правового порядку на водних об'єктах, надаємо такі **рекомендації** щодо безпеки:

1. Дніпропетровській обласній військовій (державній) адміністрації, Криворізькій районній військовій адміністрації та виконавчим органам місцевого самоврядування:

• 1.1. Невідкладно утворити тимчасові міжвідомчі робочі органи (комісії) для перевірки стану дотримання та виконання Спільного рішення Дніпропетровської ОВА та Регіонального управління сил ТрО «Схід» ЗСУ № 154/0/527-23/219 від 03.05.2023 щодо заборони руху малих, моторних, швидкісних, спортивних суден та водних мотоциклів на водоймах області.

◦ До складу комісій залучити (за згодою) повноважних представників територіальних підрозділів Адміністрації судноплавства, Головного управління Національної поліції в Дніпропетровській області та органів військового управління Оперативного командування «Схід» ЗСУ.

о За результатами перевірок скласти комплексний Звіт та розробити дієвий механізм реалізації зазначеного Спільного рішення, включно з можливістю внесення змін та доповнень щодо посилення відповідальності за його порушення.

• 1.2. Створити спільні мобільні групи за участю інспекторів Нижньодніпровського міжрегіонального управління Адміністрації судноплавства та територіальних органів Національної поліції України з метою проведення постійних цільових рейдів («Днів безпеки на воді») у місцях масового відпочинку людей. Забезпечити виявлення, фіксування та припинення діяльності нелегальних «пунктів прокату» плавзасобів, документування фактів керування гідроциклами особами без належної кваліфікації та притягнення порушників до відповідальності згідно із чинним законодавством.

2. Дніпропетровській обласній раді:

2.1. Упродовж розумного та найкоротшого строку (до наступного сезону масового відпочинку на воді) привести *Правила користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) судах Дніпропетровської області* у повну відповідність до *Типової форми місцевих правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді*, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 07.07.2022 № 493. Особливу увагу приділити нормативному закріпленню умов комерційного прокату плавзасобів виключно у світлу пору доби, обов'язковій наявності дозвільних документів органів місцевого самоврядування, ліцензій та імперативній вимозі щодо безпосереднього керування водним мотоциклом кваліфікованим інструктором у разі відсутності у клієнта свідоцтва судноводія.

2.2. Дніпропетровській обласній раді:

- Розробити та прийняти рішення, яким встановити імперативну вимогу щодо обов'язкового проходження процедури відкриття та державної реєстрації всіх пунктів (баз) прокату водних мотоциклів, швидкісних моторних суден та пов'язаних із ними засобів розваг на воді **виключно як баз для стоянки малих суден (БСМС)**. Зазначену процедуру здійснювати у суворій відповідності до вимог *Правил безпечної експлуатації баз для стоянки малих суден*, затверджених наказом Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України від 22.02.2023 № 101. Зобов'язати посадових осіб органів контролю та місцевого самоврядування під час погодження та реєстрації БСМС здійснювати обов'язкову перевірку наявності та належного функціонування таких елементів критичної інфраструктури безпеки:
 - о **Причальних споруд:** стаціонарних або плавучих причалів і пірсів, оснащених належним відбійним захистом та спеціалізованими підйомними механізмами чи облаштованими місцями для безпечного спуску і підняття плавзасобів;
 - о **Засобів зв'язку та оповіщення:** систем оперативного зв'язку, зокрема стаціонарних гучномовних установок для координації дій та оперативного інформування судноводіїв;
 - о **Екологічної безпеки:** спеціально облаштованих місць та сертифікованих ємностей для збору й подальшої утилізації відпрацьованих машинних оли, залишків пального, промаслених матеріалів і ганчір'я (обтирального матеріалу);
 - о **Навігаційного та світлового обладнання:** систем штучного освітлення території бази та встановлених сигнальних вогнів БСМС відповідно до вимог безпеки судноплавства у темний час доби;
 - о **Рятувального забезпечення:** інформаційних стендів із правилами безпеки та картами акваторій, сертифікованих рятувальних засобів, чергових рятувальних човнів (або інших водних транспортних засобів), а також обов'язкового укомплектування штату бази кваліфікованими змінними береговими матросами-рятувальниками.

2.3. Дніпропетровській обласній раді:

- Передбачити у зазначеному рішенні Дніпропетровської обласної ради положення про **безумовну заборону функціонування та експлуатації** будь-яких пунктів (баз) прокату водних мотоциклів, швидкісних моторних суден та водних атракціонів, які не пройдуть процедуру відкриття, реєстрації та сертифікації як БСМС відповідно до Наказу Мінрозвитку № 101 від 22.02.2023 до початку наступного навігаційного сезону.
- Встановити, що невиконання цієї вимоги у визначений строк є підставою для негайного примусового демонтажу незаконно встановлених тимчасових споруд (пірсів, настилів, пунктів оформлення), вилучення плавзасобів на штрафмайданчики правоохоронних органів та повного блокування комерційної діяльності суб'єктів господарювання в судовому або адміністративному порядку.

3. Дніпропетровській ОВА, Криворізькій РВА, органам місцевого самоврядування та Нижньодніпровського МРУ Адміністрації судноплавства:

3.1. Утворити тимчасові спільні комісії за участю представників виконавчих органів місцевого самоврядування, інспекторського складу Нижньодніпровського міжрегіонального управління Адміністрації судноплавства та територіальних підрозділів Національної поліції України з метою проведення комплексних рейдів («Днів безпеки на воді»).

Предметом перевірок визначити дотримання суб'єктами господарювання (санаторіями, туристичними базами, пансіонатами, базами відпочинку) та фізичними особами вимог *Правил безпеки людей на водних об'єктах* (затверджених наказом МВС України від 10.04.2017 № 301), правил експлуатації баз для стоянки малих суден (БСМС) та чинних регіональних правил плавання. За результатами рейдів скласти офіційні акти (звіти), у яких відобразити:

- Стан виконання рішень місцевих органів влади щодо чіткого визначення та розмежування зон масового відпочинку людей, дитячих пляжів від виділених акваторій для плавання (навчання, тренування) на швидкісних суднах і гідроциклах;
- Наявність та належність встановлення огорожувальних буїв, сигнальних знаків або бонових загороджень у місцях купання для унеможливлення заходу туди плавзасобів.

3.2. Провести системну фіксацію та документування випадків нелегального надання у короткострокову платну оренду (прокат) водних мотоциклів та атракціонів. У процесі перевірок детально досліджувати процедури допуску громадян до керування плавзасобами, зокрема щодо:

- Наявності у водіїв чинних посвідчень судноводія прогулянкового судна (водного мотоцикла) належної потужності;
- Дотримання вимог державної реєстрації, ідентифікації суден та наявності судових документів;
- Проходження обов'язкового інструктажу з безпеки та забезпечення користувачів сертифікованими індивідуальними рятувальними засобами.

У разі виявлення правопорушень – вживати заходів адміністративного впливу та припиняти незаконну експлуатацію транспортних засобів.

3.3. Узагальнити отриману за результатами рейдів інформацію із класифікацією кількості та видів виявлених правопорушень і вжитих заходів реагування. Складені підсумкові звіти оприлюднити на офіційних вебпорталах Дніпропетровської обласної ради та Адміністрації судноплавства України, а копії матеріалів невідкладно направити на адресу Національного бюро розслідувань на транспорті (НБРТ) для узагальнення експертного досвіду та моніторингу стану реалізації рекомендацій.

3.4. Розробити та впровадити дієвий юридичний механізм притягнення до відповідальності суб'єктів господарювання (управлінь турбаз, пансіонатів, санаторіїв та баз відпочинку), які допускають розміщення, функціонування або дозволяють вихід на воду плавзасобом нелегальних «пунктів прокату» з території, що перебуває у їхньому власному користуванні чи приватній власності.

- У разі виявлення фактів сприяння нелегальній комерційній діяльності, що створює загрозу життю та здоров'ю відпочиваючих, виконавчим органам місцевого самоврядування спільно з органами контролю ініціювати заходи правового впливу, включаючи:
 - Призупинення дії рішень про погодження роботи об'єктів сфери відпочинку та послуг;
 - Складання протоколів про адміністративні правопорушення за порушення правил благоустрою та умов безпеки людей на водних об'єктах;
 - Направлення відповідних матеріалів до органів прокуратури та Державної податкової служби України для правової оцінки законності отримання прибутків та ведення діяльності без належної реєстрації баз для стоянки малих (маломірних) суден (БСМС).

Рекомендація щодо безпеки № 5-МС-ВВТ-09.26

Адресат: Міністерство розвитку громад та територій України

1. Обґрунтування (Виявлені законодавчі прогалини та правові фактори ризику)

Під час розслідування зіткнення малого судна Azura-480 держ. номер UA 0679 DN, та гідроцикла BRP Sea-Doo GTX держ. номер UAK-8092-K у Криворізькому районі, яке призвело до тяжкого травмування неповнолітніх осіб, а також на основі узагальнення системної практики розслідувань аварійних подій (АП) за період 2020–2025 років, Групою з розслідування виявлено критичну нормативно-правову прогалину у сфері захисту прав потерпілих на водному транспорті.

На теперішній час в Україні страхування цивільно-правової відповідальності для власників прогулянкових, маломірних, швидкісних, приватних суден (катерів, моторних човнів, яхт) та водних мотоциклів (гідроциклів) здійснюється виключно на добровільних засадах. Відсутність імперативного правового механізму обов'язкового страхування призводить до того, що у разі настання аварійної події з тяжкими наслідками потерпілі особи позбавлені гарантованого державою інструменту компенсації витрат на лікування, реабілітацію або відшкодування матеріальних збитків за пошкоджене майно та шкоду, завдану довкіллю.

З огляду на стрімке зростання кількості потужних швидкісних плавзасобів у приватному секторі та високу питому вагу АП із летальними наслідками або каліцтвами, поточний стан правового регулювання є неприпустимим. Він фактично нівелює фінансову відповідальність правопорушників і перекладає весь тягар матеріальних наслідків на потерпілих або державу. Такий підхід суперечить загальноєвропейській практиці та стандартам безпеки судноплавства.

2. Зміст рекомендації

З метою створення дієвих правових та фінансових гарантій захисту життя, здоров'я і майна громадян від ризиків, пов'язаних з експлуатацією приватних малих суден, катерів, моторних яхт, гідроциклів на водних об'єктах, Міністерству розвитку громад та територій України рекомендується:

1. Розробити та внести на розгляд Верховної Ради України проєкт Закону України *«Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників швидкісних малих суден, спортивних суден та водних мотоциклів (малих транспортних засобів морського та внутрішнього водного транспорту)»*.

2. Передбачити у законопроекті імперативну вимогу щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності як базової умови для здійснення державної реєстрації судна, отримання Свідоцтва про придатність судна до плавання та виходу плавзасобу в акваторію.
3. Визначити чіткий правовий механізм та ліміти страхового відшкодування за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю фізичних осіб (включаючи повне покриття витрат на екстрену медичну допомогу та лікування), за пошкодження майна третіх осіб, а також за завдання екологічних збитків навколишньому природному середовищу внаслідок аварійних подій.
4. Гармонізувати положення законопроекту з вимогами Директиви 2009/20/ЄС про страхування судновласників від морських вимог та актуальними стандартами acquis ЄС у сфері цивільної відповідальності на внутрішньому водному транспорті.

Рекомендація щодо безпеки № 6-МС-ВВТ-09.26

Адресат: Кабінет Міністрів України

1. Обґрунтування (Встановлені факти)

Під час технічного розслідування серйозної аварійної події на внутрішньому водному транспорті у Криворізькому районі (зіткнення малого судна Azuga-480 держ. номер UA 0679 DN, та гідроцикла BRP Sea-Doo GTX державний номер UAK-8092-K, що призвело до травмування неповнолітніх), Комісія НБРТ зіткнулася із системним спротивом щодо сприяння розслідуванню та з бездіяльністю органів виконавчої влади.

Під час проведення технічного розслідування НБРТ надіслано запит від 24.07.2026 № 1.2-1.13/208 до Адміністрації судноплавства з метою отримання копій документів та критично важливих даних щодо реєстрації суден, власників ТЗ, водіїв (судноводіїв), технічного стану суден та кваліфікації судноводіїв. Експертний аналіз свідчить, що Адміністрація судноплавства надала неповну та неналежну відповідь, проігнорувавши суть запиту (див. розділ 6.2 «Причини АП»)¹².

За наслідками аварійної події Державною службою морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України не було проведено огляд місця АП, а також транспортних засобів — безпосередніх учасників інциденту, не виявлено власників (орендарів) плавзасобів-учасників АП. В той же час, вказаним спеціалізованим державним органом, відповідальним за безпеку на внутрішньому водному транспорті, не вжито належних заходів щодо виявлення осіб, винних у порушенні законодавства про безпеку судноплавства, та не ініційовано притягнення їх до адміністративної відповідальності⁹ (Зноску 9 див. вище).

Дніпропетровська обласна військова адміністрація проігнорувала офіційний запит НБРТ від 24.07.2026 № 1.2-1.13/207, в той же час Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України надала неповну відповідь та не по суті запиту (вих. НБРТ від 24.07.2026 № 1.2-1.13/208), де 85% тексту становили нерелевантні роз'яснення щодо внутрішніх процедур реєстрації суден в ДСМВВТіС.

¹² - На запит НБРТ до Адміністрації судноплавства від 24.07.2026 № 1.2-1.13/208 щодо з'ясування і надання даних про обставини аварійної події, фіксування об'єктів в місці АП, відомостей щодо державної реєстрації аварійних плавзасобів, осіб власників або уповноважених власниками на експлуатацію ТЗ, надання копій судових документів, застосування рятувальних засобів учасниками аварійної події, кваліфікації осіб, які керували аварійними плавзасобами, протоколів опитування, протоколів про адміністративне правопорушення, копій медичних висновків, висновків технічних експертиз, наявної інформації щодо відкритих буз для стоянок малих суден в районі, щодо оглядів баз прокату водних мотоциклів, інформації щодо накладених адміністративних стягнень, відомостей щодо інших аварійних подій в районі аварії малих суден, відповідь надана лише щодо реєстрації малого моторного судна Azuga-480 Open та щодо кваліфікаційних посвідчень водіїв плавзасобів.

Група з розслідування класифікує дії органу виконавчої влади, на який покладено державний нагляд (контроль) за забезпеченням безпеки судноплавства та плавання малих суден на внутрішніх водних шляхах, як протиправну бездіяльність та неналежне сприяння незалежному технічному розслідуванню. Це створює системні ризики для безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, суперечить міжнародним стандартам (зокрема, відповідно до Директиви 2009/18/ЄС) та вказує на самоусунення органу від виконання функцій державного нагляду (контролю). Відсутність дієвих превентивно-правових заходів з боку регулятора щодо усунення системних недоліків у сфері експлуатації малих суден і гідроциклів на водних об'єктах Дніпропетровської області унеможливорює ефективне запобігання аварійним подіям у майбутньому.

Такі дії суперечать Положенню про Національне бюро розслідувань на транспорті, затверджене Постановою КМУ від 03.10.2012 № 903, Наказу Міністерства №881 (зі змінами від 04.11.2025 №1563) про затвердження Положення про НБРТ, Порядку проведення технічного розслідування аварійних подій на ВВШ та Закону (ст. 67), які зобов'язують органи влади всебічно сприяти розслідуванню.

Такі дії центральних та місцевих органів влади є прямим порушенням вимог ст. 20 Закону України «Про доступ до публічної інформації» та ч. 6 ст. 67 Закону України «Про внутрішній водний транспорт». Саботаж надання інформації створює критичні перешкоди для об'єктивного встановлення причин транспортних пригод, нівелює принципи незалежного технічного розслідування згідно із законодавством України та Директивою 2009/18/ЄС, а також унеможливорює своєчасне вжиття заходів для запобігання загибелі та травмуванню людей на водних об'єктах у майбутньому.

2. Зміст рекомендації

З метою забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, виконання міжнародних зобов'язань України та усунення перешкод у діяльності державної спеціалізованої експертної установи, Кабінету Міністрів України рекомендується:

1. Забезпечити неухильне виконання центральними та місцевими органами виконавчої влади вимог частини шостої статті 67 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» в частині обов'язкового, повного та всебічного сприяння НБРТ під час технічних розслідувань.
2. Впровадити суворий контроль за дотриманням розпорядниками інформації строків та повноти надання технічних, реєстраційних та процесуальних даних на запити НБРТ, пов'язані з розслідуванням аварійних подій.
3. Ініціювати службове розслідування щодо бездіяльності посадових осіб Дніпропетровської ОВА та Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України, які допустили приховування/ігнорування запитуваної інформації у справі, де постраждали неповнолітні.
4. Прискорити розгляд та ухвалення консолідованого профільного законодавства (проекту Закону України «Про Національне бюро розслідувань аварійних подій на транспорті»), що остаточно закріпить статус НБРТ як єдиного мультимодального незалежного органу розслідувань в галузі транспорту України відповідно до вимог acquis ЄС.

10

6.5.Перелік судових документів, що втратили чинність на дату АП:

Відповідно до статей 35 та 38 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» та нормативних регламентів ДП «Регістр судноплавства України», для малих суден зазначених габаритів окремі Класифікаційні свідоцтва не передбачені.

Основним документом, що засвідчує їхній належний технічний стан, є Свідоцтво про придатність судна до плавання.

Згідно з імперативними вимогами нормативних документів Регістру, будь-яке пошкодження корпусу судна, що впливає на його міцність, конструктивну цілісність, остійність або водонепроникність (зокрема пробоїни корпусу катера, навіть вище ватерлінії, та відсутність пластикових елементів носової частини гідроцикла), призупиняє дію цього Свідоцтва. Судно офіційно визнається непридатним до плавання до моменту усунення дефектів.

Група з розслідування зазначає, що внаслідок серйозної аварійної події (зіткнення малого моторного судна Azura-480 Open довжиною 4,8 м та гідроцикла довжиною 3,45 м, що призвело до деформацій конструкції та пробоїн корпусу), чинність основних технічних судових документів обох плавзасобів призупиняється автоматично. У зв'язку з отриманими аварійними пошкодженнями (пробоїни вище ватерлінії катера, руйнування пластикових рамних елементів носової частини гідроцикла), юридичний статус плавзасобів змінюється таким чином:

автоматично втрачають чинність та підлягають тимчасовому вилученню (до проведення позачергового технічного огляду) такі судові документи обох плавзасобів:

1. Свідоцтва про придатність судна до плавання (на обидва плавзасоби) втрачають чинність автоматично в момент аварії. Будь-які дефекти, що порушують конструктивну цілісність, міцність або безпеку експлуатації корпусу, анулюють дію технічного допуску Регістру. Обидва судна офіційно визнаються непридатними до плавання.
2. Суднові білети (реєстраційні документи) залишаються юридично діючими як підтвердження права власності, проте право на фактичну експлуатацію та навігацію за цими білетами блокується через втрату чинності Свідоцтв про придатність судна (водного мотоцикла) до плавання.

Будь-які маневри чи вихід зазначених плавзасобів в акваторію (морську, ВВШ) є незаконними до моменту проведення позачергового (аварійного) технічного огляду експертами Регістру судноплавства України та видачі нових Свідоцтв про придатність судна (водного мотоцикла) до плавання.

Експлуатація судна за наявності лише Суднового білета, але без чинного техогляду, є грубим правопорушенням.

Зазначаємо, що з моменту зафіксованого зіткнення і до отримання нових Свідоцтв про придатність до плавання, виданих за результатами **позачергового (аварійного) технічного огляду**, обидва плавзасоби позбавлені законного статусу придатності та не мають права виконувати будь-які маневри чи навігацію. Судновласники зобов'язані офіційно повідомити Регістр про аварійні пошкодження.

6.6. АП класифікується як серйозна аварія з малими суднами,

Відповідно до пунктів 7,8 Порядку проведення технічного розслідування аварійних подій, пов'язаних із судноплавством на внутрішніх водних шляхах, до серйозної аварії з малими суднами належить аварійна подія, при якій травмовано осіб, ... внаслідок подій, перерахованих у пункті 7 цього розділу (зіткнення суден під час їх руху).

7. Інша інформація:

Технічні записи (письмові, -відео, -аудіо-записи) аварійної події, зберігаються в НБРТ в письмовій та електронній формі.

8. Перелік матеріалів, що додаються -

на 68 (шістдесяти восьми) аркушах, та в електронному вигляді разом з технічними записами (більшість фотографій матеріалів справи зберігається в електронному вигляді).

Уповноважений з розслідування

підпис

Особа 7

Член групи з розслідування

підпис

Особа 8

«_23_» вересня 2026 року