

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 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 2019 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося 30 аварійних подій, в яких 10 осіб загинуло, 10 осіб зникло безвісти та 16 осіб отримали травм.

За аналогічний період 2018 року відбулося 13 аварійних подій, в яких 1 особа загинула, 1 особа зникла безвісти та 6 осіб отримали травм.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2019 року, у порівнянні з 2018 роком збільшилось на 17 аварійних подій, кількість загинулих та зниклих – збільшилось на 18 осіб. Кількість травмованих осіб збільшилась на 10 осіб.

Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та річковому транспорті

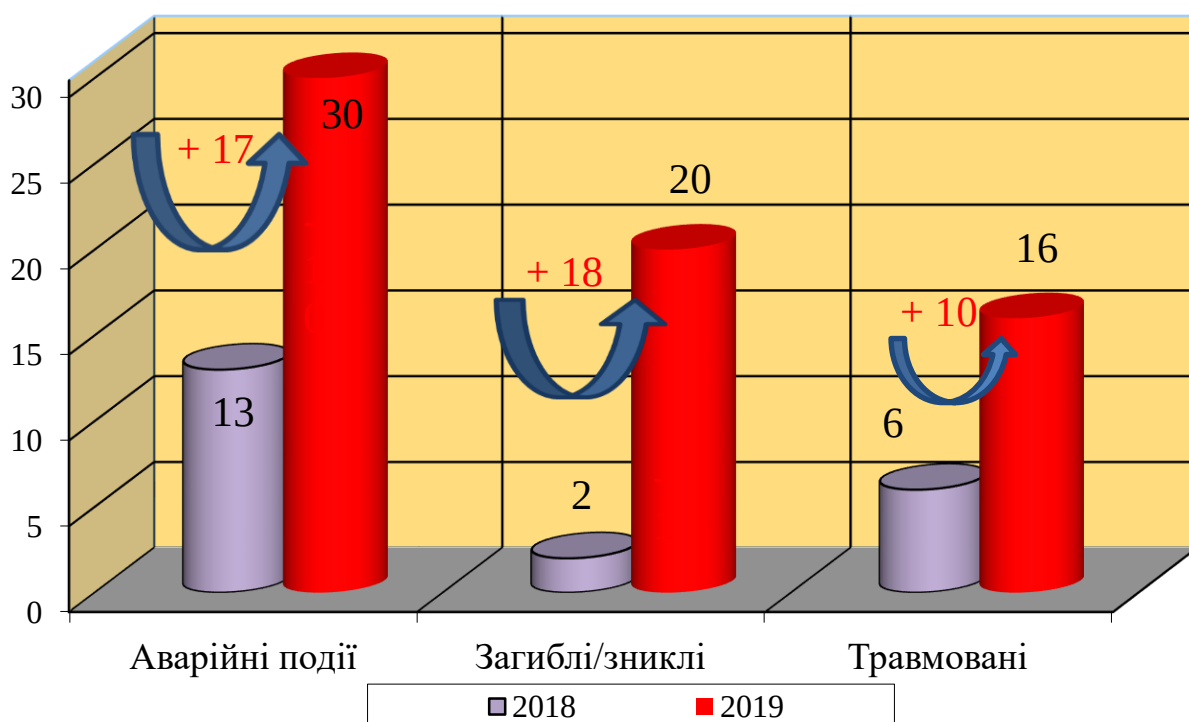


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та річковому транспорті за січень - грудень 2019 року, в порівнянні з аналогічним періодом 2018 року.

При цьому слід зауважити, що значне зростання аварійних подій на водному транспорті протягом 2019 року у порівнянні з 2018 роком обумовлено тим, що 2018 рік був перехідним періодом, періодом створення та початку роботи Морської адміністрації (Морська адміністрація була створена та почала функціонування з 22.08.2018 року). У цей час тільки почала створюватися система активного виявлення, обліку, аналізу та контролю за виникненням аварійних подій, яка сформувалась та повноцінно запрацювала тільки наприкінці січня 2019 року, коли був створений та запрацював у повну силу сектор організації розслідування аварійних подій.

Тому значний спад аварійності з 32 випадків у 2017 році до 13 у 2018 році є результатом цього перехідного періоду, коли один орган (Державна служба з безпеки на транспорті) вже перестав вести належний контроль за безпекою судноплавства, а знов створена Морська адміністрація ще не запрацювала у повну силу. У цей період судновласники та підприємства морського та річкового транспорту не завжди надавали повідомлення про аварійні події, які трапились з їх суднами, а також з членами екіпажу (громадянами України), які працювали на судах під іноземним прапором.

У зв'язку з чим показник стану аварійності за 2018 рік не у повній мірі відповідає дійсності.



Якщо порівняти кількість аварійних подій протягом декількох років (2014 – 2019), то можна зробити висновок, що не зважаючи на щорічні коливання аварійності у сторону значного росту або зниження, **загальний стан аварійності на водному транспорті в Україні продовжує залишатися на високому рівні.**

Що стосується порівняння щоквартального та щомісячного стану аварійності протягом 2019 року з відповідним періодом 2018 року, то ситуація склалася наступна:



Рис. 2. Щомісячний стан аварійності на морському та річковому транспорті за січень – грудень 2019 року, в порівнянні з аналогічним періодом 2018 роком.

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

У другому кварталі 2019 року відбулося також 8 аварійних подій (у квітні – 3, травень – 1, червень – 4) 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.

У третьому кварталі 2019 року відбулося 6 АП у яких 1 особа загинула, 8 зникло безвісти та 3 особи було травмовано.

Протягом третього кварталу 2018 року відбулося 5 аварійних подій у яких 1 особа отримала травму, загиблі та травмовані відсутні.

Щодо четвертого кварталу, то у 2019 році трапилось 8 АП у яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти та 4 особи було травмовано.

У 2018 році протягом четвертого кварталу відбулося 3 аварійних події у яких 1 людина зникла безвісти (загиблі та травмовані відсутні).

Аварійні події, що відбулися протягом 2019 року за територіальним принципом їх виникнення розподілилися таким чином, як показано на рис 3:



Рис. 3. Розподіл АП за територіальним принципом

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом 2019 року, на аварійні події які підлягають обліку, та ті, що обліку не підлягають, то протягом 2019 року на водному транспорті всього сталося 15 аварійних подій, що підлягає обліку (загинуло 3 особи, зникли безвісти – відсутні, але травмовано 8 осіб) та 15 аварійних подій, що не підлягають обліку під час яких загинули 7 осіб, 10 осіб зникло безвісти та 8 осіб отримали травм, а саме:

аварійні подій, які підлягають статистичному обліку, у тому числі:

2019 2018

на морському транспорті

- 0 / 0

на річковому транспорті:

дуже серйозних аварій

- 0 / 2

серйозних аварій

- 4 / 2

серйозних інцидентів

- 4 / 0

інцидент

- 2 / 4

з маломірними (малими) суднами :

дуже серйозних аварій

- 1 / 1

серйозні аварії

- 4 / 0

серйозних інцидентів

- 0 / 1

аварійні події суднами, які не підлягають статистичному обліку, а саме:

2019 2018

на морському транспорті:

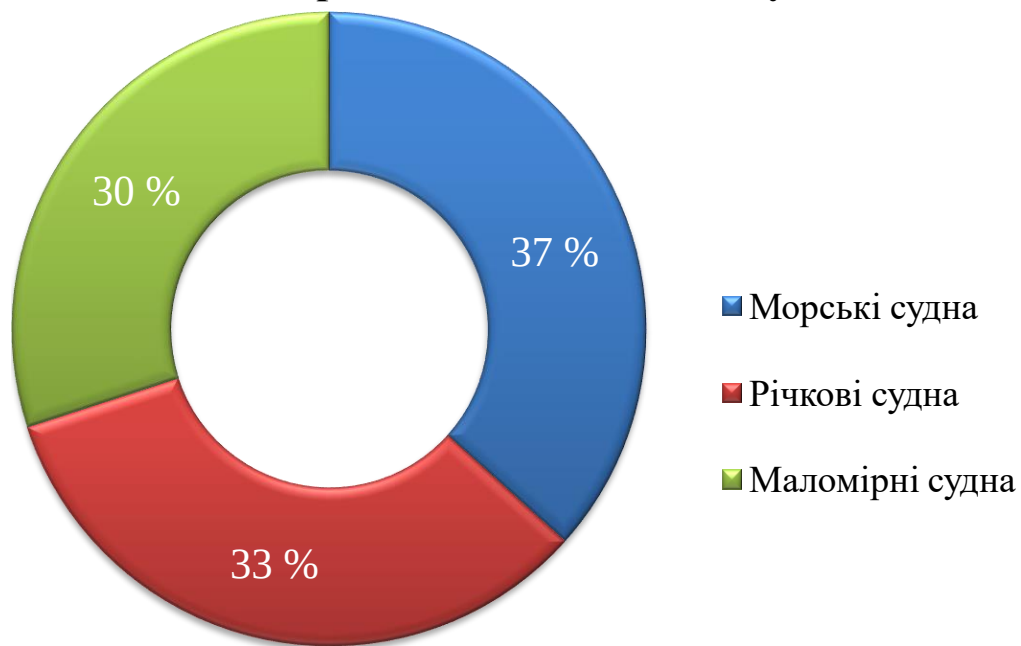
дуже серйозних аварій	- 2 / 0
серйозних аварій	- 2 / 1
морських інцидентів (серйозних інцидентів)	- 7 / 2
інцидентів	- 0 / 0

на річковому транспорті – аварійні події відсутні.

з маломірними (малими) суднами:

дуже серйозних аварій	- 1 / 0
серйозних аварій	- 3 / 0
серйозних інцидентів	- 0 / 0

Розподіл аварійних подій за типом суден



Таким чином всього аварійних подій, що відбулося протягом 2019 року: морський транспорт – 11 аварійних подій (37 %), у яких загинули 3 особи, 9 осіб зникло безвісти та 7 осіб отримали травм (у 2018 році – на морському транспорті відбулися 3 аварійні події, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих);

річковий транспорт – 10 аварійних подій (33 %) без загиблих та зниклих безвісти, але 1 особа була травмована (у 2018 році – на річковому транспорті відбулося 8 аварійних подій, без загиблих та травмованих, але 1 особа зникла безвісти);

маломірні (малі) судна – 9 аварійних подій (30 %) під час яких 7 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та 8 осіб було травмовано (у 2018 році – з маломірними суднами відбулася 2 аварійні події під час якої 1 особа загинула та 6 осіб були травмовані).

Розподіл аварійних подій за 2019 рік за видами, що підлягають та не підлягають обліку, представлено на таблицях 1 та 2 відповідно.

Таблиця 1. Аварійні події, що **підлягають** обліку, що сталися протягом 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	4	0	0	1
	Серйозні інциденти	4	0	0	0
	Інциденти	2	0	0	0
Всього:		10	0	0	1
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	1	2	0	1
	Серйозні аварії	4	1	0	6
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		5	3	0	7

Таблиця 2. Аварійні події, що **не підлягають** обліку, що сталися протягом 2019 року:

Вид водного транспорту	Класифікація аварійних подій	Кількість подій	Загинуло осіб	Зникли безвісти осіб	Травмовано осіб
Морський транспорт	Дуже серйозні аварії	2	3	9	7
	Серйозні аварії	2	0	0	0
	Морські інциденти	7	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		11	3	9	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	3	2	1	1
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		4	4	1	1

На рис. 4 представлено розподіл кількості загиблих та зниклих безвісти у АП за 2019 рік за територіальним принципом



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

При цьому зростання кількості загиблих та травмованих в АП у 2019 році пов'язана через подію, що трапилась 07.01.2019 о 05:00 із суховантажем «Волго-Балт 214» (прапор Панама, ІМО № 8841644, судновласник ORBITAL SHIP MANAGEMENT), який затонув у берегів Туреччини. При цьому 7 членів екіпажу (Українці) отримали травми та було врятовано, 4 загиблих (Українці) доставлені до порту Самсун, ще 2 члена екіпажу зникли безвісти (громадяни Азербайджану).

А також у зв'язку із трагедією, що сталася 26.09.2019 в Атлантичному океані, яка призвела до загибелі членів екіпажу та втрати судна «BOURBON RHODE», на борту якого в складі членів екіпажу було 10 громадян України, і лише двоє з них були врятовані.

За аналізом аварійності протягом 2014-2019 років, можна зробити висновок, що загальна кількість загиблих та травмованих осіб виникає під час аварійних подій, що відбуваються з маломірними (малими) суднами.

Так у 2019 році переважна кількість загиблих та зниклих безвісти (8 осіб) трапилось з маломірними суднами під час порушення правил експлуатації маломірних суден – плавання у заборонений для плавання період з порушенням вимог безпеки судноплавства та у стані алкогольного сп'яніння.

Нижче приводиться Таблиця 3: *Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за 2019 рік, 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):*

Оперативна інформація про стан безпеки на морському та річковому транспорті за грудень 2019 року (АП що підлягають обліку з нарастаючим підсумком)										Додаток 1 до листа Морської адміністрації від №		
Показники	За відповідний період поточного року			За відповідний період минулого року			% до показників минулого року			Питоми показники безпеки судноплавства за звітний період		
	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій на 100 суден	Кількість загиблих на 100 аварійних подій	Кількість травмованих на 100 аварійних подій
Морський транспорт												
Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Всього:	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Річковий транспорт												
Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Серйозні аварії	4	0	1	3	0	0	133,33	0	0	0,27	0,00	0,01
Серйозні інциденти	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0,27	0,00	0,00
Інциденти	2	0	0	4	0	0	50,00	0	0	0,14	0,00	0,00
Всього:	10	0	1	7	0	0	142,86	0	0	0,68	0,00	0,01
Маломірні судна												
Дуже серйозні аварії	1	2	1	1	1	5	100,00	200,00	20,00	0,001	0,02	0,01
Серйозні аварії	4	1	6	0	0	0	0	0	0	0,003	0,01	0,06
Серйозні інциденти	0	0	0	2	0	1	0,00	0	0,00	0,000	0,00	0,00
Всього:	5	3	7	3	1	6	166,67	300,00	116,67	0,004	0,03	0,07
Морський транспорт -				694								
Річковий транспорт -				1468								
Маломірні (малі) судна -				119241								

Таблиця 3

2. Визначення обставин, факторів та причин виникнення аварійних подій

За результатами аналізу, проведено Морською адміністрацією, виявлені характерні системні помилки або недоліки, що призвели або сприяли виникненню аварійних подій, які були враховані під час планування заходів з попередження виникнення подібних подій з суднами у майбутньому.

Основними причинами аварійних подій на морському та річковому транспорті, які сталися протягом 2019 року, є:

1. Неврахування капітанами та командним складом суден рекомендації доброї морської практики та маневрених елементів судна, а також невиконанням вимог підпунктів 1.2.2, 1.4, 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 в обмежених умовах акваторії порту та під час плавання по річковим внутрішнім водним шляхам.

3. Порушення судноводіями Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91.

4. Капітанами суден не забезпечена належна організація несення вахтової служби на ходовому містку та виконання командним складом та екіпажем судна правил технічного обслуговування і експлуатації головних, допоміжних двигунів, рульового та якірного пристрою судна тощо.

5. Недотримання капітанами суден та морськими лоцманами вимог Обов'язкових постанов по морських портах та відповідних Правил плавання щодо використання буксирного забезпечення, а також порядку правил радіо зв'язку (несення постійної радіовакти на робочому каналі ЦПРС/ПРРС, у зоні дії якого перебуває судно, та на 16 каналі УКХ радіостанції, якщо йому не призначено іншого каналу зв'язку), зокрема в умовах обмеженої видимості.

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

7. Порухення 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, у стані алкогольного сп'яніння);

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

9. Керування маломірним (малим) судном без відповідного посвідчення на право управління маломірним (малим) судном.

10. Відсутність у судноводіїв необхідних навичок управління судном, а також відповідних дій у відповідній ситуації, які диктуються звичайною морською практикою.

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися протягом 2019 року встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 10 випадків (33%) (неналежна організація бункерування судна, несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, неврахування маневрених елементів судна під час плавання в обмежених річних умовах та на акваторії портів, порушення вимог відповідних Правил плавання);

2) технічні причини – 7 випадків (23%) (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 – 11 випадків (37%) (потрапляння на мілину 5 випадків, зіткнення маломірних суден, навал лоцбота на причал, порушення вимог відповідних Правил плавання у частині права пріоритету руху суден тощо);

4) психофізіологічні – 2 випадка (7%) (порушення правил техніки безпеки (потрапляння за борт), охорони праці та СУБ при використанні трапу-сходні, управління човном у стані алкогольного сп'яніння) .

Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення

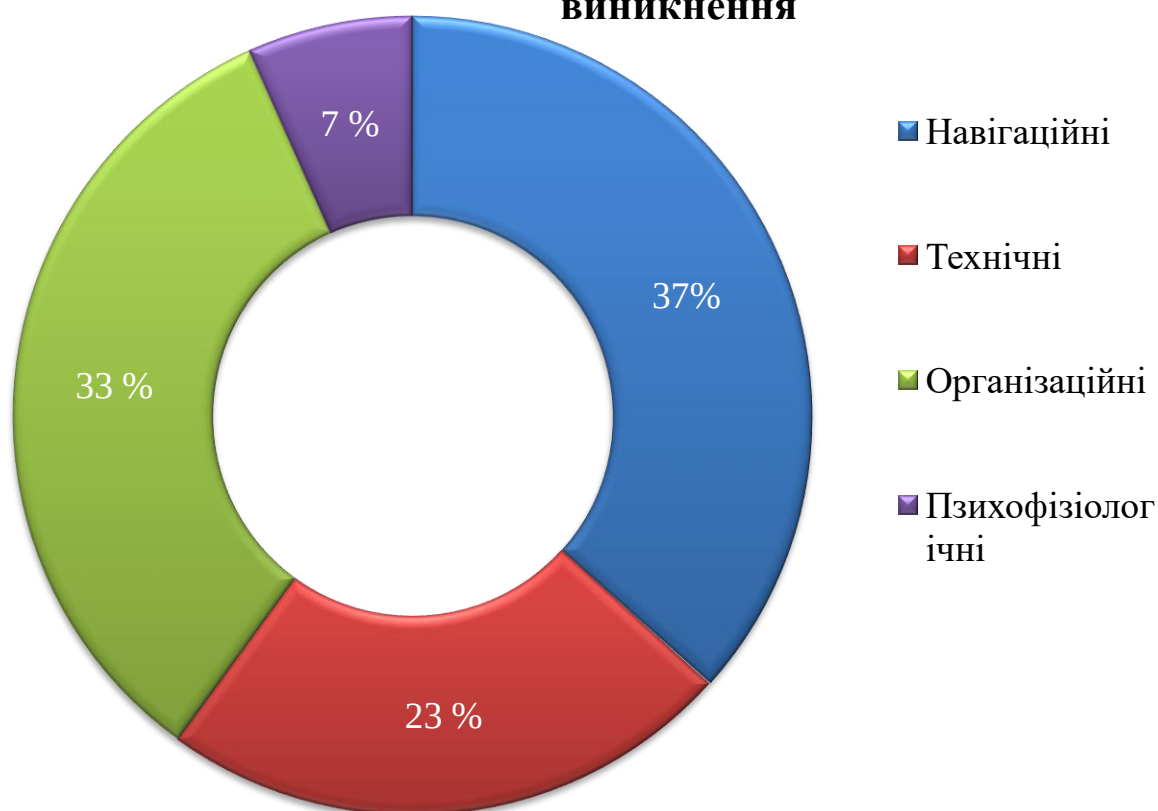


Рис. 5. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення за 2019 року

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

Розподіл аварійних подій у 2019 року за місцем виникнення:

67% від загальної кількості аварійних подій сталося у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо);

33% від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах та у річних районах на морських шляхах.

Розподіл аварійних подій за місцем виникнення

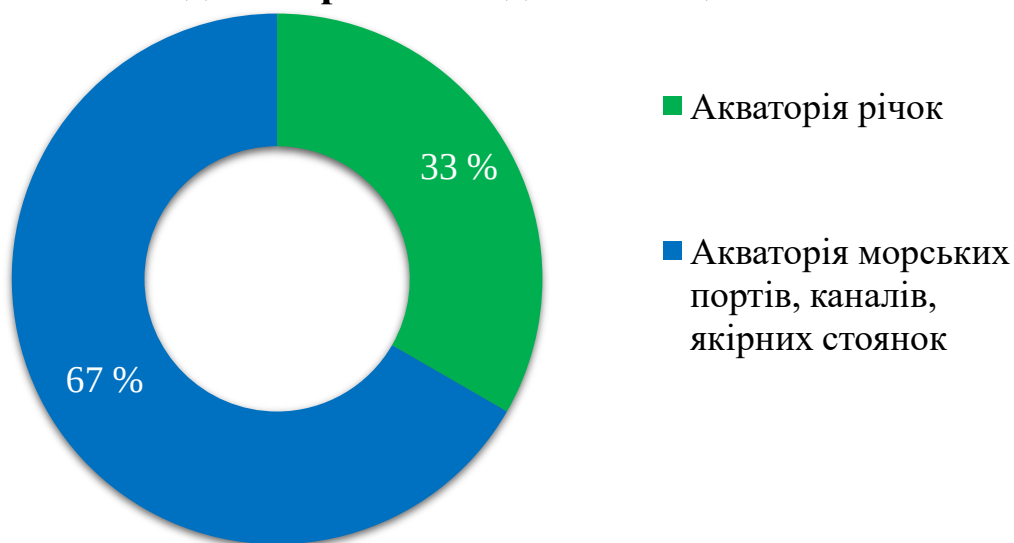


Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення у 2019 році.

Розподіл аварійних подій у 2019 року за типом суден:

з **морськими суднами** від загальної кількості трапилося 37 % аварійних подій – 11 АП;

з **річковими суднами** (судна змішаного (ріка-море) та внутрішнього плавання) від загальної кількості трапилося 33% аварійних подій – 10 АП;

з **маломірними суднами** від загальної кількості трапилося 30 % аварійних подій – 9 АП.

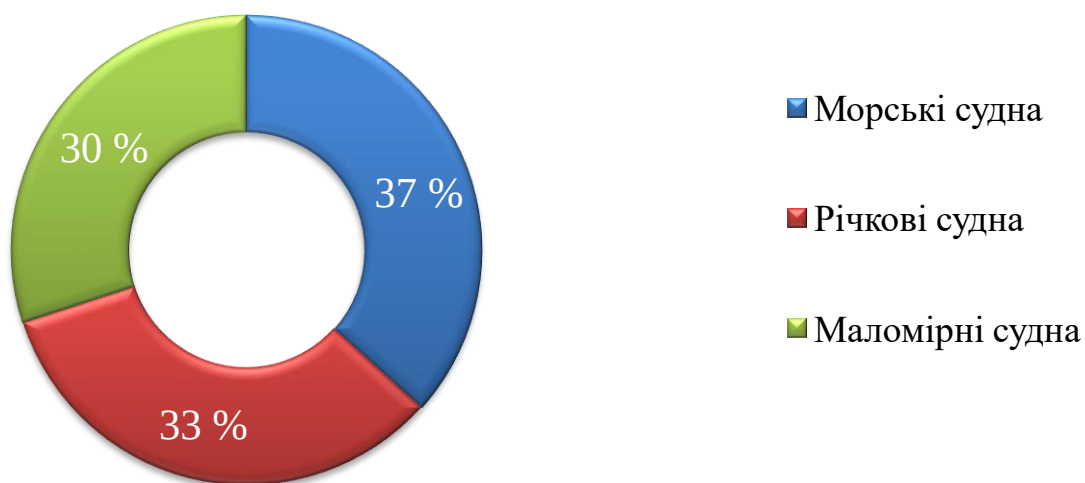


Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден у 2019 року.

**Порівняльна таблиця аварійних подій за видом
за січень - грудень 2019 року**

2019 р.	2018 р.
АП, що підлягають обліку	
Дуже серйозна аварія	
	1. Залишення екіпажем через водотечність та потрапляння на мілину 19.11.2018
	2. Зникнення члена екіпажу (матроса) 11.12.2018 (1- зник безвісти)
Дуже серйозна аварія з маломірним (малим) судном	
1. Зіткнення двох маломірних суден (Днепр та Казанка) на р. Самара (2 –загинула, 1 травмовано) 06.10.2019	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)	2. Посадка на мілину 22.11.2018
3. Посадка на мілину тх «Нефтерудовоз-46М» 29.10.2019	
Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами	
1.Зіткнення маломірних суден «Казанка-5» р. Дніпро р-н ХМП (травмовано 1 особа) 15.06.2019	
2. Зіткнення яхти з катером язь у р-ні Одеси (травмовано 2 особи) 24.08.2019	
3. Зіткнення двох плавзасобів: гідроцикл та прогулянковий катер «SPEEDSTER» (1- умер, 1 травмована) 07.09.2019	
4. Зіткнення прогулянкового судна «Фінвал» (мод.ЕВО-475, № ДАП-5875) з маломірним судном, дані якого відсутні (2 особи травмовано) 09.11.2019	
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	
2. На т/х «ALMERIA», прапор Україна, виявили водотечу та стали на якір	

відкачувати воду. 10.08.2019	
3. мб «Лейтенант Шмидт» навал на СЧС «Вера» - Бердянський МП 22.08.2019	
4. Потрапляння на мілину т/х «Кілія» 09.09.2019	
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
Короткочасне потрапляння на мілину т/х «Мирослав» (судновласник ТОВ «Сапсан Трансшип») з двома баржами ЧКБ-02 та ЧКБ-03	3. Посадка на мілину тх Олтеніця 25.07.2018
	4. Навал тх Аура на плавучий ресторан «Горець», 05.08.2018
	5. Зіткнення човна з судном 16.09.2018 (1 – травмовано)
АП, що не підлягають 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. Буксир «BOURBON RHODE» 26.09.2019 (8 гр. України зникло безвісти)	
Дуже серйозна аварія з маломірними (малими) суднами	
1. 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 «CLIPPER BELLE», 16.06.2018
2. Подання сигналу лиха та посадка судна на мілину (т/х DELFI) 20.11.2019	
Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами	
1. Посадка на мілину яхти, загибель судноводія (вітрильна яхта) МИК- 0866-К 07.04.2019 (загинула 1 особа)	

2. На оз. Люб`язь (Любешівський район Волинської області) перевернувся човен типу «Казанка» 12.10.2019 (1 – особа зникла безвісти)	
3. Зіткнення мм рибальських човнів, що належали рибалкам 08.11.2019 (1 особа загинула, 1 – травмовано)	
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
1. Торкання ґрунту (посадка на мілину YORK – Дунай 68 км). 06.03.2019	1. Торкання кранцевого захисту причала 08.08.2018
2. Потрапляння людини за борт судна («Герої Севастополя»,	2. Забруднення моря з судна т/х «LELI» у вигляді маслянистої плями темного кольору 18.09.2018
3. Розлив дизельного палива на палубу судна «JIN HANG BO 48», та на водяну поверхню. 25.04.2019	
4. Посадка на мілину ґрунтовідвізної шаланди «IZMAILKAYA» 24.06.2019	
5. т/х «Іскандер» було виявлено забруднення навколишнього середовища 17.07.2019.	
6. т/х «Lady Zona» потрапляння води внутрь судна- прибуло до порту Херсон із Туреччини з креном на правий бік 3 градуси 26.11.2019	
7. т/х «STAD» посадка на мілину 28.11.2019	
Інцидент	

Серед всіх аварійних подій, допущених на водному транспорті у 2019 році, найбільш резонансними були:

- подія, що трапилась 07.01.2019 о 05:00 із суховантажем «Волго-Балт 214» (прапор Панама, ІМО № 8841644, судовласник ORBITAL SHIP MANAGEMENT), який затонув у берегів Туреччини. При цьому 7 членів екіпажу (Українці) отримали травми та було врятовано, 4 загиблих (Українці) доставлені до порту Самсун, ще 2 члена екіпажу зникли безвісти (громадяни Азербайджану);

- трагедія, що сталася 26.09.2019 в Атлантичному океані, яка призвела до загибелі членів екіпажу та втрати судна «BOURBON RHODE», на борту якого в складі членів екіпажу було 10 громадян України, і лише двоє з них були врятовані;

- АМП (серйозна аварія), яка сталася 20.11.2019 з танкером-бункерувальником «DELFI» (ІМО 8866266, прапор – Молдова, судовласник

«MISTER DRAKE PC»), який стояв на якорі на Одеській банці і через обмежену кількість палива, масла, води, провізії та прогноз погоди, яким передбачалось погіршення погодних умов, о 18 год. 47 хв. 20.11.2019 подав сигнал лиха «MAYDAY» на 16 каналі УКХ радіозв'язку, а також у подальшому через погодні умови почав дрейфувати та 22.11.2019 о 09 год 26 хв потрапив на міліну в акваторії морського порту Одеса у координатах 46°27'19''N, 30°46'18''E (район Чорноморського яхт клубу, м. Одеса).

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

За результатами аналізу аварійних подій та з метою попередження аварійних подій у майбутньому, Морська адміністрація розробляє попереджувальні заходи. Розроблені заходи затверджуються наказами Морської адміністрації, визначаються особи, відповідальні за їх виконання, та здійснюється контроль за виконанням цих заходів.

Попереджувальними заходами, зокрема, передбачено:

Морській адміністрації:

- Посилити контроль за технічним станом суден (їх 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.

Також, міжрегіональним територіальним органам Морської адміністрації надані наступні доручення:

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, зокрема наявність інформації про відкриття/закриття навігації у відповідному регіоні.

2. Проводити профілактичну та роз'яснювальну роботу серед судноводіїв, судовласників 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.

3. 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. Проведення спільних нарад з командним складом суден та робочих зустрічей з питань безпеки судноплавства, які належать компанії, на яких:

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

- звернути увагу командного складу судна на:

- 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 міліну;

- 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 стислих умовах порту, каналів;

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

- необхідність ретельного прорахунку та виконання плану переходу судна від причалу до причалу з урахуванням маневрених характеристик судна у відповідності до вимог резолюцій Міжнародної морської організації (далі –ІМО) А.893(20), А.601(15);

- належну організацію несення вахтової служби на ходовому містку, зокрема під час плавання з лоцманом на борту судна, а саме спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна.

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.

4. Забезпечити виконання капітанами та командним складом буксирних суден, які належать компанії вимог відповідних нормативних актів щодо використання буксирного тросу за призначенням, а також визначення довжини буксирного тросу (канату), з урахуванням погодних умов, яка забезпечить допустиме навантаження на буксирний гак для здійснення безпечного буксирування суден, зокрема під час аварійної буксировки.

Крім того, вжито наступні заходи:

1. Міжрегіональними територіальними органами Морської адміністрації 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;

- 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;

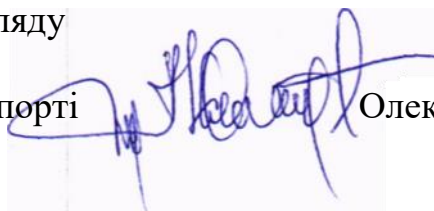
Представниками міжрегіональних територіальних органів Морської адміністрації здійснюються позачергові перевірки суден, які причетні до аварійних подій, щодо наявності на них документації СУБ компанії у відповідності до вимог Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 19.12.2003 за № 1193/8514.

2. Капітанами морських портів посилено 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.

3. 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).

Також, враховуючи те, що у 2019 році загибель осіб пов'язана з аварійними подіями, які виникли з маломірними (малими) суднами (8 осіб), міжрегіональним територіальним органам Морської адміністрації пропонується здійснювати регулярні заходи контролю та нагляду за безпекою судноплавства (патрулювання) спільно з представниками Держрибагентства та Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства, рибальства та відпочинку громадян.

Завідувач Сектору організації
розслідування аварійних подій
Департаменту державного нагляду
та контролю за безпекою на
морському та річковому транспорті



Олександр КОМАРОВ