

Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні, включаючи малі судна, та з українськими суднами за межами територіальних вод України, за січень – червень 2026 року з наростаючим підсумком

I. Інформаційно-аналітична інформація

Протягом першого півріччя 2026 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 9 аварійних подій, в яких 2 особи загинуло та отримали травм 8 осіб, зниклі безвісти відсутні.

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

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2026 року, збільшилась на 4 аварійні події, у порівнянні з аналогічним періодом 2025 року. Також протягом звітного періоду 2026 року збільшилась кількість осіб, що загинули та отримали травм (на 1 (одну) особу та 8 (вісім) осіб відповідно) (у 2025 році за цей період травмовані відсутні, проте 1 (одна) особа загинула, 1 (одна) особа зникла безвісти).

Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті

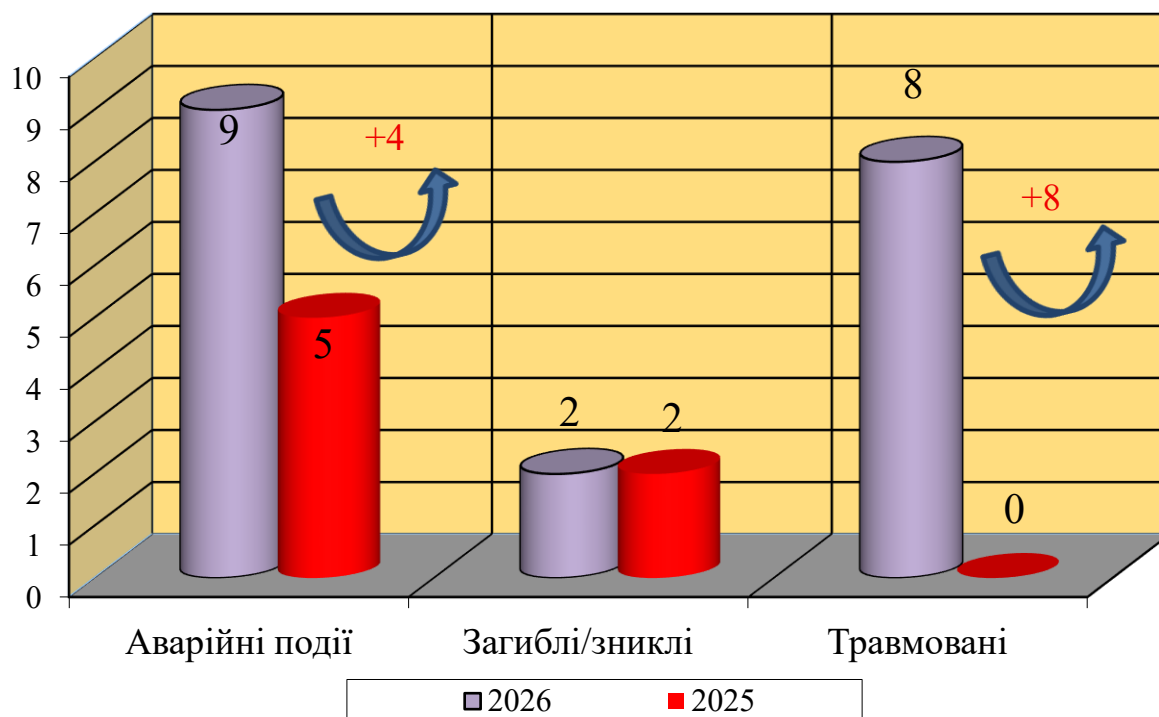


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті за січень-червень 2026 року, в порівнянні з аналогічним періодом 2025 року.



Таким чином, за перший квартал 2026 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 4 аварійні події (у січні – 2, лютому – 1 та у березні – 1), в яких загинуло, зникли безвісти та травмовані – відсутні.

За аналогічний період 2025 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 2 аварійні події (у січні – 1, лютому – 1 та у березні – 0), в яких 1 особа зникла з борту судна, загинула та травмовані – відсутні.

Протягом другого кварталу 2026 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 5 аварійних подій (у квітні – 2, травень – 0, червень – 3), в яких загинуло 2 (дві) особи та 8 (вісім) осіб отримали травм, зникли безвісти відсутні.

У другому кварталі 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, зникли безвісти та травмовані відсутні.

Слід зазначити, що загальне збільшення показників щодо кількості аварійних подій, загинув, зниклих безвісти та травмованих сталося через порушення морської безпеки збройними формуваннями російської федерації та застосування ними засобів ведення війни, зокрема ракет, безпілотних летальних апаратів (далі – БПЛА), мін, інших вибухових пристроїв тощо проти цивільних суден та їх екіпажів.

Так з 9 (дев'яти) аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2026 року 3 (три) з них відбулися через агресивні дії російської федерації із

застосуванням засобів ведення війни (ракетній обстріл, використання снарядів, мін, торпед та інших вибухових пристроїв). У зазначених подіях загинуло 2 (дві) особи та 6 (шість) осіб отримали травм.

У першій половині 2025 року подібних подій із тяжкими наслідками з суднами під прапором України не відбувалось.

Вже п'ятий 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 російської військової агресії значних уражень зазнала цивільна транспортна інфраструктура України, в тому числі відбувається пошкодження суден та об'єктів інфраструктури морського та внутрішнього водного транспорту, зокрема:

09.01.2026 о 14 год 35 хв під час заходу в морський порт Чорноморськ під завантаження висівками зафіксовано влучання БПЛА в судно «WAEL K» (прапор Сент-Кіттс і Невіс, ІМО 9001148), в результаті чого було пошкоджено рятувну шлюпку, ілюмінатори надбудови судна, а також травмовано другого помічника капітана вказаного судна (громадянина Сирії);

09.01.2026 о 17 год 30 хв зафіксовано влучання БПЛА в рубку судна «LADONNA» (прапор Коморські острови, ІМО 9107033), ошвартованого біля причалу № 22 морського порту Одеса з вантажем сої – 21500 т, внаслідок вибуху пошкоджено надбудова та відповідне обладнання судна, а також загинув член екіпажу зазначеного судна – моторист (громадянин Сирії);

12.01.2026 о 17 год 05 хв під час повітряної тривоги зафіксовано влучання ударного БПЛА по т/х «ATA VOYAGER» (прапор Панама, ІМО 9408360), який знаходився на якорі на я/с № 354 в акваторії морського порту Одеса (північна зона очікування), внаслідок чого судно отримало відповідні пошкодження та є постраждалий член екіпажу;

05.03.2026 о 19 год 20 хв після завантаження в морському порту Чорноморськ т/х «BULL» (прапор Ліберія, ІМО 9582489) прямуючи морським коридором до Південної зони очікування, на траверзі Кароліно-Бугаз був атакований БПЛА. Пошкоджено суднове обладнання УКХ зв'язку та навігація, а також постраждали 2 члени екіпажу (отримані поранення життю не загрожують).



Це також торкнулося і суден, які плавають під прапором України.

Так, 19.04.2026 під час буксирного супроводження судна дедвейтом понад 100 000 тон і довжиною понад 250 м на вихід з морського порту Південний, через вибух невідомого вибухового пристрою під корпусом буксира було отримано ушкодження інженерних комунікацій машинного відділення та житлових приміщень б/к «Володимир Іванов». За результатом розслідування вказаної події було з'ясовано, що такі вибухові пристрої, які практично неможливо виявити візуальним спостереженням, могли потрапити в межі акваторії порту під час активізації атак ворога проти портової інфраструктури, зокрема із застосуванням БПЛА.

Також, 06.06.2026 під час проведення пошуково-рятувальних операцій із забезпечення функціонування Українського спеціального морського коридору в Чорному морі, ворожими керованими БПЛА були атаковані та зазнали тяжких пошкоджень рятувальні судна «ПРК-07» та «ПРК-02». З восьми членів пошуково-рятувальної команди вказаних суден 2 (двоє) загинули та 6 (шість) отримали тяжкі поранення.



Враховуючи той факт, що через повномасштабну військову агресію російської федерації проти України, було припинено судноплавство малих суден, зокрема на річках Дніпро та Дунай, тому протягом січня-червня 2026 року та аналогічного періоду 2025 року аварійних подій з зазначеними суднами на вказаних річках не відбувалось.

Одночасно, з метою попередження аварійних подій з зазначеними малими суднами міжрегіональним територіальним органам Адміністрації судноплавства було запропоновано здійснювати регулярні заходи контролю та нагляду за безпекою судноплавства (патрулювання) спільно з представниками обласних

військових адміністрацій, Держрибагентства та Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства, рибальства та відпочинку громадян.

Проте, не зважаючи на вжиті заходи, через порушення судноводіями малих суден вимог відповідних нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема Закону України «Про внутрішній водний транспорт», Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованих в Міністерством юстиції України 12.07.2004 за №872/9471 (далі – Правила судноплавства), Правил користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) судах Дніпропетровській області (зі змінами), затверджених рішенням Дніпропетровської обласної ради восьмого скликання від 26.02.2021 № 42-4/VIII (далі – місцеві Правила), внаслідок нехтування вимогами безпеки під час плавання на Карачунівському водосховищі на річці Інгулець, біля с. Мар'янівка Криворізького району Дніпропетровської області 27.06.2026 відбулося зіткнення водного мотоцикла «SEAWOOD GTX» та малого судна «AZURA 480», яке буксирувало за собою надувний водний атракціон «банан», внаслідок чого двоє осіб, які перебували на зазначеному водному атракціоні, зазнали травм.

Інформація про зазначену подію засобами електронної пошти Адміністрацією судноплавства направлено до Національного бюро розслідувань на транспорті.

Також слід зауважити, що пошуково-рятувальний катер «ПРК-02», який зазнав значних пошкоджень через атаку ворожих БПЛА та під час якої з чотирьох членів пошуково-рятувальної команди вказаного судна 2 (двоє) загинуло та 2 (двоє) отримали тяжкі поранення, також належить до малого судна (довжина 16,3 м).

Таким чином протягом першого півріччя 2026 року відбулося 2 (дві) аварійні події з малими суднами в яких 2 (дві) особи загинули та 4 (чотири) особи отримали тяжкі поранення.

Протягом січня-червня 2025 року відбулося 1 аварійна подія з малими суднами, в якій загинула 1 особа.

Тому протягом першого півріччя 2026 року у порівнянні із аналогічним періодом 2025 року кількість аварійних подій з малими суднами зросла на 1 (одну) подію, кількість загиблих та поранених збільшилася на 1 (одну) та 4 (чотири) особи відповідно.

Також необхідно відмітити, що з 9 аварійних подій, що виникли на водному транспорті в Україні, включаючи малі судна, та з українськими суднами за межами територіальних вод України, за січень – червень 2026 року, 4 (чотири) з них трапились у Дунайському регіоні (за аналогічний період 2025 року відбулося 5 аварійних подій, 3 (три) з них трапились у Дунайському регіоні).

Таким чином, кількість аварійних подій, що трапились з суднами у Дунайському регіоні протягом першого півріччя 2026 року, збільшилось на 1 (одну) аварійну подію у порівнянні з аналогічним періодом 2025 року.

Слід звернути увагу, що тимчасовий коридор, розроблений за ініціативи Мінрозвитку та Адміністрацією судноплавства спільно із ДП «Адміністрація морських портів України» з пропозицією продовжити роботу «зернової угоди»

або її аналога в тристоронньому форматі, почав діяти в морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний з липня 2023 року та, що стосується його роботи, – фактично він вийшов на свої потужності до повномасштабного вторгнення.

Не зважаючи на величезний об'єм перевезень з цих портів, а також значне зростання суднозаходів/виходів до/з вказаних портів, у порівнянні із 2025 роком, протягом січня – червня 2026 року у морських портах Одеса та Чорноморськ аварійних подій не відбувалось. Проте у морському порту Південний сталося 2 (дві) аварійні події, а саме: 02.02.2026 в акваторії морського порту Південний в районі причалу № 2 (берегоукріплення) вказаного порту зафіксовано притоплення носової частини риболовного середнього чорноморського сейнера «ОВІДІЙ» (прапор Україна, ІМО 8330607), який з початку 2022 року був виведений з експлуатації та знаходився у відстої без екіпажу, що несе відповідальність за безпечний стан судна (за результатом розслідування класифіковано, як технічний випадок), а також під час буксирного супроводження великотоннажного судна дедвейтом понад 100 000 тон і довжиною понад 250 м, яке прямувало на вихід з морського порту Південний, між другою та третьою парою буїв, ближче до буя № 5, через вибух невідомого вибухового пристрою під корпусом буксира було отримано ушкодження інженерних комунікацій машинного відділення та житлових приміщень б/к «ВОЛОДИМИР ІВАНОВ» (прапор Україна) (за результатом розслідування класифіковано, як НС воєнного характеру) (у 2025 році за цей період аварійних подій у морських портах Одеса, Чорноморськ та Південний не відбувалось).

Ще дві події з пошуково-рятувальними суднами «ПРК-07» та «ПРК-02», які були атаковані ворожими керованими БПЛА та зазнали тяжких пошкоджень, сталися у спеціальному морському коридорі України в Чорному морі за межами акваторій морських портів України. Розслідування зазначених подій триває.



За аналізом подій, що підлягають обліку, слід зауважити, що станом на момент складання звіту (03.07.2026) таких аварійних подій протягом січня – червня 2026 року сталося 3 (три) аварійні події. Тобто за вказаний період кількість аварійних подій із суднами, що плавають під прапором України, збільшилась на 3 (три) аварійні події у порівнянні із 2025 роком (у 2025 році таких подій за вказаний період не відбувалось).

Проте слід зауважити, що дві події з пошуково-рятувальними суднами «ПРК-07» та «ПРК-02», які були атаковані ворожими керованими БПЛА та зазнали тяжких пошкоджень, станом на момент складання звіту (03.07.2026) попередньо класифіковані, як серйозна аварія та дуже серйозна аварія (катастрофа) з малим судном відповідно. Враховуючи той факт, що розслідування зазначеної аварійної події з вказаними суднами, розпочате за наказом Адміністрації судноплавства від 15.06.2026 № 282 (зі змінами), досі триває, тому остаточна класифікація події із вказаними суднами, яка буде визначена за результатом зазначеного розслідування, буде врахована під час складання щорічного звіту.

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 27.10.2025 № 377 «Про проведення місячника безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті» (зі змінами відповідно наказу від 01.12.2025 № 433 «Про внесення змін 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»)) затверджено План заходів з проведення місячника безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті з метою удосконалення та забезпечення ефективності функціонування системи

управління безпекою судноплавства та попередження виникнення аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті.

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

Тому вказані заходи дали позитивний результат – належний стан безпеки в акваторії морських портів та на внутрішніх водних шляхах.

Враховуючи той факт, що з 3 (трьох) аварійних подій, що підлягають обліку, 2 (дві) з них трапились із пошуково-рятувальними суднами «ПРК-07» та «ПРК-02», які були атаковані ворожими керованими БПЛА, тобто за незалежними від екіпажу обставинами, тому за результатом розслідування можуть бути перекласифіковані, зокрема у надзвичайну ситуацію воєнного характеру. Тому остаточна класифікація події із вказаними суднами буде визначена за результатом зазначеного розслідування, та враховано під час складання наступного щорічного звіту.

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом січня – червня 2026 року, на аварійні події, які підлягають обліку, та що не підлягають обліку, то за вказаний період на водному транспорті сталося 3 (три) аварійні події, що підлягають обліку в Адміністрації судноплавства, в яких 2 (дві) особи загинуло та було травмовано 8 осіб, зниклі безвісти відсутні, а також відбулося 6 аварійних подій, що не підлягають обліку, без загиблих, травмованих та зниклих безвісти (у 2025 році протягом січня-червня аварійних подій, що підлягають обліку, не відбувалось, а також відбулося 5 аварійних подій, що не підлягають обліку, в яких 1 (одна) особа загинула, 1 (одна) особа зникла з борту судна та травмовані відсутні), а саме:

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

2026 / 2025

на морському транспорті

серйозних аварій - 0 / 0

на внутрішньому водному транспорті:

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 1* / 0

серйозних інцидентів - 0 / 0

інцидентів - 0 / 0

з малими суднами –

дуже серйозних аварій - 1* / 0

серйозних аварій	- 1 / 0
серйозних інцидентів	- 0 / 0

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

<i>на морському транспорті:</i>	2026 / 2025
дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних аварій	- 0 / 0
морських інцидентів (серйозних інцидентів)	- 4 / 0
інцидентів	- 0 / 3
<i>на внутрішньому водному транспорті:</i>	
дуже серйозних аварій	- 0 / 1
серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних інцидентів	- 0 / 0
інцидентів	- 0 / 0
інші	- 2 / 0
<i>з малими суднами:</i>	
дуже серйозних аварій	- 0 / 1
серйозних аварій	- 0 / 0
серйозних інцидентів	- 0 / 0

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулися протягом січня-червня 2026 року:

морський транспорт – 4 події без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб;

(у 2025 році протягом січня-червня сталося 3 (три) події без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб);

внутрішній водний транспорт – 3 події, у яких 4 особи отримали травм, загиблі та зниклі безвісти відсутні;

(у 2025 році протягом січня-червня відбулася 1 подія, у якій 1 особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні);

малі судна – 2 події, у яких 2 особи загинуло та було травмовано 4 особи, зниклі безвісти відсутні;

(у 2025 році протягом січня-червня відбулася 1 подія, у якій 1 особа загинула, а зниклі безвісти та травмовані особи відсутні).

Таблиця 1. Аварійні події, що підлягають обліку, які сталися протягом першого півріччя 2026 року

Вид водного транспорту	Класифікація аварійних подій	Кількість подій	Загинуло осіб	Зникли безвісти осіб	Травмовано осіб
	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0

Морський транспорт	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Морські інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		0	0	0	0
Внутрішній водний транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	1*	0	0	4*
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		1*	0	0	4*
Малі судна	Дуже серйозні аварії	1*	2*	0	2*
	Серйозні аварії	1	0	0	2
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		2*	2*	0	4*

Примітка: інформація про аварійні події, що підлягають обліку та сталися із пошуково-рятувальними суднами «ПРК-07» (серйозна аварія, внутрішній водний транспорт) та «ПРК-02» (дуже серйозна аварія з малим судном), які були атаковані ворожими керованими БПЛА та зазнали тяжких пошкоджень, а також загинуло 2 (дві) особи та 6 (шість) осіб отримали травми, подана з урахуванням попередньої класифікації. Наразі розслідування аварійних подій з вказаними суднами, розпочате за наказом Адміністрації судноплавства від 15.06.2026 № 282 (зі змінами), досі триває, тому остаточна класифікація подій буде визначена за результатом зазначеного розслідування та врахована під час складання наступного звіту.

Таблиця 2. Аварійні події, що **не підлягають** обліку, що сталися протягом першого півріччя 2026 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	4	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		4	0	0	0
Внутрішній водний транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
	Інші	2	0	0	0
Всього:		2	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 3. Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за перше півріччя 2026 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)

Примітка: інформація про аварійні події, що сталися із пошуково-рятувальними суднами «ПРК-07» (серйозна аварія, внутрішній водний транспорт) та «ПРК-02» (дуже серйозна аварія з малим судном), які були атаковані ворожими керованими БПЛА та зазнали тяжких пошкоджень, а також загинуло 2 (дві) особи та 6 (шість) осіб отримали травми, подана з урахуванням попередньої класифікації. Наразі розслідування аварійних подій з вказаними суднами, розпочате за наказом Адміністрації судноплавства від 15.06.2026 № 282 (зі змінами), досі триває, тому остаточна класифікація подій буде визначена за результатом зазначеного розслідування та врахована під час складання наступного звіту.

II. Визначення обставин, причин та наслідків виникнення аварійних подій

Основними причинами аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті, які сталися протягом першого півріччя 2026 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 на ходовому містку (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 попередження навалу на інші судна, що стоять на якорі та біля причалу, а також запобігання потрапляння судна на мілину.

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

частини 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW-78/95) (далі – Конвенція ПДНВ-78/95) (плавання з лоцманом на борту), якою визначено, що «присутність лоцмана на борту та виконання ним своїх обов'язків не звільняє

капітана або вахтового помічника від їхніх функцій та обов'язків для забезпечення безпеки судна»;

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

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

резолюції ІМО А.741(18) Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ) – відпрацювання екіпажем судна дій в аварійній ситуації, врахування рівня оцінки ризику під час здійснення маневрів по швартуванню судна в обмежених умовах морського порту, забезпечення належної організації несення вахтової служби на ходовому містку, а саме спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна, та забезпечення своєчасних та адекватних дій для запобігання навалу на інші судна, що стоять на якорі та біля причалу, а також 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 недооцінка можливих неочікуваних змін фарватеру при критично малих рівнях води під час плаванні у стислих умовах річки Дунай (резолюцій ІМО А.893(21) та А.601(15)).

3. Порушення судновласниками, екіпажами та/або вахтовим персоналом суден, які перебувають у тривалому відстої, вимог нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних правил технічної експлуатації, пожежної безпеки та охорони суден на стоянках тощо.

4. Що стосується малих суден:

Стосовно аварійних подій, що відбулися із малими суднами, а саме: пошуково-рятувальним катером «ПРК-02» (06.06.2026 атакований керованими БПЛА, судно суттєво пошкоджено, загинуло 2 (дві) особи та травмовано 2 (дві) особи), а також зіткнення водного мотоцикла «SEAWOOD GTX» та малого судна «AZURA 480», яке буксирувало за собою надувний водний атракціон «банан» (дві особи, які перебували на зазначеному водному атракціоні, зазнали травм), слід зазначити, що наразі розслідування зазначених аварійних подій триває. За

результатами проведених розслідувань, причини та обставини зазначених подій буде наведено у наступному щорічному звіті.

Проте, Адміністрація судноплавства протягом осінньо-зимового періоду 2025-2026 року звертала увагу судноводіїв, власників суден, керівників баз для стоянки малих суден на те, що нехтування вимогами нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних місцевих Правил та/або Правил судноплавства, використання малих суден у холодну пору року становить чималу загрозу для життя й здоров'я людей, які ними користуються, і закликала не здійснювати вихід на воду на малих суднах у зв'язку з мінною небезпекою до відновлення контролю над відповідними ділянками внутрішніх водних шляхів, а також після закриття навігації та у зимовий період.

За результатами з'ясування причин та обставин виникнення аварійних подій та проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися протягом першого півріччя 2026 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) **організаційні причини** – 1 випадок (11 %) (порушення вимог відповідних Правил плавання, Обов'язкових постанов по морських портах щодо належної організації несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, запобігання, зокрема зіткненню, потраплянню на мілину, а також відповідних правил технічної експлуатації, пожежної безпеки та охорони суден на стоянках тощо), тоді як у січні-червні 2025 року – 2 випадки (40%);

2) **технічні причини** – 4 випадки (45%) (незадовільний технічний стан корпусу судна, судових систем та механізмів, зокрема впускних/випускних клапанів (кінгстонів) донно-заборотної арматури, які знаходились нижче ватерлінії судна, через тривалий відстій судна (більше 8 років), тимчасова відмова роботи рульового пристрою під час руху у обмежених умовах річки Дунай, а також пошкодження судна снарядами), протягом січня-червня 2025 року відбулася 1 (один) випадок (20%);

3) **навігаційні причини** – 3 випадки (33%) (вихід за межі судового ходу під час руху по річці Дунай, нездійснення руху виключно дозволеними фарватерами із забезпеченням належного спостереження за рухом, позицією та місцем судна під час плавання в обмежених умовах річки Дунай для забезпечення безаварійного плавання судна, а також невпровадження своєчасних та адекватних дій для запобігання потрапляння судна на мілину тощо), протягом січня-червня 2025 року стався 1 випадок (20%);

4) **психофізіологічні** – 0 випадків (0%), протягом січня-червня 2025 року відбувся 1 (один) випадок (20%);

5) **інші** - 1 випадок (11%) (невідомий вибуховий пристрій), протягом січня-червня 2025 року таких випадків не відбувалось.

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

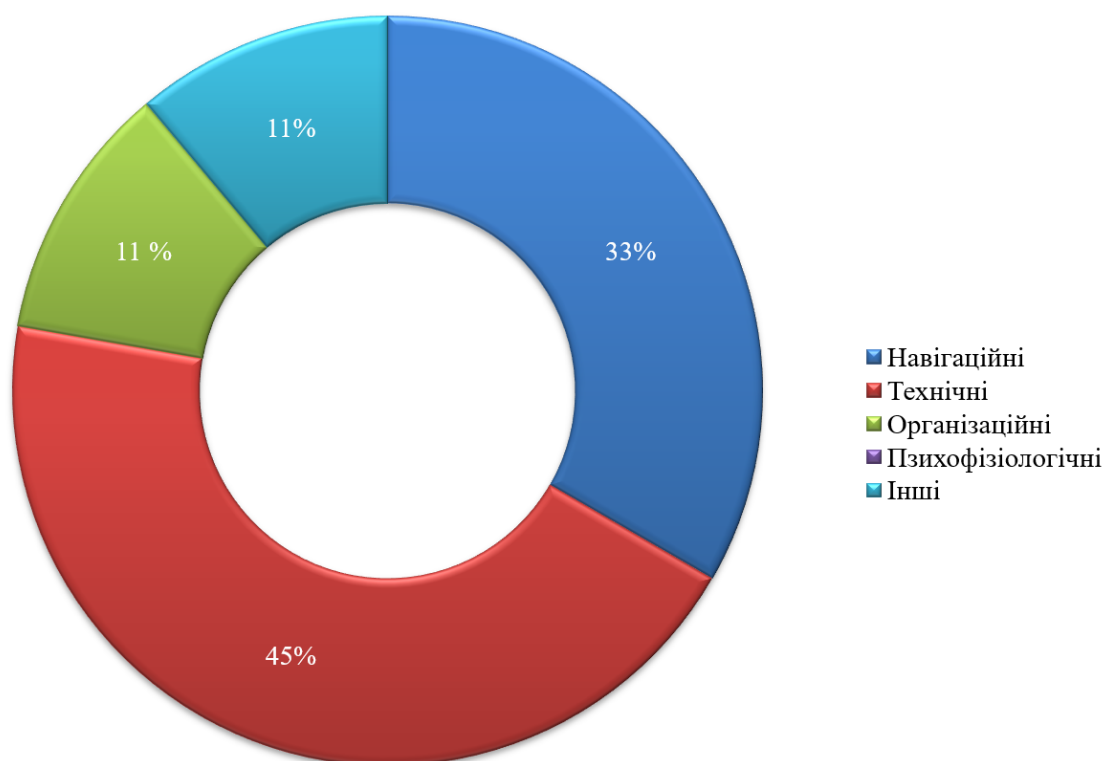
Кількість аварійних подій за причинами виникнення

Рис. 2. Кількість аварійних подій за причинами виникнення протягом січня-червня 2026 року

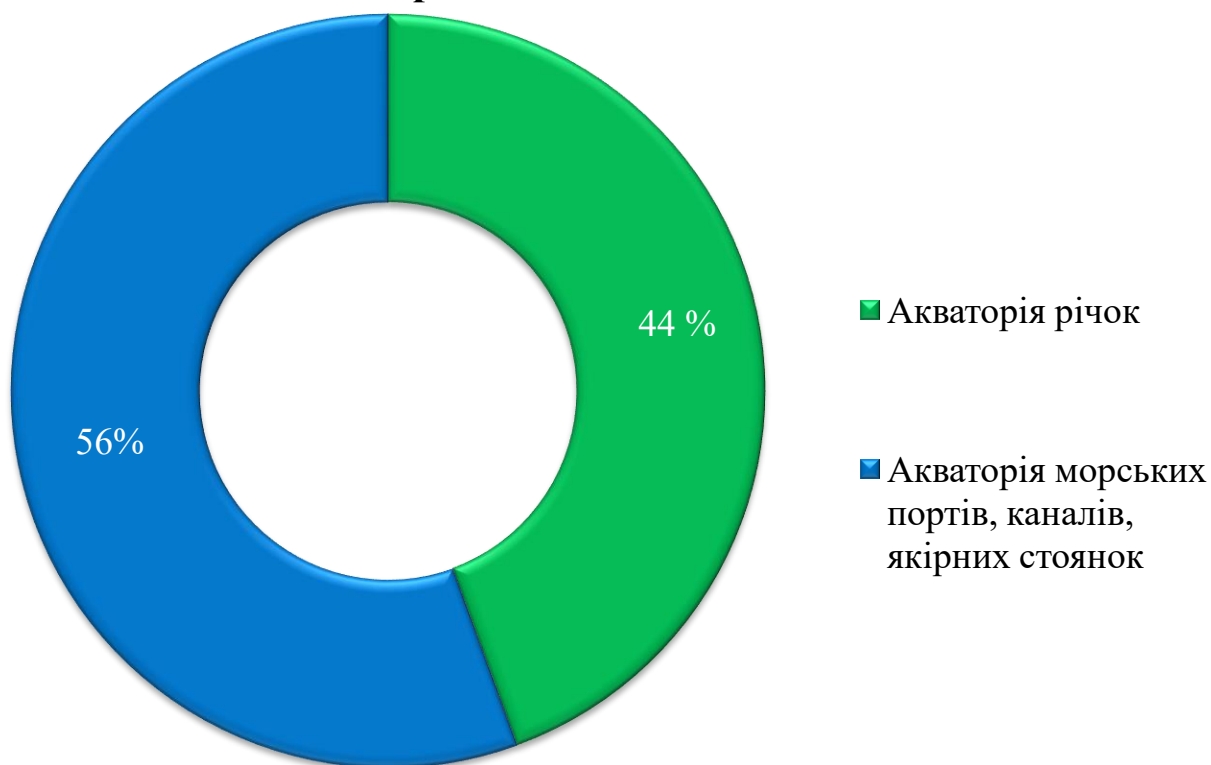
Розподіл аварійних подій за місцем виникнення

Рис. 3. Розподіл аварійних подій за місцем виникнення протягом січня-червня 2026 року

Розподіл аварійних подій у першому півріччі 2026 року за місцем їх виникнення складається таким чином, що:

56 % від загальної кількості аварійних подій сталися у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо) (у 2025 році – 80 %);

44 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах, зокрема на річці Дунай (у 2025 році – 20 %).

Розподіл аварійних подій за типом суден

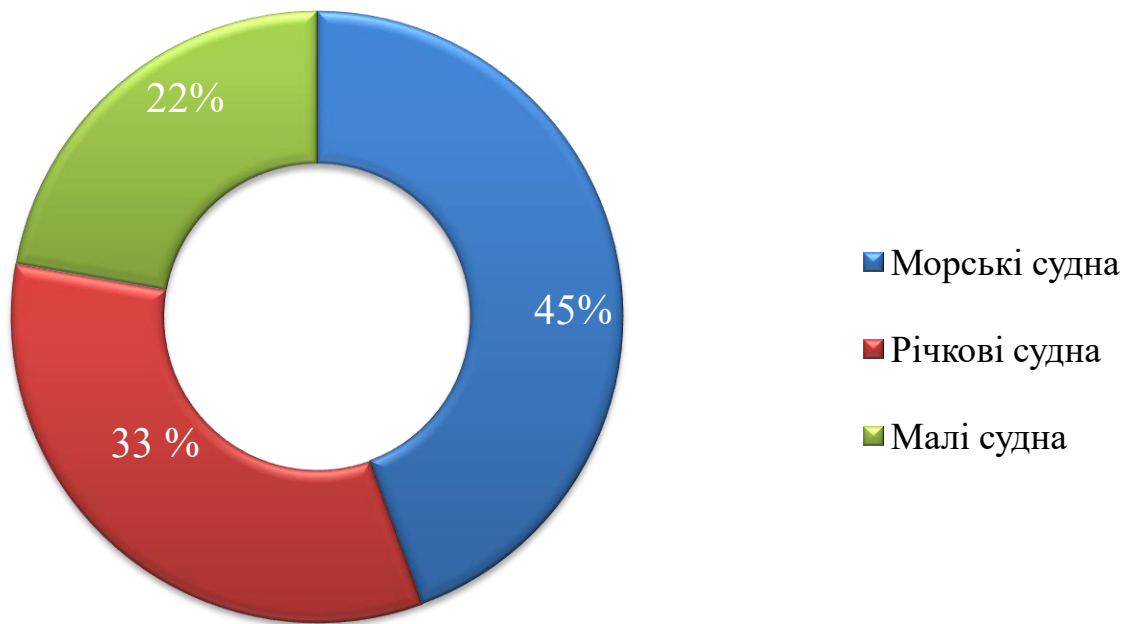


Рис. 4. Розподіл аварійних подій за типом суден протягом січня-червня 2026 року

Таким чином, за типом суден аварійні події, що трапились у першому півріччі 2026 року, розподілились у такому процентному відношенні:

45 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами (у 2025 році – 60 %);

33 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з суднами внутрішнього та змішаного (ріка-море) плавання (у 2025 році – 20 %);

22 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з малими суднами (у 2025 році – 20 %).

**Порівняльна таблиця аварійних подій за видом
протягом січня – червня 2026 року, у порівнянні
з аналогічним періодом 2025 року**

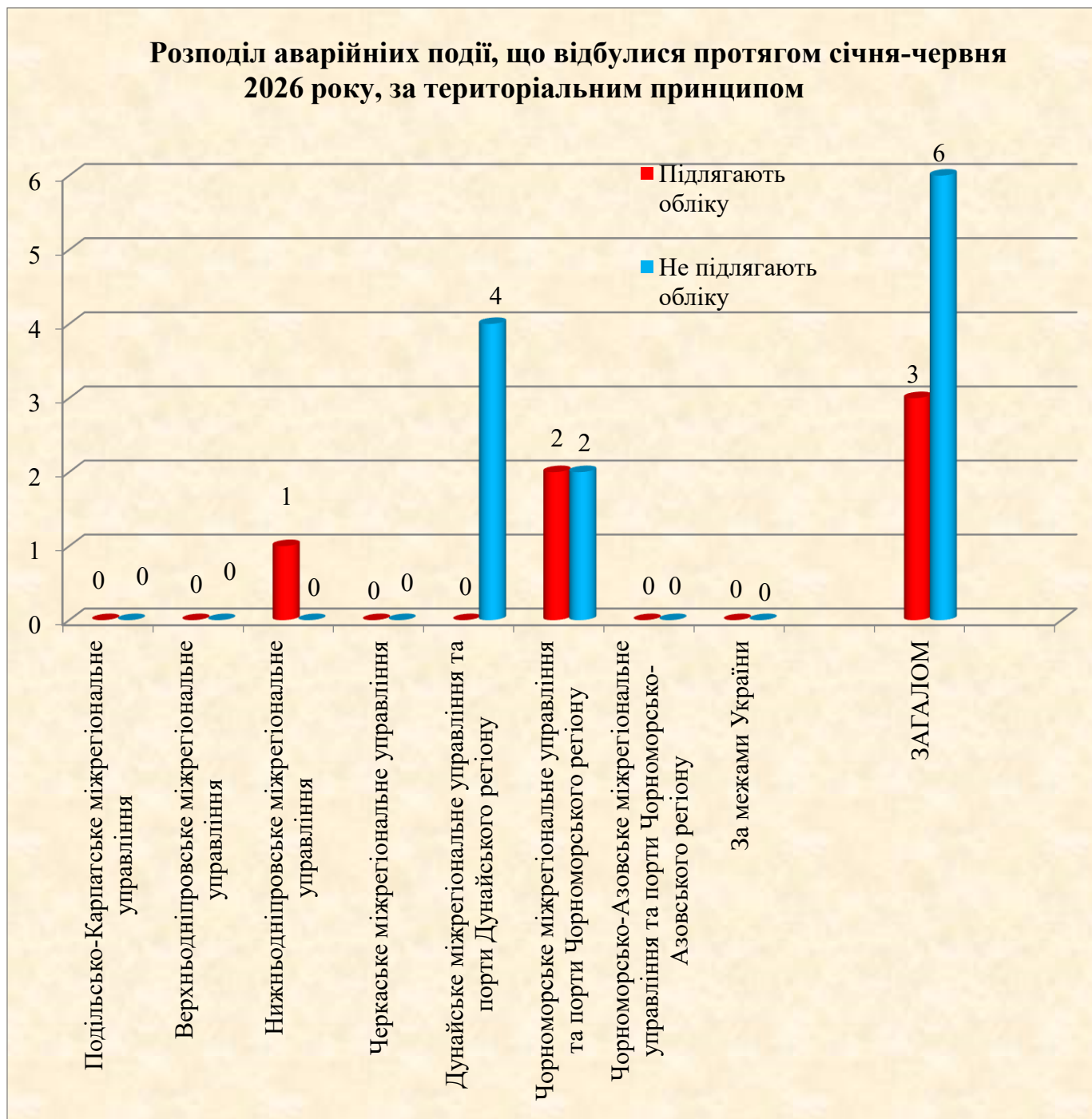
I півріччя 2025 р.	I півріччя 2026 р.
Аварійні події, що підлягають обліку	
Дуже серйозна аварія	
Серйозна аварія	
	1. Пошуково-рятувальний катер «ПРК-07» отримав ушкодження через ураження ворожим БПЛА (НС воєнного характеру) 06.06.2026 (травмовано 4 члени екіпажу)
Дуже серйозна аварія з малим судном	
	1. Пошуково-рятувальний катер «ПРК-02» отримав ушкодження через ураження ворожим БПЛА (НС воєнного характеру) 06.06.2026 (загинуло 2 особи та 2 особи поранено)
Серйозна аварія з малими суднами	
	1. зіткнення водного мотоциклу «SEAWOOD GTX» без р/н та малого судна «AZURA 480» р. н. UA0679DN, який буксирував за собою надувний водний атракціон «банан» (травмовано 2 особи) 27.06.2026
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
Серйозний інцидент з малими суднами	
Інцидент	
Не беруться до обліку (Аварійні події з іноземними суднами та іншими суднами, що не підлягають обліку)	
Дуже серйозна аварія	
1. Буксир «ADZHIGOL» (прапор Україна) – зникнення з борту судна боцмана (остаточна класифікація НВ) обліку не підлягає 06.02.2025	
Дуже серйозна аварія з малими суднами	
1. Моторне судно «Daitona» з мотором «Evinrude» (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	

Серйозна аварія	
Серйозна аварія з малими суднами	
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
	1. т/х «GIOIA MIA» (IMO 9321419, прапор Ліберія) потрапив на мілину 10.01.2026
	2. т/х «MONILE» (IMO 9251121, прапор Палау) потрапив на мілину 31.01.2026
	3. танкер «PANJALI TEYMUROV» (прапор Ліберія, IMO № 9575333) навал на судна, що знаходились на якорі та біля причалу 30.03.2026
	4. буксир «HRON-1» (прапор Словаччина, ENI № 45014851) з баржою «PIMK 1906» (прапор Болгарія, ENI № 47000229) здійснив навал на т/х «CHELSEA-4» (прапор Коморські острови, IMO 9386146) 05.04.2026
Серйозний інцидент з малими суднами	
Інцидент	
1. т/х «YILDIZLAR III» (IMO 9370795, прапор Туреччина) потрапляння на мілину 09.01.25	
2. т/х «SKY MOON» (IMO 7525334, прапор Танзанія) виявлене потрапляння води в корпус судна 13.05.2025	
3. т/х «SAFFET AGA» (IMO 9376282, прапор Палау) потрапляння на мілину 13.05.2025	
Інші	
	1. СЧС «ОВІДІЙ» (IMO 8330607, прапор Україна) – притоплення носової частини судна, що знаходилось без екіпажу у холодному відстої (технічний випадок) 02.02.2026
	2. б/к «Володимир Іванов» (IMO 9670872, прапор Україна) – отримав ушкодження через вибух невідомого вибухового пристрою під корпусом буксира (НС воєнного характеру) 19.04.2026

Примітка: інформація про аварійні події, що підлягають обліку та сталися із пошуково-рятувальними суднами «ПРК-07» (серйозна аварія, внутрішній водний транспорт) та «ПРК-02» (дуже серйозна аварія з малим судном), які були атаковані ворожими керованими БПЛА та зазнали тяжких пошкоджень, а також загинуло 2 (дві) особи та 6 (шість) осіб отримали травми, подана з урахуванням попередньої класифікації. Наразі розслідування

аварійних подій з вказаними суднами, розпочате за наказом Адміністрації судноплавства від 15.06.2026 № 282 (зі змінами), досі триває, тому остаточна класифікація подій буде визначена за результатом зазначеного розслідування та врахована під час складання наступного звіту.

Аварійні події, що відбулися протягом I півріччя 2026 року, за територіальним принципом



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

1. Адміністрацією судноплавства вжито заходи контролю за:

1) технічним станом суден (його обладнання, систем, механізмів тощо) під час здійснення огляду та технічного нагляду за переобладнанням, ремонтом, експлуатацією, з метою встановлення відповідності судна та інших плавзасобів, вимогам правил Регістра судноплавства України та безпеки судноплавства;

2) дотриманням суднами вимог відповідних Правил плавання та Обов'язкових постанов по морських портах 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.

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 морських портах 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;

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

наявність на судні Обов'язкових постанов по морських портах України та ознайомлення з ними капітана та командного складу судна;

відповідність судових документів фактичному стану судна, його корпусу, механізмів, обладнання та пристроїв, зокрема стан та відповідне технічне обслуговування головного двигуна та якірного пристрою;

підготовленість екіпажу відповідно до методів особистого виживання, протипожежної безпеки та боротьби з пожежею, а також компетентність у питаннях особистої безпеки та громадських обов'язків;

знання екіпажем персональних обов'язків та процедур проведення суднових тривог;

належне ведення журналів, зокрема наявність відповідних записів щодо проведення навчальної пожежної тривоги та навчальної тривоги для залишення судна;

наявність на видному місці судна розкладу з тривог, схеми протипожежного захисту і схеми з боротьби за живучість судна;

відповідність кількості рятувальних засобів на судні кількості членів екіпажу та кількості пасажирів згідно з пасажирським свідоцтвом;

укомплектованість судна навігаційним устаткуванням і приладами;

наявність на судні навігаційних керівництв і посібників на рейс, який має відбутися, відкоригованих на дату виходу, а також чинних прибережних попереджень судновласникам і мореплавцям про безпеку мореплавства (ПРИП);

наявність на українських суднах обмеженого району плавання попередньої прокладки, рейсового плану, маршруту переходу;

3) підвищити контроль, зокрема за:

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

3.1) у разі виявлення фактів серйозної невідповідності судна вимогам чинного законодавства та порушення суднами вимог 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 плавання судна, безпеки екіпажу та захисту навколишнього природного середовища 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;

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

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

3. Капітанам морських портів запропоновано, зокрема:

1) забезпечити в межах акваторії і території морського порту, а також в межах зони нагляду капітана морського порту державний нагляд за дотриманням законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, та надання дозволів на вихід з порту суднам тільки після перевірки судових документів, згідно з підпунктом 1 пункту 2 розділу IV Положення про капітана морського порту та службу капітана морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17.11.2021 № 621, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 09.12.2021 за № 1590/37212, за умови позитивних результатів контролю судна, його корпусу, механізмів, обладнання та пристроїв, а також задовільного морехідного стану судна і готовності до виходу його в море;

2) надавати дозвіл на вихід з порту суднам тільки після перевірки судових документів, зазначених у пункті 4.3 розділу IV Порядку 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, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 23.07.2013 за № 1230/23762, за умови позитивних результатів контролю судна, його корпусу, механізмів, обладнання та пристроїв, задовільного морехідного стану судна і готовності до виходу його в море, а також за наявності у особового складу суден, зокрема, портового, службово-допоміжного, а також технічного флоту чинних кваліфікаційних документів;

3) посилити нагляд за забезпеченням безпеки мореплавства в акваторії морського порту та у зоні нагляду капітана морського порту у частині дотримання судновласниками, екіпажами та/або вахтовим персоналом суден, які перебувають у тривалому відстої, вимог нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних правил технічної експлуатації, пожежної безпеки та охорони суден на стоянках тощо;

4) розглянути питання щодо заборони тривалого відстою в акваторії відповідного морського порту суден віком понад 30 років без щорічного підводного огляду корпусу судна водолазами.

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;

забезпечити дотримання командним складом та екіпажем суден, що належать компанії та/або експлуатуються нею, вимог нормативно-правових актів із безпеки судноплавства, зокрема:

підпункту 1.4.1 пункту 1.4 Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471 (далі – Правила), згідно з яким для уникнення безпосередньої загрози судноводії під час плавання внутрішніми водними шляхами України повинні вживати всіх запобіжних заходів, навіть якщо вони не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання; виявляти пильність з метою запобігання, зокрема, пошкодженню суден чи з'єднань плавучого матеріалу, берегів, а також будь-якого роду споруд і установок, що перебувають на судноплавному шляху чи в безпосередній близькості від них;

вимог Міжнародного кодексу по управлінню безпечною експлуатацією суден і запобіганням забруднення (Міжнародний кодекс з управління безпекою – МКУБ, Резолюція ІМО А.741 (18)) у частині, що стосується завчасного визначення та врахування рівнів оцінки ризиків, які впливають на стан безпеки. Це включає аналіз факторів ризику, підготовку, прийняття та реалізацію управлінських рішень, спрямованих на забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, зокрема під час виконання маневрових операцій в обмежених умовах річки Дунай;

посилити контроль за технічним станом суден, що знаходяться у відстої без екіпажу, який забезпечує безпечну експлуатацію;

забезпечити дотримання вахтовим персоналом суден, що знаходяться у відстої, вимог нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема Обов'язкових постанов по відповідному морському порту, у частині, що стосується забезпечення, негайного інформування відповідних служб та адміністрації морського порту про аварійну подію;

забезпечити, відповідно до Інструкції з боротьби за живучість суден внутрішнього плавання, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 04.11.2004 № 963, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 24.11.2004 за № 1483/10082, періодичне (не рідше, ніж 4 рази на рік) проведення на суднах, що належать або експлуатуються підприємством, навчальних заходів за судовими тривогами – боротьбу з пожежами, водою, аварійними пошкодженнями, розливом нафтопродуктів, а також рятування пасажирів і членів екіпажів суден із використанням судових колективних і індивідуальних рятувальних засобів.

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 1.4.1 Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471 (далі – Правила судноплавства), яким визначено, що для уникнення безпосередньої загрози судноводії під час плавання внутрішніми водними шляхами України повинні вживати всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема пошкодженню суден чи з'єднань плавучого матеріалу, берегів і всякого роду споруд і установок, що перебувають на судноплавному шляху чи в безпосередній близькості від них; тощо.

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

розробити заходи щодо запобігання подібним аварійним подіям у майбутньому та довести їх до особового складу суден, що належать та/або експлуатуються вказаною компанією;

забезпечити дотримання командним складом та екіпажем суден, що належать та/або експлуатуються компанією/підприємством, вимог нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема:

пункту 1.4.1 Правил судноплавства, яким визначено, що для уникнення безпосередньої загрози судноводії під час плавання внутрішніми водними шляхами України повинні вживати всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема пошкодженню суден чи з'єднань плавучого матеріалу, берегів і всякого роду споруд і установок, що перебувають на судноплавному шляху чи в безпосередній близькості від них;

вимог Обов'язкових постанов по морських портах України, розташованих на річці Дунай, зокрема додатку 6 Обов'язкових постанов по морському порту Ізмаїл, затверджених наказом ДП «Адміністрація морських портів України» від 19.07.2016 № 255, зареєстрованих у Головному територіальному управлінні юстиції у місті Києві 12.08.2016 за № 100/1413 (далі – Обов'язкові постанови по морському порту Ізмаїл), у частині, що стосується використання для розвороту

судна тільки тих місць, які для цього передбачені та визначені на схемі акваторії морського порту Ізмаїл із зазначенням районів якірних стоянок та місць розвороту суден;

вимог звичайної морської (річкової) практики у частині, що стосується належного врахування маневрених елементів судна, використання якірного пристрою при виникненні аварійної ситуації під час здійснення маневрових операцій у стислих умовах акваторії морських портів, зокрема розташованих на річці Дунай.

Враховуючи наявність в Україні запровадженого воєнного стану (Указ Президента України від 24.02.2022 № 64/2022 «Про введення воєнного стану в Україні», затвердженого Законом України від 24.02.2022 № 2101-IX (із змінами), з метою підвищення рівня безпеки судноплавства та запобігання виникненню аварійних подій у майбутньому, судновласнику буксира «ВОЛОДИМИР ІВАНОВ» (ІМО 9670872, прапор Україна), 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 з системи управління безпекою судноплавства (СУБ) ДП «Морський торговельний порт «Південний» провести позачергову перевірку суден, що належать та/або експлуатуються підприємством щодо готовності екіпажів до проведення аварійно-рятувальних робіт, наявності, комплектності та справності аварійно-рятувального обладнання при його використанні, зокрема буксира «ВОЛОДИМИР ІВАНОВ»;

3) забезпечити, відповідно до Інструкції з боротьби за живучість суден внутрішнього плавання, затвердженої наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 04.11.2004 № 963, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 24.11.2004 за № 1483/10082, періодичне (не рідше, ніж 4 рази на рік) проведення на суднах, що належать або експлуатуються підприємством, навчальних заходів за судовими тривогами – боротьбу з пожежами, водою, аварійними пошкодженнями, розливом нафтопродуктів, а також рятування пасажирів і членів екіпажів суден із використанням судових колективних і індивідуальних рятувальних засобів;

4) провести внутрішній аудит системи управління безпекою ДП «Морський торговельний порт «Південний» з метою виявлення та усунення можливих недоліків, зокрема у частині забезпечення безпеки судноплавства під час керування суднами (зокрема буксирами), що належать зазначеному підприємству, а також забезпечити перевірку наявності в особового складу цих суден чинних кваліфікаційних документів.

Також слід зазначити, що розслідування аварійної події, що сталася із пошуково-рятувальними катерами «ПРК-07» та «ПРК-02» на час складання цього звіту досі триває. Тому за результатом висновків та рекомендацій, які будуть викладені в Акті розслідування, Адміністрацією судноплавства буде розроблено та направлено до усіх зацікавлених сторін відповідний План попереджувальних заходів за результатом розслідування вказаної аварійної події.

4.3. Лоцманському підприємству філії «Дельта-лоцман» державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ») рекомендовано, зокрема:

розробити заходи щодо запобігання подібним аварійним подіям у майбутньому та довести їх до відома особового складу морських лоцманів, зокрема лоцманської служби «Дунай» філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ»;

провести нараду з особовим складом морських лоцманів, зокрема лоцманської служби «Дунай» філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ», на якій:

провести всебічний аналіз зазначеної аварійної події;

звернути особливу увагу морських лоцманів на дотримання ними вимог Положення про морських лоцманів, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 08.05.2013 № 292, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 10.06.2013 за № 920/23452 (далі – Положення про морських лоцманів), зокрема:

- пункту 5.3 розділу V Положення про морських лоцманів, згідно з яким, лоцман, який прибув на судно і виявив, що це судно становить загрозу для безпеки судноплавства і/або навколишнього природного середовища, зобов'язаний негайно повідомити про це капітана відповідного морського порту (службу капітана морського порту) для вжиття ними необхідних заходів;

- підпункту 2 пункту 6.1 розділу VI Положення про морських лоцманів, згідно з яким лоцман повинен вказати капітану судна, яке він проводить, на виявлені порушення правил судноплавства, обов'язкової постанови по порту та інших правил, вимагати усунення помічених порушень, а в разі невиконання капітаном судна цих або інших законних вимог лоцмана негайно повідомити про це капітана морського порту (службу капітана морського порту);

акцентувати морським лоцманам на дотриманні вимог Обов'язкових постанов по відповідному морському порту, розташованому на річці Дунай, зокрема пункту 5.4.4.2.7 Обов'язкових постанов по морському порту Ізмаїл, яким визначено, що рухаючись поблизу суден, що стоять біля причалів або на якорі, місць проведення підводних і водолазних робіт, слід знизити швидкість до мінімальної, яка б забезпечувала керованість судна за таких умов плавання. У разі порушення капітаном судна вимог зазначених Обов'язкових постанов негайно повідомляти про це капітана відповідного морського порту (службу капітана морського порту).

Підсумовуючи зазначаємо, що протягом першого півріччя 2026 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 9 (дев'ять) аварійних подій, в яких 2 (дві) особи загинуло та було травмовано 8 (вісім) осіб, зниклі безвісти відсутні. За аналогічний період 2025 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з малими суднами, сталося 5 аварійних подій, в яких 1 (одна) особа загинула, 1 (одна) особа зникла з борту судна, травмовані відсутні.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2026 року, збільшилась на 4 (чотири) аварійні події, у порівнянні з аналогічним періодом 2025 року. Також протягом звітної періоду

2026 року збільшилась кількість осіб, що загинули та отримали травм (на 1 (одну) та 8 (вісім) осіб відповідно) (у 2025 році за цей період травмовані відсутні, проте 1 (одна) особа загинула, 1 (одна) особа зникла безвісти).

3 9 (дев'яти) аварійних подій, що виникли на водному транспорті в Україні, включаючи малі судна, та з українськими суднами за межами територіальних вод України, за січень – червень 2026 року, 4 (чотири) з них трапились у Дунайському регіоні (за аналогічний період 2025 року відбулося 5 (п'ять) аварійних подій, 3 (три) з них трапилась у Дунайському регіоні).

Таким чином, кількість аварійних подій, що трапились з суднами у Дунайському регіоні протягом першого півріччя 2026 року, збільшилась на 1 (одну) аварійну подію у порівнянні з аналогічним періодом 2025 року.

Слід звернути увагу, що не зважаючи на величезний об'єм перевезень з морських портів Одеса, Чорноморськ та Південний, а також значне зростання суднозаходів/виходів до/з вказаних портів (фактично вони вийшли на свої потужності до повномасштабного вторгнення), протягом січня – червня 2026 року у зазначених морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний відбулося 2 (дві) аварійні події (у 2025 році за цей період аварійних подій у зазначених портах не відбувалось).

Також, протягом першого півріччя 2026 року відбулося 3 (три) аварійні події, що підлягають обліку в Адміністрації судноплавства, тобто з суднами під прапором України. Проте інформація про 2 (дві) з них, які сталися із пошуково-рятувальними суднами «ПРК-07» та «ПРК-02», які були атаковані ворожими керованими БПЛА та зазнали тяжких пошкоджень, а також через що загинуло 2 (дві) особи та 6 (шість) осіб отримали травми, подана з урахуванням попередньої класифікації. Наразі розслідування аварійних подій з вказаними суднами, розпочате за наказом Адміністрації судноплавства від 15.06.2026 № 282 (зі змінами), досі триває, тому остаточна класифікація подій буде визначена за результатом зазначеного розслідування та врахована під час складання наступного звіту. У 2025 році за вказаний період аварійних подій, що підлягають обліку в Адміністрації судноплавства, не відбувалось.

Що стосується малих суден, слід зазначити, що через повномасштабну військову агресію російської федерації та блокування терористичними військами частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, захоплений та у подальшому зруйнований Каховський судноплавний шлюз, судноплавство малих суден на внутрішніх водних шляхах, зокрема на річках Дніпро та Дунай було призупинено, тому аварійних подій з вказаними суднами на зазначених річках у першому півріччі 2026 року не відбувалось. Проте, через порушення судноводіями малих суден вимог відповідних нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема Закону України «Про внутрішній водний транспорт», Правил судноплавства, місцевих Правил, внаслідок нехтування вимогами безпеки під час плавання на Карачунівському водосховищі на річці Інгулець, біля с. Мар'янівка Криворізького району Дніпропетровської області 27.06.2026 відбулося зіткнення водного мотоцикла «SEAWOOD GTX» та малого судна «AZURA 480», яке буксирувало за собою надувний водний атракціон «банан»,

внаслідок чого двоє осіб, які перебували на зазначеному водному атракціоні, зазнали травм. У 2025 році за аналогічний період відбулася 1 аварійна подія з малими суднами, внаслідок якої 1 особа загинула.

Слід зауважити, що пошуково-рятувальний катер «ПРК-02», який зазнав значних пошкоджень через атаку ворожих БПЛА та під час якої з чотирьох членів пошуково-рятувальної команди вказаного судна 2 (двоє) загинуло та 2 (двоє) отримали тяжкі поранення, також належить до малих суден (довжина 16,3 м).

Таким чином, протягом першого півріччя 2026 року відбулося 2 (дві) аварійні події з малими суднами в яких 2 (дві) особи загинули та 4 (чотири) особи отримали тяжкі поранення.

Протягом січня-червня 2025 року відбулося 1 аварійна подія з малими суднами, в якій загинула 1 особа.

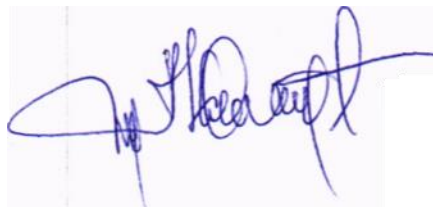
Тому протягом першого півріччя 2026 року у порівнянні із аналогічним періодом 2025 року кількість аварійних подій з малими суднами зросла на 1 (одну) подію, кількість загинилих та поранених збільшилася на 1 (одну) та 4 (чотири) особи відповідно. Проте, наразі розслідування аварійної події з малим судном «ПРК-02» триває, тому остаточна класифікація подій буде визначена за результатом зазначеного розслідування та врахована під час складання щорічного звіту.

Враховуючи вищенаведене, можливо зробити висновок, що вжиті заходи за результатами розслідування аварійних подій, а також заходи щодо державного нагляду (контролю) за безпекою судноплавства в акваторії морських портів та на внутрішніх водних шляхах протягом 2025 року та першого півріччя 2026 року призвели до позитивного результату: 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 перше півріччя 2026 року, підготовлений без врахування показників аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті за 2026 та 2025 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 2026 та 2025 роки по АР Крим та м. Севастополь.

Начальник Відділу
оперативного реагування
на аварійні події та
надзвичайні ситуації



Олександр КОМАРОВ