

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 2022 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 відповідний період у порівнянні з відповідним періодом минулого року

Протягом першого півріччя 2022 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 11 аварійних подій, в яких загинув, травмований та зниклий безвісти відсутні.

За аналогічний період 2021 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 25 аварійних подій, в яких 4 особи отримали травм, загинув і зниклий безвісти відсутні.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2022 року, у порівнянні з 2021 роком зменшилась на 14 аварійних подій (- 56 %), а також кількість травмованих осіб зменшилась на 4 особи (+ 100%).

Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті

Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та річковому транспорті

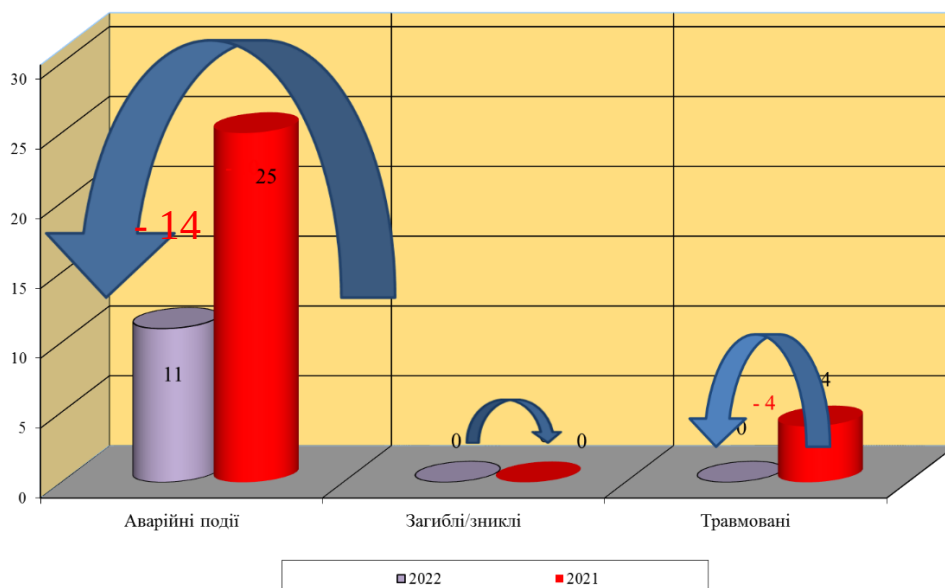


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та річковому транспорті за січень-червень 2022 року, в порівнянні з 2021 роком.



Таким чином за перший квартал 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.

За аналогічний період 2021 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося 7 аварійних подій (у січні місяці 1, лютому – 2 та у березні місяці – 4 аварійні події), в яких загинули та зникли безвісти – відсутні, та 1 особа отримала травм.

Протягом 2-го кварталу 2022 року на морському і річковому 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.

У другому кварталі 2021 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 18 аварійних подій (у квітні – 5, травень – 8, червень – 5), в яких загиблі та зниклі безвісти – відсутні, та 3 особи отримали травм.

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.

З метою попередження аварійних подій з малими (маломірними суднами) міжрегіональним територіальним органам Адміністрації судноплавства було запропоновано здійснювати регулярні заходи контролю та нагляду за безпекою

судноплавства (патрулювання) спільно з представниками Держрибагентства та Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства, рибальства та відпочинку громадян. Таким чином, згідно зі статистикою, пов'язаною з аварійними подіями, які виникли з маломірними (малими) суднами за перше півріччя 2022 року, вжиті заходи дали позитивний результат – відсутність аварійності з маломірними (малими) суднами та, відповідно, відсутність загиблих, зниклих безвісти та травмованих.

Слід зазначити, що на значне зниження аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті пов'язане також із тимчасовим припиненням судноплавства у територіальному морі та на внутрішніх водних шляхах України через військову агресію російської федерації проти України. 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).

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

Повноцінно працювали та продовжують працювати та збільшувати вантажопереробку тільки три морські порти у гирлі Дунаю – Ізмаїльський, Ренійський та Усть-Дунайський.

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

Слід зазначити, що з 11 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 2022 року, 6 з них трапилось у Дунайському регіоні. При цьому дві з цих події трапились з українськими суднами на річці Дунай за межами України.

Підсумовуючи можна зробити висновок, що не зважаючи на загальне зменшення аварійності протягом січня – червня 2022 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2021 року – кількість аварійних подій, що трапились у Дунайському регіоні, а саме на річці Дунай, значно збільшилось – з 2 подій, що трапились у 2021 році, до 6 аварійних подій у 2022 році.

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом січня – червня 2022 року на аварійні події які підлягають обліку, та, що не підлягають обліку, то у 2022 році на водному транспорті всього сталося 3 аварійних подій, що підлягають обліку, а також відбулося 8 аварійних подій, що не підлягають обліку, без загиблих, травмованих та зниклих безвісти, а саме:

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

2022 / 2021

на морському транспорті

серйозних аварій - 0 / 0

на річковому транспорті:

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 2

серйозних інцидентів - 0 / 3

інцидентів - 3 / 4

з маломірними (малими) суднами –

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 0

серйозних інцидентів - 0 / 1

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

на морському транспорті:

2022 / 2021

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 3

морських інцидентів (серйозних інцидентів) - 1 / 5

інцидентів - 4 / 4

на річковому транспорті:

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 1 / 0

серйозних інцидентів - 1 / 1

інцидентів - 1 / 2

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 2022 року:

морський транспорт – 5 подій без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб;

(у 2021 році сталося 12 подій без загиблих та зниклих безвісти, проте було травмовано 3 особи);

річковий транспорт – 6 подій, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб;

(у 2021 році відбулося 12 подій без загиблих та зниклих безвісти, проте було травмовано 1 особу);

маломірні (малі) судна – аварійних подій не відбувалось;

(у 2021 році сталося 1 подія без загиблих, зниклих безвісти та травмованих).

Таблиця 1. Аварійні події, що **підлягають** обліку, які сталися протягом першого півріччя 2022 року

Вид водного транспорту	Класифікація аварійних подій	Кількість подій	Загинуло осіб	Зникли безвісти осіб	Травмовано осіб
Морський транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Морські інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		0	0	0	0
Річковий транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	3	0	0	0
Всього:		3	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 2022 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	1	0	0	0
	Інциденти	4	0	0	0
Всього:		5	0	0	0
Річковий транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	1	0	0	0

	Серйозні інциденти	1	0	0	0
	Інциденти	1	0	0	0
	Всього:	3	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 2022 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										Додаток 1 до листа Адміністрації судноплавства		
про стан безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті										від №		
за січень – червень 2022 року												
(АП що підлягають обліку з наростаючим підсумком)												
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												
Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Всього:	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Внутрішній водний транспорт												
Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Серйозні аварії	0	0	0	2	0	1	0,00	0	0,00	0,00	0,00	0,00
Серйозні інциденти	0	0	0	3	0	0	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
Інциденти	3	0	0	4	0	0	75,00	0	0	0,21	0,00	0,00
Всього:	3	0	0	9	0	1	33,33	0	0,00	0,18	0,00	0,00
Маломірні судна												
Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
Серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
Серйозні інциденти	0	0	0	1	0	0	0,00	0	0	0,000	0,00	0,00
Всього:	0	0	0	1	0	0	0,00	0	0	0,000	0,00	0,00
Морський транспорт -				714								
Внутрішній водний транспорт -				1646								
Маломірні (малі) судна -				123653								

2. Визначення обставин, факторів та причин виникнення аварійних подій

Основними причинами аварійних подій на морському та річковому транспорті, які сталися протягом першого півріччя 2022 року, є:

1. Людський фактор, пов'язаний з неврахуванням капітанами суден, судоводіями вимог звичайної морської практики, не врахуванням маневрених елементів судна та невиконанням вимог щодо несення вахтової служби (порушення вимог підпунктів 1.2.2, 1.4, пунктів 6.5 та 8.2 резолюції А. 741 (18) (МКУБ)) стосовно забезпечення ефективної підготовки екіпажу до дій в аварійних ситуаціях та рекомендації звичайної морської практики, що не

забезпечило своєчасних та адекватних дій для запобігання потрапляння суден на міліну, здійснення навалу на причал або інше судно, що стояло на якорі.

2. Неналежна організація вахтової служби у частині організації належного спостереження за надводною обстановкою, зокрема місцем судна на фарватері під час плавання у обмежених умовах каналів БДЛК, ХМК, річці Дунай (порушення вимог Правила 5 Розділу I Частини В Конвенції «Про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року»).

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 корпусу судна, а також завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, згідно з резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ) при плаванні судна в обмежених умовах річки Дніпро та каналів БДЛК, ХМК.

4. Не забезпечення капітанами суден належної організації несення вахтової служби на ходовому містку, а саме спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна в стислих умовах каналів БДЛК, ХМК, річки Дніпро, зокрема контролю за місцем знаходження судна за допомогою радіолокатора, нанесення на ньому паралельних індексів, контрольних пеленгів та дистанцій до відповідних точок повороту, прив'язаних до берегових орієнтирів, як того вимагає звичайна морська/річкова практика.

5. Капітаном судна не забезпечена належна організація виконання членами екіпажу правил технічного обслуговування і експлуатації суднових механізмів та систем, зокрема головного двигуна, рульового пристрою, допоміжних двигунів тощо, через зупинення яких відбувається «блакаут» судна та втрачається керованість, а також 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.

6. Недотримання капітанами суден вимог Обов'язкових постанов по морських портах України у частині, що стосується використання буксирного забезпечення, визначення кількості та потужності буксирів для здійснювання безпечного швартування суден.

7. Порушення капітанами та командним складом суден вимог системи управління безпекою (СУБ) компанії щодо врахування капітанами та командним складом суден рівня оцінки ризику при слідуванні судна в обмежених умовах плавання по каналам, річковим внутрішнім водним шляхам тощо, зокрема з лоцманом на борту (резолюція ІМО А.741(18), ст. 49, 50 розділу 3 гл. 8 Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW-78/95)).

8. Недотримання капітанами та командним складом суден вимог нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема:

пункту 1.4.1 Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91,

zareєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471 (далі – Правила судноплавства), у частині, що стосується вжиття судноводіями під час плавання по внутрішнім водним шляхам України 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:

- а) небезпеці для людського життя;
- б) 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;
- в) створенню перешкод для судноплавства;
- г) завданню шкоди довкіллю;

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 та пунктів 1.1 додатків 1 та 2 до цього Положення, розробленого відповідно до резолюції ІМО А.741(18) (МКУБ), щодо завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризику, зокрема під час здійснення швартових та якірних операцій зі зняття/постановці барж зі/до зчалу барж на рейді Ізмаїльського морського порту, а також перевірки безпечної стоянки барж, що залишаються у зчалі (зокрема довжини витравленого ланцюга якоря вказаних барж, яка згідно з пунктом 9 додатку 6 Обов'язкових постанов по морському порту Ізмаїл повинна бути не менш 3-х змичок у воді);

вимог Обов'язкових постанов по морським портам, розташованим на р. Дунай, зокрема додатку 6 до зазначених Обов'язкових постанов по морському порту Ізмаїл, у частині, що стосується забезпечення безпечної стоянки плавзасобів, зчалів барж тощо на якірних стоянках морського порту, та відповідальності за вказану розстановку суден на якірних стоянках;

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 при обмеженій видимості (темний час доби) в стисних умовах річки Дунай;

9. Недотримання капітанами та командним складом суден під час виконання швартових операцій, зокрема з використанням буксирного забезпечення, вимог нормативно правових актів з безпеки мореплавства, зокрема:

частини 3, 4 розділу А-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 міліну тощо;

частини 4 розділу А-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», 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 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 портах 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 резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ), при здійсненні плавання та виконанні швартових операцій, у тому числі із використанням буксирного забезпечення, зокрема в обмежених умовах річки Дунай, акваторіях морських портів;

вимог резолюції 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, а також початку маневрів по швартуванню/відшвартуванню судна до/від причалу, тільки після отримання підтвердження що буксирна лінія закріплена належним чином як на буксирному судні, так і на судні, що здійснює маневри (швартується/відшвартовується).

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 річці Дніпро було зупинено, тому аварійних подій з вказаними суднами у першому півріччі 2022 року не відбувалось.

Проте Адміністрація адміністрація 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) судах 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 2022 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 6 випадків (55%) (неналежна організація несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, порушення вимог відповідних Правил плавання, Обов'язкових постанов по морських портах та Правил судноплавства, а також порушення правил техніки безпеки та охорони праці, тоді як у 2021 році – 13 випадків (52 %);

2) технічні причини – 3 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 10 випадків (40 %) протягом січня-червня у 2021 році;

3) навігаційні причини – 2 випадки (18%) (потрапляння на мілину, здійснення навалу на інші судна, що стоять на якорі, невиконання відповідного маневру для запобігання зіткненню через несвоєчасне налаштування шкали радіолокатора під час плавання у районі, де є скупчення плавзасобів в очікуванні шлюзування, вихід за межі суднового ходу під час плавання на ВВШ, БДЛК та ХМК), проти 2 випадків (8 %) протягом січня-червня у 2021 році;

4) психофізіологічні – 0 випадків (0%), протягом січня-червня 2021 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 2022 році.

Розподіл аварійних подій за місцем виникнення



Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення протягом січня-червня у 2022 році.

Розподіл аварійних подій у першому півріччі 2022 року за місцем їх виникнення складається таким чином, що:

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

55 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах та на річці Дунай.

Розподіл аварійних подій за типом суден

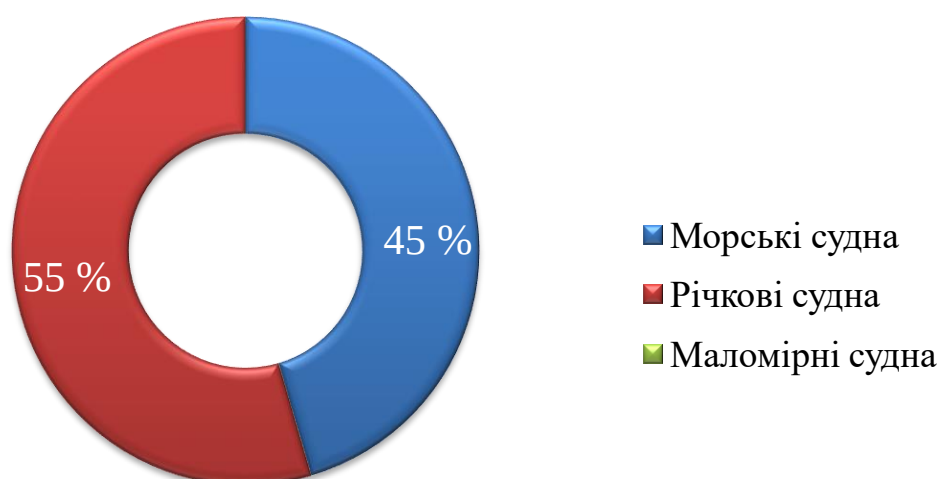


Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден протягом січня-червня у 2022 році.

Таким чином за типом суден аварійні події, що трапились у 2022 році, розподілились у такому процентному відношенні:

45 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами;

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

0 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з маломірними суднами.

**Порівняльна таблиця аварійних подій за видом
протягом січня – червня 2022 року, у порівнянні із
аналогічним періодом 2021 року**

2021р.	2022 р.
АП, що підлягають обліку	
Дуже серйозна аварія	
1. судно «БРАВАТЕН» (прапор Україна) зникнення безвісти члена екіпажу (повара) (08.10.2021 було знайдено) (загинула 1 особа) 02.10.2021	
Дуже серйозна аварія з маломірним (малим) судном	
1. МС «Южанка» з двигуном «Suzuki DF-15», зіткнення із швартовою бочкою (загинула 1 особа) 18.07.2021	
Серйозна аварія	
1. Пожежа на тх «DEISY» (прапор Україна) 07.01.2021 травмовано 1 особу	
2. т/х «AFANASIY MATYUSHENKO» потрапляння на мілину 20.04.2021	
3. судно «БОРИСФЕН» (прапор Україна) – потрапляння на мілину 15.10.2021	
4. т/х «Славутич-15» (прапор Україна) – потрапляння на мілину 18.11.2021	
5. бт «РТ-223»з баржою «БС-018», потрапили на мілину 04.12.2021	
Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами	
1. МС «Казанка5М2» наїзд на людину у воді (травмовано 1 особу) 18.07.2021	

2. МС «Прогресс-2» реєстраційний номер ДАП-9150-К, наїзд на людину (травмовано 1 особу) 22.08.2021	
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
1. буксир-штовхач «ЧЕЛЯБИНСК» (прапор Україна, судновласник ПрАТ «УДП», навал на опору моста (Угорщина) 15.03.2021	
2. буксир ВТ-468 (прапор Україна) з баржою Р-790 – виявлено потрапляння води до трюму вказаної баржі 17.04.2021	
3. буксир «Прибужановський» (прапор Україна) та баржа «НБЛ-008» здійснили навал на н/с баржу «439» 10.05.2021	
4. буксир «ІНГУЛЕЦЬ» з баржею – навал на огороження бази стоянки МС 11.08.2021	
5. т/х «ІВАНО-ФРАНКОВСК» з баржами на штовханні наїзд на МС 30.10.2021	
Серйозний інцидент з маломірними (малими) суднами	
1. човен «Казанка» зіткнувся з огорожувальним буєм № 62 10.05.2021	
Інцидент	
1. буксир «ДУНАЙ» намотка на гвинт стороннього предмету 03.03.2021	1. баржа УДП-1616, зірвало з якоря, дрейф по р. Дунай 21.01.2022
2. б/к «Портовик-4» з баржею УДП-С-457 здійснив навал на караван баластних барж ПрАТ «УДП» 16.04.2021	2. буксир-штовхач «Валентин Пиляев» з 6 баржами на штовханні потрапляння на міліну 16.03.2022
3. Дрейф плавкрана по р. Дніпро у м. Київ 24.05.2021	3. суховантаж-штовхач «Механік Головацький» з 5 баржами на штовханні навал на стінку шлюзу 22.03.2022
4. т/х Світоч (прапор Україна) відмова ГД 11.06.2021	
5. буксир «ВОЛНА-3» (прапор Україна) потрапив на міліну 29.07.2021	
6. буксир «АВАНТ» (прапор Україна) відмова головного двигуна 11.08.2021	
7. буксир «ПРАГА» (прапор Україна) навал на огороження бази стоянки МС	

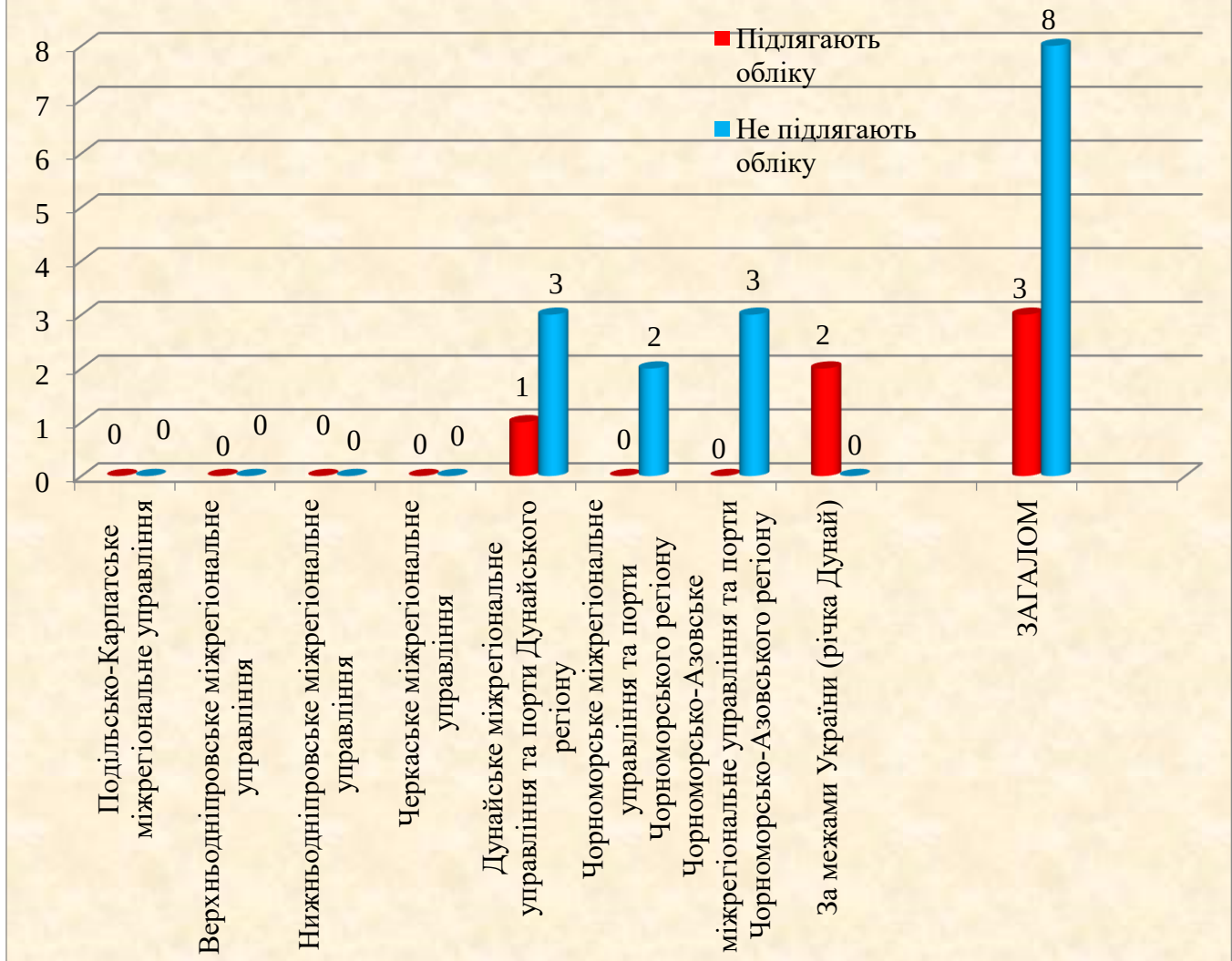
31.08.2021	
8. баржа «ДМ-2371», яка буксирувалася б/к «Челкар», потрапила на мілину 17.09.2021	
9. буксир «ОЧАКІВ» посадка на мілину з двома ПКЛ 29.09.2021	
10. т/х «МАНЧЕСТЕР» (прапор Україна) – потрапляння на мілину 22.11.2021	
11. рк «СКІФ-1» (прапор Україна) – зачепився за швартові кінці морського судна 12.12.2021	
12. буксир «БРИЗ» (прапор Україна) – намотка швартового кінця на гвинт 24.12.2021	
Не беруться до обліку (АП з іноземними суднами, та іншими суднами, що не підлягають обліку)	
Дуже серйозна аварія	
-	-
Дуже серйозна аварія з маломірними (малими) суднами	
1. МС кустарного виробництва-перевертання у складних погодних умовах біля о. Березань 22.11.2021 загинуло 3 особи	
Серйозна аварія	
1. Пожежа на тх «PRINCE 4» (прапор Коморські острови) 12.02.2021	1. «CERENCAN» (прапор Камерун) – пошкодження корпусу судна – має водотечність 04.02.2022
2. т/х «TZAREVICH» (прапор Мальта) травмування 2 членів екіпажу 07.05.2021 (травмовано 2 особи)	
3. т/х HARUN KONAN (прапор Туреччина) – потрапляння на мілину 01.06.2021	
4. т/х «НАКСА» (прапор Палау) навал на причал 22.10.2021	
Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами	
-	-
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
1. тх «TRIUPH IV» (прапор Молдова) втрата якоря 25.02.2021	1. т/х «CATHARINA 1» (прапор Мальта) – посадка на мілину через відмову рульового пристрою 15.01.2022

2. т/х «JOUD S» (прапор Того) – травмування члена екіпажу 14.04.2021 (травмовано 1 особа)	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 «UNI-K» (прапор Того) – забруднення 23.04.2021	
4. плавкран «ZAKHARIY» (прапор Камерун) – посадка на міліну 06.05.2021	
5. т/х «MAHMET AGA» навал на баржу «DM-098» 11.05.2021	
6. т/х «MTM DUBLIN» (прапор Турція) – посадка на міліну 27.06.2021	
7. т/х «IMMENSITY» травмування члена екіпажу (травмовано 1 особа) 02.08.2021	
8. судні «SEALOCK» (прапор SIERRA LEONE) потрапляння на міліну 19.09.2021	
9. буксир «BIG» (IMO № 8600117, прапор Молдова) – навал на перевантажувач типу ПКЗ-900 30.10.2021	
10. т/х «PUMA» (IMO 9748265, прапор Кайманові острови) – пошкодження борту (пробоїна) під час швартування 13.12.2021	
Серйозний інцидент з малоїрними (малими) суднами	
-	-
Інцидент	
1. Відмова головного двигуна на судні «BOMAR JUPITER» (IMO 9438169, прапор Маршалські острови) 14.03.2021	1. т/х «KSL SEATTLE» (прапор Гонконг, IMO: 9683245) відмова головного двигуна 26.01.2022
2. Відмова головного двигуна на судні т/х «ATA 1», IMO 9378010, прапор Панама, 21.03.2021	2. судно «PICTOR» (прапор Ліберія) – неполадки у роботі головного двигуна 13.02.2022
3. судно «Darya Java» IMO 9752412, Hong Kong, – відмова головного двигуна 01.05.2021	3. т/х «MONTE ROSA» (прапор Молдова) потрапляння на міліну 22.02.2022
4. т/х «KASZUBY» член екіпажу випав за борт 27.05.2021	4. т/х «ELEANORA» (прапор Панама) потрапляння на міліну 16.05.2022
5. судно «SVYATOY GEORGIY» (прапор Коморські острови) здійснило	5. суховантаж «ALICE» (прапор Палау) – навал на причал

навал на маломірне судно «Прогрес-2» 03.06.2021	03.05.2022
6. буксир «БТ-0683» (прапор Білорусь), баржі «Р-0479» та «Р-0554» – потрапляння на мілину 20.06.2021	
7. судні «KRITI EPISKOPİ» (ІМО 9340104, прапор Ліберія) відмова ГД 18.08.2021	
8. «JONIC HUNTRESS» (ІМО 9595371, прапор Маршалські острови) відмова ГД 25.08.2021	
9. т/х «ARTEY» (прапор Коморські острови) посадки на мілину 27.08.2021	
10. т/х «DOA GLORY» (прапор Панама) – відмова ГД 31.08.2021	
11. т/х «STAR MOIRA» (ІМО 9361225, прапор Маршалські острови) 03.11.2021	
12. т/х «HIANG HAO» (прапор Панама, ІМО 9797656), навал на мол (Одеса) 15.12.2021	
13. т/х «MESHKA» (ІМО 9588380, прапор Ліберія) загоряння паливного насосу 30.12.2021	

Аварійні події, що відбулися протягом I півріччя 2022 року, за територіальним принципом

Аварійні події, що обліковані в Адміністрації судноплавства за I півріччя 2022 року



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

2) 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;

3) дотриманням суднами вимог відповідних Правил плавання та Обов'язкових постанов по морських портах України щодо здійснення плавання з морським лоцманом на борту та використання буксирного забезпечення для виконання швартових операцій на акваторіях морських портів.

2. Адміністрацією запропоновано її територіальним органам:

1) підвищити контроль, зокрема за:

дотриманням суднами вимог 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), у частині наявності на борту достатнього і кваліфікованого екіпажу для забезпечення безпеки осіб, які є на борту, а також безпеки плавання по ВВШ або наявністю на борту державного річкового лоцмана під час здійснення плавання таких суден по ВВШ;

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);

використанням членами екіпажів штатного суднового обладнання, зокрема забортних (парадних) трапів, сходнів, шторм-трапів тощо, через які здійснюється безпечний доступ на судна, а також за їх відповідною установкою, надійним кріпленням та безпечним положенням, справним станом леєрного огороження, наявністю підтрапових сіток, освітлення та безпечних проходів до них;

наявністю на судні відповідної суднової документації щодо належного обслуговування головних та допоміжних двигунів суден, суднових систем та механізмів. Переконавання в тому, що відповідна документація та журнали ведуться відповідно до встановлених правил;

дотриманням командним складом та судновою командою суден вимог правил пожежної безпеки, зокрема вимог глави II-2 SOLAS-74, Міжнародного Кодексу щодо систем пожежної безпеки, прийнятого резолюцією MSC 98 (73) ІМО (далі – резолюція MSC 98 (73) ІМО), Міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ) (далі – резолюція ІМО А.741(18) (МКУБ)), щодо безпечного

використання електронагрівальних приладів та належного нагляду за увімкненими телевізорами, радіоприймачами, зарядними пристроями для мобільного телефону, зокрема нагрівальними приладами тощо, а також щодо виявлення, тушіння пожежі та використання відповідного суднового стаціонарного та переносного обладнання, призначеного для протипожежного захисту та боротьби за живучість судна;

2) здійснювати регулярні заходи контролю та нагляду за безпекою судноплавства (патрулювання) спільно з представниками Держрибагентства та Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства, рибальства та відпочинку громадян;

3) у разі виявлення фактів порушення суднами вимог відповідних Правил судноплавства, місцевих Правил, зокрема, якщо довжина, ширина, надводний габарит, осадка і швидкість суден, складів суден і з'єднань плавучого матеріалу не відповідають технічним даним водного шляху, гідротехнічних споруд та мостів, а також Правил пожежної безпеки, зокрема, у частині, що стосується безпечного використання на суднах електронагрівальних приладів, а також спроможності членів екіпажу щодо виявлення, тушіння пожежі та використання відповідного суднового стаціонарного та переносного обладнання, призначеного для протипожежного захисту та боротьби за живучість судна тощо:

вживати невідкладні заходи відповідного реагування щодо недопущення такого судна до плавання на річкових внутрішніх водних шляхах та відмови у дозволі на вихід суден у море до усунення виявлених порушень;

видавати приписи на заборону руху судна з причини порушення вимог пункту 1.6 Правил судноплавства, зокрема невідповідності фактичної осадки габаритам суднового ходу;

забезпечити повідомлення судновласників та судових агентів про факти порушення суднами, зокрема вимог пункту 1.6 Правил судноплавства, з метою вжиття ними відповідних заходів щодо недопущення ймовірного виникнення аварійних подій на річкових внутрішніх водних шляхах;

складати відповідні протоколи, передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення.

3. Капітанам морських портів запропоновано, зокрема:

1) під час оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, звертати увагу капітанів суден на їх обов'язок щодо повідомлення капітана морського

порту (службу капітана морського порту) про будь-які несправності пристроїв чи вузлів і механізмів, що виникли на судні під час попереднього рейсу або стоянки у морському порту;

2) при здійсненні заходів нагляду і контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства забезпечити додаткову перевірку:

виконання екіпажем вимог попередніх актів перевірки судна, зроблених інспекторами контролю держави порту та служби капітанів морських портів;

відповідності технічного стану суден вимогам міжнародних договорів України та національних актів законодавства з безпеки судноплавства;

відповідної суднової документації щодо належного обслуговування головних та допоміжних двигунів суден, суднових систем та механізмів. Переконавання в тому, що відповідна документація та журнали ведуться відповідно до встановлених правил;

у разі виявлення порушень 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 відмовити у видачі дозволу на вихід судна в море до усунення виявлених недоліків.

3) забезпечити контроль при огляді суден, які знаходяться у морському порту або планують здійснення плавання (експлуатуватися) по внутрішнім водним шляхам України, зокрема за:

виконанням попередніх приписів інспекторів;

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 звичайної морської (річкової) практики щодо організації безпечної роботи екіпажу судна, зокрема обов'язкове використання пасків безпеки під час виконання робіт по встановленню та обладнанню парадного трапа (робіт на висоті);

проведенням з членами екіпажу відповідних інструктажів згідно системи управління безпекою (далі – СУБ, SMS) судна та компанії, розробленої судновласником на виконання вимог резолюції ІМО А.741(18) та 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 19.12.2003 за № 1193/8514 (далі – наказ № 904), зокрема щодо дотримання вимог охорони праці та особистої безпеки, а також обов’язкового використання пасків безпеки під час виконання робіт по встановленню та обладнанню парадного трапа (робіт на висоті).

4) забезпечити, відповідно до 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 (далі – Правила контролю), обов’язковий контроль за дотриманням на суднах, що перебувають у акваторії морського порту, вимог Міжнародних конвенцій, Кодексу торговельного мореплавства України, законодавчих актів України з безпеки мореплавства і запобігання забрудненню довкілля тощо, та надавати дозвіл на вихід з порту тільки за умови позитивних результатів зазначеного контролю судна, а також задовільного морехідного стану судна і його 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 і лоцманського проведення суден щодо встановленої граничної швидкості руху по акваторії порту, Бузько-Дніпровсько-лиманському (БДЛК) та Херсонському морському каналах (ХМК), використання забрівкового плавання суден на вказаних каналах, буксирного забезпечення 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;

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. Дніпро, зокрема на ділянках, де засоби навігаційного огороження (далі – ЗНО) знімаються на зимовий період, а також щодо організації проведення на судах вантажних операцій, у тому числі порядку навантаження та розвантаження несамохідних суден, використання буксирного забезпечення під час здійснення швартових операцій, організації належного несення вахтової служби на ходовому містку, забезпечення візуального спостереження посиленою вахтовою службою під час плавання в стисних умовах акваторії морського порту, річках Дунай та Дніпро, а також дій екіпажів суден в аварійній ситуації та завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризику тощо;

забезпечити дотримання капітанами суден (буксирів), що належать та/або експлуатуються компанією/товариством, зокрема вимог відповідних Правил плавання, зокрема пункту 1.4.1 Правила судноплавства, та Обов'язкових постанов по морських портах 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;

звернути увагу на обов'язковість знання та неухильне виконання екіпажами суден вимог СУБ, SMS судна та компанії, розробленої судовласником на виконання вимог резолюції ІМО А.741(18) та/або наказу № 904, зокрема організацію належного несення вахтової служби на ходовому містку, спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна, забезпечення контролю за місцем знаходження судна та інших суден і об'єктів, що знаходяться на судновому ході, з використанням радіолокатора, а також належного спостереження за надводною обстановкою (наявність спостерігача з радіостанцією) попереду судна, баржи/секції, яка штовхається, під час плавання в стисних умовах акваторії морського порту, річках Дніпро та Дунай, при обмеженій видимості, а також на складних ділянках водного шляху де спостерігається, зокрема, скупчення рибалок, біля місць масового відпочинку людей, улаштування водних атракціонів тощо.

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

дотримання вимог системи управління безпекою (СУБ, SMS) судна та судновласника щодо врахування рівня оцінки ризику при слідуванні судна в обмежених умовах плавання по каналах, річковим внутрішнім водним шляхам тощо, зокрема з лоцманом на борту (резолюція ІМО А.741(18), ст. 49, 50 розділу 3 гл. 8 Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків і несення вахти (STCW-78/95);

належну організацію спостереження за надводною обстановкою за допомогою всіх наявних засобів, зокрема наявність спостерігача на баку судна, з тим щоб повністю оцінити ситуацію і небезпеку зіткнення з засобами навігаційного обладнання, іншими об'єктами та суднами, що стоять на якорі, під час руху в обмежених умовах плавання по внутрішнім водним шляхам (ВВШ), каналах, а також при плаванні суден у вузькостях, – правила 5 та 9 Конвенції «Про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року»;

врахування маневрових характеристик судна та дотримання безпечної швидкості під час здійснення швартових операцій з використанням буксирного забезпечення, а також під час проходження біля засобів навігаційного обладнання (буїв), інших об'єктів та суден, що стоять на якорі, при здійсненні розходження з іншим судном в обмежених умовах акваторії порту, каналу, а також на річкових внутрішніх водних шляхах (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 забезпечення контролю 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 правил технічного обслуговування і експлуатації головних двигунів та допоміжних механізмів судна;

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 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 в обмежених умовах каналів, річок Дніпро та Дунай, в акваторії морських портів;

належну організацію технічного обслуговування і експлуатації головних двигунів судна, механізмів, систем тощо, зокрема рульового пристрою, згідно відповідних правил, інструкцій, системи управління безпекою компанії (СУБ), розробленої 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 ними 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 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;

завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, забезпечення належної організації дій екіпажів суден в аварійній ситуації, згідно з резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ) та наказом № 904, зокрема при заході суден в порт, а також під час маневрування та виконання швартових операцій з використанням буксирного забезпечення на акваторії порту в обмежених умовах річок Дунай та Дніпро тощо;

тощо.

Буксирним компаніям (судновласникам буксирів), зокрема рекомендовано проведення наради із командним складом суден підприємства, на якій:

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

звернути увагу командного складу суден, що належать підприємству/компанії на:

необхідність виконання вимог СУБ судна та судновласника щодо врахування капітанами та командним складом суден рівня оцінки ризику під час надання послуг з буксирування, зокрема при виконанні швартових і маневрових операцій з суднами в обмежених умовах акваторії порту, річок Дунай та Дніпро;

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 вимог наказу 904, розробленого у відповідності до резолюції ІМО А.741(18) (МКУБ), під час здійснення буксирних операцій в обмежених умовах порту або на річкових внутрішніх водних шляхах, зокрема при несприятливих погодних умовах та/або у темний час доби;

дотримання капітанами, судноводіями, екіпажами суден, що належать та або експлуатуються товариством/підприємством, вимог нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема:

пункту 1.4.1 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 (із змінами) (далі – Правила судноплавства), у частині, що стосується вжиття судноводіями під час плавання по внутрішнім водним шляхам України 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:

- а) небезпеці для людського життя;
- б) 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;
- в) створенню перешкод для судноплавства;
- г) завданню шкоди довкіллю;

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 (із змінами) та пунктів 1.1 додатків 1 та 2 до цього Положення, розробленого у відповідності до резолюції ІМО А.741(18) (МКУБ), щодо завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризику, зокрема під час здійснення швартових та якірних операцій зі зняття/постановці барж зі/до зчалу барж на рейді морських портів, розташованих на річці Дунай (Усть-Дунайськ, Ізмаїл, Рені), а також перевірки безпечної стоянки барж, що залишаються у зчалі (зокрема довжини витравленого ланцюга якоря вказаних барж, яка згідно Обов'язкових постанов по зазначеним морським портам повинна бути не менш 3-х змичок у воді);

вимог Обов'язкових постанов по морським портам, розташованим на річці Дунай, у частині, що стосується забезпечення безпечної стоянки плавзасобів, зчалів барж тощо на якірних стоянках вказаних морських портах, якими визначено, зокрема, що капітани суден несуть відповідальність за розстановку суден на якірних стоянках відповідно до вимог цих Обов'язкових постанов. При порушенні вищезазначених вимог до винних застосовуються адміністративні та матеріальні санкції;

забезпечення капітанами суден належної організації несення вахтової служби на ходовому містку, а саме: належне візуальне та радіолокаційне 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 вказаних морських портів при обмеженій видимості (темний час доби) в стисних умовах

річки Дунай, як того вимагають Правила судноплавства та звичайна морська/річкова і стала практика плавання, зокрема пункт 6.28.6 Правил судноплавства;

дотримання судноводіями вимог Обов'язкових постанов по морських портах, зокрема по морським портам, розташованим на річці Дунай, а також рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління буксиром зі зчалою секцією, якими підхід до причалів та барж, що знаходяться на рейді на якірному місті, рекомендується здійснювати проти течії.

Підприємству, що здійснює надання лоцманських послуг запропоновано, зокрема, проведення наради з особовим складом морських лоцманів, що належать підприємству, на якій пропонується:

здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення аварійних подій, що трапились з суднами, які знаходились під лоцманським проведенням та розробити заходи для попередження таких подій у майбутньому;

додатково проробити вимоги Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському (БДЛК) та Херсонському морському каналах (ХМК), затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 05.10.2007 за № 1150/14417 (із змінами) (далі – Правила плавання), щодо лоцманського проведення, встановленої граничної швидкості руху по БДЛК та ХМК, забрівкового плавання суден тощо, а також Конвенції «Про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року», зокрема правила 9 Розділу I Частини В щодо плавання суден у вузькостях;

звернути увагу лоцманів на необхідність постійного обміну з капітаном судна інформацією про умови плавання, місцеві умови, особливості судна, будь-які інші умови, що можуть вплинути на виконання лоцманського проведення судна;

акцентувати на обов'язковість надання допомоги капітану судна в оцінці навігаційної обстановки та управлінні судном, спираючись на практичний досвід плавання в даному районі та враховуючи навігаційно-гідрографічні, гідрометеорологічні, інші умови та місцеві особливості району лоцманського проведення, а також вплив цих умов на плавання судна;

звернути увагу всіх портових лоцманів щодо беззаперечного дотримання вимог Обов'язкових постанов по морських портах України у частині, що стосується дотримання швидкісного режиму під час слідування по підхідному каналу, внутрішній акваторії порту, при підході до причалу, а також на належну взаємодію з капітанами суден щодо використання буксирного забезпечення;

акцентувати увагу морських лоцманів, що до початку здійснення лоцманського проведення необхідно надати рекомендацію капітанам суден щодо:

використання спеціально призначеного обладнання, а саме: сертифікованого буксирного тросу судна, для виконання буксирних операцій, або використання обладнання спеціалізованих суден – буксирів, що залучаються для виконання вказаних операцій, під час заходу/виходу в/з порту, перешвартування у межах акваторії порту;

здійснення додаткової перевірки належної роботи головного та допоміжних двигунів, судових систем і механізмів, зокрема тестування головного двигуна «вперед» – «назад», з метою забезпечення безпечного лоцманського проведення;

перевірки готовності якорного пристрою з метою екстреної віддачі якорів у разі необхідності;

надання рекомендацій капітанам суден щодо використання найбільш пристосованих буксирів при певних погодних умовах та схемі швартування, а також не починати швартові операції доки не буде отримано підтвердження, що буксирна лінія закріплена належним чином як на буксирному судні, так і на судні, що швартується/відшвартовується;

акцентувати увагу капітанів суден щодо готовності якорного пристрою з метою екстреної віддачі якорів у разі необхідності;

додатково проробити вимоги Обов'язкових постанов по морським портам Усть-Дунайськ, Ізмаїл та Рені, а також звернути увагу на беззаперечне дотримання вимог цих Обов'язкових постанов, зокрема пунктів 8.2.3.1, 8.2.3.2, 9.1.12 Обов'язкових постанов по морському порту «Усть-Дунайськ», у частині, що стосується використання буксирного забезпечення, визначення кількості та потужності буксирів для здійснювання безпечного швартування суден;

акцентувати на обов'язок лоцманів надавати допомогу капітану судна в оцінці навігаційної обстановки та управлінні судном, спираючись на практичний досвід плавання в даному районі та враховуючи навігаційно-гідрографічні, гідрометеорологічні, інші умови та місцеві особливості лоцманського проведення, а також вплив цих умов на плавання судна;

наголосити на дотриманні безпечної швидкості під час здійснення маневрових та швартових операцій, яка б дозволила судну вчасно зупинитися при виникненні аварійної ситуації, зокрема після віддачі якорів, та попередити навал судна на причал

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;

забезпечити судна, які належать та/або експлуатуються товариством/компанією, та які використовують для плавання внутрішні водні

шляхи (далі – ВВШ), достатнім і кваліфікованим екіпажем для забезпечення безпеки осіб, які є на борту, а також безпеки плавання на ВВШ відповідно до вимог 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) та Положення про порядок видачі посвідчення судноводія торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2014 № 490, зареєстрованого в Міністерстві юстиції 24.10.2014 за № 1324/26101. У разі відсутності на борту судна відповідного кваліфікованого персоналу – забезпечити обов'язкове лоцманське проведення під час здійснення плавання таких суден по ВВШ;

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 СУБ судна та компанії, а також наказу № 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 БДЛК, ХМК, річки Дніпро тощо та у штормових умовах, а також під час виконання швартових 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 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 2022 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2021 року.

Підсумовуючи ще раз слід зазначити, що загальне зменшення аварійності на 56 % та кількості травмованих осіб на 100% протягом першого півріччя 2022 року, у порівнянні із аналогічним періодом 2021 року, пов'язане із зменшенням навігації в акваторії морських портів та на річкових внутрішніх водних шляхах через військову агресію російської федерації проти України. 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.

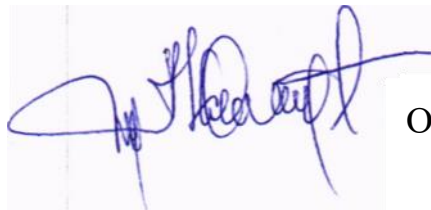
Також, зазначаємо, що відповідне доручення міжрегіональним територіальним органам Адміністрації судноплавства щодо здійснення регулярних заходів контролю та нагляду за безпекою судноплавства

(патрулювання) спільно з представниками Держрибагентства та Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства, рибальства та відпочинку громадян, надало значний позитивний результат. Згідно зі статистикою, пов'язаною з аварійними подіями, які виникли з маломірними (малими) суднами за перше півріччя 2022 року, вжиті заходи дали позитивний результат – відсутність аварійності з маломірними (малими) суднами та, відповідно, відсутність загиблих, зниклих безвісти та травмованих. На зазначене також вплинуло припинення після 24.02.2022 судноплавства на річці Дніпро через воєнну агресію російської федерації та блокування терористичними військами частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, захоплений Каховський судноплавний шлюз тощо.

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 2022 року, підготовлений без врахування показників аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті за 2022 та 2021 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 2022 та 2021 роки по АР Крим та м. Севастополь.

Начальник Відділу
розслідування аварійних подій



Олександр КОМАРОВ