

Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні, включаючи малі судна, та з українськими суднами за межами територіальних вод України, за січень – червень 2025 року з наростаючим підсумком

I. Інформаційно-аналітична інформація

Протягом першого півріччя 2025 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 5 аварійних подій, в яких 1 (одна) особа загинула, 1 (одна) особа зникла з борту судна, травмовані відсутні.

За аналогічний період 2024 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 4 аварійні події, в яких 1 (одна) особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2025 року, збільшилась на 1 аварійну подію (+20 %), у порівнянні з 2024 роком, а також загинула 1 людина (у 2024 році за аналогічний період загиблих не було).

Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті

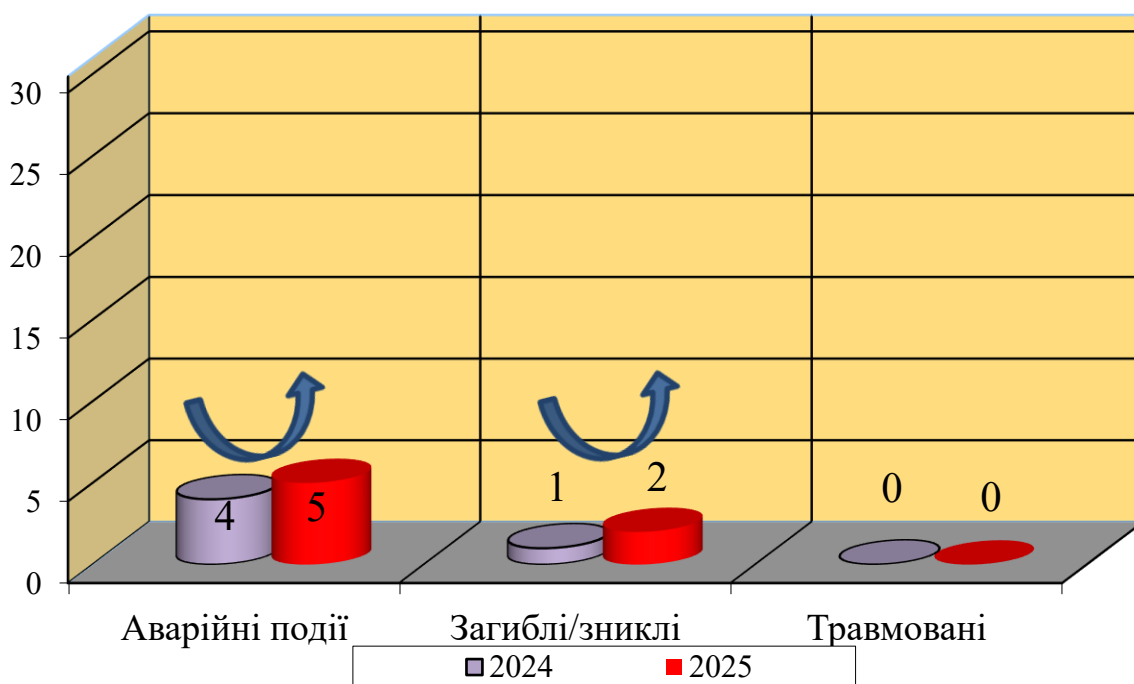
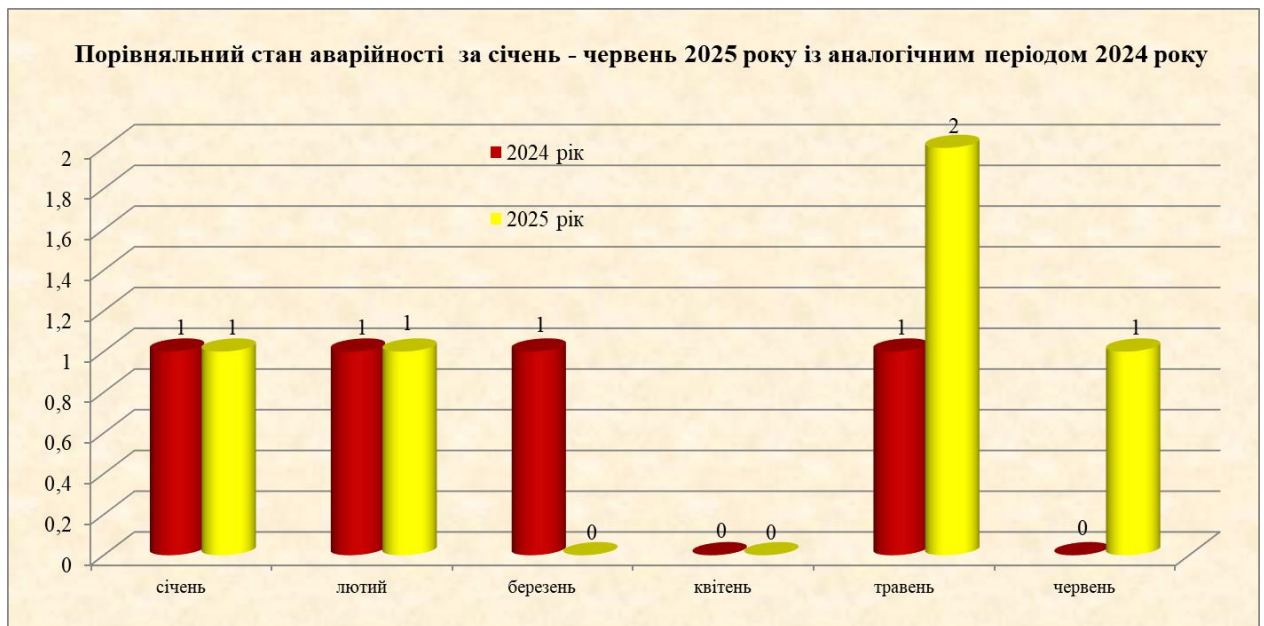


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті за січень-червень 2025 року, в порівнянні з аналогічним періодом 2024 року.



Таким чином, за перший квартал 2025 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 2 аварійні події (у січні – 1, лютому – 1 та у березні – 0), в яких 1 особа зникла з борту судна, загиблі та травмовані – відсутні.

За аналогічний період 2024 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 3 аварійні події (у січні – 1, лютому – 1 та у березні – 1 аварійна подія), в яких 1 (одна) особа зникла безвісти, загиблі та травмовані – відсутні.

Протягом другого кварталу 2025 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 3 аварійні події (у квітні – 0, травень – 2, червень – 1), в яких загинула 1 (одна) людина, зниклі безвісти та травмовані відсутні.

У другому кварталі 2024 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталася 1 аварійна подія (у квітні – 0, травень – 1, червень – 0), в яких загиблі, зниклі безвісти та травмовані відсутні.

Слід зазначити, що вже четвертий рік поспіль, продовжується повномасштабна військова агресія російської федерації проти України, яка негативно впливає на стан безпеки мореплавства в Чорному та Азовському морях та на внутрішніх водних шляхах України. Також, через підрив 06.06.2023 російськими окупантами Каховської ГЕС, зупинені перевезення Дніпром та припинено рух суден по Бузько-Дніпровсько-лиманському та Херсонському морському каналах з морських портів та терміналів Миколаївського та Херсонського регіонів.

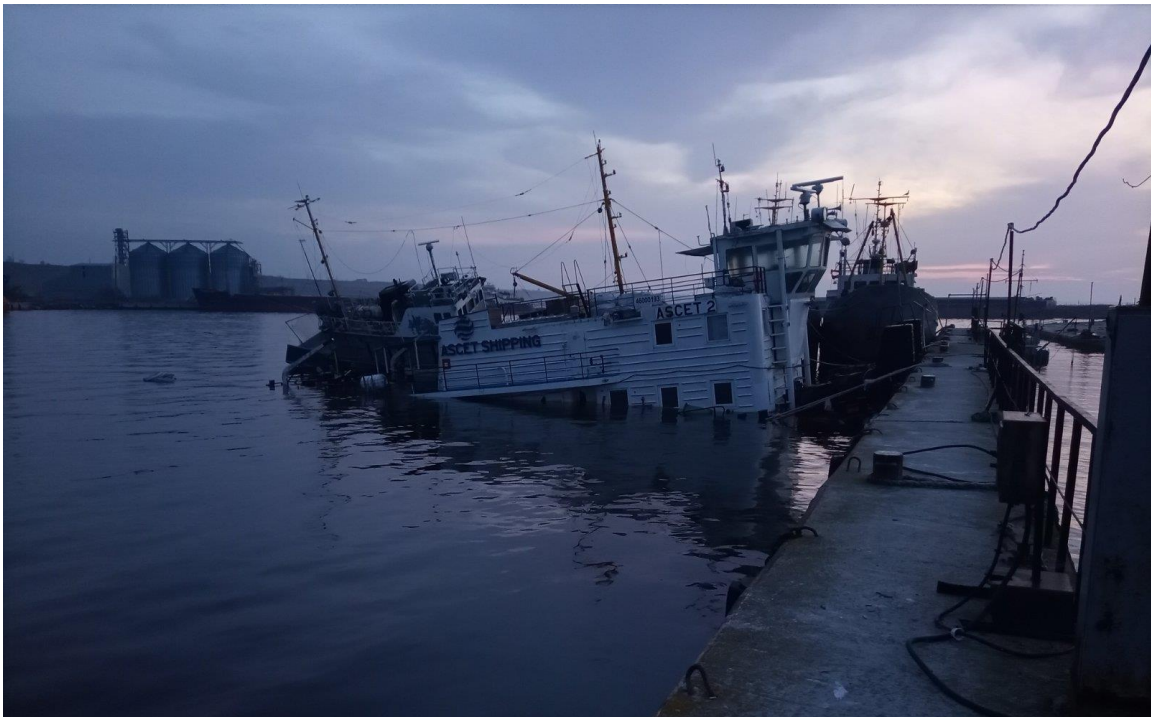
Таким чином, було ускладнено мореплавство не тільки в акваторії морських портів на південному узбережжі України, але і припинено судноплавство на річці Дніпро.

Внаслідок обстрілів російською федерацією відбувається пошкодження суден та об'єктів інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту, зокрема:

впродовж 10, 11 та 12 березня 2025 року біля причалу вантажного терміналу ТОВ «Порт Очаків» внаслідок постійних ракетних обстрілів російською федерацією пошкоджено танкер «BLACK FUEL» (прапор Танзанія, IMO 8407632, судновласник: ТОВ «Термінал Трейд НК»), що знаходився біля причалу вказаного вантажного терміналу, в результаті чого судно потрапило на ґрунт кормою;

впродовж ночі 10.03.2025 внаслідок обстрілу території вантажного терміналу ТОВ «Порт Очаків» буксир-штовхач «ASCET 2» (прапор Україна, ENI: 46000193, судновласник: ТОВ «Аскет шиппінг») отримав пошкодження корпусу судна, внаслідок чого 13.03.2025 судно потрапило на ґрунт біля причалу зазначеного вантажного терміналу;





11.03.2025 о 20 год 17 хв в морському порту Одеса внаслідок ракетного обстрілу російською федерацією пошкоджено вантажне судно «MJ PINAR» (прапор Барбадос, IMO 9406051, екіпаж 21 особа – громадяни Сирії, судновласник: Pinar Ship Trade Co.), що знаходилося біля причалу № 35 вказаного порту, та танкер «ARKOS» (прапор Португалія, IMO 9286827, судновласник: Plutonas Marine S.A.), що знаходився біля причалу № 37 вказаного порту. На судні «MJ PINAR» загинули 4 члени екіпажу, постраждали 1 член екіпажу та 1 вочман (громадянин України);

13.05.2025 о 19 год 22 хв по території ремонтно-відновлювальної бази філії державної установи «Держгідрографія» «Одеський район Держгідрографії» було завдано ракетного удару та в результаті вибуху касетного заряду бойової частини ракети вибуховою хвилею завдано значних пошкоджень інфраструктурі вказаної філії, в тому числі пошкоджено гідрографічний катер «Гідрограф-2».



Враховуючи той факт, що через повномасштабну військову агресію російської федерації проти України, було припинено судноплавство малих суден, зокрема на річках Дніпро та Дунай, тому протягом січня-червня 2025 року та аналогічного періоду 2024 року аварійних подій з зазначеними суднами на вказаних річках не відбувалось.

Одночасно, з метою попередження аварійних подій з зазначеними малими суднами міжрегіональним територіальним органам Адміністрації судноплавства було запропоновано здійснювати регулярні заходи контролю та нагляду за безпекою судноплавства (патрулювання) спільно з представниками обласних військових адміністрацій, Держрибагентства та Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства, рибальства та відпочинку громадян.

Проте, не зважаючи на вжиті заходи, через порушення судноводіями двох малих суден вимог відповідних нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема Закону України «Про внутрішній водний транспорт», Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованих в Міністерством юстиції України 12.07.2004 за №872/9471 (далі – Правила судноплавства), Правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді у Тернопільській області, затверджених розпорядженням в.о. начальника військової адміністрації від 23.08.2024 № 451/01.02-01 (далі – місцеві Правила), внаслідок нехтування вимогами безпеки під час плавання на річці Серет у нічний (темний) час доби (23 год 00 хв) без використання засобів візуальної та звукової сигналізації (обом суднами), мале судно «Daitona» з мотором «Evinrude» здійснило наїзд на надувний гумовий човен «SKIPPER S-280» з веслами, внаслідок чого загинула 1 особа.



Слід зазначити, що особа, яка керувала малим судном з мотором, не мала необхідну кваліфікацію для управління вказаним плавзасобом (відсутнє міжнародне посвідчення на право управління прогулянковим судном або посвідчення судноводія малого/маломірного судна) та, у порушення вимог чинного законодавства, зазначене мале судно не було зареєстровано в Судновій книзі України.



Також необхідно акцентувати, що обидва судна у порушення вимог Правил судноплавства та місцевих правил плавання рухались у нічний (темний) час доби (23 год 00 хв) без використання засобів візуальної та звукової сигналізації. Згідно вказаних нормативних актів вони, як мінімум, повинні були нести звичайний білий вогонь, встановлений у відповідному місці, на висоті, на якій він видимий з відстані.

Протягом січня-червня 2024 року аварійних подій з малими суднами не відбувалось.

Також необхідно відмітити, що з 5 аварійних подій, що виникли на водному транспорті в Україні, включаючи малі судна, та з українськими суднами за межами територіальних вод України, за січень – червень 2025 року, 3 (три) з них трапились у Дунайському регіоні (за аналогічний період 2024 року відбулося 4 аварійних події, 1 (одна) з них трапилась у Дунайському регіоні).

Таким чином, кількість аварійних подій, що трапились з суднами у Дунайському регіоні протягом першого півріччя 2025 року, збільшилось на 2 (дві) аварійні події у порівнянні з аналогічним періодом 2024 року.

Слід звернути увагу, що тимчасовий коридор, розроблений за ініціативи Мінрозвитку та Адміністрацією судноплавства спільно із ДП «Адміністрація морських портів України» з пропозицією продовжити роботу «зернової угоди» або її аналога в тристоронньому форматі, почав діяти в морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний з липня 2023 року та, що стосується його роботи, – фактично він вийшов на свої потужності до повномасштабного вторгнення.

Не зважаючи на величезний об'єм перевезень з цих портів, а також значне зростання суднозаходів/виходів до/з вказаних портів, у порівнянні із 2024 роком, протягом січня – червня 2025 року у зазначених морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний аварійних подій не відбувалось (у 2024 році за цей період відбулося 2 аварійні події).

Тому, вжиті заходи за результатом розслідування аварійних подій, а також заходи щодо державного нагляду за безпекою судноплавства в акваторії морських портів та на внутрішніх водних шляхах протягом 2024 року та першого півріччя 2025 року призвели до позитивного результату – відсутності аварійності з суднами в морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний. Протягом січня – червня 2024 року у зазначених морських портах відбулося 2 аварійні події

Також слід зазначати, що під час з'ясування причин та обставин випадку, який трапився 06.02.2025 у морському порту Рені на буксирі «АДЖИГОЛ» (прапор Україна), а саме: боцман – член екіпажу вказаного буксиру зник з борту судна (пішов у місто Рені та не повернувся на борт буксира), було виявлено порушення членами екіпажу буксиру «ЛЮБОМИР» (прапор Україна) вимог пункту 2 розділу VII пункту 2 розділу VII Мінімальних вимог щодо безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт у морських портах, затверджених наказом Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 18.11.2020 № 2352, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.01.2021 за № 33/35655, у частині, що стосується забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою належним чином обладнаного трапу або сходні. Так, перехід між баржею «WMC-B-6» та буксиром «ЛЮБОМИР» здійснювався у носовій частині буксиру, де відсутній фальшборт та леєрне огороження, а також судна стоять впритул один до одного, при цьому, безпечному переходу між суднами заважають сторонні предмети, зокрема, швартові кінці, кранці, кнехт.



З метою підвищення рівня безпеки судноплавства та зниження ризику травмування персоналу під час переходу з судна на судно, було видано відповідний наказ Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України та надано відповідні рекомендації, зокрема судновласникам вказаних буксирів стосовно проведення аналізу ефективності діючої системи управління безпекою судноплавства (далі – СУБ) компанії і суден, що належать та/або експлуатуються компанією, та у разі потреби прийняття рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються забезпечення належної експлуатації та підтримки технічного стану судових парадних трапів, трапів, шторм-трапів, сходень тощо, а також забезпечення дотримання капітанами та членами екіпажів суден, що належать та/або експлуатуються товариством, вимог відповідних нормативних актів з безпеки судноплавства, у частині, що стосується забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою належним чином обладнаного трапу або сходні у вільному від судових конструкцій місці, а також встановлення належного огороження та освітлення у темний час доби.



За аналізом подій, що підлягають обліку, слід зауважити, що таких аварійних подій протягом січня – червня 2025 року не відбувалось. Тобто за вказаний період кількість аварійних подій із суднами, що плавають під прапором України, зменшилась на 1 (одну) подію (1 аварійна подія у 2024 році та у 2025 році таких подій за вказаний період не відбувалось).

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

Одночасно слід відмітити, що Адміністрацією судноплавства та її структурними підрозділами з метою державного нагляду за безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах загального користування та відповідно до наказу Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України від 26.07.2024 № 227 «Про заходи державного нагляду за станом дотримання законодавства у сфері безпеки судноплавства на водних шляхах загального користування» на постійної основі проводяться заходи з забезпечення посилення здійснення державного нагляду за станом дотримання місцевих правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді.

Також, здійснюються заходи у взаємодії з працівниками Національної поліції України з посилення контролю за безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах України (зокрема суден рибної промисловості) шляхом

здійснення перевірки суден, перевірки суднових документів і кваліфікаційних документів суднового екіпажу, а також перевірки на відповідність необхідних документів для експлуатації суден.

Проводиться моніторинг експлуатації суб'єктами господарювання суден внутрішнього плавання, у тому числі стоянкових, в межах зони відповідальності відповідного міжрегіонального управління Адміністрації судноплавства.

Наказом Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України від 30.04.2025 № 124 «Про проведення місячника безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті» затверджено План заходів з проведення місячника безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті у 2025 році з метою удосконалення та забезпечення ефективності функціонування системи управління безпекою судноплавства та попередження виникнення аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті.

Здійснюється державний нагляд за виконанням на українських суднах і в судноплавних компаніях незалежно від форми власності вимог законодавства та міжнародних договорів України щодо безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища (контроль держави прапора), а також здійснюється державний нагляд за відповідністю іноземних суден незалежно від прапора, що заходять у морські порти України, вимогам щодо безпеки судноплавства та запобігання забрудненню навколишнього природного середовища із суден, що встановлені міжнародними договорами України (контроль держави порту).

Тому вказані заходи дали позитивний результат – за вказаний вище період аварійних подій, що підлягають обліку в Адміністрації судноплавства, не відбувалосьь.

Таким чином, стан безпеки судноплавства з суднами, що плавають під прапором України, залишається на належному рівні.

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом січня – червня 2025 року, на аварійні події, які підлягають обліку, та що не підлягають обліку, то за вказаний період на водному транспорті аварійних подій, що підлягають обліку, в Адміністрації судноплавства не відбувалосьь, а також відбулося 5 аварійних подій, що не підлягають обліку, в яких 1 (одна) особа загинула, 1 (одна) особа зникла з борту судна, травмовані відсутні (у 2024 році протягом січня-червня сталася 1 аварійна подія, що підлягає обліку, а також відбулося 3 аварійні події, що не підлягають обліку, в яких 1 особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні), а саме:

аварійні події, які підлягають статистичному обліку, у тому числі:
2024 / 2025

на морському транспорті

серйозних аварій - 0 / 0

на внутрішньому водному транспорті:

дуже серйозних аварій - 1 / 0

серйозних аварій - 0 / 0

серйозних інцидентів - 0 / 0

інцидентів - 0 / 0

з 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:

2024 / 2025

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 0

морських інцидентів (серйозних інцидентів) - 1 / 0

інцидентів - 1 / 3

на внутрішньому водному транспорті:

дуже серйозних аварій - 0 / 1

серйозних аварій - 1 / 0

серйозних інцидентів - 0 / 0

інцидентів - 0 / 0

з малими суднами:

дуже серйозних аварій - 0 / 1

серйозних аварій - 0 / 0

серйозних інцидентів - 0 / 0

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулися протягом січня-червня 2025 року:

морський транспорт – 3 події без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб;

(у 2024 році протягом січня-червня сталося 2 події без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб);

внутрішній водний транспорт – 1 подія, у якій 1 особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні;

(у 2024 році протягом січня-червня відбулося 2 події, у яких 1 особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні);

малі судна – 1 подія, у якій 1 особа загинула, а зниклі безвісти та травмовані особи відсутні;

(у 2024 році протягом січня-червня аварійних подій з малими суднами не відбувалось).

Таблиця 1. Аварійні події, що **підлягають** обліку, які сталися протягом першого півріччя 2025 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	0	0	0	0
Всього:		0	0	0	0
Малі 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 2025 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	3	0	0	0
Всього:		3	0	0	0
Внутрішній водний транспорт	Дуже серйозні аварії	1	0	1	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		1	0	1	0

Малі судна	Дуже серйозні аварії	1	1	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		1	1	0	0

Таблиця 3. Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за перше півріччя 2025 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 2025 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 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													
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	1	1	0	0,00	0,00	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	1	1	0	0,00	0,00	0	0,00	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 -			740								
		Внутрішній водний транспорт -			1720								
		Малі судна -			125637								

II. Визначення обставин, причин та наслідків виникнення аварійних подій

Основними причинами аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті, які сталися протягом першого півріччя 2025 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 підпункту 1.2.2, пунктів 1.4, 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 судна на мілину.

2. Недотримання капітанами суден нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема вимог:

частини 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW-78/95) (далі – Конвенція ПДНВ-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»;

частини 3, 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Конвенції ПДНВ-78/95, статті 58 Кодексу торговельного мореплавства України, якими визначається, що на капітана судна покладається управління судном, у тому числі судноводіння, належна організація ходової навігаційної вахти, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання, зокрема зіткненню, посадки на мілину, забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому тощо;

глави V правила 34 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та пункту 1.3 Резолюції ІМО А.893(21) «Керівництво з планування рейсу»: до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим від причалу до причалу, включно з тими районами, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечити контроль за просуванням судна під час виконання плану переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання, вироблені Організацією;

резолюції ІМО А.741(18) Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ) – відпрацювання екіпажем судна дій в аварійній ситуації, врахування рівня оцінки ризику під час здійснення маневрів по швартуванню судна в обмежених умовах морського порту, забезпечення належної організації несення вахтової служби на ходовому містку, а саме спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна, та забезпечення своєчасних та адекватних дій для запобігання потрапляння судна на мілину;

рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном у частині забезпечення безпеки судна, врахування маневрених елементів судна під час постановки судна на якор на мілководді, а також при плаванні у стислих умовах річки Дунай (резолюції ІМО А.893(21) та А.601(15)).

3. Порушення капітаном судна (буксира) вимог пункту 2 розділу VII Мінімальних вимог щодо безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт у морських портах, затверджених наказом Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 18.11.2020 № 2352, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.01.2021 за № 33/35655, стосовно установаження і експлуатації судових трапів, зокрема забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою належним чином обладнаного трапу

або сходні у вільному від судових конструкцій місці, а також встановлення належного огороження та освітлення у темний час доби.

4. Що стосується малих суден, слід зазначити, що особою, яка керувала малим судном з мотором, було порушено вимоги нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема вимоги:

пунктів 1, 2 3 статті 40, пункт 1 статті 41 Закону України «Про внутрішній водний транспорт» щодо заборони керування судном, яке не зареєстровано належним чином, без підтвердження кваліфікації безстроковим міжнародним посвідченням на право управління прогулянковим судном або посвідченням судноводія малого судна/водного мотоцикла;

пунктів 1.2.1, 1.4.1, 1.10.1, 2.2.1, 3.13.1, 3.13.2 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, щодо керування судном кваліфікованою особою, вжиття 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, небезпеці для людського життя, наявності відповідних судових документів та відповідної реєстрації плавзасобу, а також використання засобів візуальної та звукової сигналізації під час плавання у нічний час доби тощо;

пунктів 3, 6, 10, 11, 12, 16 розділу II, а також пунктів 3, 4, 5 розділу V Правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді у Тернопільській області, затверджених розпорядженням начальника військової адміністрації від 23.08.2024 № 451/01.02-01, у частині забезпечення технічного нагляду за малим судном, його належної реєстрації в Судновій книзі України, обов'язку судноводія мати відповідні документи, зокрема на управління малим судном, судновий білет, свідоцтво про придатність судна до плавання (для суден, які підлягають обов'язковій реєстрації в Судновій книзі України), нанесення ідентифікаційного номера на мале судно, а також використання засобів візуальної та звукової сигналізації під час плавання у нічний час доби тощо.

Також особою, яка керувала малим судном «SKIPPER S-280» (надувний резиновий човен на весловій тязі) було порушено вимоги наступних нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема:

пунктів 1.4.1, 3.13.6 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, щодо вжиття судноводієм 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, небезпеці для людського життя, а також використання засобів візуальної та звукової сигналізації під час плавання у нічний час доби тощо;

пунктів 10, 11, 16 розділу II Правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді у Тернопільській

області, затверджених розпорядженням начальника військової адміністрації від 23.08.2024 № 451/01.02-01, у частині забезпечення безпечного плавання, обов'язкового ознайомлення з Правилами судноплавства у частині плавання малих і спортивних суден, водних мотоциклів, дотримання вимог місцевих Правил, а також використання засобів візуальної та звукової сигналізації під час плавання у нічний час доби тощо.

Проте, Адміністрація судноплавства протягом осінньо-зимового періоду 2024-2025 року звертала увагу судноводіїв, власників суден, керівників баз для стоянки малих суден на те, що нехтування вимогами нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних місцевих Правил та/або Правил судноплавства, використання малих 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 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 з'ясування причин та обставин виникнення аварійних подій та проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися протягом першого півріччя 2025 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 2 випадки (40%) (порушення вимог відповідних Правил плавання, Обов'язкових постанов по морським портам щодо належної організації несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, використання засобів візуальної та звукової сигналізації під час плавання малих суден у нічний час доби, а також керування малим судном з мотором, особою, яка не мала необхідну кваліфікацію для управління вказаним плавзасобом (відсутнє міжнародне посвідчення на право управління прогулянковим судном або посвідчення судноводія малого/маломірного судна) та, у порушення вимог чинного законодавства, зазначене мале судно не було зареєстровано в Судновій книзі України), тоді як у січні-червні 2024 року – 3 випадки (75%);

2) технічні причини – 1 випадок (20%) (тривалий відстій судна (більше 8 років) з вантажем технічної соди в трюмах, незадовільний технічний стан корпусу судна, головного двигуна та інших судових механізмів), протягом січня-червня у 2024 року аварійних подій за технічних причин не відбувалось;

3) навігаційні причини – 1 випадок (20%) (вихід за межі судового ходу під час руху по річці Дунай, неналежне спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна, а також забезпечення своєчасних та адекватних дій для запобігання потрапляння судна на мілину за межами територіальних вод, але у прилеглій зоні України тощо), протягом січня-червня 2024 року стався також 1 випадок (25%);

4) психофізіологічні – 1 випадок (20%), протягом січня-червня 2024 року такі випадки відсутні.

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

Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення

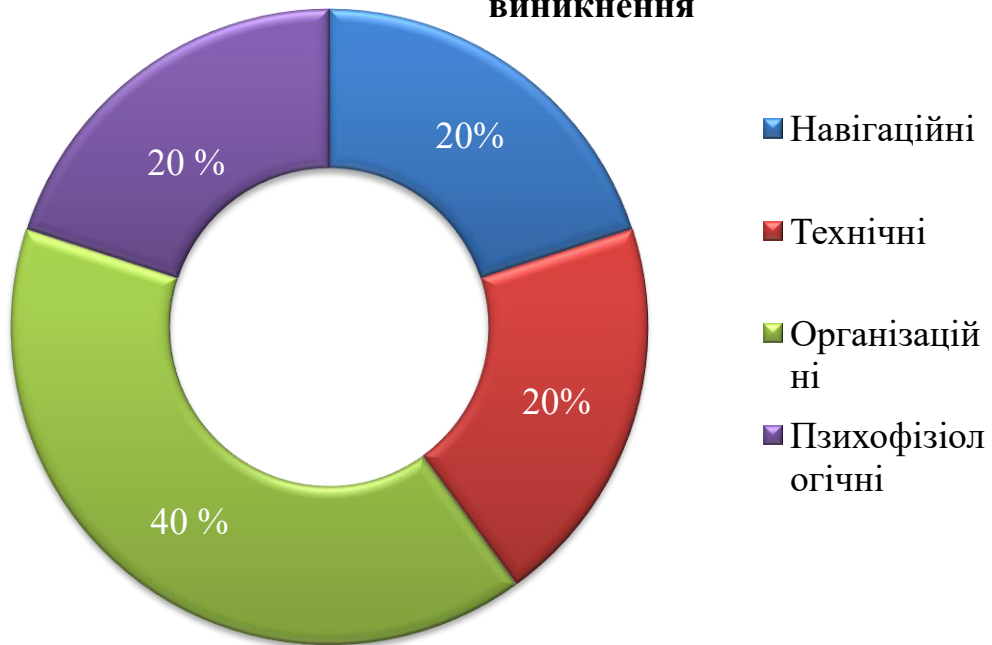


Рис. 2. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення протягом січня-червня 2025 року.

Розподіл аварійних подій за місцем виникнення

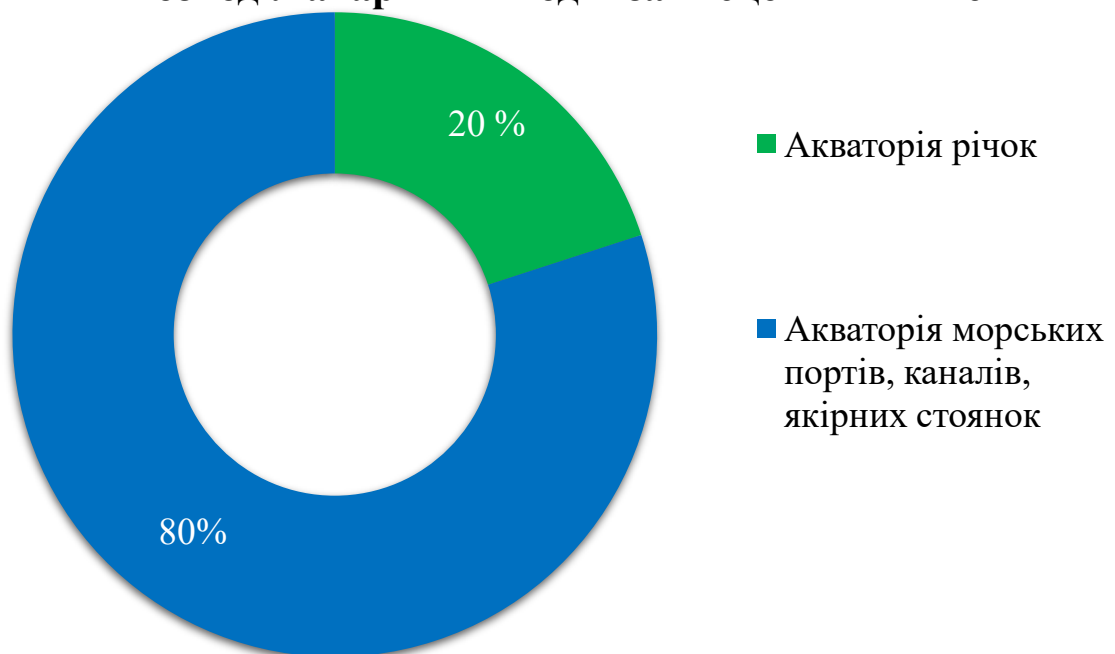


Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення протягом січня-червня 2025 року.

Розподіл аварійних подій у першому півріччі 2025 року за місцем їх виникнення складається таким чином, що:

80 % від загальної кількості аварійних подій сталося у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо) (у 2024 році – 75 %);

20 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах, зокрема на річці Дунай (у 2024 році – 25 %).

Розподіл аварійних подій за типом суден

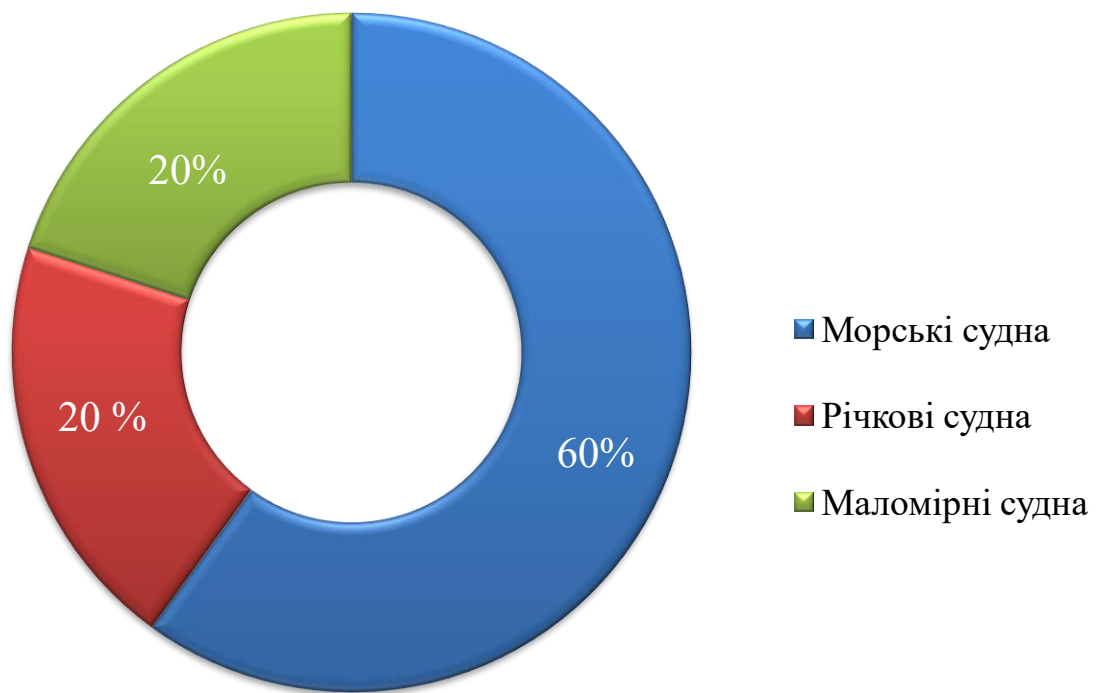


Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден протягом січня-червня 2025 року.

Таким чином, за типом суден аварійні події, що трапились у 2025 році, розподілились у такому процентному відношенні:

60 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами (у 2024 році – 50 %);

20 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з суднами внутрішнього та змішаного (ріка-море) плавання (у 2024 році – 50 %);

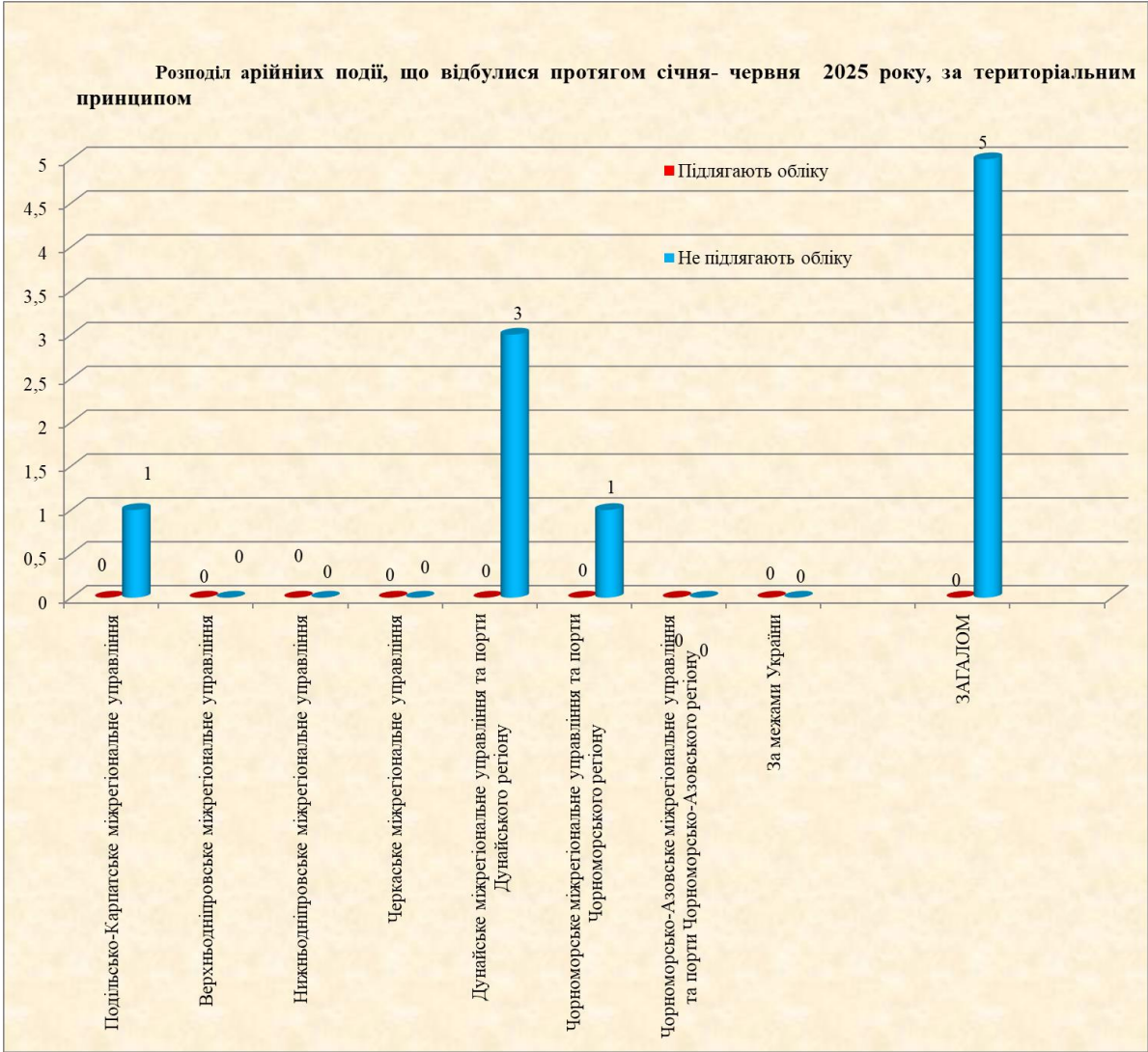
20 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з малими суднами (у 2024 році аварійні події з малими суднами не відбувались – 0 %).

**Порівняльна таблиця аварійних подій за видом
протягом січня – червня 2025 року, у порівнянні із
аналогічним періодом 2024 року**

2025 р.	2024 р.
АП, що підлягають обліку	
Дуже серйозна аварія	
	1. т/х «Нафторудовоз – 45М» (прапор Україна) – зникнення людини 10.02.2024
Дуже серйозна аварія з малим судном	
Серйозна аварія з малими суднами	
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
Серйозний інцидент з малими суднами	
Інцидент	
Не беруться до обліку (АП з іноземними суднами, та іншими суднами, що не підлягають обліку)	
Дуже серйозна аварія	
1. Буксир «ADZHIGOL» (прапор Україна) – зникнення з борту судна боцмана (остаточна класифікація НВ, обліку не підлягає) 06.02.2025	
Дуже серйозна аварія з малими суднами	
1. Моторне судно «Daitona» з мотором «Evinrude» здійснило наїзд на надувний гумовий човен «SKIPPER S-280» з веслами, який рухався в попутному напрямку на річці Серет, внаслідок чого загинула 1 особа 22.06.2025	
Серйозна аварія	
	1. при завантаженні баржі «MHRT-1711 В» (прапор Угорщина) біля причалу № 20 морського порту Ізмаїл до трюму вказаного судна почала надходити забортна вода, внаслідок чого судно потрапило на ґрунт біля зазначеного причалу 28.03.2024
Серйозна аварія з малими суднами	
Морський інцидент (серйозний інцидент)	

	1. т/х «CELINA» (прапор Сент-Кітс і Невіс) здійснило навал на т/х «AILEEN» (прапор Палау) 11.01.2024
Серйозний інцидент з малими суднами	
Інцидент	
1. «YILDIZLAR III» (IMO 9370795, прапор – Туреччина) потрапляння на міліну 09.01.25	1. т/х «GRIFFIN Т» (прапор Барбадос) розлив пальмової олії у межах бонового загородження 13.05.2024
2. т/х «SKY MOON» (IMO 7525334, прапор Танзанія) виявлено потрапляння води в корпус судна 13.05.2025	
3. т/х «SAFFET AGA» (IMO 9376282, прапор Палау) потрапляння на міліну 13.05.2025	

**Аварійні події, що відбулися протягом I півріччя 2025 року,
за територіальним принципом**



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

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 морським 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;

4) дотриманням екіпажами суден вимог техніки безпеки та охорони праці, а також вимог правила 3-9 частини А глави I та III/20.4 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74), Міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ), прийнятого резолюцією ІМО А.741(18), у частині, що стосується забезпечення безпечного доступу на судно та підтримання належного технічного стану судових парадних трапів, трапів, штурм-трапів, сходин тощо.

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

1) забезпечити державний нагляд (контроль) за суднами, які знаходяться у морському порту або здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України, та відповідно до пунктів 2.1.1, 2.3.2 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, розділу II Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 19.04.2001 № 225, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 07.05.2001 за № 400/5591, здійснювати перевірку (огляд) таких суден щодо відповідності їх технічного стану та судових документів вимогам міжнародних договорів України та національних актів законодавства з безпеки судноплавства, зокрема звертати увагу на дотримання капітанами суден відповідних Правил плавання та Обов'язкових постанов по морським портам України у частині, що стосується забезпечення безаварійного плавання на акваторії вказаних портів та на внутрішніх водних шляхах, а також безпечної стоянки біля причалів портів/терміналів, зокрема забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою належним чином обладнаного трапу або сходні;

2) підвищити контроль, зокрема за:

відповідністю технічного стану суден вимогам міжнародних договорів України та національних актів законодавства з безпеки судноплавства, зокрема звертати увагу на технічний стан суднових парадних трапів, трапів, шторм-трапів, сходин тощо з метою забезпечення безпечного доступу на судно;

дотриманням екіпажами суден вимог техніки безпеки та охорони праці у частині забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою належним чином обладнаного трапу або сходні у вільному від суднових конструкцій місці, а також встановлення належного огороження та освітлення у темний час доби;

2.1) у разі виявлення фактів порушення суднами вимог правила 3-9 частини А глави І та ІІІ/20.4 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74), Міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ), прийнятого резолюцією ІМО А.741(18), у частині, що стосується забезпечення безпечного доступу на судно та підтримання належного технічного стану суднових парадних трапів, трапів, шторм-трапів, сходень тощо, у встановленому порядку складати відповідні акти (за формою В) та протоколи про порушення капітаном судна вимог нормативно-правових актів з безпеки мореплавства / судноплавства та направляти зазначені акти капітанам морських портів для прийняття ними рішення відповідно до законодавства або контролювати виконання капітаном судна приписів, наданих за результатом огляду судна на внутрішніх водних шляхах;

3) під час здійснення перевірок (оглядів) суден, які знаходяться у морському порту або здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України, звертати увагу на:

відповідність технічного стану суден вимогам міжнародних договорів України та національних актів законодавства з безпеки судноплавства, зокрема звертати увагу на технічний стан суднових парадних трапів, трапів, шторм-трапів, сходин тощо з метою забезпечення безпечного доступу на судно;

дотримання екіпажами суден вимог техніки безпеки та охорони праці у частині забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою належним чином обладнаного трапу або сходні у вільному від суднових конструкцій місці, а також встановлення належного огороження та освітлення у темний час доби;

3.1) у разі виявлення порушень капітанами суден вимог технічної експлуатації судна, відповідних правил плавання та інших правопорушень з боку екіпажу судна в межах компетенції вживати заходи, передбачені чинним законодавством, зокрема:

у встановленому порядку складати відповідні акти (за формою В) та протоколи про порушення капітаном судна вимог нормативно-правових актів з безпеки мореплавства та надавати їх капітану морського порту з метою вжиття заходів відповідно до чинного законодавства.

3. Капітанам морських портів запропоновано, зокрема:

1) забезпечити в межах акваторії і території морського порту, а також в межах зони нагляду капітана морського порту державний нагляд за дотриманням законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України

щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, та надання дозволів на вихід з порту суднам тільки після перевірки суднових документів, згідно з підпунктом 1 пункту 2 розділу IV Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17.11.2021 № 621, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 09.12.2021 за № 1590/37212, 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;

2) 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.

4. За результатами розслідування аварійних подій судновласникам, капітанам суден, з якими трапились аварійні події, надано відповідні рекомендації, зокрема 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;

призначеній особі з системи управління безпеки судноплавства (СУБ) компанії проводити аналіз ефективності діючої СУБ компанії/товариства (підприємства) та, у разі необхідності, прийняти рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою належним чином обладнаного трапу або сходні у вільному від суднових конструкцій місці;

забезпечити регулярне та якісне обслуговування екіпажами суден та інших плавзасобів, що належать та/або експлуатуються товариством, суднових парадних трапів, трапів, шторм-трапів сходин тощо, у відповідності до вимог положень, правил, інструкцій, формулярів, СУБ товариства тощо, з метою підтримання їх належного технічного стану та забезпечення безпечного доступу на судно;

забезпечити дотриманням капітанами та членами екіпажів суден, що належать та/або експлуатуються товариством, вимог пункту 2 розділу VII наказу Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 18.11.2020 № 2352 «Про затвердження Мінімальних вимог щодо безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт у морських портах», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12.01.2021 за № 33/35655, у частині, що стосується забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою

належним чином обладнаного трапу або сходні у вільному від суднових конструкцій місці, а також встановлення належного огороження та освітлення у темний час доби.

4.1. Капітанам та командному складу суден, з якими трапились аварійні події, запропоновано забезпечити дотримання вимог нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема вимог:

частини 3, 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Конвенції ПДНВ-78/95, статті 58 Кодексу торговельного мореплавства України, якими визначається, що на капітана судна покладається управління судном, у тому числі судноводіння, належна організація ходової навігаційної вахти, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання, зокрема зіткненню, потраплянню на мілину, забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому тощо;

глави V правила 34 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та пункту 1.3 Резолюції ІМО А.893(21) «Керівництво з планування рейсу»: до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим від причалу до причалу, включно з тими районами, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечити контроль за просуванням судна під час виконання плану переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання, вироблені Організацією;

пункту 2 розділу VII наказу Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 18.11.2020 № 2352 «Про затвердження Мінімальних вимог щодо безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт у морських портах», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12.01.2021 за № 33/35655, у частині, що стосується забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою належним чином обладнаного трапу або сходні у вільному від суднових конструкцій місці, а також встановлення належного огороження та освітлення у темний час доби;

тощо.

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

З метою підвищення рівня безпеки судноплавства та зниження ризику травмування персоналу під час переходу з судна на судно, а також запобігання виникненню аварійних подій у майбутньому судновласникам буксирів «АДЖИГОЛ» та «ЛЮБОМИР» рекомендовано, зокрема:

1) розробити заходи щодо запобігання аварійним подіям у майбутньому та довести їх до особового складу суден, що належать та/або експлуатуються вказаними товариствами;

2) призначеній особі товариства з системи управління безпекою судноплавства (СУБ) провести аналіз ефективності діючої СУБ компанії і суден, що належать та/або експлуатуються компанією, та, у разі потреби, прийняти рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються забезпечення належного технічного стану суднових парадних трапів, трапів, штурм-трапів, сходень тощо з метою забезпечення безпечного доступу на судно;

3) забезпечити дотримання капітанами та членами екіпажів суден, що належать та/або експлуатуються товариством, вимог пункту 2 розділу VII наказу Міністерства розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства України від 18.11.2020 № 2352 «Про затвердження Мінімальних вимог щодо безпеки та здоров'я працівників під час виконання робіт у морських портах», зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 12.01.2021 за № 33/35655, у частині, що стосується забезпечення безпечного доступу на судно за допомогою належним чином обладнаного трапу або сходні у вільному від суднових конструкцій місці, а також встановлення належного огороження та освітлення у темний час доби;

4) забезпечити регулярне та якісне обслуговування екіпажами суден та інших плавзасобів, що належать та/або експлуатуються товариством, суднових парадних трапів, трапів, штурм-трапів сходин тощо, у відповідності до вимог положень, правил, інструкцій, формулярів, СУБ товариства тощо, з метою підтримання їх належного технічного стану та забезпечення безпечного доступу на судно;

Підсумовуючи зазначаємо, що протягом першого півріччя 2025 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 5 аварійних подій, в яких 1 (одна) особа загинула, 1 (одна) особа зникла з борту судна, травмовані відсутні. За аналогічний період 2024 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 4 аварійні події, в яких зникла безвісти 1 особа, а загиблі та травмовані відсутні. Тому кількість аварійних подій протягом першого півріччя 2025 року у порівнянні з аналогічним періодом 2024 року збільшилась на 1 (одну) аварійну подію.

З 5 (п'яти) аварійних подій, що виникли на водному транспорті в Україні, включаючи малі судна, та з українськими суднами за межами територіальних вод України, за січень – червень 2025 року, 3 (три) з них трапились у Дунайському регіоні (за аналогічний період 2024 року відбулося 4 аварійні події, 1 (одна) з них трапилась у Дунайському регіоні).

Таким чином, кількість аварійних подій, що трапились з суднами у Дунайському регіоні протягом першого півріччя 2025 року, збільшилась на 2 (дві) аварійні події у порівнянні з аналогічним періодом 2024 року.

Слід звернути увагу, що не зважаючи на величезний об'єм перевезень з морських портів Одеса, Чорноморськ та Південний, а також значне зростання суднозаходів/виходів до/з вказаних портів (фактично вони вийшли на свої потужності до повномасштабного вторгнення), протягом січня – червня 2025 року у зазначених морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний

аварійних подій не відбувалось (у 2024 році за цей період відбулося 2 аварійні події).

Тому, вжиті заходи за результатами розслідування аварійних подій, а також заходи щодо державного нагляду (контролю) за безпекою судноплавства в акваторії морських портів та на внутрішніх водних шляхах протягом 2024 року та першого півріччя 2025 року призвели до позитивного результату – відсутності аварійності з суднами в морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний. Протягом січня – червня 2024 року у зазначених морських портах відбулося 2 аварійні події.

Також, протягом першого півріччя 2025 року аварійних подій, що підлягають обліку в Адміністрації судноплавства, тобто з суднами під прапором України, не відбувалось.

Таким чином, стан безпеки судноплавства та охорони навколишнього природного середовища у морських портах та внутрішніх водних шляхах України знаходиться на належному рівні.

Що стосується малих суден, слід зазначити, що через повномасштабну військову агресію російської федерації та блокування терористичними військами частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, захоплений та у подальшому зруйнований Каховський судноплавний шлюз, судноплавство малих суден на внутрішніх водних шляхах, зокрема на річках Дніпро та Дунай було призупинено, тому аварійних подій з вказаними суднами на зазначених річках у першому півріччі 2025 року не відбувалось. Проте, через порушення судноводіями малих суден вимог відповідних нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема Закону України «Про внутрішній водний транспорт», Правил судноплавства, місцевих Правил, під час плавання на річці Серет у нічний (темний) час доби (23 год 00 хв) без використання засобів візуальної та звукової сигналізації (обома суднами), відбулося зіткнення малого судна з мотором із надувним гумовим човном з веслами, внаслідок чого загинула 1 особа. У 2024 році за аналогічний період аварійних подій з малими суднами не відбувалось.

Зазначений звіт щодо стану безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні, включаючи малі судна, та з українськими суднами за межами територіальних вод України, за перше півріччя 2025 року, підготовлений без врахування показників аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті за 2025 та 2024 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 2025 та 2024 роки по АР Крим та м. Севастополь.

Начальник Відділу
оперативного реагування
на аварійні події та
надзвичайні ситуації

Олександр КОМАРОВ