

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

I. Інформаційно-аналітична інформація

Протягом 2025 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 14 аварійних подій, в яких 6 (шість) осіб загинуло, 2 (дві) особи зникли безвісти та 6 (шість) осіб отримали травм.

У 2024 році на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 12 аварійних подій, в яких 1 (одна) особа зникла безвісти, 1 (одна) особа загинула та 2 особи отримали травм.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2025 року, збільшилась на 2 аварійні події (+14 %), у порівнянні з 2024 роком, а також зросла кількість загиблих (на 5 осіб), зниклих безвісти (на 1 особу) та осіб, що отримали травм (на 4 особи).

Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті за 2025 рік з 2024 роком

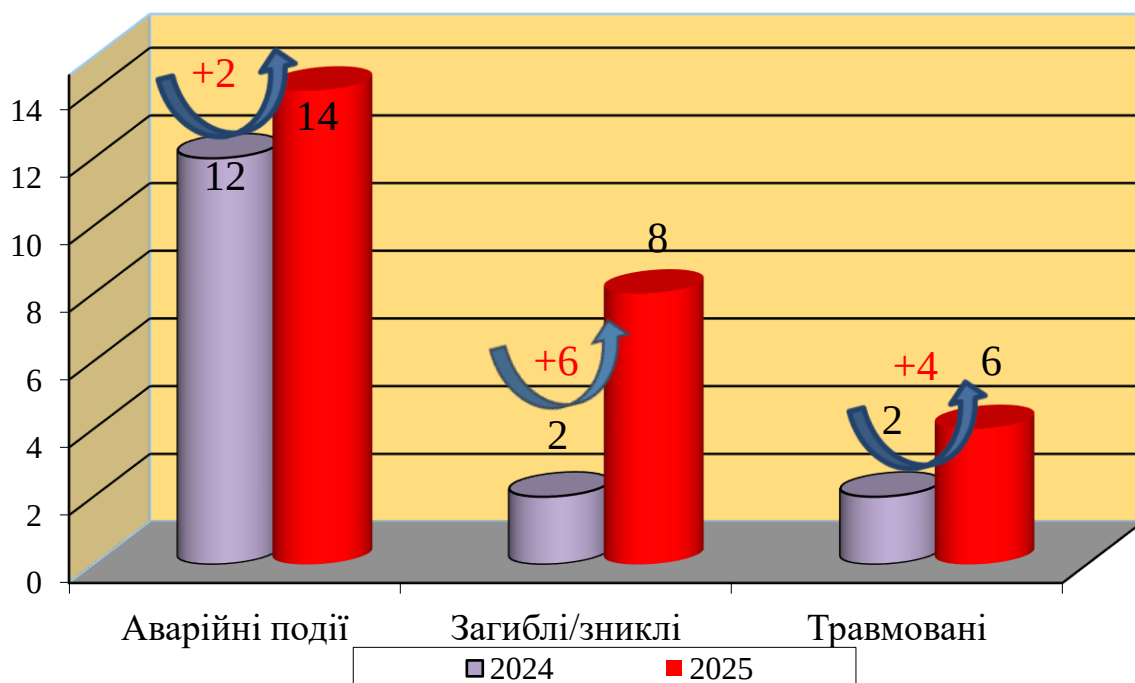
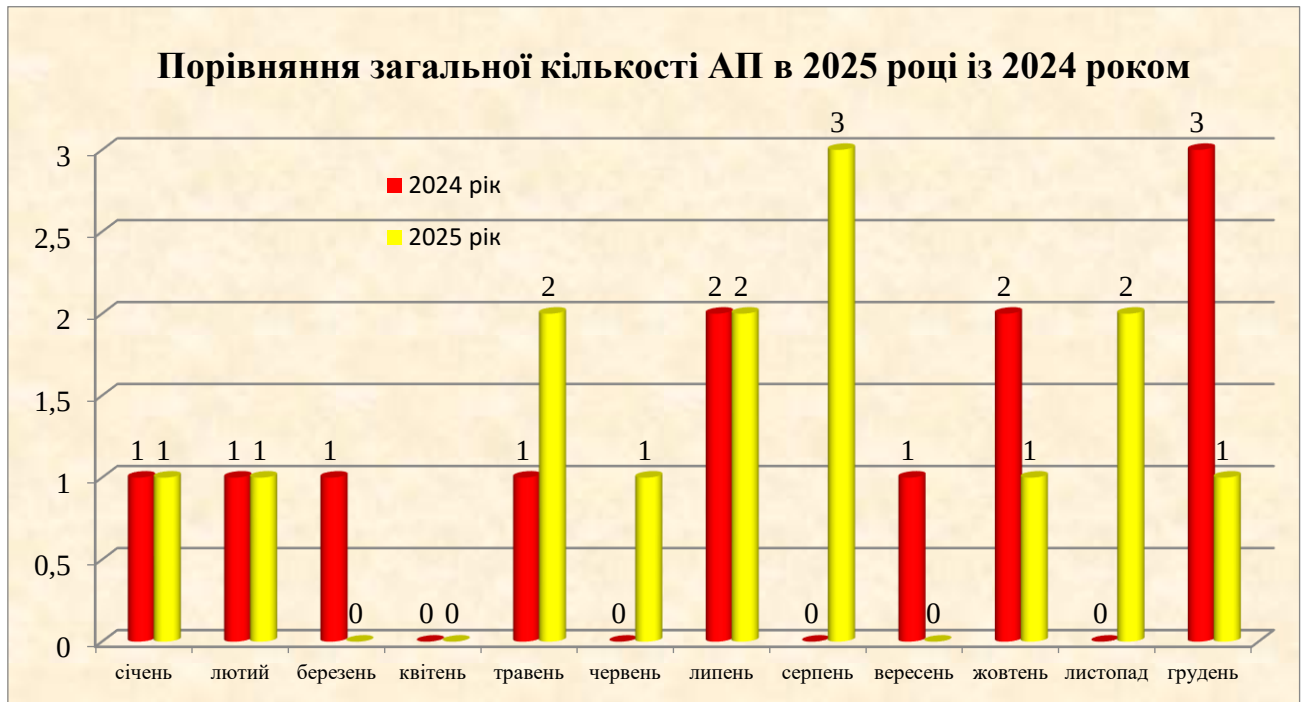


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті за 2025 рік, в порівнянні з 2024 роком.



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 (одна) особа зникла з борту судна, загині 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, загині 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 загині, зниклі безвісти та травмовані відсутні.

Протягом третього кварталу 2025 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 5 аварійних подій (у липні – 2, серпні – 3, вересні – 0), в яких 3 (три) особи загинуло, було травмовано 6 (шість) осіб та зниклі безвісти відсутні.

Протягом третього кварталу 2024 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 3 аварійні події (у липні – 2, серпні – 0, вересні – 1), 1 (одна) особа загинула, було травмовано 2 (дві) особи та зниклі безвісти відсутні.

Щодо четвертого кварталу 2025 року, то протягом зазначеного періоду трапилось 4 події (жовтень – 1, листопад – 2, грудень – 1), у яких 2 (дві) особи загинуло, 1 (одна) особа зникла безвісти та травмовані особи відсутні.

У 2024 році протягом четвертого кварталу трапилось 5 подій (жовтень – 2, листопад – 0, грудень – 3), у яких загиблі, зниклі безвісти та травмовані особи відсутні.

За останні 5 років відбулося зменшення аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті, так у 2020 році трапилось 43 аварійні події, у 2021 році – 55 аварійних подій, у 2022 році – 22 аварійні події, 2023 році – 28 аварійних подій, у 2024 році – 12 аварійних подій, у 2025 році – 14 аварійних подій.



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 підлив 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:

11.03.2025 о 20 год 17 хв в морському порту Одеса внаслідок ракетного обстрілу російською федерацією пошкоджено вантажне судно «MJ PINAR» (прапор Барбадос, ІМО 9406051, екіпаж 21 особа – громадяни Сирії,

судновласник: Pinar Ship Trade Co.), що знаходилося біля причалу № 35 вказаного порту, та танкер «ARKOS» (прапор Португалія, ІМО 9286827, судновласник: Plutonas Marine S.A.), що знаходився біля причалу № 37 зазначеного порту. На судні «MJ PINAR» загинули 4 члени екіпажу (громадяни Сирії), постраждали 1 член екіпажу (громадянин Сирії) та 1 вочман (громадянин України);



23.07.2025 о 22 год 30 хв землесос «ИНГУЛЬСЬКИЙ» (ІМО 9646912, прапор Україна) під час виконання днопоглиблювальних робіт в районі буя № 6 на морському підхідному каналі гирла «Бистре» підірвався на невідомому вибуховому пристрої, що призвело до його затоплення та перекриття вказаного каналу. Загинуло 3 (три) члени екіпажу та 4 (чотири) члени екіпажу отримали травми;



17.11.2025 о 01 год 10 хв відбулося влучання двома російськими БПЛА в судно ORINDA (прапор Туреччина, ІМО 9240122), внаслідок чого виникли два осередки займання скрапленого газу з пошкоджених трубопроводів в центральній частині палуби судна. Візуально, сам причал не постраждав, загиблих та постраждалих немає.



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–грудня 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.

Також, Адміністрація судноплавства звертає увагу громадян, судноводіїв, власників суден, керівників баз для стоянки малих суден на те, що нехтування вимогами нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних правил плавання, 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 судах у зимовий період, після закриття навігації, а також у зв'язку з мінною небезпекою до відновлення контролю над відповідними ділянками внутрішніх водних шляхів.

Проте, не зважаючи на вжиті заходи, через порушення судноводіями 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 Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за №872/9471 (далі – Правила судноплавства), а також відповідних правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді (далі – місцеві Правила), протягом 2025 року відбулося 3 аварійні події з малими суднами, в яких 3 (три) особи загинуло, 1 (одна) особа зникла безвісти та 2 особи було травмовано.





Протягом 2024 року з малими суднами відбулася 1 аварійна подія, в якій загинула 1 (одна) особа та було травмовано 2 (дві) особи.

Також необхідно відмітити, що з 14 аварійних подій, що виникли на водному транспорті в Україні, включаючи малі судна, та з українськими суднами за межами територіальних вод України, у 2025 році, 5 (п'ять) з них трапились у Дунайському регіоні (у 2024 році відбулося 12 аварійних подій, 5 (п'ять) з них трапились у Дунайському регіоні).

Таким чином, кількість аварійних подій, що трапились з суднами у Дунайському регіоні протягом 2025 року, залишилась на тому рівні, що був у 2024 році.

Слід звернути увагу, що тимчасовий коридор, розроблений за ініціативи Мінрозвитку та Адміністрації 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 2025 року у зазначених морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний відбулося 6 аварійних подій.

Протягом 2024 року у зазначених морських портах відбулося 5 аварійних подій. Тобто відбулося незначне збільшення (на 1 подію) у 2025 році.

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, дають позитивний результат – стан безпеки мореплавства в акваторії морських портів та на підходах до них залишається на належному рівні.

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 постійній 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 судових документів і кваліфікаційних документів судового 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.

Разом з цим, відповідно до наказу Державної служби морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України від 27.10.2025 № 377 «Про проведення місячника безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті» згідно з Законом України «Про транспорт», Положенням про Державну службу морського і внутрішнього водного транспорту та

судноплавства України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 06.03.2022 № 212, Положенням про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженим наказом Міністерства інфраструктури України від 17.11.2021 № 621, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 09.12.2021 за № 1590/37212, Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 19.12.2003 за № 1193/8514, а також з метою удосконалення та забезпечення ефективності функціонування системи управління безпекою судноплавства та попередження виникнення аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті повторно проведено необхідні заходи.

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).

Слід звернути увагу, що вказані заходи дали позитивний результат – у 2025 році відбулося 2 (дві) аварійні події, що підлягають обліку в Адміністрації судноплавства, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих. У 2024 році на водному транспорті сталося 3 (три) аварійні події, що підлягають обліку, у яких 1 (одна) людина зникла безвісти, загиблі та травмовані відсутні.

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

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом 2025 року на аварійні події, які підлягають обліку, та що не підлягають обліку, то за вказаний період на водному транспорті відбулося 2 (дві) аварійні події, що підлягають обліку в Адміністрації судноплавства, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих, а також 12 (дванадцять) аварійних подій, що не підлягають обліку, в яких 6 (шість) осіб загинуло, 2 (дві) особи зникли безвісти та 6 (шість) осіб отримали травм (у 2024 році на водному транспорті сталося 3 (три) аварійні події, що підлягають обліку, а також відбулося 9 (дев'ять) аварійних подій, що не підлягають обліку, в яких 1 (одна) особа зникла безвісти, 1 (одна) особа загинула та 2 особи отримали травм), а саме:

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

на морському транспорті

дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних інцидентів	- 0 / 0

інцидентів	- 0 / 1
<i>на внутрішньому водному транспорті:</i>	
дуже серйозних аварій	- 1 / 0
серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних інцидентів	- 1 / 0
інцидентів	- 1 / 1
<i>з малими суднами:</i>	
дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних інцидентів	- 0 / 0

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

<i>на морському транспорті:</i>	2024 / 2025
дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних аварій	- 0 / 0
морських інцидентів (серйозних інцидентів)	- 1 / 2
інцидентів	- 5 / 5
<i>на внутрішньому водному транспорті:</i>	
дуже серйозних аварій	- 0 / 2
серйозних аварій	- 1 / 0
серйозних інцидентів	- 1 / 0
інцидентів	- 0 / 0
<i>з малими суднами:</i>	
дуже серйозних аварій	- 1 / 2
серйозних аварій	- 0 / 1
серйозних інцидентів	- 0 / 0

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулися протягом 2025 року:
морський транспорт – 8 подій без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб;

(у 2024 році сталося 6 подій без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб);

внутрішній водний транспорт – 3 події, у яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти та 4 особи отримали травм;

(у 2024 році відбулося 5 подій, у яких 1 особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні);

малі судна – 3 події, у яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти та було травмовано 2 особи;

(у 2024 році сталася 1 подія, у якій 1 особа загинула та 2 особи отримали травми).

Розподіл аварійних подій за 2025 рік за видами

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

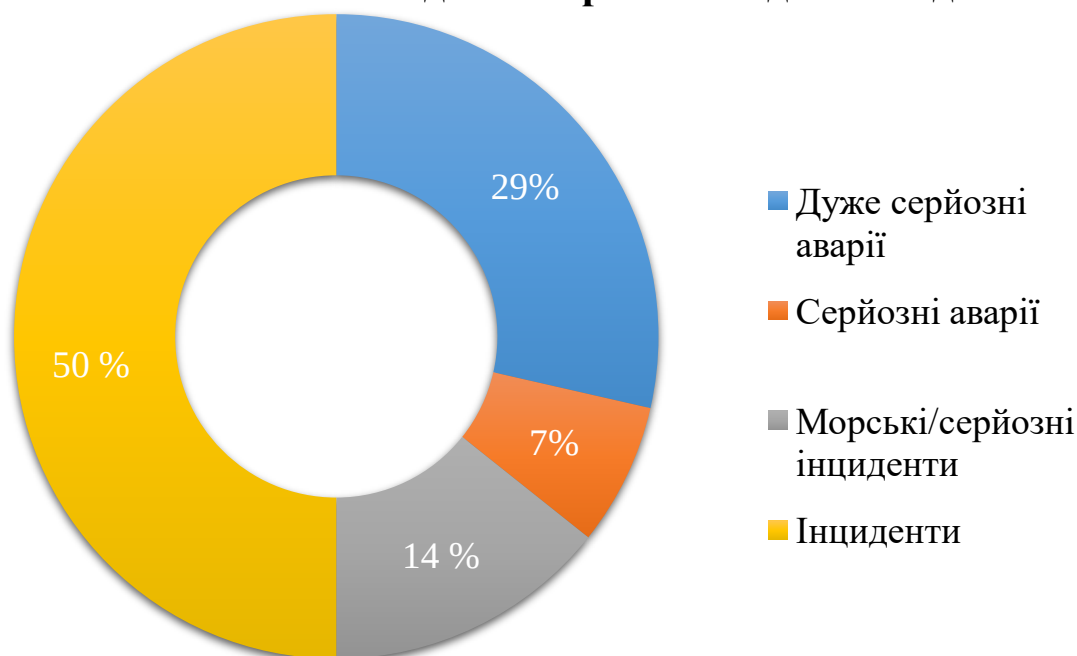
Таблиця 2. Аварійні події, що **не підлягають** обліку, що сталися протягом 2025 року

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	2	0	0	0
	Інциденти	5	0	0	0
Всього:		7	0	0	0
Внутрішній водний транспорт	Дуже серйозні аварії	2	3	1	4
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		2	3	1	4
Малі судна	Дуже серйозні аварії	2	3	1	0
	Серйозні аварії	1	0	0	2
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		3	3	1	2

Згідно з класифікацією, проведеною комісіями з розслідування аварійних морських подій, відповідно до Положення про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами, затвердженого наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 09.08.2006 за № 959/12833, та Положення про порядок розслідування і обліку транспортних подій на внутрішніх водних шляхах України, затвердженого наказом Міністерства

транспорту України від 05.11.2003 № 857, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 20.01.2004 за № 84/8683, аварійні події, що трапились на морському та внутрішньому водному транспорті, включаючи малі судна, розподіляються так: 29 % дуже серйозні аварії, 7 % серйозні аварії, 14 % морські / серйозні інциденти, 50 % інциденти.

Кількість випадків аварійних подій за видами



Таблиця 3. Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за 2025 рік, з суднами, що підлягають обліку (в числових значеннях стосовно кількості аварійних подій з розрахунку на 100 суден, а також загинулих та травмованих осіб з розрахунку на 100 аварійних подій)

Стан безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті за січень- грудень 2025 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 загинулих 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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,08	0,00	0,00
Всього:	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Внутрішній водний транспорт												
Дуже серйозні аварії	0	0	0	1	1	0	0,00	0,00	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	1	0	0	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
Інциденти	1	0	0	1	0	0	100,00	0	0	0,07	0,00	0,00
Всього:	1	0	0	3	1	0	33,33	0,00	0	0,00	0,00	0,00
Малі 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	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

За результатами аналізу, проведеного Адміністрацією судноплавства, виявлені характерні системні помилки або недоліки, що призвели або сприяли

виникненню аварійних подій, які необхідно враховувати під час планування заходів з попередження виникнення подібних аварійних подій з суднами у майбутньому.

II. Визначення обставин, причин та наслідків виникнення аварійних подій

Основними причинами аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті, які сталися протягом 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 міліну.

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 міліну, 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 якір на мілководді, а також при плаванні у стислих умовах річки Дунай (резолюцій ІМО А.893(21) та А.601(15)).

3. Порухення 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 суднових трапів, зокрема 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. Належне обслуговування командним складом та судновою командою судна (буксира) суднових систем та механізмів, зокрема гвинтів регульованого кроку, головного двигуна тощо у відповідності до встановлених правил технічного обслуговування та експлуатації судна, суднових систем та механізмів, інструкцій, формулярів, згідно з вимогами законодавства та документів з експлуатації виробників.

5. Що стосується малих суден, слід зазначити, що особами, які керували малим судном з мотором та водним мотоциклом, було порушено вимоги нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема вимоги:

пунктів 1, 2 3 статті 40, пункту 1 статті 41 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», пунктів 1.2.1, 1.4.1, 1.10.1, 2.2.1, 3.13.1, 3.13.2 Правил судноплавства, пунктів 3, 6, 10, 11, 12, 16, 21, 22 розділу II та пунктів 3, 4, 5 розділу V відповідних правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді 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, використання засобів візуальної та звукової сигналізації під час плавання у нічний час доби, а також дотримання швидкісного режиму та використання спеціально визначених місць (зон) для проведення розваг на воді з використанням водних мотоциклів та / або засобів для розваг на воді, визначених законодавством тощо;

Одночасно слід зазначити, що власником водного мотоцикла «BRP SPARK 3UP 900HO GB» ідентифікаційний номер: «YDV63630K617», який передав зазначений водний мотоцикл в оренду напрокат особі, яка не мала відповідного документу на право управління вказаним плавзасобом, було порушено вимоги наступних нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема:

статей 35, 36 і 38 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», пунктів 3 та 21 розділу II, пункту 1 розділу III Правил плавання для малих,

спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді у Хмельницькій області, затверджених розпорядженням начальника Хмельницької обласної військової адміністрації від 01.06.2023 № 445/2023-р щодо обов'язкової реєстрації малих і спортивних суден та водних мотоциклів у Судновій книзі України, наявності належних суднових документів, здійснення технічного нагляду за водним мотоциклом відповідним класифікаційним товариством, використання спеціально визначених місць (зон) для проведення розваг на воді з використанням водних мотоциклів та / або засобів для розваг на воді, визначених законодавством, а також дозволу здавати водний мотоцикл напрокат тільки тим особам, які мають документ на право управління. У разі відсутності у цієї особи зазначеного документа, здача їй напрокат водного мотоцикла здійснюється за умови керування водним мотоциклом інструктором чи іншою особою, яка має такий документ. Забороняється передача водних мотоциклів, узятих напрокат, однією особою для користування іншій особі.

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, 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 в.о. начальника Тернопільської обласної військової адміністрації від 23.08.2024 № 451/01.02-01, щодо забезпечення безпечного плавання та 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.

За результатами з'ясування причин та обставин виникнення аварійних подій та проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися протягом 2025 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 3 випадки (21%) (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, порушення вимог відповідних правил технічного обслуговування та експлуатації судна, суднових систем та механізмів, інструкцій, формулярів тощо, у частині, що стосуються, зокрема, належної експлуатації гвинтів регульованого кроку, головного двигуна, ремонту тощо відповідно до вимог законодавства та документів з експлуатації виробників; нехтування судноводіями малих суден використання засобів візуальної та звукової сигналізації під час плавання малих суден у нічний час доби та спеціально визначених місць (зон) для проведення розваг на воді з використанням водних мотоциклів та / або засобів для розваг на воді, визначених законодавством, а також керування малим судном з мотором та водним мотоциклом, особами, які не мали необхідну кваліфікацію для управління

вказаними плавзасобами (відсутнє міжнародне посвідчення на право управління прогулянковим судном або посвідчення судноводія малого / маломірного судна) та, у порушення вимог чинного законодавства, зазначені судна не були зареєстровані в Судновій книзі України), тоді як у 2024 році – 4 випадки (34%);

2) **технічні причини** – 4 випадки (29%) (тривалий відстій судна (більше 8 років) з вантажем технічної соди в трюмах, незадовільний технічний стан корпусу судна, головного двигуна та інших суднових механізмів), протягом 2024 року також відбулося 5 випадків (42%);

3) **навігаційні причини** – 4 випадки (29%) (вихід за межі суднового 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 2024 року сталося 2 випадки (16%);

4) **психофізіологічні** – 1 випадок (7%) (керування малим моторним судном в стані алкогольного (наркотичного) сп'яніння), протягом 2024 року стався також 1 випадок (8%);

5) **інші** – 2 випадки (14%) (підриг на невідомому вибуховому пристрої, нещасний випадок з людьми на воді), протягом 2024 року таких випадків не відбувалось.

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

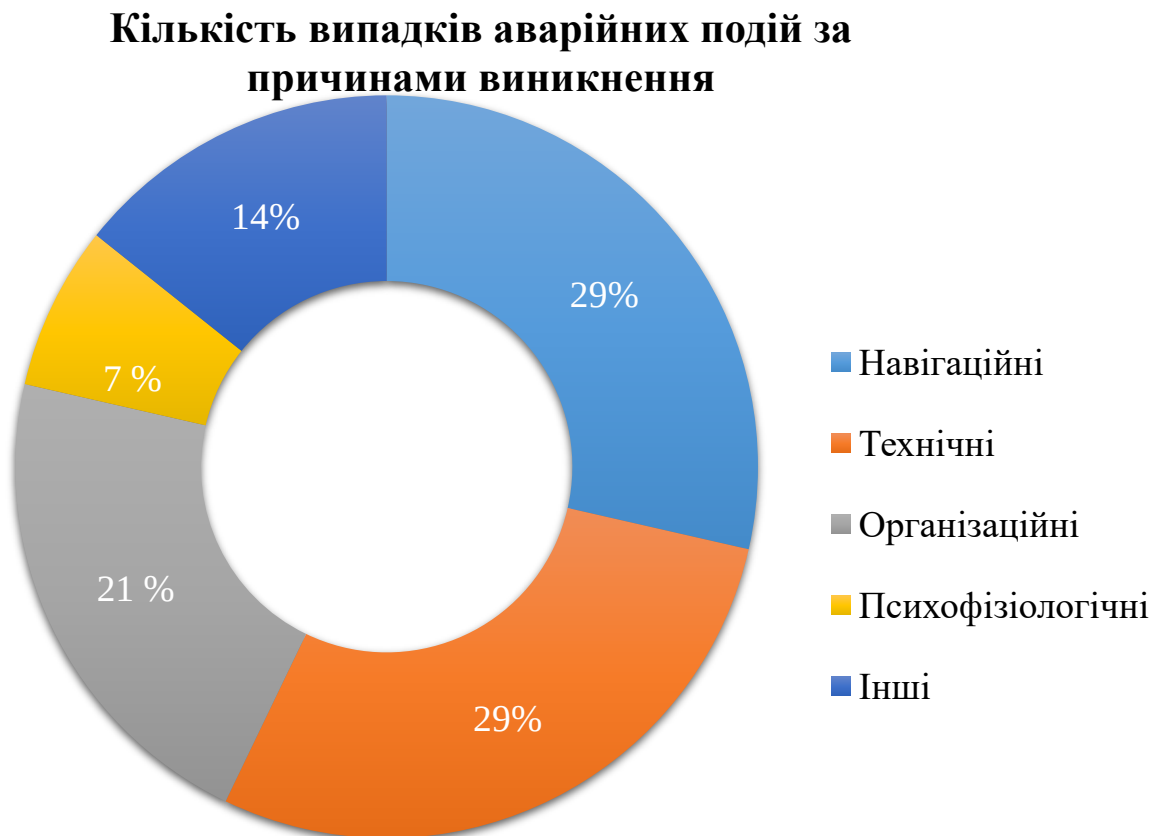


Рис. 2. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення протягом 2025 року.

Розподіл аварійних подій у 2025 році за місцем їх виникнення складається таким чином, що:

71 % від загальної кількості аварійних подій сталися у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо) (у 2024 році – 58 %);

29 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах, зокрема на річці Дунай (у 2024 році – 42 %).

Розподіл аварійних подій за місцем виникнення

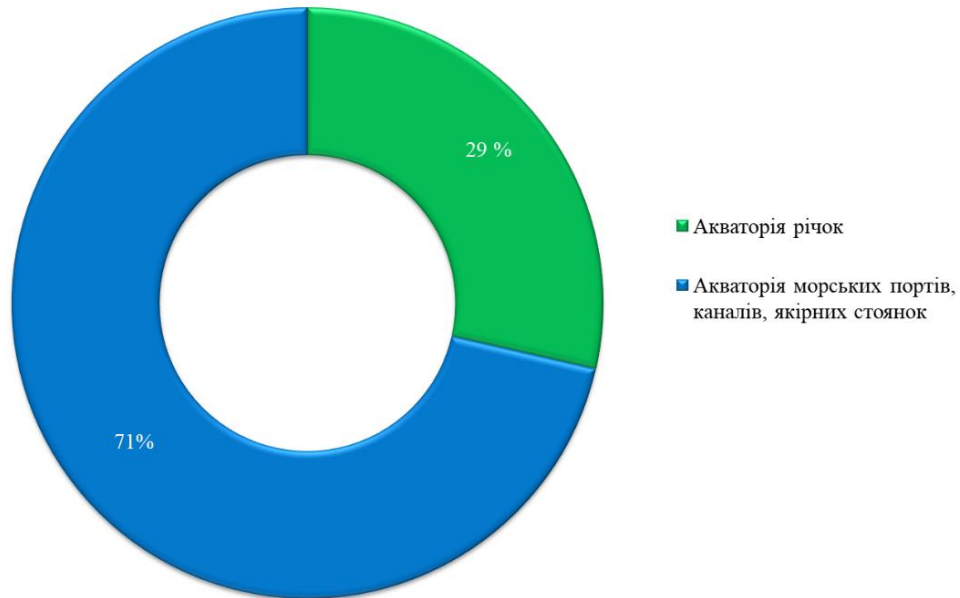


Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення протягом 2025 року.

Розподіл аварійних подій у процентному відношенні за типом суден

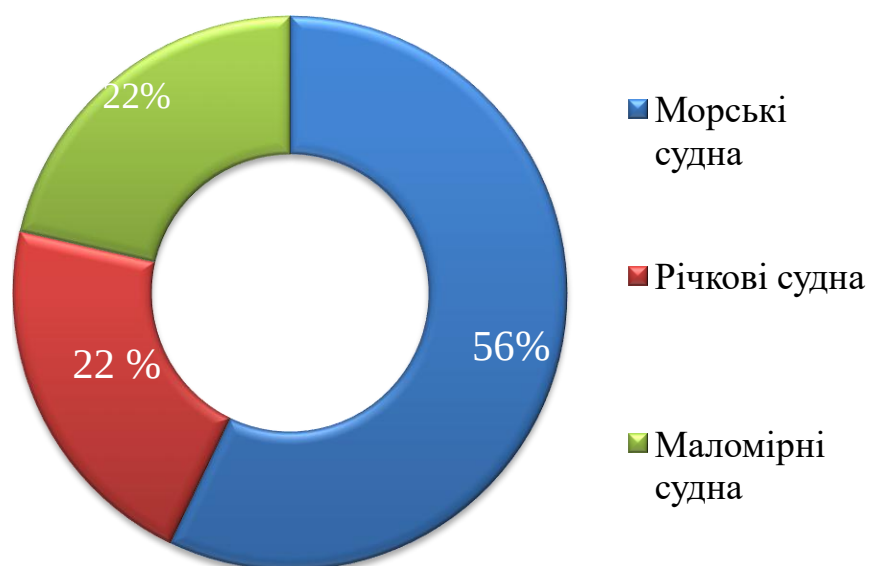


Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден протягом 2025 року.

За типом суден аварійні події, що трапились у 2025 році, розподілились у такому процентному відношенні:

56 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами (у 2024 році – 50 %);

22 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з суднами внутрішнього та змішаного (ріка-море) плавання (у 2024 році – 42 %);

22 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з малими суднами (у 2024 році – 8 %).

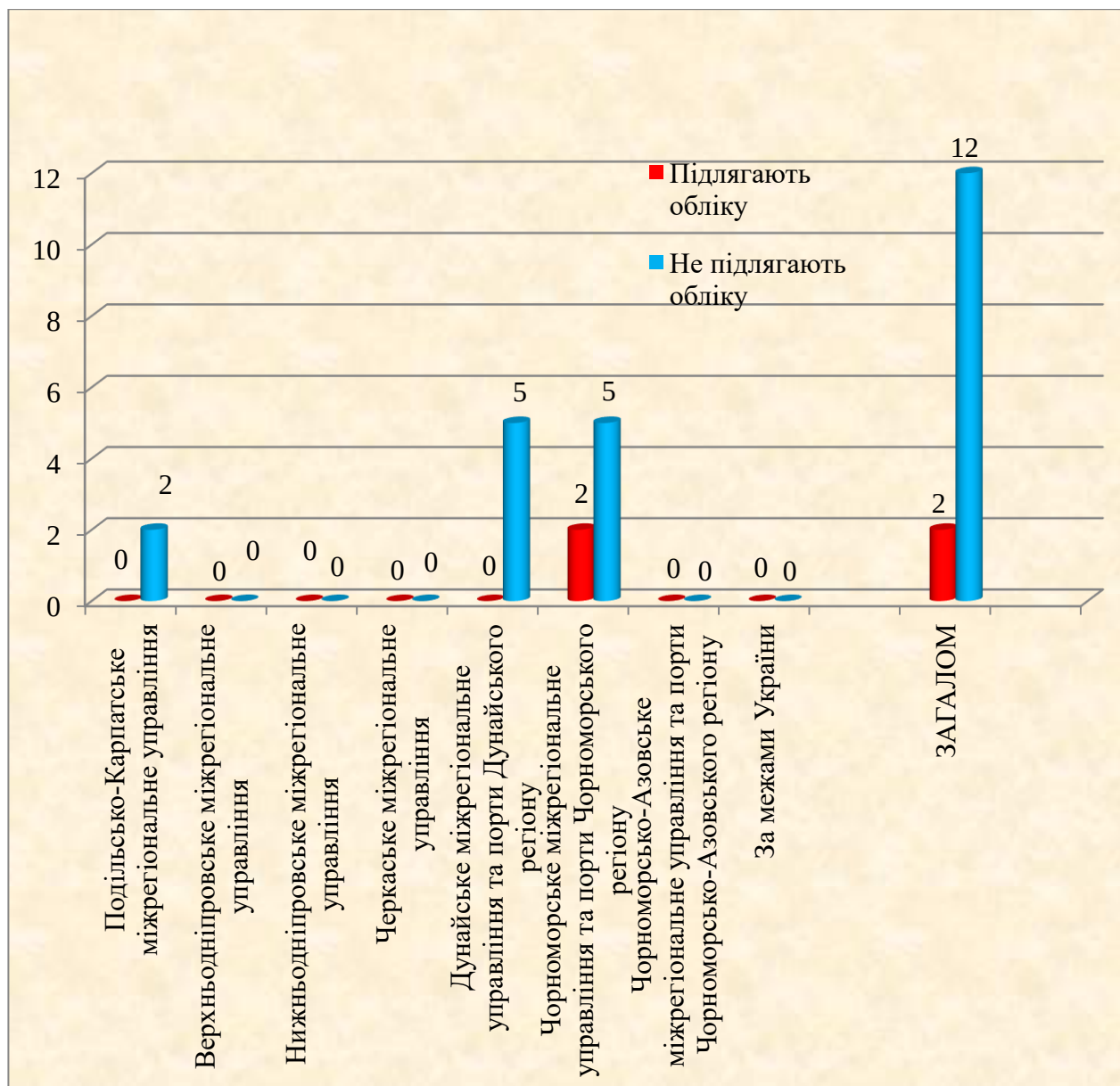
**Порівняльна таблиця аварійних подій за видом протягом 2025 року,
у порівнянні із 2024 роком**

2025 рік	2024 рік
АП, які підлягають обліку	
Дуже серйозна аварія	
	1. т/х «Нафторудовоз – 45М» (прапор Україна) – зникнення людини 10.02.2024
Інцидент	
1. Лоцманський катер «Лоцман Сурін» (прапор Україна) здійснив навал під впливом хвиль на судно «LADY MONICA» (прапор Панама, IMO 9392078) 29.11.2025	1. катер «Арктур» (прапор Україна) навалив на прогулянкове судно «UAK-6253-K», яке стояло біля причалу 25.09.2024
2. м/б «ТРУД» (прапор Україна) втратив хід через несправність правого гвинта регульованого кроку 18.12.2025	2. буксир «Труд» (прапор – Україна) знеструмлення через загорання у вихлопній трубі буксира 27.12.2024
АП, що не підлягають 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 кваліфікація НВ) обліку не підлягає 06.02.2025	
2. Земснаряд «Інгульський» (IMO 9646912, прапор Україна) підірвалось на невідомому вибуховому пристрої (попередньо на міні), внаслідок чого судно частково затонуло, загинуло 3 (три) члени екіпажу та 4 (чотири) члени екіпажу отримали травм, (остаточна кваліфікація НС воєнного характеру, код НС 40000), обліку не підлягає 23.07.2025	

Дуже серйозна аварія з малими суднами	
1. Моторне судно «Daitona» з мотором «Evinrude» (не зареєстрований в установленому порядку) 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	1. Водний мотоцикл «SPARK», внаслідок неврахування траєкторії повороту буксируємої «шайби» з написом «big bubba» здійснив зіткнення вказаної «шайби» з причалом – 1 особа загинула, 2 особи отримали тілесні ушкодження 25.07.2024
2. Водний мотоцикл (гідроцикл) «SEA DOO» (не зареєстрований в установленому порядку) здійснив зіткнення із малим судном «Family Boat».Отримали травм 2 особи 28.08.2025	
3. Мале судно типу «Крим» з номером «UAS 0360 K» виявлено притопленим та біля нього 2 особи загинули і 1 особа зникла безвісти 20.11.2025	
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
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
1. т/х «PRINCESS MARIA» (IMO 9136929, прапор Сен-Кітс і Невіс) забруднення акваторії морського порту «Південний» 12.08.2025	1. т/х «CELINA» (прапор Сен-Кітс і Невіс) навал на т/х «AILEEN» (прапор Палау) 11.01.2024
2. танкер «GIOIA MIA» (IMO 9321419, прапор Ліберія) потрапляння на мілину 16.10.2025	2. т/х «SORMOVSKIY – 123» (прапор Камерун) посадка на мілину 03.12.2024
Інцидент	
1. т/х «YILDIZLAR III» (IMO 9370795, прапор Туреччина) потрапляння на мілину 09.01.2025	1. т/х «GRIFFIN T» (прапор Барбадос) розлив пальмової олії у межах бонового загородження 13.05.2024
2. т/х «SKY MOON» (IMO 7525334, прапор Танзанія) виявлене потрапляння води в корпус судна 13.05.2025	2. т/х «RAPID» (прапор Танзанія) навал на причал 12.07.2024
3. т/х «SAFFET AGA» (IMO 9376282, прапор Палау) потрапляння на мілину 13.05.2025	3. т/х «RAHAF MOON» (прапор Сен-Кітс і Невіс) навал на причал 10.10.2024

4. т/х «PETROS S» (IMO 9490753, прапор Ліберії) – відмова головного двигуна 13.07.2025	4. т/х «PRINCESS BANA» (прапор – Сент-Кітс і Невіс) навал на буй 21.10.2024
5. т/х «ZEYBEK» (IMO 8213732, прапор Молдова) – обрив швартових кінців 23.08.2025	5. т/х «ZEKO Y» (прапор Танзанія) відмова головного двигуна 17.12.2024

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



З метою запобігання подібним аварійним подіям і підвищення рівня безпеки в майбутньому, Адміністрація судноплавства розробляє попереджувальні заходи. Розроблені заходи затверджуються наказами Адміністрації судноплавства, визначаються особи, відповідальні за їх виконання, та здійснюється контроль за цими заходами.

Попереджувальними заходами, зокрема, передбачено:

1. Здійснення позачергових перевірок відповідності СУБ компаній, судна яких причетні до аварійних подій.
2. Дотримання капітанами та командним складом суден нормативно-правових актів і організаційно-розпорядчих документів, пов'язаних з безпекою судноплавства.
4. Проведення судновласниками спільних нарад з капітанами, командним складом та членами екіпажів суден, причетних до аварійних подій, з питань безпеки судноплавства та всебічного аналізу зазначених вище аварійних подій.
5. Здійснення аналізу аварійних подій та розміщення його на сайті Адміністрації судноплавства.
6. Надання рекомендацій з питань безпеки судноплавства підприємствам галузі морського та внутрішнього водного транспорту, у тому числі судноплавним компаніям, з метою попередження та запобігання виникненню аварійних подій.
7. Проведення перевірок суден на відповідність судових документів фактичному стану судна, його корпусу, механізмів, обладнання та пристроїв, в тому числі стан та відповідне технічне обслуговування, зокрема гвинтів регульованого кроку, головного двигуна, рульового пристрою тощо.
8. Доведення до капітанів, командного складу та членів екіпажів суден причин та обставин, що призвели до аварійних подій (на підставі раніше здійсненого аналізу).

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, шторм-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 судових 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 судових 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 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, 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 стан та відповідне технічне обслуговування, зокрема гвинтів регульованого кроку, головного двигуна, рульового пристрою, а також 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;

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

4.1) вживати відповідні заходи, передбачені чинним законодавством, у разі виявлення фактів порушення керівництвом баз для стоянок малих суден вимог чинного законодавства, у частині організації контролю за безпекою малих суден і водних мотоциклів та їх випуском у плавання та/або порушення судноводіями зазначених суден вимог відповідних місцевих правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді та/або Правил судноплавства;

5) проводити роз'яснювальну роботу з адміністраціями баз для стоянки малих суден з урахуванням висновків, викладених у відповідних актах розслідування аварійних подій, під час здійснення відповідних оглядів вказаних баз для стоянок у складі відповідних комісій, а також під час здійснення заходів контролю та нагляду за безпекою судноплавства (патрулювання) спільно з представниками Держрибагентства та Національної поліції України.

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,

zareestrovano u Ministerstvi yustitsii Ukrainy 09.12.2021 za № 1590/37212, za umovy pozytyvnykh rezul'tativ kontroly sudna, yoho korpusu, mekhanizmv, obladnannya ta prystroiv, zadovil'nogo morekhidnogo stanu sudna i gotovnosti do vykhodu yoho v more, a takozh za nayavnosti u osobovoho skladu suden, zokrema buksirnykh chynnykh kvalifikatsiynnykh dokumentiv;

2) nadavaty dozvil na vykhid z portu sudnam tilky piсля perevirk y sudnovykh dokumentiv, zaznachenykh u punkti 4.3 rozdil'u IV Porядku оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430, zareestrovano u Ministerstvi yustitsii Ukrainy 23.07.2013 za № 1230/23762, za umovy pozytyvnykh rezul'tativ kontroly sudna, yoho korpusu, mekhanizmv, obladnannya ta prystroiv, a takozh zadovil'nogo morekhidnogo stanu sudna i gotovnosti do vykhodu yoho v more.

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 потреби 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», zareestrovano u Ministerstvi yustitsii Ukrainy 12.01.2021 za № 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 огородження 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.

Що стосується малих суден, то особам, які здійснювали управління малими суднами та водним мотоциклом (гідроциклом) під час аварійної події було надано відповідними фахівцями міжрегіональних територіальних управлінь Адміністрації судноплавства відповідні рекомендації щодо дотримання ними у майбутньому вимог відповідних нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема Закону України «Про внутрішній водний транспорт», Правил судноплавства та відповідних місцевих правил користування водними об'єктами для плавання на малих судах, у частині, що стосується обов'язку судноводія мати відповідні документи, зокрема на управління малим судном / водним мотоциклом та відповідні судові документи (судновий білет, свідоцтво про придатність судна до плавання), використання засобів візуальної і звукової сигналізації та дотримання дозволеної швидкості руху під час плавання у нічний час доби тощо, здійснювати використання водного мотоциклу тільки у спеціально відведених для цього місцях (зонах), які згідно із законодавством відведені для проведення розваг на воді, а також додержання заходів безпеки під

час користування водним мотоциклом та порядку запобігання нещасним випадкам і надзвичайним ситуаціям на водних об'єктах.

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, які було причетними до аварійних подій, 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 судновласника 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 обслуговування суднових систем, механізмів, зокрема гвинтів регульованого кроку, головного двигуна тощо відповідно до встановлених правил технічного обслуговування та експлуатації судна, суднових систем та механізмів, інструкцій, формулярів, згідно з вимогами законодавства та документів з експлуатації виробників, а також підтримання належного технічного стану суднових парадних трапів, трапів, шторм-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 огородження 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, 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;

5) забезпечити належне обслуговування командним складом та судновою командою буксирів, зокрема головного двигуна, гвинтів регульованого кроку (за наявності), рульового пристрою тощо у відповідності до встановлених правил технічного обслуговування та експлуатації судна, суднових систем та

механізмів, інструкцій, формулярів, згідно з вимогами законодавства та документів з експлуатації виробників.

4.3. За результатами розслідування аварійних подій, що трапились на внутрішніх водних шляхах, з метою попередження виникнення подібних подій у майбутньому, керуючись статтею 5 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», відповідним обласним військовими адміністраціям запропоновано, зокрема:

1) посилити контроль за дотриманням керівниками баз для стоянки малих суден, відповідальними особами, а також судноводіями (власниками суден), судна яких розташовуються на базах стоянок малих суден, правил безпечної експлуатації баз для стоянки малих суден, а також відповідних правил плавання, у частині, що стосується заходів безпеки під час користування малими суднами на водних об'єктах;

2) забезпечити організацію перевірки судових документів, міжнародних посвідчень на право управління прогулянковим судном та посвідчень судноводія малого судна або водного мотоцикла;

3) під час відкриття та оглядів баз для стоянки малих суден рекомендувати керівникам, відповідальним особам, а також судноводіям (власникам суден) судна яких розташовуються на базах стоянок малих суден, дотримуватися вимог законодавства з питань безпеки судноплавства на внутрішніх водних шляхах, зокрема звернути увагу на:

дотримання судноводіями вимог, зокрема відповідних правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді, у частині забезпечення безпечного плавання, обов'язкового ознайомлення з вимогами Правил судноплавства, що стосується здійснення плавання малих і спортивних суден, водних мотоциклів, дотримання вимог місцевих Правил плавання, зокрема щодо дозволеної швидкості руху, а також використання спеціально визначених місць (зон) для проведення розваг на воді з використанням водних мотоциклів та / або засобів для розваг на воді, визначених законодавством тощо;

дотримання судноводіями вимог Правил судноплавства, у частині вжиття судноводіями всіх можливих заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені відповідними правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання або особливими обставинами конкретного випадку, виявляти пильність з метою забезпечення безпеки людського життя на воді та запобігання забрудненню;

необхідність своєчасної реєстрації плавзасобів, які експлуатуються на внутрішніх водних шляхах та підлягають обов'язковій реєстрації в Судновій книзі України;

неприпустимість надання дозволу на вихід малих суден і водних мотоциклів в плавання особам, які не мають відповідного посвідчення на право управління прогулянковим судном, малим судном або водним мотоциклом.

4.4. За результатами розслідування аварійних подій, що трапились на внутрішніх водних шляхах, з метою забезпечення безпечних умов плавання та охорони життя людей на водних об'єктах України, керуючись статтею 5 Закону України «Про внутрішній водний транспорт», відповідним Головним управлінням Національної поліції України запропоновано, зокрема:

посилити контроль за виконанням, зокрема судноводіями малих суден і водних мотоциклів місцевих Правил плавання, а також дотримання ними вимог Правил охорони життя людей на водних об'єктах України, затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 10.04.2017 № 301, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 04.05.2017 за № 566/30434, у частині, що стосується заходів безпеки під час користування малими суднами і водними мотоциклами та порядку запобігання нещасним випадкам і надзвичайним ситуаціям на водних об'єктах;

забезпечити проведення перевірок судових документів, міжнародних посвідчень на право управління прогулянковим судном та посвідчень судноводія малого судна або водного мотоцикла, а також документів, що надають право управління прогулянковим судном, малим судном, водним мотоциклом, зупиняти такі судна для здійснення такої перевірки;

посилити контроль за дотриманням судноводіями малих суден і водних мотоциклів вимог місцевих правил плавання для малих, спортивних суден і водних мотоциклів та використання засобів для розваг на воді, зокрема у частині, що стосується дотримання дозволеної швидкості руху, а також використання спеціально визначених місць (зон) для проведення розваг на воді з використанням водних мотоциклів та / або засобів для розваг на воді, визначених законодавством тощо.

Підсумовуючи можна зробити висновок, що не зважаючи на той факт, що протягом 2025 року кількість аварійних подій збільшилось на 2 аварійні події у порівнянні із 2024 роком (14 та 12 АП відповідно), кількість аварійних подій із суднами, що плавають під прапором України, зменшилась на 1 (одну) подію (3 (три) аварійні події у 2024 році та 2 (дві) у 2025 році).

В 14 аварійних подіях, що трапились у 2025 році 6 (шість) осіб загинуло, 2 (дві) особи зникло безвісти та 6 (шість) осіб отримали травм. У 2024 році сталося 12 аварійних подій, в яких 1 (одна) особа зникла безвісти, 1 (одна) особа загинула та 2 особи отримали травм.

Слід зазначити, що значне зростання кількості загиблих та травмованих осіб у 2025 році у порівнянні із 2024 роком пов'язане із подією, що сталася із землесосом «ІНГУЛЬСЬКИЙ» (ІМО 9646912, прапор Україна), який під час виконання днопоглиблювальних робіт в районі буя № 6 на морському підхідному каналі гирла «Бистре» підірвався на невідомому вибуховому пристрої, отримав пробоїну та затонув, перекрив вказаний канал. Вказана подія забрала життя трьох членів екіпажу, а також чотири члена екіпажу судна було травмовано (усі громадяни України).

Що стосується малих суден, слід зазначити, що через порушення судноводіями малих суден вимог відповідних нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема Закону України «Про внутрішній водний транспорт», Правил судноплавства, місцевих Правил плавання, протягом 2025 року відбулося 3 аварійні події з малими суднами, в яких 3 (три) особи загинуло, 1 (одна) особа зникла безвісти та 2 особи було травмовано.

Слід зауважити, що з цих трьох подій, відбулося 2 (дві) аварійні події з малими суднами, які не були зареєстровані у встановленому порядку їх власниками в органі державної реєстрації і тому не підлягають обліку в Адміністрації судноплавства. А одну аварійну подію з малим судном за результатом розслідування перекласифіковано в нещасний випадок.

У 2024 році відбулася 1 (одна) аварійна подія з малими суднами, під час якої загинула 1 (одна) особа.

Якщо порівняти статистику аварійності за останні 5 років, то можливо зробити висновок, що протягом 2024 та 2025 років зберігається тенденція зниження загальної кількості аварійних подій (у 2020 році трапилось 43 аварійні події, у 2021 році – 55 аварійних подій, у 2022 році – 22 аварійні події, 2023 році – 28 аварійних подій, у 2024 році – 12 аварійних подій, у 2025 році – 14 аварійних подій).

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

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 2025 рік, 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