**СТАН АВАРІЙНОСТІ ТА БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА**

**на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна**

**за 1 півріччя 2019 рік з наростаючим підсумком**

***1. Інформаційно-аналітична інформація про стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна за відповідний період у порівнянні з відповідним періодом минулого року***

Протягом 1-го півріччя 2019 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося **15** аварійних подій, в яких 6 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та 9 осіб отримали травм.

За аналогічний період 2018 року відбулося 5 аварійних подій у яких: 1 людина загинула та 5 було травмовано.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом   
1-го півріччя 2019 року, у порівнянні з 2018 роком збільшилась на 10 аварійних подій (200 %), кількість загиблих та зниклих – збільшилась на 6 осіб (600 %). Кількість травмованих осіб збільшилась на 4 осіб (80 %).

***Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та річковому транспорті***

*Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та річковому транспорті за 1-й квартал 2019 року, в порівнянні з аналогічним періодом 2018 роком.*

Так у першому кварталі 2019 відбулося 8 аварійних подій (у січні місяці 3 аварійні події та у березні місяці 5 аварійних подій (аварійних подій протягом   
1-го кварталу у 2018 році не відбувалось) у яких 5 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та 8 осіб отримали травм.

У другому кварталі 2019 року – 7 аварійних подій (у квітні – 3, травень –1, червень – 3) у яких загинула 1 особа та 1 особа була травмована.

Протягом другого кварталу 2018 року відбулося 5 аварійних подій у яких: 1 людина загинула та 5 було травмовано.

*Рис. 2. Щомісячний стан аварійності на морському та річковому транспорті   
за 6 місяців 2019 року, в порівнянні з аналогічним періодом 2018 роком.*

**Аварійні події, що відбулися за 1-е півріччя 2019 року у міжрегіональних управліннях Морської адміністрації розподілилися таким чином, як показано на рис 3**

*Рис. 3. Розподіл АП за територіальним принципом*

Таким чином, за перше півріччя 2019 року у Подільсько-Карпатському та Верхньодніпровському міжрегіональних управліннях Морської адміністрації аварійних подій не відбувалось. У Нижньодніпровському міжрегіональному управлінні Морської адміністрації та за межами України відбулося по одній аварійній події. У Чорноморському та Чорноморсько-Азовському міжрегіональних управліннях Морської адміністрації відбулося 8 та 5 аварійних подій відповідно.

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом 1-го півріччя 2019 року, на аварійні події які підлягають обліку, та ті, що обліку не підлягають, то протягом січня-червня 2019 року на водному транспорті всього сталося 7 аварійних подій, що підлягає обліку (загинули, зникли безвісти – відсутні, але травмовано 2 особи) та 8 аварійних подій, що не підлягають обліку, під час яких загинули 6 осіб, 1 особа зникла безвісти та 7 осіб отримали травм, а саме:

**аварійні події, які підлягають статистичному обліку, у тому числі**:

*2019 2018*

*на морському транспорті*  - 0 / 0

*на річковому транспорті*:

серйозних аварій - 2 / 1

серйозних інцидентів - 1 / 0

інцидент - 3 / 2

*з маломірними (малими) суднами* :

дуже серйозних аварій - 0 / 1

серйозні аварії - 1 / 0

**аварійні подіїз суднами, які не підлягають статистичному обліку**, а саме:

*2019 2018*

*на морському транспорті:*

дуже серйозних аварій - 1 / 0

серйозних аварій - 1 / 1

морських інцидентів (серйозних інцидентів) - 4 / 0

інцидентів - 0 / 0

*на річковому транспорті* **–** аварійні події відсутні.

*з маломірними (малими) суднами:*

дуже серйозних аварій - 1 / 0

серйозних аварій - 1 / 0

Таким чином всього аварійних подій, що відбулося протягом 1-го півріччя 2019 року:

морський транспорт – 6 аварійних подій (40 %), у яких загинули 3 особи, 1 особа зникла безвісти та 7 осіб отримали травм (у 2018 році – протягом січня-червня на морському транспорті відбулася 1 аварійна подія);

річковий транспорт – 6 аварійних подій (40 %) без загиблих та зниклих безвісти, але 1 особа була травмована (у 2018 році – протягом 1-го півріччя на річковому транспорті відбулося 3 аварійні події);

маломірні (малі) судна – 3 аварійні події (20 %) під час яких 3 особи загинуло та 1 особа була травмована (у 2018 році – з маломірними суднами протягом 1-го півріччя відбулася 1 аварійна подія під час якої 1 особа загинула та 5 осіб були травмовані).

У таблиці 1 нижче наведено аварійні події, що **підлягають** обліку, що сталися протягом 1-го півріччя 2019 року:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид водного транспорту | Класифікація аварійних подій | Кількість подій | Загинуло осіб | Зникли безвісти осіб | Травмовано осіб |
| Морський транспорт | Дуже серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Морські інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Всього:** | | **0** | **0** | **0** | **0** |
| Річковий транспорт | Дуже серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Серйозні аварії | 2 | 0 | 0 | 1 |
| Серйозні інциденти | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Інциденти | 3 | 0 | 0 | 0 |
| **Всього:** | | **6** | **0** | **0** | **1** |
| Маломірні судна | Дуже серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Серйозні аварії | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Серйозні інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Всього:** | | **1** | **0** | **0** | **1** |

*Таблиця 1.*

У таблиці 2 наведено аварійні події, що **не підлягають** обліку, що сталися протягом   
1-го півріччя 2019 року:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Вид водного транспорту | Класифікація аварійних подій | Кількість подій | Загинуло осіб | Зникли безвісти осіб | Травмовано осіб |
| Морський транспорт | Дуже серйозні аварії | 1 | 3 | 1 | 7 |
| Серйозні аварії | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Морські інциденти | 4 | 0 | 0 | 0 |
| Інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Всього:** | | **6** | **3** | **1** | **7** |
| Річковий транспорт | Дуже серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Серйозні аварії | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Серйозні інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Всього:** | | **0** | **0** | **0** | **0** |
| Маломірні судна | Дуже серйозні аварії | 1 | 2 | 0 | 0 |
| Серйозні аварії | 1 | 1 | 0 | 0 |
| Серйозні інциденти | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Всього:** | | **2** | **3** | **0** | **0** |

*Таблиця 2.*

Нижче наведено (на рис. 4), яким чином за територіальним принципом здійснюється розподіл загиблих та зниклих безвісти у аварійних подіях за 6 місяців 2019 року.

*Рис. 4. Розподіл загиблих та зниклих безвісти осіб за територіальним принципом*

При цьому слід зазначити, що переважна кількість загиблих та зниклих безвісти (3 особи) трапилась з маломірними суднами під час порушення правил експлуатації маломірних суден – плавання у заборонений для плавання період з порушенням вимог безпеки судноплавства.

Що стосується морського транспорту, то 4 громадянина України загинуло та зникло безвісти (3 і 1 особа) відповідно під час аварійної події з т/х «Волго-Балт 214» (прапор Панама), який 07.01.2019 затонув у берегів Туреччини.

На річковому транспорті за перше півріччя 2019 року аварійних подій із загиблими та/або зниклими безвісти особами – не відбувалось.

Нижче приводиться *Таблиця 3: Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства 1-й квартал 2019 року, з суднами, що підлягають обліку (в числових значеннях стосовно кількості аварійних подій з розрахунку на 100 суден, а також загиблих та травмованих осіб з розрахунку на 100 аварійних подій):*



***2. Визначення обставин, факторів та причин виникнення аварійних подій***

Основними причинами аварійних подій на морському та річковому транспорті, які сталися у першому півріччі2019 році, є:

1. Неврахування рекомендації доброї морської практики та маневрених елементів судна, а також невиконання вимог підпунктів 1.2.2, 1.4.5, пунктів 6.5 та 8.2 резолюції ІМО А. 741 (18) (МКУБ) щодо несення вахтової служби та забезпечення ефективної підготовки екіпажу до дій в аварійних ситуаціях, а також своєчасних та адекватних дій для забезпечення безаварійного плавання судна.

2. Незадовільна підготовка судна, у тому числі технічна, для плавання у стислих умовах портових вод.

3.Капітаном судна не забезпечена належна організація виконання правил технічного обслуговування і експлуатації головних та допоміжних двигунів, рульового пристрою судна та несення вахтової служби на ходовому містку.

4. Недотримання капітанами суден та морськими лоцманами вимог Обов’язкових постанов по морських портах щодо використання буксирного забезпечення.

5. Незадовільна підготовка екіпажу судна до дій в позаштатних ситуаціях. Капітанами суден не враховується, у повній мірі, маневрені елементи судна та рівень оцінки ризику в стислих умовах плавання (акваторії портів, канали, річкові умови тощо)згідно з резолюцією ІМО А.741(18);

6. Порушення правил використання маломірних (малих) суден на водних об’єктах областей України (використання плавзасобів без належного технічного огляду, реєстрації та у невідповідних районах і умовах плавання);

7. Порушення правил техніки безпеки, охорони праці та СУБ судноплавної компанії при використанні трапу-сходні під час спуску у машинне-котельне відділення.

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися за період січень-червень 2019,встановлено, що причинами їх виникнення були:

*Рис. 5. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення у першому півріччі 2019 року*

1) організаційні причини – 3 випадка (20%) (неналежна організація бункерування судна, несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, неврахування маневрених елементів судна під час управління ним в стисних річкових умовах та акваторії портів);

2) технічні причини – 5 випадків (33%) (неналежна організація виконання правил технічного обслуговування і експлуатації головних та допоміжних двигунів, рульового пристрою судна, використання саморобного незареєстрованого плавзасобу (типу плоскодонка) з незареєстрованим двигуном без належного технічного огляду);

3) навігаційні причини – 5 випадків (33%) (потрапляння на мілину 3 випадка, зіткнення маломірних суден, навал лоцбота на причал);

4) психофізіологічні – 2 випадки (14%) (порушення правил техніки безпеки (потрапляння за борт), охорони праці та СУБ при використанні трапу-сходні, управління човном у стані алкогольного сп’яніння) .

При цьому, виникнення аварійної події може бути як в наслідок однієї, так і декількох причин одночасно.

Розподіл аварійних подій у першому півріччі 2019 року за місцем виникнення:

80 % від загальної кількості аварійних подій сталося у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо);

20 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах та у річкових районах на морських шляхах.

*Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення у першому півріччі 2019 року.*

Розподіл аварійних подій у першому півріччі 2019 року за типом суден:

**з морськими суднами** від загальної кількості трапилося 40 % аварійних подій;

**з суднами змішаного (ріка-море) та внутрішнього плавання** від загальної кількості трапилося 40 % аварійних подій;

**з маломірними суднами** від загальної кількості трапилося 20 % аварійних подій.

*Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден у першому півріччі 2019 року.*

Порівняльна таблиця аварійних подій **за видом**

за перший квартал 2019 року

|  |  |
| --- | --- |
| 2019 р. | 2018 р. |
| **АП, що підлягають обліку** | |
| Дуже серйозна аварія | |
|  | 1. Зіткнення двох човнів (УНО-2420 та Крим) 02.06.2018 (1 – умер, 5 постр) |
| Серйозна аварія | |
| 1. Посадка на мілину (Волна – 3 – 24.01.2019) | 1. Потрапляння каравану на кам’янистий ґрунт, пошкодження корпусу (пробоїна) 03.06.2018 |
| 2. Тілесні пошкодження члена екіпажу (катер «Арктур)  28.03.2019 (травмовано 1 особа) |  |
| 3.Зиткнення маломірних суден «Казанка-5» р. Дніпро р-н ХМП (травмовано 1 особа)  15.06.2019 |  |
| Морський інцидент (серйозний інцидент) | |
| 1. Витік гідравлічної рідини з системи люкового закриття на палубу н/с - «459» та в акваторію Миколаївського морського порту  11.05.2019 |  |
| Інцидент | |
| 1. Навал на опору моста (БТ 412 22.03.2019) | 1. Навал на відведену причальну стінку та стоянкове плав кафе «Стара Пристань». 05.05.2018 |
| 2. Навал на причал (л/к «Капітан Білуха»  30.03.2019 | 2. Навал на робочі двостулкові ворота Запорізького однокамерного шлюз 14.06.2018 |
| 1.Короткочасне потрапляння на мілину т/х «Мирослав» (судновласник ТОВ «Сапсан Трансшип») з двома баржами ЧКБ-02 та ЧКБ-03  13.06.2019 |  |
| **Не беруться до обліку**  (АП з іноземними суднами, та іншими суднами, що не підлягають обліку) | |
| Дуже серйозна аварія | |
| 1. Загибель судна (Волго-Балт 214 – 07.01.2019) (3- загинуло, 1- зник безвісти, 7- травмовано) |  |
|  |  |
| 2. Перевертання (човен КРИМ МРП-0326-К, з мотором SUZUKI-50) 20.03.2019 (загинуло 2 особи) |  |
| Серйозна аварія | |
| 1. Навал на причал (пошкодження причалу і корпусу судна STUTTGART)  27.01.2019 | 1. Посадка на мілину т/х «CLIPPERBELLE», 16.06.2018 |
| 2. Посадка на мілину яхти, загибель судноводія  (вітрильна яхта) МИК-0866-К 07.04.2019) (загибла 1 особа) |  |
|  |  |
| Морський інцидент (серйозний інцидент) | |
| 1. Торкання ґрунту (посадка на мілину YORK –Дунай 68 км).  06.03.2019 |  |
| 2. Потрапляння людини за борт судна  («Герої Севастополя»,  17.04.2019) |  |
| 3. Розлив дизельного палива на палубу судна «JINHANGBO 48», та на водяну поверхню.  25.04.2019 |  |
| 4. Посадка на мілину грунтовідвізної шаланди «IZMAILKAYA»  24.06.2019 |  |
| Інцидент | |
|  |  |

***3. Коригуючі дії (запропоновані заходи) щодо усунення причин виникнення аварійних подій***

З метою попередження аварійних подій розроблено Перелік попереджувальних заходів за результатами аналізу стану аварійності та безпеки судноплавства на морському та річковому транспорті, включаючи маломірні (малі) судна, у 2018 році, затверджений наказом Державної служби морського та річкового транспорту України від 06.03.2019 № 94 (далі – Перелік попереджувальних заходів).

Переліком попереджувальних заходів передбачається здійснити наступні заходи (в процесі виконання), зокрема:

**Морської адміністрації:**

- Посилити контроль за технічним станом суден (його обладнання, систем, механізмів тощо) під час здійснення огляду та технічного нагляду за переобладнанням, ремонтом, експлуатацією, з метою встановлення відповідності судна та інших плавзасобів, вимогам безпеки судноплавства.

- Забезпечити контроль за наявністю та функціонуванням СУБ на суднах, виконанням управлінських рішень та своєчасним виявленням відхилень від вимог безпеки судноплавства та оперативне вжиття ефективних заходів для їх усунення.

- Направити листи до адміністрацій баз стоянок маломірних (малих) суден щодо посилення контролю за виходом у плавання та поверненням маломірних (малих) суден на бази стоянки, зокрема виконання пунктів 5.6 та 5.7 Правил безпечної експлуатації баз для стоянки маломірних (малих) суден, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.07.2004 № 642,зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 23.07.2004 за № 915/9514.

**Судноплавним компаніям**, з суднами яких трапилися аварійні події запропоновано, зокрема:

1.1. здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення аварійних подій з суднами підприємства;

1.2. звернути увагу командного складу судна на:

1.2.1. необхідність, у разі виникнення форс-мажорних обставин, тримати на особистому контролі ситуацію та завчасно рекомендувати капітанам суден використання якорів для погашення інерції руху судна та зменшення вірогідності навалу суден на причал або потрапляння на мілину;

1.2.2. неухильне виконання правил технічного обслуговування головних двигунів, суднового обладнання, систем та механізмів тощо з метою попередження їх відмови під час плавання по річковим внутрішнім водним шляхам, а також виконання маневрів в стисних умовах порту, каналів;

1.2.3. спостереження з боку капітана та суднового екіпажу за місцем і позицією судна під час виконання швартових операцій, постановки судна на якір, прохід вузькістю тощо.

2. Розробити заходи щодо запобігання подібним аварійним подіям у майбутньому та довести їх до особового складу екіпажів суден.

3. У відповідності до СУБ компанії провести додаткові практичні заняття з членами екіпажів суден, які належать компанії, щодо дій в позаштатних (аварійних) ситуаціях у відповідності до вимог підпунктів 1.2.2, 1.4.5, пунктів 6.5 та 8.2 МКУБ А.741(18) стосовно забезпечення ефективної підготовки екіпажу до дій в аварійних ситуаціях

Також, **видано окреме доручення Голови Морської адміністрації**  
від 12.04.2019 № 95/02/13-19 міжрегіональним територіальним органам Морської адміністрації з наступними завданнями:

1. При здійсненні оглядів баз-стоянок маломірних (малих) суден (далі – баз-стоянок):

1.1. Забезпечити проведення роз’яснювальної роботи з адміністраціями баз-стоянок щодо посилення контролю за виходом у плавання та поверненням маломірних (малих) суден на бази-стоянки, проведення додаткових інструктажів чергово-вахтової служби.

1.2. Звертати увагу на наявність інформаційних стендів та дотримання адміністраціями баз-стоянок системи управління безпекою.

2. Проводити профілактичну та роз’яснювальну роботу серед судноводіїв, судновласників та власників баз та споруд, що використовують та зберігають маломірні і малі судна, щодо виконання ними вимог нормативних документів з безпеки судноплавства та охорони праці.

**Крім того, вжито наступні заходи:**

1. Посилено контроль за виходом у плавання та поверненням маломірних (малих) суден на бази стоянки, зокрема виконання пунктів 5.6 та 5.7 Правил безпечної експлуатації баз для стоянки маломірних (малих) суден, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.07.2004 № 642, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 23.07.2004 за № 915/9514.

2. Керівництву філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ запропоновано посилити контроль за дотриманням морськими лоцманами вимог Обов’язкових постанов по морських портах у частині використання буксирного забезпечення під час надання послуг з лоцманського проведення та виконання швартових операцій.

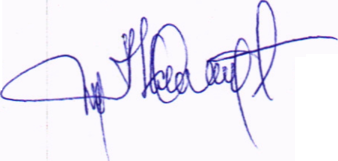
3. Капітанам морських портів запропоновано посилити контроль за дотримання капітанами суден та морськими лоцманами вимог Обов’язкових постанов по морських портах у частині використання буксирного забезпечення під час виконання швартових операцій на акваторії портів.

4. Судноплавним компаніям запропоновано посилити контроль за ефективною підготовкою суднового персоналу до дій в позаштатних (аварійних) ситуаціях, у відповідності до вимог підпункту 1.2.2, пунктів 1.4, 6.5 та 8.2 резолюції А. 741 (18) (МКУБ).

5. Посилено контроль за технічним станом суден (його обладнання, систем, механізмів тощо) під час здійснення огляду та технічного нагляду за переобладнанням, ремонтом, експлуатацією, з метою встановлення відповідності судна та інших плавзасобів, вимогам безпеки судноплавства.

Завідувач сектору організації

розслідування аварійних подій

Департаменту державного нагляду

та контролю за безпекою на

морському та річковому транспорті О. КОМАРОВ