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 січень – червень 2023 року 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 відповідній період у порівнянні з відповідним періодом минулого року

Протягом першого півріччя 2023 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 15 аварійних подій, в яких загиблі, травмовані та зниклі безвісти відсутні.

За аналогічний період 2022 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 11 аварійних подій, в яких загиблі, травмовані та зниклі безвісти відсутні.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2023 року, у порівнянні з 2022 роком збільшилась на 4 аварійних події (+ 27 %). При цьому загиблі, травмовані та зниклі безвісти за звітний період відсутні.

Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті

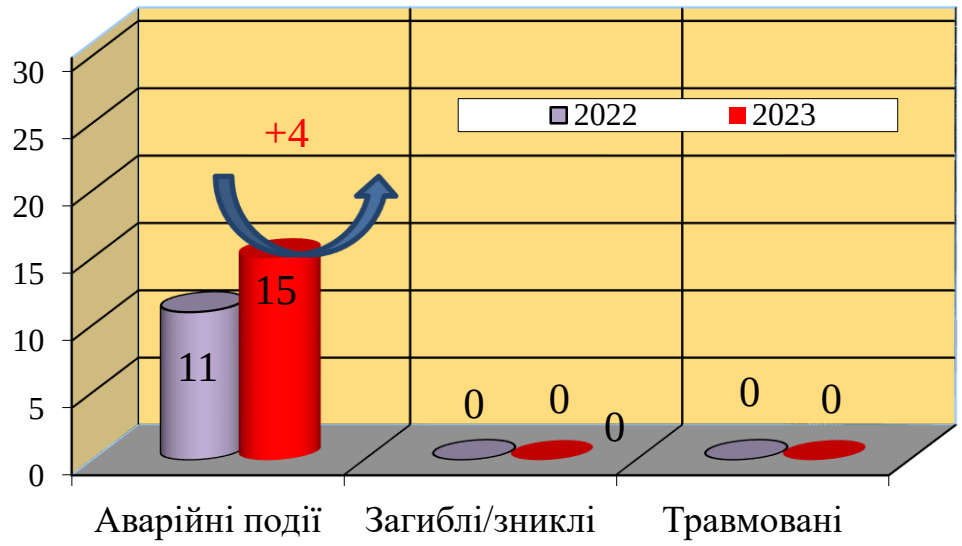


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та річковому транспорті за січень-червень 2023 року, в порівнянні з 2022 роком.

Таким чином, за перший квартал 2023 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося 8 аварійних подій (у січні місяці 0, лютому – 5 та у березні місяці – 3 аварійні події), в яких загиблі, зниклі безвісти та травмовані – відсутні.

За аналогічний період 2022 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося 9 аварійних подій (у січні місяці 4, лютому – 3 та у березні місяці – 2 аварійні події), в яких загиблі, зниклі безвісти та травмовані – відсутні.

Протягом 2-го кварталу 2023 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 7 аварійних подій (у квітні – 3, травень – 2 , червень – 2), в яких загиблі, зниклі безвісти та травмовані відсутні.

У другому кварталі 2022 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 2 аварійні події (у квітні – 0, травень – 2 , червень – 0), в яких загиблі, зниклі безвісти та травмовані відсутні.

Слід зазначити, що починаючи з 24 лютого 2022 року, фактично розпочалась блокада морських портів на південному узбережжі України. Військові кораблі країни-агресора блокують судноплавство в Чорному та

Азовському морях для суден, що прямують до/з морських портів України. Наказом Міністерства інфраструктури України від 28 квітня 2022 року № 256 «Про закриття морських портів», зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 29 квітня 2022 року за № 470/37806, закрито морські порти Бердянськ, Маріуполь, Скадовськ, Херсон з дня набрання чинності наказом до відновлення контролю над зазначеними морськими портами. Про це відповідною нотою МЗС повідомлено Міжнародну морську організацію (ІМО), якою в свою чергу зазначену інформацію доведено до урядових та неурядових організацій країн-членів. Унаслідок блокування терористичними військами російської федерації частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях зупинені перевезення Дніпром, захоплений Каховський судноплавний шлюз (пошкоджене обладнання шлюзу).

Вжиття зазначеного заходу спричинено неможливістю здійснювати обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та інших пов’язаних з цим видів господарської діяльності, забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, дотримання вимог міжнародних договорів України, згода на обов’язковість яких надана Верховною Радою України, а також забезпечення охорони навколишнього природного середовища у той час, коли російська федерація продовжує вести активні воєнні дії в даних регіонах, чим несе загрозу для людського життя і здоров’я.

Таким чином, було припинено судноплавство не тількі в акваторії зазначених морських портів на південному узбережжі України, але і на річці Дніпро.

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

Враховуючи той факт, що через військову агресію російської федерації проти України, було припинено судноплавство маломірних (малих) суден, зокрема на річці Дніпро, протягом січня-червня 2023 року та аналогічного періоду 2022 року аварійних подій з зазначеними суднами не відбувалось, тому загиблі та травмовані особи за вказаний період відсутні.

Повноцінно працювали та продовжують працювати та збільшувати вантажопереробку тільки три морські порти у гирлі Дунаю – Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський. За звітний період морські порти, розташовані на річці Дунай, встановили абсолютний рекорд по перевалці вантажів. Так за інформацією, викладеною на сайті ДП «Адміністрація морських портів України», Дунайські порти тільки у травні перевантажили 3 млн тонн продукції, а морський порт Рені обробив 391 судно, з яких 134 морських та 257 річкових.

Тому зріст навантаження на ці три порти спровокував величезне зростання суднопотоку по річці Дунай, зокрема по Кілійському гирлу та перенавантаження якірних стоянок зазначених портів, на яких стоять судна, чекаючи подальшої обробки у порту та/або оформлення відповідних формальностей по заходу/виходу суден до/з морського порту.

Зазначене вплинуло на стан аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті України.

Так з 15 аварійних подій, що виникли на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за січень – червень 2023 року, 14 з них трапилось у Дунайському регіоні (за аналогічний період 2022 року відбулося 11 аварійних подій, 6 з них трапилось у Дунайському регіоні).

Також слід зауважити, що 22.07.2022 Україна, Туреччина та ООН у Стамбулі підписали угоду, яка стосується розблокування морських портів «Одеса», «Чорноморськ», «Південний» та вивезення українського зерна з цих портів.

Підкреслюємо, що не зважаючи на величезний об’єм перевезень з цих портів, а також значне зростання суднозаходів/виходів до/з вказаних портів у порівнянні із 2022 роком, протягом січня – червня 2023 року у зазначених морських портах «Одеса», «Чорноморськ», «Південний» відбулася усього 1 аварійна подія (у 2022 році за цей період відбулося 5 аварійних подій).

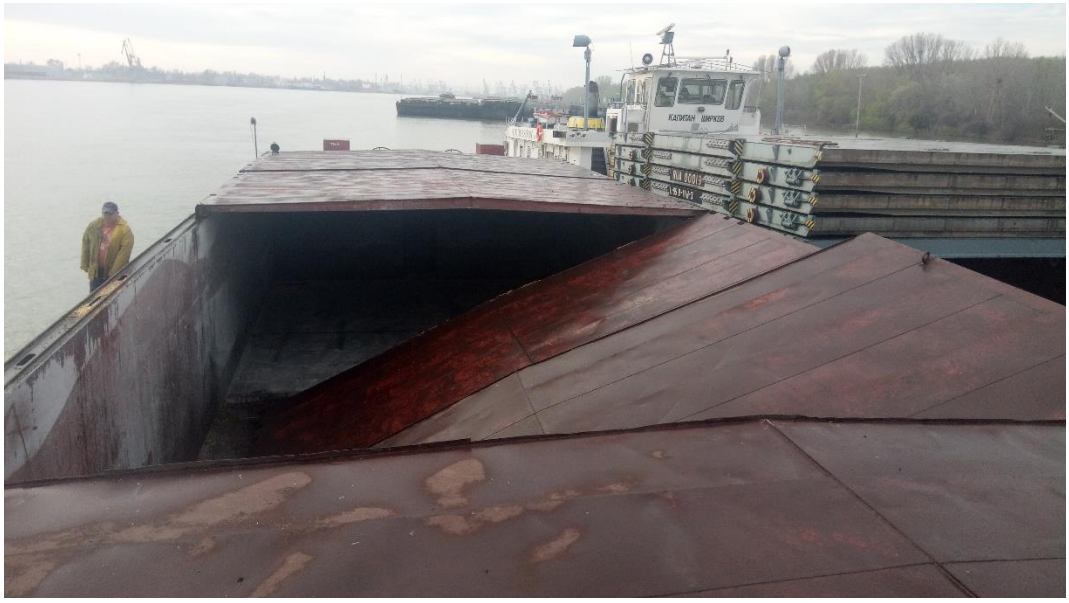
Підсумовуючи можна зробити висновок, що протягом січня – червня 2023 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року, – кількість аварійних

подій збільшилась на 4 події, при цьому практично усі вони трапились у Дунайському регіоні.

Таким чином, протягом звітного періоду кількість подій, що трапились у Дунайському регіоні, а саме на річці Дунай, значно збільшилось – з 6 подій, що трапились у 2022 році, до 14 аварійних подій у 2023 році.

Також за аналізом подій, що підлягають обліку слід зауважити, що не зважаючи на загальне збільшення аварійності протягом січня – червня 2023 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року (на 4 аварійні події),– кількість аварійних подій, що підлягає обліку за вказаний період, тобто які трапились із суднами, що плавають під прапором України, зменьшилась у три рази (3 аварійні події у 2022 році до 1 події у 2023 році). При цьому слід зауважити, що подія, до якої було причетно баржа УДП-С-403 (прапор Україна), трапилась через помілкові дії капітана танкеру для хімічних речовин / нафтопродуктів «DALAL» (прапор Палау, IMO 9084671), який при маневруванні навалив на вказану баржу, яка була у складі каравану судна «Капітан Ширков», що належить ПрАТ «Українське Дунайське пароплавство», які стояли на якорі на 69 милі р. Дунай. Судно «DALAL» своїм правим якорем збило на секції УДП-С-403 кришки люкового закриття трюму № 9, № 10, які впали в трюм секції.

Зазначене може свідчити про те, що рекомендації, які надавались судновласникам та підприємствам морського та внутрішнього водного транспорту за результатом розслідування аварійних подій, які також розробляли та вживали відповідні заходи для недопущення виникнення подібних аварійних подій, дали позитивний результат. Тому за вказаний вище період рівень безпеки судноплавства з суднами, що плавають під прапором України, значно покращився.



Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом січня – червня 2023 року на аварійні події які підлягають обліку, та, що не підлягають обліку, то у 2023 році на водному транспорті сталася 1 аварійна подія, що підлягає обліку, а також відбулося 14 аварійних подій, що не підлягають обліку, без загиблих, травмованих та зниклих безвіти, а саме:

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

	2022 / 2023
на морському транспорті	
серйозних аварій	- 0 / 0
на внутрішньому водному транспорті:	
дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних інцидентів	- 0 / 0
інцидентів	- 3 / 1
з маломірними (малими) суднами –	
дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних інцидентів	- 0 / 0

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

на морському транспорті:	2022 / 2023
дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних аварій	- 0 / 0
морських інцидентів (серйозних інцидентів)	- 1 / 2
інцидентів	- 4 / 6

*на внутрішньому водному транспорті***:**	
дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних аварій	- 1 / 1
серйозних інцидентів	- 1 / 2
інцидентів	- 1 / 3
з маломірними (малими) суднами:	
дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних інцидентів	- 0 / 0

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулися протягом 2023 року:

морський транспорт – 8 подій без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб;

(у 2022 році сталося 5 подій без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб);

внутрішній водний транспорт – 7 подій, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб;

(у 2022 році відбулося 6 подій, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб);

маломірні (малі) судна – 0 подій, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб;

(у 2022 році аварійних подій з маломірними (малими) суднами не відбувалось).

*Таблиця 1. Аварійні події, що **підлягають** обліку, які сталися протягом першого півріччя 2023 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**
Внутрішній водний транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	1	0	0	0
Всього:		**1**	**0**	**0**	**0**
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		**0**	**0**	**0**	**0**

*Таблиця 2. Аварійні події, що **не підлягають** обліку, що сталися протягом першого півріччя 2023 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	2	0	0	0
	Інциденти	6	0	0	0
Всього:		**8**	**0**	**0**	**0**
Внутрішній водний транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	1	0	0	0
	Серйозні інциденти	2	0	0	0
	Інциденти	3	0	0	0
Всього:		**6**	**0**	**0**	**0**
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0

	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		**0**	**0**	**0**	**0**

Таблиця 3. Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за перше півріччя 2023 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)

Оперативна інформація
про стан безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті
за червень 2023 року
(АП що підлягають обліку з наростаючим підсумком)

№ з/п	Показники	За відповідний період поточного року			За відповідний період минулого року			% до показників минулого року			Питомі показники безпеки судноплавства за звітній 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												
1	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
2	Серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
3	Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
4	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**
	Внутрішній водний транспорт												
1	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
2	Серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
3	Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
4	Інциденти	1	0	0	3	0	0	33,33	0	0	0,07	0,00	0,00
	Всього:	**1**	**0**	**0**	**3**	**0**	**0**	**33,33**	**0**	**0**	**0,06**	**0,00**	**0,00**
	Малі судна												
1	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
2	Серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
3	Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
	Всього:	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0,000**	**0,00**	**0,00**

Морський транспорт -	744
Внутрішній водний транспорт -	1665
Малі судна -	124622

2. Визначення обставин, факторів та причин виникнення аварійних подій

Основними причинами аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті, які сталися протягом першого півріччя 2023 року, є:

1. Людський фактор, пов’язаний з неврахуванням капітанами суден, судноводіями вимог звичайної морської практики, неврахуванням маневрених елементів судна та невиконанням вимог щодо несення вахтової служби (порушення вимог підпунктів 1.2.2, 1.4, пунктів 6.5 та 8.2 Міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ) (резолюція ІМО А. 741 (18)) стосовно забезпечення ефективної підготовки екіпажу до дій в аварійних ситуаціях та рекомендацій звичайної морської практики, що не забезпечило своєчасних та адекватних дій для запобігання потрапляння суден на мілину, здійснення навалу на причал або інше судно, що стояло на якорі.

2. Неналежна організація капітанами суден вахтової служби на ходовому містку у частині забезпечення належного спостереження за надводною обстановкою, зокрема місцем судна на фарватері під час плавання у обмежених умовах річки Дунай або на якірному місці під час стоянки судна на якорі

(порушення вимог Правила 5 Розділу I Частини B Конвенції «Про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року», пункту 6.28.6 Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471 (далі – Правила судноплавства).

3. Неналежний контроль з боку капітана та командного складу судна за виконанням вантажних операцій, дотриманням плану по розміщенню вантажу та баласту у танках з урахуванням навігаційних обмежень, безпечного запасу глибини під кілем судна та міцності корпуса судна, а також завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, згідно з Міжнародним кодексом з управління безпекою (МКУБ) (резолюція ІМО А. 741 (18)) під час здійснення вантажних операцій (порушення вимог, зокрема пунктів 1.7.1, 1.7.2, 7.6.2 Правил судноплавства).

4. Недотримання капітанами, командним складом, особовим складом екіпажів суден вимог звичайної морської/річкової практики щодо забезпечення належної організації несення вахтової служби на ходовому містку у разі погіршення погодних умов, а саме: посилення візуального та радіолокаційного спостереження за позицією та місцем судна, а також вжиття заходів із забезпечення безпеки (віддача другого якоря, проведення головних двигунів у режим негайного запуску до роботи тощо), зокрема під час стоянки судна на якорі.

5. Капітаном судна не забезпечена належна організація виконання членами екіпажу правил технічного обслуговування і експлуатації суднових механизмів та систем, зокрема якірного пристрою, затримка та несвоєчасна віддача якого призводить до виникнення аварійних ситуацій, зокрема під час здійснення маневрування по постановці на якір в обмежених умовах річки Дунай.

6. Порушення капітанами та командним складом суден вимог відповідних правил технічного обслуговування судна, суднових систем та механізмів, інструкцій, формулярів тощо, що стосуються, зокрема, належного зберігання буксирних та швартових сталевих кінців (тросів) у технічно справному стані та проведення їх технічного обслуговування, ремонту, а також експлуатаційних випробувань відповідно до вимог законодавства та документів з експлуатації виробників.

7. Порушення членами екіпажів суден вимог охорони праці та особистої безпеки щодо обов’язковго дотримання робочого часу та часу відпочинку, недопущення перевтомлення членів суднової команди під час виконання суднових робіт, використання пасків безпеки під час виконання робіт на палубі з низьким фальшбортом, а також обов’язкого використання полутрапів для переходу з одного судна на інше при стоянці суден лагом один до одного для попередження падіння людини за борт судна у воду під час проведення таких суднових робіт або здійснення такого переходу.

8. Недотримання капітанами та командним складом суден вимог нормативно-правових актів з безпеки судноплавства під час виконання швартових та якірних операцій, зокрема:

пункту 2 статті 1.04, статті 1.05 Основних положень щодо плавання по Дунаю та особливих рекомендацій щодо застосування компетентною владою дунайських держав основних положень щодо плавання по Дунаю, прийнятих постановою Дунайської Комісії на 48-й сесії від 25.04.1990, зі змінами та доповненнями, прийнятими постановою 60-ї сесії Дунайської Комісії, з урахуванням статті 23 Конвенції про режим судноплавства на Дунаї, підписаної в Белграді 18.08.1948 (далі – ОППД), та пункту 1.4.1 Правил судноплавства, якими зазначено, що для уникнення безпосередньої загрози судноводії під час плавання по внутрішнім водним шляхам України повинні вживати всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема пошкодженню суден чи з'єднань плавучого матеріалу, берегів і всякого роду споруд і установок, що перебувають на судноплавному шляху чи в безпосередній близькості від них;

пункту 7.1.3 Правил судноплавства, яким встановлено, що судна, з'єднання суден і плавучого матеріалу на стоянці, а також плавучі споруди повинні бути поставлені на якір чи ошвартовані таким чином, щоб вони не могли змінити свого положення і, отже, створити загрозу для інших суден із урахуванням сили вітру, зміни рівня води, а також засмоктування і хвилювання;

пунктів 1.1, 2.2 Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 19.11.2003 за № 1193/8514 (далі – наказ № 904) та пунктів 1.1 додатків 1 та 2 до цього Положення, розробленого відповідно до резолюції ІМО А.741(18) (МКУБ), у частині, що стосується завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризиків, що впливають на рівень безпеки, включаючи фактори ризику, підготовку, прийняття та реалізацію управлінських рішень, спрямованих на забезпечення належного рівня безпеки судноплавства,

зокрема у разі погіршення погодних умов при стоянки судна на якорі, а також під час виконання маневрових операцій по швартовці або постановці судна на якір в обмежених умовах річки Дунай;

вимог Обов'язкових постанов по морських портам, розташованих на р. Дунай, зокрема пунктів 5.4.13.1.4, 7.2.2.1, 8.1.6, 9.1.9 Обов'язкових постанов по морському порту Рені, затверджених наказом ДП «Адміністрація морських портів України» від 29.06.2016 № 225, зареєстрованих у Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві 20.07.2016 за № 86/1399 (далі – Обов'язкові постанови по морському порту Рені), у частині, що стосується забезпечення капітанами суден безпечного маневрування у акваторії морського порту Рені, а також їх відповідальності за наслідки, що спричиняються неприйняттям ними мір обережності, дотримання яких вимагає звичайна морська (річкова) практика або обставини даного випадку;

вимог Обов'язкових постанов по морських портам, розташованим на р. Дунай, зокрема пунктів 5.3.9.1 та 5.4.3 Обов'язкових постанов по морському порту Рені, у тому числі вимог звичайної морської практики та сталої практики плавання щодо заборони на рух при наявності крену судна (понад 5^{o}), а також диференту на ніс, якщо цей диферент не передбачений конструкцією судна або якщо випадок завантаження судна з диферентом на ніс міститься в інформації з остійності судна;

вимог пункту 6.28.6 Правил судноплавства щодо забезпечення капітанами суден належної організації несення вахтової служби на ходовому містку, а саме: належного візуального та радіолокаційного спостереження за рухом, позицією та місцем судна, виклик підвахти для допомоги у здійсненні управління судном (кермового та спостерігача) для забезпечення безпечного плавання судна, зокрема під час виконання швартових та якірних операцій зі зняття/постановці барж зі/до зчалу барж на рейді морського порту в стисних умовах річки Дунай.

9. Недотримання капітанами та командним складом суден вимог нормативно-правових актів з безпеки мореплавства під час плавання з морським лоцманом на борту та використання буксирного забезпечення, зокрема:

частини 3, 4 розділу A-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДМНВ-78/95), та статті 58 Кодексу торговельного мореплавства України, у частині, що стосується відповідальності за забезпечення безпеки плавання та судна, у тому числі судноводіння, належної організації ходової навігаційної вахти, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання, зокрема зіткненню, потраплянню на мілину тощо;

частини 4 розділу A-VIII/2 глави VIII Конвенції ПДМНВ-78/95 (плавання з лоцманом на борту), якою визначено, що «присутність лоцмана на борту та виконання ним своїх обов'язків не звільняє капітана або вахтового помічника від їхніх функцій та обов'язків для забезпечення безпеки судна»;

вимог правила 34 глави V Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та пункту 1.3 Резолюції ІМО А.893(21) «Керівництво по плануванню рейсу», якими зазначається, що до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим від причалу до причалу,

включаючи ті райони, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечення контролю за просуванням судна при виконанні плану переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання, вироблені Організацією;

рекомендацій звичайної морської практики, зокрема щодо взаємодії з лоцманом та капітанами буксирів під час виконання швартових операцій, а також вжиття всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені, зокрема, відповідними Правилами плавання та Обов'язковими постановами по морських портам України, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання навалу судна на причал, інші судна та об'єкти , що стоять біля причалу або на рейді;

рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном, забезпечення належної організації дій екіпажів суден в аварійній ситуації та завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, згідно з Міжнародним кодексом з управління безпекою (МКУБ) (резолюція ІМО А. 741 (18)), при здійсненні плавання та виконанні швартових операцій, у тому числі із використанням буксирного забезпечення, зокрема в обмежених умовах річки Дунай, акваторіях морських портів;

вимог резолюцій ІМО А.893(21), А.601(15) щодо врахування маневрових характеристик судна та дотримання безпечної швидкості при здійсненні плавання та виконанні швартових операцій, у тому числі із використанням буксирного забезпечення, зокрема в обмежених умовах річки Дунай, акваторії морського порту;

вимог звичайної морської (річкової) практики у частині, що стосується використання технічно справного буксирного та швартового обладнання, а також забезпечення його належного зберігання, проведення технічного обслуговування, ремонту, зокрема сталевих буксирних/швартових кінців (тросів), які використовуються для жорсткого зчалу з баржею на штовхання під час виконання буксирних та маневрових операцій.

Що стосується маломірних (малих) суден, слід зазначити, що через воєнну агресію російської федерації та блокування терористичними військами частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, захоплений Каховський судноплавний шлюз, судноплавство маломірних (малих) суден на внутрішніх водних шляхах, зокрема на річці Дніпро було зупинено, тому аварійних подій з вказаними суднами у першому півріччі 2023 року не відбувалось.

Проте Адміністрація судноплавства звертає увагу судноводіїв, власників суден, керівників баз стоянок маломірних (малих) суден на те, що нехтування вимогами нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних місцевих Правил та/або Правил судноплавства, використання маломірних суден у холодну пору року становить чималу загрозу для життя й здоров'я людей, які ними користуються, і закликає не здійснювати вихід на воду на маломірних (малих) суднах у зв'язку з мінною небезпекою до відновлення контролю над відповідними ділянками внутрішніх водних шляхів, а також після закриття навігації та у зимовий період.

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися протягом першого півріччя 2023 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 8 випадків (53%) (неналежна організація несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, порушення вимог відповідних Правил плавання, Обов'язкових постанов по морських портам та Правил судноплавства, а також порушення правил техніки безпеки та охорони праці), тоді як у січні-червні 2022 року – 6 випадків (55%);

2) технічні причини – 4 випадки (27%) (неналежна організація виконання правил технічного обслуговування рульового та якірного пристрою судна, а також експлуатації головних двигунів, зокрема відсутність контролю за станом паливних і масляних фільтрів та їх вчасною заміною відповідно до плану технічного обслуговування або раніше через незадовільний (засмічений) стан паливних та масляних фільтрів, використання), проти 3 випадків (27%) протягом січня-червня у 2022 році;

3) навігаційні причини – 3 випадки (20%) (здійснення навалу на інши судна, що стоять на якорі, неврахування безпечної дистанції та невиконання відповідного маневру для запобігання навалу/зіткненню, зокрема під час здійснення маневрів по швартуванню/відшвартуванню суден до/від причалів, постановці на якір тощо), проти 2 випадків (18%) протягом січня-червня у 2022 році;

4) психофізіологічні – 0 випадків (0%), протягом січня-червня 2022 року такі випадки також відсутні.

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

Рис. 2. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення протягом січня-червня у 2023 році.

Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення протягом січня-червня у 2023 році.

Розподіл аварійних подій у першому півріччі 2023 року за місцем їх виникнення складається таким чином, що:

7 % від загальної кількості аварійних подій сталося у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо) (у 2022 році – 45 %);

93 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах та на річці Дунай (у 2022 році – 55 %).

Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден протягом січня-червня у 2023 році.

Таким чином, за типом суден аварійні події, що трапились у 2023 році, розподілились у такому процентному відношенні:

53 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами (у 2022 році – 45 %);

47 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з суднами внутрішнього та змішаного (ріка-море) плавання (у 2022 році – 55 %);

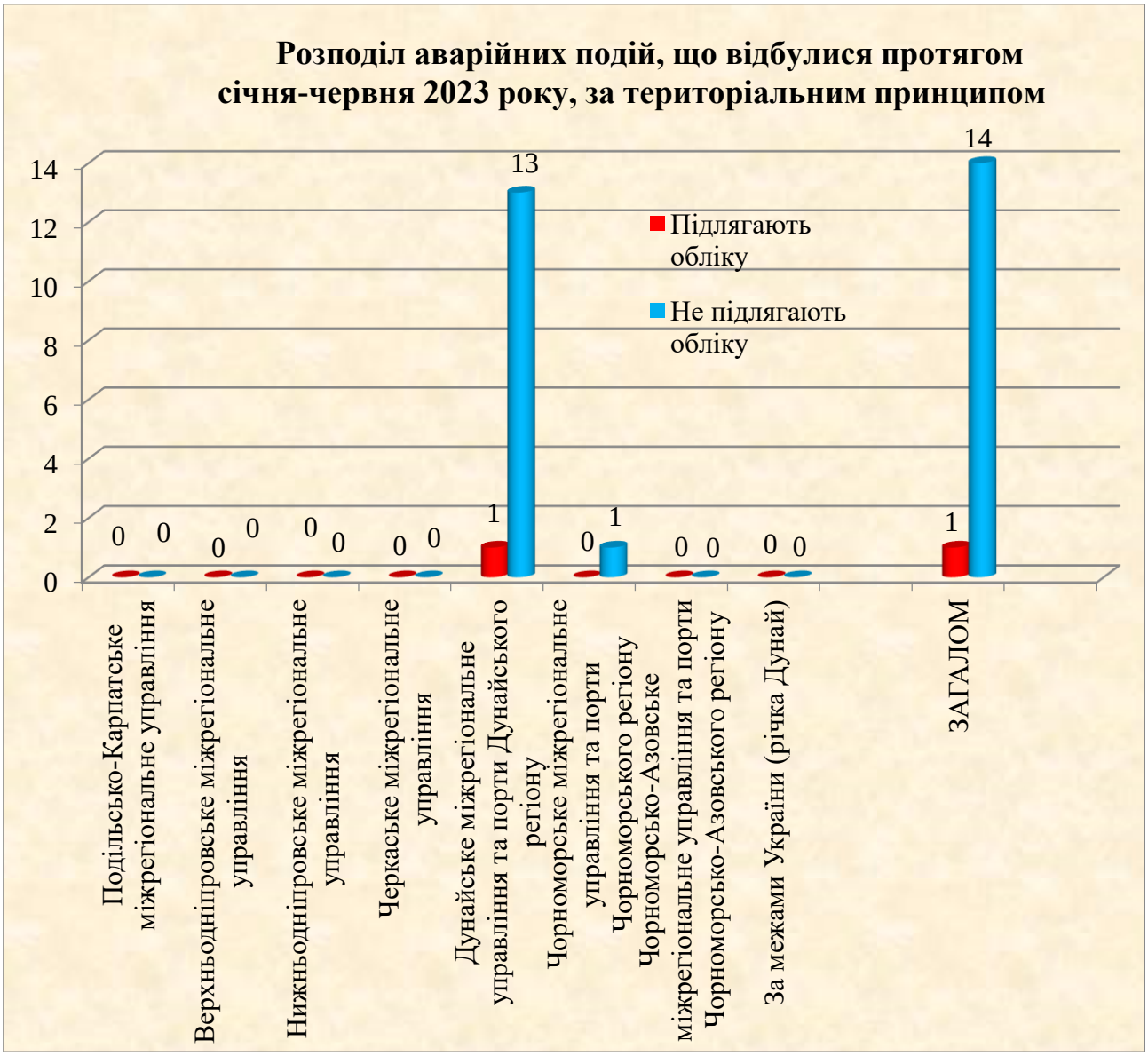
0 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з маломірними суднами (у 2022 році аварійні події з маломірними суднами не відбувались – 0 %).

Порівняльна таблиця аварійних подій за видом протягом січня – червня 2023 року, у порівнянні із аналогічним періодом 2022 року

2023 р.	2022 р.
АП, що підлягають обліку	
Морський інцидент (серйозний інцідент)	
Інцидент	
1. т/х «DALAL» (прапор Палау) навал на баржу, що стояла на якорі 01.04.2023	1. баржа УДП-1616 зірвало з якоря, дрейф по р. Дунай 21.01.2022
	2. буксир-штовхач «Валентин Пиляев» з 6 баржами на штовханні потрпляння на мілину 16.03.2022
	3. суховантаж-штовхач «Механік Головацький» з 5 баржами на штовханні навал на стінку шлюзу 22.03.2022
Не беруться до обліку (АП з іноземними суднами, та іншими суднами, що не підлягають обліку)	
Серйозна аварія	
1. самохідна баржа «DUNAV» (прапор Румунія) навал на іншу баржу на якорі та отримання пошкоджень – має водотечність всередині трюму 05.02.2023	1. судно «CERENCAN» (прапор Камерун) – пошкодження корпусу судна – має водотечність 04.02.2022
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
1. баржа «JOKOR III» (прапор Румунія» – пошкодження корпусу судна – має водотечність всередині трюму 04.02.2023	1. т/х «CATHARINA 1» (прапор Мальта) – посадка на мілину через відмову рульового пристрою 15.01.2022
2. судно «GALA A» (прапор Панама) здійснило навал на понтон № 15 морського вокзалу МП Ізмаїл, т/х «PILGRIM», т/х «VELES» 22.03.2023	2. караван з 4 барж «SL-18017», «MHRT-1710B», «MHRT-1712B», «PANCAR-1704» зірвався з якоря та здійснив навал на баржу «LEA» 30.01.2022
3. т/х «PASHA» (прапор Камерун) при відході від причалу пошкодив навантажувач «БРЕСТОН» 26.05.2023	
4. буксир-штовхач «PIRIN» (прапор Болгарія) забруднення акваторії МП Рені 24.06.2023	

Інцидент	
1.самохідна баржа «NAVITAS» (прапор Румунія) – навал на баржу/причал «ПРП-52МС» 12.02.2023	1. т/х «KSL SEATTLE» (прапор Гонконг, IMO: 9683245) відмова головного двигуна 26.01.2022
2. судно «LILA SEOUL» (прапор Ліберія) – відмова ГД 13.02.2023	2. судно «PICTOR» (прапор Ліберія)- неполадки у роботі головного двигуна 13.02.2022
3. судно «CHELSEA 4» (прапор Палау) – втрата лівого якоря 14.02.2023	3. т/х «MONTE ROSA» (прапор Молдова) потрапляння на мілину 22.02.2022
4. т/х «Prince» (прапор Словаччини) із баржею «PZ 15001» навалив на т/х «Emma» (прапор Словаччини) із баржею «Sofia 1» 21.03.2023	4. т/х «ELEANORA» (прапор Панама) потрапляння на мілину 16.05.2022
5. т/х «ESENCE» (прапор – Палау) зіткнувся із самохідною баржею «PORTEUR» (прапор Румунія) 31.03.2023	5. суховантаж «ALICE» (прапор Палау) – навал на причал 03.05.2022
6. судно «LUCKY» (прапор Сент-Кітс і Невіс) потрапляння на мілину 18.04.2023	
7. Самохідна баржа «CORNELIA» (прапор Німеччина) навал на судно «DOBRICH MARINA» 18.04.2023	
8. судно «ELEANORA» (прапор Панама) потрапляння на мілину 31.05.2023	
9. т/х «SK FRIENDSHIP» (прапор Того) навал на самохідну баржу «CDD BELUMI 1» (прапор Словаччина) 21.06.2023	

Аварійні події, що відбулися протягом І півріччя 2023 року, за територіальним принципом



3. Коригуючі дії (запропоновані заходи) щодо усунення причин виникнення аварійних подій з метою підвищення рівня безпеки судноплавства та зниження рівня аварійності на водному транспорті

1. Адміністрацією судноплавства вжито заходи контролю за:

1) 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 правил Регістра судноплавства України та безпеки судноплавства;

2) дотриманням суднами вимог відповідних Правил плавання та Обов'язкових постанов по морських портам України щодо здійснення плавання

з морським лоцманом на борту та належного використання буксирного забезпечення для виконання швартових операцій на акваторіях морських портів;

3) безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, зокрема суден рибної промисловості.

Також, з метою забезпечення належного рівня безпеки судноплавства та обговорення нагальних питань щодо здійснення державного нагляду за безпекою мореплавства у Дунайському регіоні, 30.01.2023 Адміністрацією судноплавства організовано та проведено спільну нараду за участю представників Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України, Адміністрації судноплавства, державного підприємства «Адміністрація морських портів України», державної установи «Держгідрографія» та капітана Ізмаїльського морського порту (адміністрації Ізмаїльського морського порту) в online-форматі.

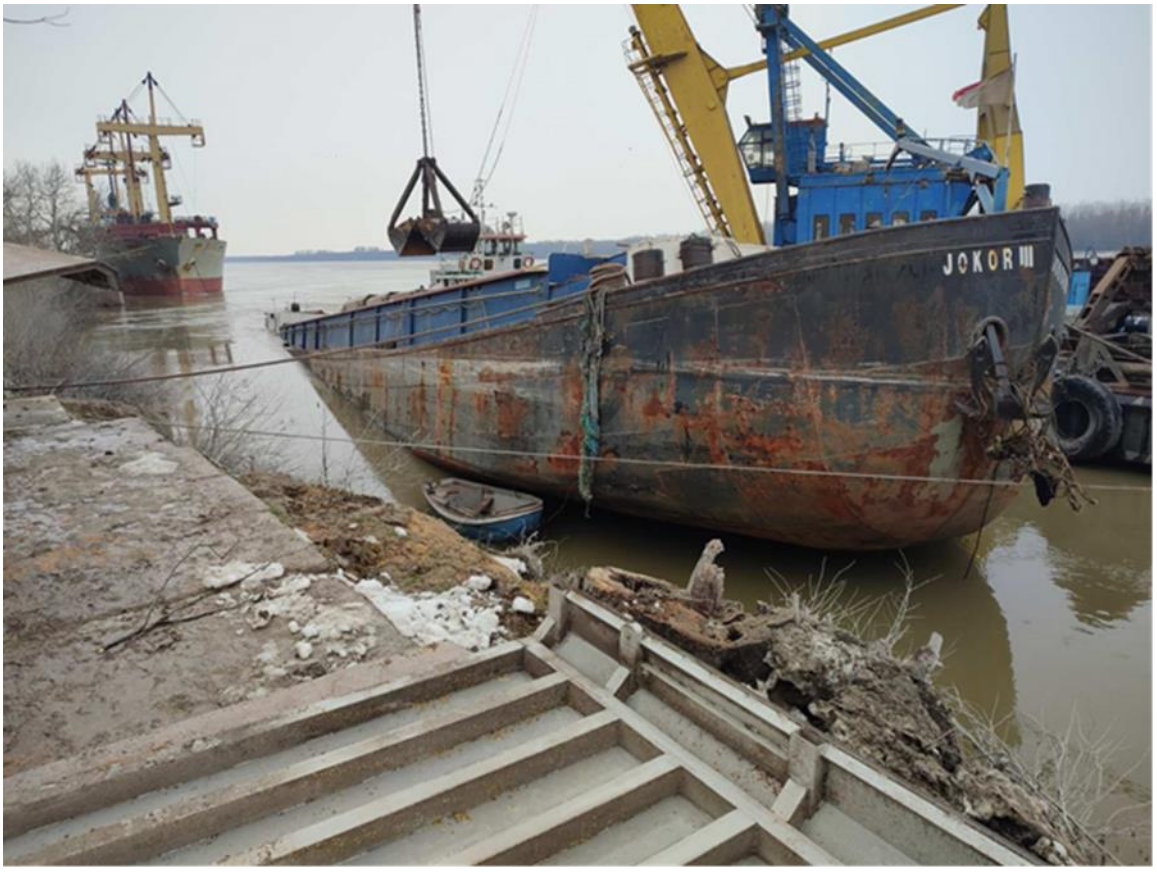
2. Адміністрацією судноплавства запропоновано її відповідним структурним підрозділам та територіальним органам:

1) підвищити контроль, зокрема за:

дотриманням суднами, що стоять у морських портах, терміналах, а також знаходяться біля причалів річкових портів і терміналів, об’єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту та/або інших гідротехнічних споруд, у затонах тощо щодо відповідності технічного стану суден вимогам міжнародних договорів України та національних актів законодавства з безпеки судноплавства, зокрема Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS 74) та Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зі змінами, внесеними Протоколом 1978 року (MARPOL 73/78);

дотримання капітанами суден відповідних правил плавання та обов’язкових постанов по морських портам України, у частині що стосується забезпечення безаварійного плавання, а також здійснення безпечних вантажних операцій з суднами та несамохідними баржами на акваторії та території вказаних портів, зокрема на акваторії морських портів, розташованих на річці Дунай;

дотриманням на суднах, що перебувають у морському порту, вимог нормативних актів з безпеки мореплавства, а також відповідних правил технічного обслуговування судна, суднових систем та механізмів, інструкцій, формулярів тощо, що стосуються належного зберігання буксирних та швартових сталевих кінців (тросів) у технічно справному стані та проведення їх технічного обслуговування, ремонту, а також експлуатаційних випробувань відповідно до вимог законодавства та документів з експлуатації виробників;



наявністю на борту відповідних журналів, документів (записів) щодо технічного обслуговування відповідного суднового обладнання та механізмів, а також їх належним веденням (заповненням), що підтверджує своєчасне проведення технічних оглядів, ремонтів, випробувань, належного зберігання буксирних і швартових сталевих кінців (тросів) тощо;

дотриманням членами екіпажів суден вимог охорони праці та особистої безпеки щодо обов’язкового дотримання робочого часу та часу відпочинку, недопущення перетомлення членів суднової команди під час виконання суднових робіт, використання пасків безпеки під час виконання робіт на палубі суден з низким фальшбортом, а також обов’язкого використання полутрапів для переходу з одного судна на інше при стоянці суден лагом один до одного для попередження падіння людини за борт судна у воду під час проведення таких суднових робіт або здійснення такого переходу з судна на судно;

2) звертати увагу капітанів та членів екіпажів суден на недопущення захаращення суднових трапів і сходин, а також на те, що розташування будь-якого обладнання всередині сходової клітини створює додаткову небезпеку для людей, які користуються сходами. Рекомендувати капітанам та членам екіпажів суден у разі наявності всередині сходової клітини будь-якого обладнання використовувати відповідні захисні матеріали для вказаного обладнання з метою попередження травмувань членів екіпажів суден;

3) у разі виявлення порушень капітанами суден вимог відповідних правил плавання, технічної експлуатації судна, Обов’язкових постанов по морських портам України, або вимог щодо остійності судна та міцності корпусу судна, зокрема під час здійснення вантажних операцій, а також інших правопорушень з боку екіпажу судна в межах компетенції вживати заходи, передбачені чинним законодавством, зокрема у встановленому порядку складати відповідні акти та протоколи про порушення капітаном судна вимог нормативно-правових актів з безпеки мореплавства (чітко вказувати назву, номер правила, пункту або підпункту нормативного документа, вимоги якого порушені) та негайно інформувати про це капітана морського порту, який повинен у встановленому порядку відмовити у видачі дозволу на вихід судна в море.

3. Капітанам морських портів запропоновано, зокрема:

1) посилити контроль за дотриманням суднами вимог ОППД, Правил судноплавства та Обов’язкових постанов по морських портам України під час здійснення плавання та виконання якірних і швартових операцій на акваторії морських портів, а також під час здійснення вантажних операцій на акваторії вказаних портів, зокрема на акваторії Ренійського морського порту та терміналу «Дунай-Термінал»;

2) під час оформлення приходів/відходів суден, зокрема самохідних барж, наполегливо рекомендувати капітанам та морським агентам таких суден

дотримуватися вимог відповідних правил плавання та Обов’язкових постанов по відповідному морському порту у частині забезпечення безпечного плавання та маневрування у акваторії морського порту;

3) у разі порушення капітанами суден вимог нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних правил плавання та Обов’язкових постанов по морському порту у частині забезпечення безпечного плавання та маневрування у акваторії морського порту, в межах компетенції вживати заходи, передбачені чинним законодавством;

4) надавати дозвіл на вихід з порту суднам тільки після перевірки суднових документів, зазначених у пункті 4.3 розділу IV Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 23.03.2004 за № 353/8952, за умови позитивних результатів контролю судна, його корпусу, механізмів, обладнання та пристроїв, а також задовільного морехідного стану судна і готовності до виходу його в море;

5) посилити контроль за підприємствами, що надають лоцманські послуги, а також за дотриманням суднами, зокрема які знаходяться під лоцманським проведенням, вимог відповідних правил плавання, Обов’язкових постанов по морських портам України, звичайної морської практики у частині, що стосується дотримання безпечної швидкості руху по акваторії порту, використання буксирного забезпечення, а також вжиття відповідних заходів для попередження виникнення аварійних ситуацій під час здійснення лоцманського проведення тощо.

4. За результатами розслідування аварійних подій судновласникам, капітанам суден, з якими трапились аварійні події, буксирним компаніям, а також підприємству, що надає лоцманські послуги, надано відповідні рекомендації, зокрема власникам суден та/або судновласникам запропоновано:

здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення аварійної події, яка виникла із суднами підприємства/компанії та розробити заходи для попередження таких подій у майбутньому;

забезпечити дотримання капітанами суден вимог відповідних правил плавання та Обов’язкових постанов по морських портам України, зокрема розташованих на річці Дунай, у частині, що стосується забезпечення безаварійного плавання судна, здійснення безпечних вантажних та швартових операцій;

призначеній особі з системи управління безпеки судноплавства (СУБ) компанії проводити аналіз ефективності діючої СУБ підприємства та, у разі необхідності, прийняти рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються належної організації несення вахтової служби на ходовому містку, а саме спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання в обмежених умовах р. Дунай, організації проведення на суднах вантажних операцій, у тому числі порядку навантаження та розвантаження несамохідних суден, використання буксирного забезпечення під час здійснення швартових операцій, дій екіпажів суден в аварійній ситуації та завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризику, а також щодо забезпечення безпечної стоянки плавзасобів, зчалів барж тощо на якірних стоянках морських портів, терміналів, розташованих на річці Дунай, зокрема при погіршенні погодних умов тощо;

забезпечити дотримання капітанами суден (буксирів), що належать та/або експлуатуються компанією/товариством, зокрема вимог відповідних Правил плавання, зокрема пункту 2 статті 1.04, статті 1.05 та пунктів 1, 2 статті 1.07 ОППД, пункту 1.4.1 Правила судноплавства, та Обов'язкових постанов по морських портам України щодо вжиття всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність для забезпечення безпеки судноплавства, а також прийняття ними відповідних мір обережності, дотримання яких вимагає звичайна морська (річкова) практика або обставини даного випадку;

забезпечити дотримання капітанами, командним складом, особовим складом екіпажів суден вимог звичайної морської/річкової практики щодо забезпечення належної організації несення вахтової служби на ходовому містку, зокрема у разі погіршення погодних умов під час стоянки судна на якорі, посилення візуального та радіолокаційного спостереження за позицією та місцем судна, а також вжиття заходів із забезпечення безпеки (віддача другого якоря, проведення головних двигунів у режим негайного запуску до роботи тощо).

Капітанам та командному складу суден, з яким трапилась аварійна подія, запропоновано забезпечити, зокрема:

дотримання вимог пунктів 1.2.2, 1.4, пунктів 6.5 та 8.2 Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню (Міжнародний кодекс з управління безпекою – МКУБ, Резолюція ІМО А.741 (18)), а також системи управління безпекою (СУБ, SMS) судна та

судновласника у частині, що стосується завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризиків, що впливають на рівень безпеки, включаючи фактори ризику, підготовку, прийняття та реалізацію управлінських рішень, спрямованих на забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, зокрема при виконанні маневрових операцій по швартуванню/відшвартуванню судна до/від причалів порту, терміналів, а також у разі погіршення погодних умов під час стоянки судна на якорі;

врахування маневрових характеристик судна та дотримання безпечної швидкості під час здійснення швартових операцій з використанням буксирного забезпечення, а також під час виконання маневрів по постановці судна на якір в обмежених умовах річки Дунай, на акваторії морських портів (резолюції ІМО А.893(21), А.601(15));

дотримання вимог правила 34 глави V Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та пункту 1.3 Резолюції ІМО А.893(21) «Керівництво по плануванню рейсу», якою зазначається, що до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим від причалу до причалу, включаючи ті райони, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечити контроль за просуванням судна при виконанні плану переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання, вироблені Організацією;

належну організацію та виконання членами екіпажу вимог відповідних правил технічного обслуговування судна, суднових систем та механізмів, інструкцій, формулярів тощо, що стосуються, зокрема, належного зберігання буксирних та швартових сталевих кінців (тросів) у технічно справному стані та проведення їх технічного обслуговування, ремонту, а також експлуатаційних випробувань відповідно до вимог законодавства та документів з експлуатації виробників;

належне використання технічно справного буксирного та швартового обладнання, а також належне його зберігання, проведення технічного обслуговування, ремонту сталевих буксирних/швартових кінців (тросів), які використовуються для жорсткого зчалу з баржею на штовхання під час виконання буксирних та маневрових операцій;

належне виконання вантажних операцій, дотримання плану по розміщенню вантажу та баласту у танках з урахуванням навігаційних обмежень та безпечного запасу глибини під кілем судна;

дотримання вимог відповідних правил плавання, Обов’язкових постанов по морських портам України, зокрема пунктів 1.7.1, 1.7.2, 7.6.2 Правил судноплавства, пункту 5.4.11.15 Обов’язкових постанов по морському порту Рені, у частині що стосується безпечного завантаження судна таким чином, щоб не порушувати остійності судна та міцності корпусу судна, дотримання під час навантаження судна осадки, зазначеної у суднових документах, а також затверджених належним чином технологічних схем (ТС) та робочої технологічної карти (РТК) щодо здійснення безпечних вантажних операцій;

дотримання рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном, належну організацію дій екіпажів

суден в аварійній ситуації та завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, згідно з резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ) під час плавання та/або виконання маневрових операцій в обмежених умовах річки Дунай, в акваторії морських портів;

належну організацію технічного обслуговування і експлуатації головних двигунів судна, механізмів, систем тощо, зокрема якірного пристрою, згідно з відповідними правилами, інструкціями, документами з експлуатації виробників, системою управління безпекою компанії (СУБ), розробленою відповідно до резолюції ІМО А.741(18) (МКУБ) та/або наказу № 904, тощо;

дотримання вимог частини 3, 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДНВ-78/95), зокрема щодо забезпечення належної організації несення вахтової служби на ходовому містку, а саме спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна, у тому числі з лоцманом на борту;

дотримання рекомендацій звичайної морської/річкової практики з практичних прийомів та способів управління судном, зокрема щодо взаємодії з морським лоцманом та капітанами буксирів під час виконання швартових операцій, а також вжиття вчасних та рішучих дій для забезпечення безпеки судна та запобігання навалу на причал, інші судна та об’єкти, що стоять біля причалу або на рейді;

тощо.

Ренійській філії ДП «Адміністрація морських портів України» (далі – Ренійська філія ДП «АМПУ») рекомендовано:

1) розробити заходи щодо запобігання аварійним подіям у майбутньому та довести їх до особового складу працівників Ренійської філії ДП «АМПУ» та портових операторів, які здійснюють вантажні операції на території та акваторії Ренійського морського порту;

2) забезпечити виконання працівниками Ренійської філії ДП «АМПУ» та портових операторів, які здійснюють вантажні операції на території та акваторії Ренійського морського порту, вимог Правил надання послуг у морських портах України, затверджених Міністерством інфраструктури України від 05.06.2013 № 348, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 15.08.2013 за № 1401/23933, у частині, що стосується дотримання затверджених належним чином відповідних технологічних схем (ТС), робочих технологічних карт (РТК) та робочої технологічної документації (ТРД) з урахуванням вимог нормативних документів, що регламентують умови та забезпечення безпеки під час здійснення вантажних операції з суднами.

Буксирним компаніям (судновласникам буксирів), судна яких були причетні до аварійних подій, рекомендовано, зокрема:

здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення аварійної події, яка виникла із суднами підприємства/компанії та розробити заходи для попередження таких подій у майбутньому;

забезпечити дотримання капітанами суден, що належать вказаним компаніям, вимог відповідних Правил плавання та Обов'язкових постанов по морських портам України, розташованим на річці Дунай, у частині, що стосується забезпечення безаварійного плавання судна, здійснення безпечних вантажних та швартових операцій, зокрема:

а) вимог пункту 2 статті 1.04, статті 1.05 ОППД та пункту 1.4.1 Правил судноплавства, якими зазначено, що для уникнення безпосередньої загрози судноводії під час плавання по внутрішнім водним шляхам України повинні вживати всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема пошкодженню суден чи з'єднань плавучого матеріалу, берегів і всякого роду споруд і установок, що перебувають на судноплавному шляху чи в безпосередній близькості від них;

б) вимог відповідних правил технічного обслуговування судна, суднових систем та механізмів, інструкцій, формулярів тощо, що стосуються, зокрема, належного зберігання буксирних та швартових сталевих кінців (тросів) у технічно справному стані та проведення їх технічного обслуговування, ремонту, а також експлуатаційних випробувань відповідно до вимог законодавства та документів з експлуатації виробників;

в) вимог Обов'язкових постанов по морських портам України, зокрема пунктів 5.4.13.1.4, 7.2.2.1, 8.1.6, 9.1.9 Обов'язкових постанов по морському порту Рені, у частині, що стосується забезпечення капітанами буксирів безпечного маневрування у акваторії морського порту, а також їх відповідальності за наслідки, що спричиняються неприйняттям ними мір обережності, дотримання яких вимагає звичайна морська (річкова) практика або обставини даного випадку;

г) вимог звичайної морської (річкової) практики у частині, що стосується використання технічно справного буксирного та швартового обладнання, а також належного зберігання, проведення технічного обслуговування, ремонту сталевих буксирних/швартових кінців (тросів), які використовуються для жорсткого зчалу з баржею на штовхання під час виконання буксирних та маневрових операцій.

Підприємству, що здійснює надання лоцманських послуг, запропоновано, зокрема:

1) розробити заходи щодо запобігання подібним аварійним подіям у майбутньому та довести їх до особового складу морських лоцманів;

2) провести нараду з особовим складом морських лоцманів, зокрема лоцманської служби «Дунай» філії «Дельта-лоцман» ДП «Адміністрація морських портів України», на якій:

здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення цієї аварійної події;

звернути увагу морських лоцманів на взаємовідносини морського лоцмана і капітана судна, зокрема на обов'язок лоцмана щодо здійснення відповідного інформування капітана судна про маршрут переходу, особливі умови плавання, зокрема: стан погодних умов; глибини; наявність течій тощо;

рекомендувати морським лоцманам до початку здійснення лоцманського проведення звернути увагу капітанів суден на:

а) здійснення додаткової перевірки належної роботи суднових електростанцій, інших суднових допоміжних механізмів і систем та відповідного електроустаткування з метою забезпечення безпечного плавання судна під час лоцманського проведення;

б) здійснення перевірки готовності якірного пристрою до екстреної віддачі якорів у разі необхідності;

в) дотримання безпечної швидкості, яка б дозволила вчасно зупинити судно при виникненні аварійної ситуації, запобігти розвороту судна лагом до течії або віддати якір з метою погашення інерції судна та попередження виникнення аварійних ситуацій, зокрема навалу на судна та баржі, що стоять на якорі на якірних стоянках морського порту.

5. Судновласникам, судна яких були причетні до вказаних аварійних/транспортних подій, запропоновано, зокрема:

здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення аварійної події, яка виникла із суднами підприємства/компанії та розробити заходи для попередження таких подій у майбутньому;

посилити контроль за ефективною підготовкою суднового персоналу щодо дій в позаштатних (аварійних) ситуаціях, а також звернути увагу капітанів суден на завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику згідно з СУБ судна та компанії, а також наказом № 904 та відповідно до вимог підпункту 1.2.2, пунктів 1.4, 6.5 та 8.2 резолюції А. 741 (18) (МКУБ), при плаванні судна в обмежених умовах річки Дунай, зокрема при погіршенні погодних умов, а також під час виконання швартових, якірних та вантажних операцій;

здійснити аналіз ефективності діючої СУБ компанії/товариства та, у разі необхідності, прийняти рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються організації проведення буксирних, якірних та вантажних операцій, а також дій екіпажу суден в аварійній ситуації та завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризику тощо.

Проте, незважаючи на вжиття з боку Адміністрації судноплавства системних заходів стосовно забезпечення належного рівня безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті, стан справ з аварійністю продовжує залишатися складним, зокрема у Дунайському регіоні відмічається значне

зростання кількості аварійних подій за період січень – червень 2023 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року.

Підсумковуючи зазначаємо, що протягом першого півріччя 2023 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 15 аварійних подій, в яких загиблі, травмовані та зниклі безвісти відсутні. За аналогічний період 2022 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 11 аварійних подій, в яких загиблі, травмовані та зниклі безвісти відсутні.

Загальне зростання аварійності на 4 аварійних подій (+ 27 %) у першому півріччі 2023 року, у порівнянні із аналогічним періодом 2022 року, пов'язане із зростанням навантаження на три морські порти у гирлі Дунаю – Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський, що спровокувало величезне збільшення суднопотоку по річці Дунай, зокрема по Кілійському гирлу та призвело до критичного зростання кількості суден, що знаходяться на якірних стоянках, чекаючи подальшої обробки у порту та/або оформлення відповідних формальностей по заходу/виходу суден до/з морського порту.

Протягом січня – червня 2023 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року – кількість аварійних подій, що трапились у Дунайському регіоні, а саме на річці Дунай, значно збільшилась – з 6 подій, що трапились у січні-червні 2022 року, до 14 аварійних подій у січні-червні 2023 року.

Також слід зауважити, що не зважаючи на величезний об'єм перевезень з морських портів «Одеса», «Чорноморськ», «Південний» (22.07.2022 Україна, Туреччина та ООН у Стамбулі підписали угоду, яка стосується розблокування цих портів), а також значне зростання суднозаходів/виходів до/з вказаних портів, стан аварійності протягом січня – червня 2023 року у зазначених морських портах «Одеса», «Чорноморськ», «Південний» значно покращився (відбулася усього 1 аварійна подія, а у 2022 році за цей період відбулося 5 аварійних подій).

Одночасно за аналізом подій, що підлягають обліку, слід зауважити, що не зважаючи на загальне збільшення аварійності протягом січня – червня 2023 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2022 року (аварійність збільшилась на 4 аварійні події),– кількість аварійних подій, що підлягає обліку за вказаний період, тобто які трапились з суднами, що плавають під прапором України, зменьшилось у три рази (3 аварійні події у січні-червні 2022 року до 1 події у січні-червні 2023 року).

Зазначене може свідчити про те, що рекомендації, які надавались судновласникам та підприємствам морського та внутрішнього водного транспорту за результатом розслідування аварійних подій, які також розробляли та вживали відповідні заходи для недопущення виникнення подібних аварійних подій, дали позитивний результат. Тому за вказаний вище період рівень безпеки

судноплавства з суднами, що плавають під прапором України, значно покращився.

Що стосується маломірних (малих) суден, слід зазначити, що через воєнну агресію російської федерації та блокування терористичними військами частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, захоплений Каховський судноплавний шлюз, судноплавство маломірних (малих) суден на внутрішніх водних шляхах, зокрема на річці Дніпро було зупинено, тому аварійних подій з вказаними суднами у першому півріччі 2023 року не відбувалось.

Зазначений звіт щодо стану 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 перше півріччя 2023 року, підготовлений без врахування показників аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті за 2023 та 2022 роки по АР Крим та м. Севастополь.

У зв’язку з цим, вся інформаційно-аналітична та інша довідкова інформація, яка міститься у тексті звіту, не містить показників аварійності за 2023 та 2022 роки по АР Крим та м. Севастополь.

Начальник Відділу
розслідування аварійних подій Олександр КОМАРОВ