

Стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за січень – червень 2024 року з наростаючим підсумком

1. Інформаційно-аналітична інформація про стан безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за відповідний період у порівнянні з відповідним періодом минулого року

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

За аналогічний період 2023 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 15 аварійних подій, в яких загиблі, травмовані та зниклі безвісти відсутні.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2024 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2023 року, зменшилась на 11 аварійних подій (- 73 %). Проте, за звітний період зникла безвісти 1 особа, чого за аналогічний період у 2023 році не було. При цьому загиблі та травмовані за звітний період відсутні.

Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті

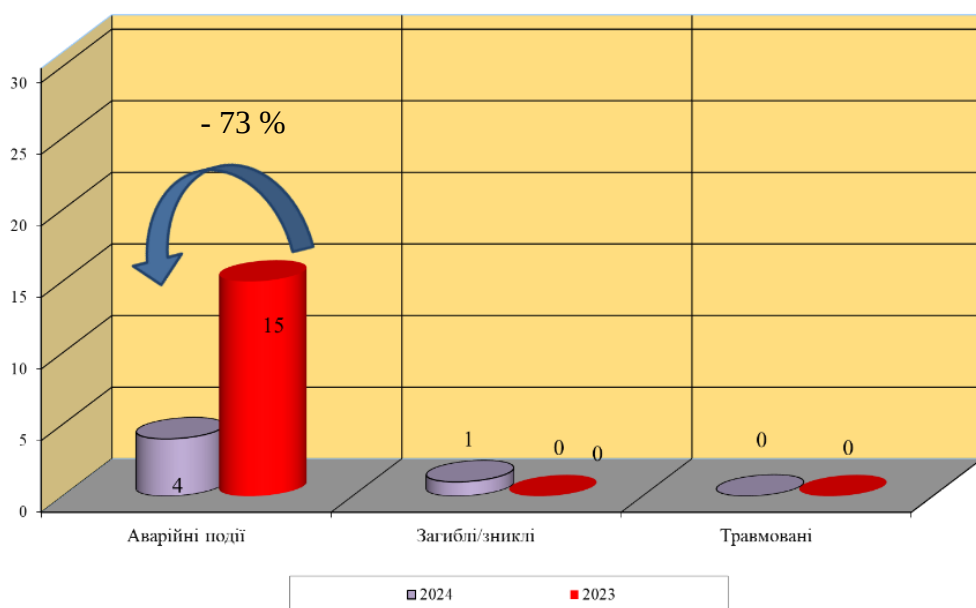
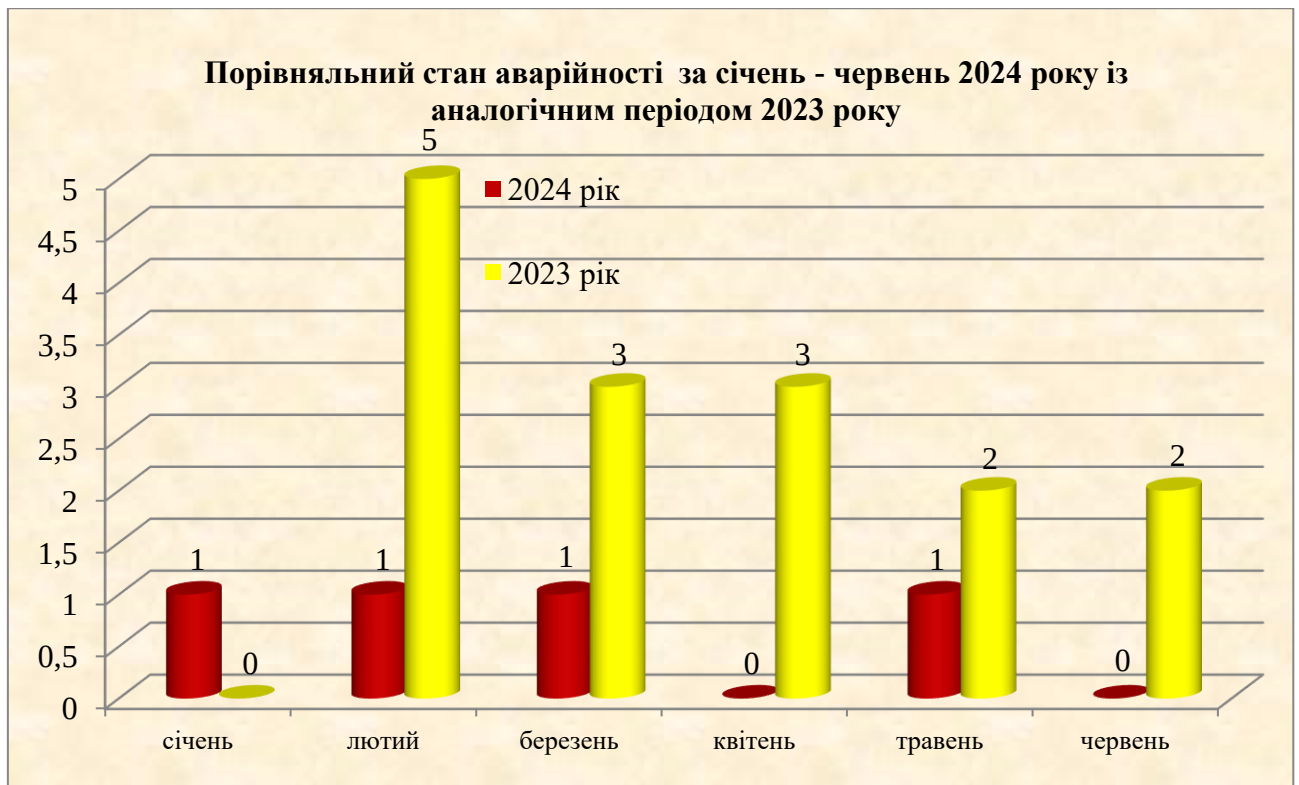


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті за січень-червень 2024 року, в порівнянні з аналогічним періодом 2023 року.



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

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

Протягом 2-го кварталу 2024 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталася 1 аварійна подія (у квітні – 0, травень – 1, червень – 0), в яких загиблі, зниклі безвісти та травмовані відсутні.

У другому кварталі 2023 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 7 аварійних подій (у квітні – 3, травень – 2, червень – 2), в яких загиблі, зниклі безвісти та травмовані відсутні.

Слід зазначити, що вже третій рік поспіль, продовжується 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.

У морському порту Херсон було пошкоджено та лягло на ґрунт судно під прапором Туреччини, яке знаходилося у вищезазначеному порту з початку військової агресії російської федерації проти України.



Враховуючи той факт, що через військову агресію російської федерації проти України, було припинено судноплавство маломірних (малих) суден, зокрема на річці Дніпро, тому протягом січня-червня 2024 року та аналогічного періоду 2023 року аварійних подій з зазначеними суднами не відбувалось та загиблі і травмовані особи за вказаний період відсутні.

Вжиті заходи за результатом розслідування аварійних подій, що траплялись у Дунайському регіоні протягом 2023 року, призвели до позитивного результату – значного зменшення аварійності з суднами, у тому числі і у вказаному регіоні.

Так, з 4 аварійних подій, що виникли на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за січень – червень 2024 року, 1 з них трапилась у Дунайському регіоні (за аналогічний період 2023 року відбулося 15 аварійних подій, 14 з них трапилось у Дунайському регіоні).

17 липня 2023 року російська федерація заявила, що заперечує проти подальшого продовження дії зернової угоди, проте за ініціативи Мінінфраструктури Адміністрацією судноплавства спільно із ДП «Адміністрація морських портів України» було підготовлено, розроблено пропозицію продовжити роботу «зернової угоди» або її аналога в тристоронньому форматі.

Таким чином, тимчасовий коридор почав діяти в морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний 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 2023 роком, протягом січня – червня 2024 року у зазначених морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний відбулося усього 2 аварійні події (у 2023 році за цей період відбулася 1 аварійна подія).

Підсумовуючи можна зробити висновок, що протягом січня – червня 2024 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2023 року, – кількість аварійних подій значно зменшилась з 15 до 4 подій у зазначений період. Тобто, аварійність за звітний період зменшилась практично у 4 рази.

Також за аналізом подій, що підлягають обліку, слід зауважити, що кількість аварійних подій, що підлягає обліку протягом січня – червня 2024 року, тобто які трапились із суднами, що плавають під прапором України, залишалась на тому ж рівні (1 аварійна подія у 2023 році та 1 подія у 2024 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, дали позитивний результат. Тому за вказаний вище період рівень безпеки

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

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом січня – червня 2024 року на аварійні події, які підлягають обліку, та, що не підлягають обліку, то у 2024 році на водному транспорті сталася 1 аварійна подія, що підлягає обліку, а також відбулося 3 аварійні події, що не підлягають обліку, у яких 1 особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні (у 2023 році протягом січня-червня сталася 1 аварійна подія, що підлягає обліку, а також відбулося 14 аварійних подій, що не підлягають обліку, в яких загиблі, травмовані та зниклі безвісти відсутні), а саме:

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

2024 / 2023

на морському транспорті

серйозних аварій - 0 / 0

на внутрішньому водному транспорті:

дуже серйозних аварій - 1 / 0

серйозних аварій - 0 / 0

серйозних інцидентів - 0 / 0

інцидентів - 0 / 1

з маломірними (малими) суднами –

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 0

серйозних інцидентів - 0 / 0

аварійні події суднами, які не підлягають статистичному обліку, а

саме:

на морському транспорті:

2024 / 2023

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 0

морських інцидентів (серйозних інцидентів) - 1 / 2

інцидентів - 1 / 6

на внутрішньому водному транспорті:

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 1 / 1

серйозних інцидентів - 0 / 2

інцидентів - 0 / 3

з маломірними (малими) суднами:

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 0

серйозних інцидентів - 0 / 0

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулися протягом січня-червня 2024 року:

морський транспорт – 2 події без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб;

(у 2023 році протягом січня-червня сталося 8 подій без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб);

внутрішній водний транспорт – 2 події, у яких 1 особа зникла безвісти, а загиблі та травмовані відсутні;

(у 2023 році протягом січня-червня відбулося 7 подій, без загиблих, зниклих безвісти та травмованих осіб);

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

(у 2023 році протягом січня-червня аварійних подій з маломірними (малими) суднами не відбувалось).

Таблиця 1. Аварійні події, що **підлягають** обліку, які сталися протягом першого півріччя 2024 року

Вид водного транспорту	Класифікація аварійних подій	Кількість подій	Загинуло осіб	Зникли безвісти осіб	Травмовано осіб
Морський транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Морські інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		0	0	0	0
Внутрішній водний транспорт	Дуже серйозні аварії	1	1	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		1	1	0	0
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		0	0	0	0

Таблиця 2. Аварійні події, що не підлягають обліку, що сталися протягом першого півріччя 2024 року

Вид водного транспорту	Класифікація аварійних подій	Кількість подій	Загинуло осіб	Зникли безвісти осіб	Травмовано осіб
Морський транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Морські інциденти	1	0	0	0
	Інциденти	1	0	0	0
Всього:		2	0	0	0
Внутрішній водний транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	1	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		1	0	0	0
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		0	0	0	0

Таблиця 3. Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за перше півріччя 2024 року, з суднами, що підлягають обліку (в числових значеннях стосовно кількості аварійних подій з розрахунку на 100 суден, а також загиблих та травмованих осіб з розрахунку на 100 аварійних подій)

Оперативна інформація про стан безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті за червень 2024 року (АП що підлягають обліку з наростаючим підсумком)													
№ з/п	Показники	За відповідний період поточного року			За відповідний період минулого року			% до показників минулого року			Питомі показники безпеки судноплавства за звітний період		
		Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій на 100 суден	Кількість загиблих на 100 аварійних подій	Кількість травмованих на 100 аварійних подій
Морський транспорт													
1	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
2	Серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
3	Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
4	Інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
	Всього:	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Внутрішній водний транспорт													
1	Дуже серйозні аварії	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0,07	0,01	0,00
2	Серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
3	Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
4	Інциденти	0	0	0	1	0	0	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
	Всього:	1	1	0	1	0	0	100,00	0	0	0,06	0,01	0,00
Малі судна													
1	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
2	Серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
3	Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
	Всього:	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
		Морський транспорт -			741								
		Внутрішній водний транспорт -			1680								
		Малі судна -			124787								

2. Визначення обставин, факторів та причин виникнення аварійних подій

Основними причинами аварійних подій на морському та внутрішньому водному транспорті, які сталися протягом першого півріччя 2024 року, є:

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



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 навалу судна на причал, інші судна, що стоять біля причалів порту;

рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном у частині забезпечення безпеки судна, врахування маневрених елементів судна, належного використання буксирного забезпечення, а також рекомендацій не починати швартові операції доки не буде отримано підтвердження, що буксирна лінія закріплена належним чином як на буксирному судні, так і на судні, що швартується / відшвартовується (резолюції ІМО А.893(21) та А.601(15)).

3. Неналежний контроль з боку капітана та командного складу судна «НАФТОРУДОВОЗ-45М» (прапор Україна) за:

дотриманням судновою командою вимог охорони праці щодо режиму роботи та відпочинку членів екіпажу;

підтриманням задовільного психологічного клімату у колективі;

недопущення того, щоб людина, яка починає розмовляти про намір покинути борт судна (залишити життя), залишалася один на один з собою, та надавати їй усіляку допомогу, зокрема не залишати людину у такому збудженому стані на самоті та швидко повідомити про зазначене вахтовому помічнику капітана для вжиття відповідних заходів реагування.

4. Порушення капітаном судна т/х «MUNCHEN» (прапор Австрія) вимог нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема:

вимог статей 4-9 Розділу VIII Проформи Братиславських Угод щодо перевірки, перед постановкою несамохідних барж до причальних ліній, та проведення повного обстеження їх технічної придатності до початку вантажних операцій;

вимог пункту 3 додатку 6 Обов'язкових постанов по Ізмаїльському морському порту, яким визначено, що капітани всіх українських та іноземних

річкових суден, що прибули до порту після закінчення прикордонно-митних і санітарно-карантинних формальностей, зобов'язані провести розставлення своїх плаводиниць на відповідні якірні стоянки, здати за актом технічний і морехідний стан барж (плавзасобів) обслуговуючому підмінному екіпажу сертифікованій підмінній команді з обслуговування несамохідного флоту, потім слідувати до місця своєї стоянки, після чого проінформувати ПРРС і СКМП.

5. Неналежний контроль з боку шкіпера за станом несамохідної баржі під час виконання вантажних операцій по завантаженню вантажу з малим питомо-вантажним об'ємом, дотриманням плану по розміщенню вантажу та, у разі його рівномірного розміщення у трюмі і раптовою появою крену та диференту, обов'язковою перевіркою наявності води у двійному дні та міждонних відсіках, що є порушенням вимог, зокрема:

пункту 2 статті 1.07 Основних положень щодо плавання по Дунаю та особливих рекомендацій щодо застосування компетентною владою придунайських держав основних положень щодо плавання по Дунаю, прийнятих постановою Дунайської Комісії на 48-й сесії від 25.04.1990, зі змінами та доповненнями, прийнятими постановою 60-ї сесії Дунайської Комісії, з урахуванням статті 23 Конвенції про режим судноплавства на Дунаї, підписаної в Белграді 18.08.1948 (далі – ОППД), якими визначається, що завантаження має виконуватися так, щоб не порушувати остійності судна та міцності корпусу судна;

пункту 1.7.2 Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471, у частині, що стосується безпечного завантаження судна таким чином, щоб не порушувати остійності судна та міцності корпусу судна;

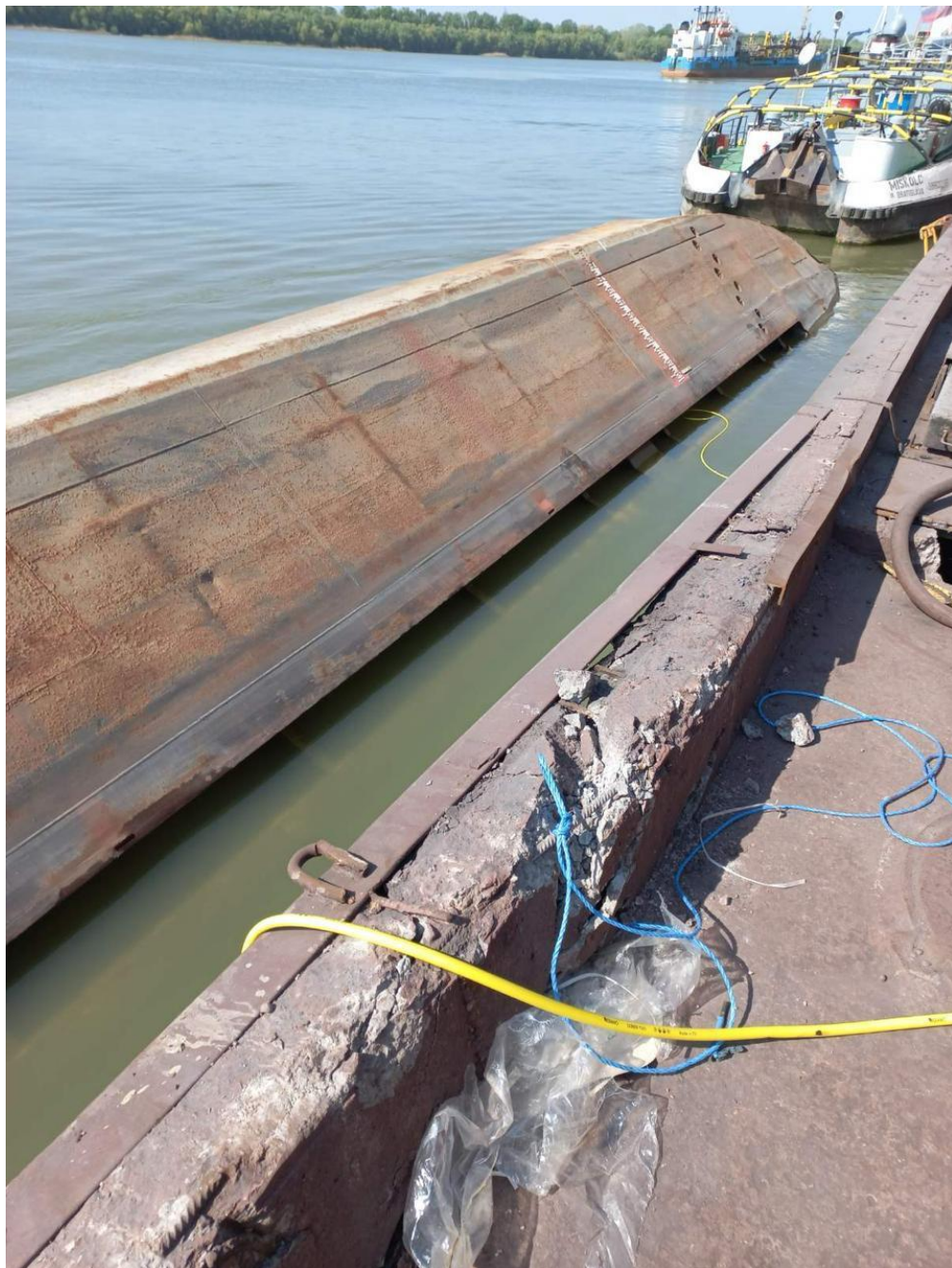
пункту 2.2 Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 19.11.2003 за № 1193/8514 (далі – Положення про систему управління безпекою судноплавства), розробленого у відповідності до Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і запобіганням забруднення (Міжнародний кодекс з управління безпекою – МКУБ, Резолюція ІМО А.741 (18)), у частині, що стосується урахування рівня оцінки ризику під час здійснення вантажних операцій з несамохідними баржами, які мають деякі конструктивні особливості, зокрема щодо міждонних відсіків та вантажної палуби, яка розташована у самому верху баржі практично на рівні головної палуби;

вимог Обов'язкових постанов по морським портам України, зокрема пункту 3 додатку 6 Обов'язкових постанов по Ізмаїльському морському порту, у частині визначення належного технічного і морехідного стану баржі під час її прийому-передачі від головного судна каравану до підмінної команди з обслуговування несамохідного флоту (належного огляду баржі, зокрема корпусу

судна, шкіпером для впевненості у належному її технічному і морехідному стані, зроблено не було);

звичайної річкової (морської) практики та інших відповідних правил, інструкцій, що стосуються належного огляду барж (плавзасобів), зокрема корпусу вказаних суден представником групи обслуговування несамохідного флоту, зокрема ДП «Ізмаїльський морський торговельний порт» для впевненості у належному їх технічному і морехідному стані до початку вантажних операцій з вказаними баржами (плавзасобами);

звичайної річкової (морської) практики та інших відповідних правил, інструкцій, що стосуються забезпечення здійснення безпечного завантаження судна таким чином, щоб не порушувати остійності судна та міцності корпусу судна, а також здійснення належного контролю за наявністю/відсутністю потрапляння води в міждонні відсіки під час проведення вантажних операцій.



Що стосується маломірних (малих) суден, слід зазначити, що через військову агресію російської федерації та блокування терористичними військами частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, захоплений та у подальшому зруйнований Каховський судноплавний шлюз, судноплавство маломірних (малих) суден на внутрішніх водних шляхах, зокрема на річці Дніпро, було зупинено, тому аварійних подій з вказаними суднами у першому півріччі 2024 року не відбувалось.

Проте, Адміністрація судноплавства звертає 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 маломірних суден у холодну пору року становить чималу загрозу для життя й здоров'я людей, які ними користуються, і закликає не здійснювати вихід на воду на маломірних (малих) судах у зв'язку з мінною небезпекою до відновлення контролю над відповідними ділянками внутрішніх водних шляхів, а також після закриття навігації та у зимовий період.

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися протягом першого півріччя 2024 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 3 випадки (75%) (порушення вимог відповідних Правил плавання, Обов'язкових постанов по морським портам щодо неналежної організації несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, а також визначення належного технічного і морехідного стану баржі під час її прийому-передачі від головного судна каравану до підмінної команди з обслуговування несамохідного флоту), тоді як у січні-червні 2023 року – 8 випадків (53%);

2) технічні причини – 0 випадків (0%) (неналежна організація виконання правил технічного обслуговування рульового та якірного пристрою судна, а також експлуатації головних двигунів, зокрема відсутність контролю за станом паливних і масляних фільтрів та їх вчасною заміною відповідно до плану технічного обслуговування або раніше через незадовільний (засмічений) стан паливних та масляних фільтрів, використання), проти 4 випадків (27%) протягом січня-червня у 2023 році;

3) навігаційні причини – 1 випадок (25%) (здійснення навалу на інші судна, що стоять біля причалу, неврахування безпечної дистанції та невиконання відповідного маневру для запобігання навалу/зіткненню, зокрема під час здійснення маневрів по швартуванню/відшвартуванню суден до/від причалів, постановці на якір тощо), проти 3 випадків (20%) протягом січня-червня у 2023 році;

4) психофізіологічні – 0 випадків (0%), протягом січня-червня 2023 року такі випадки також відсутні.

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

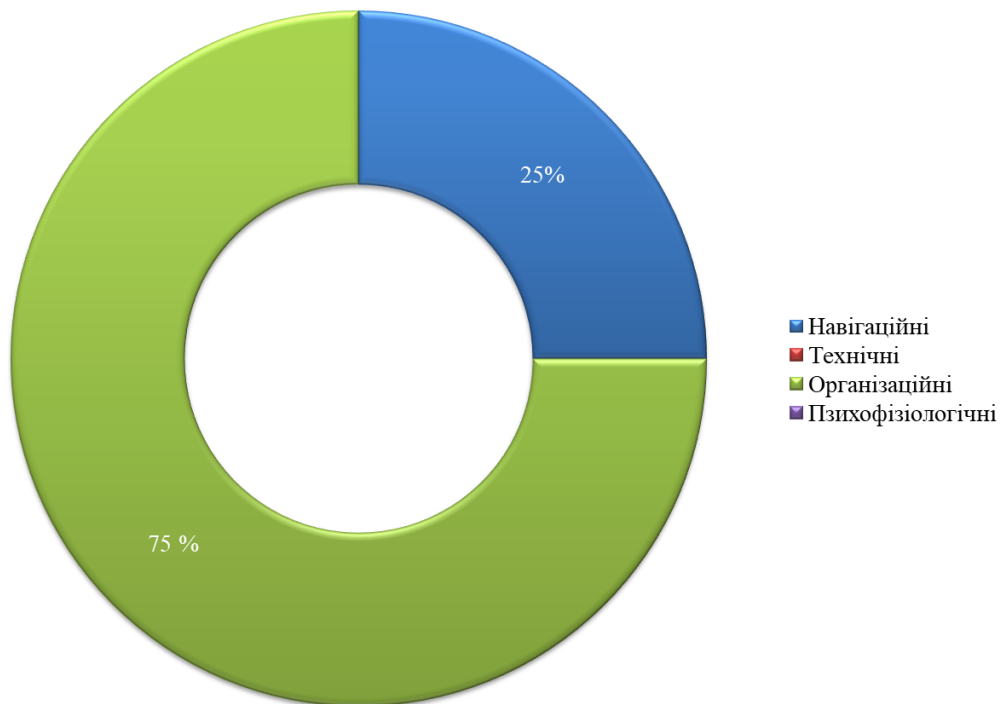
Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення

Рис. 2. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення протягом січня-червня у 2024 році.

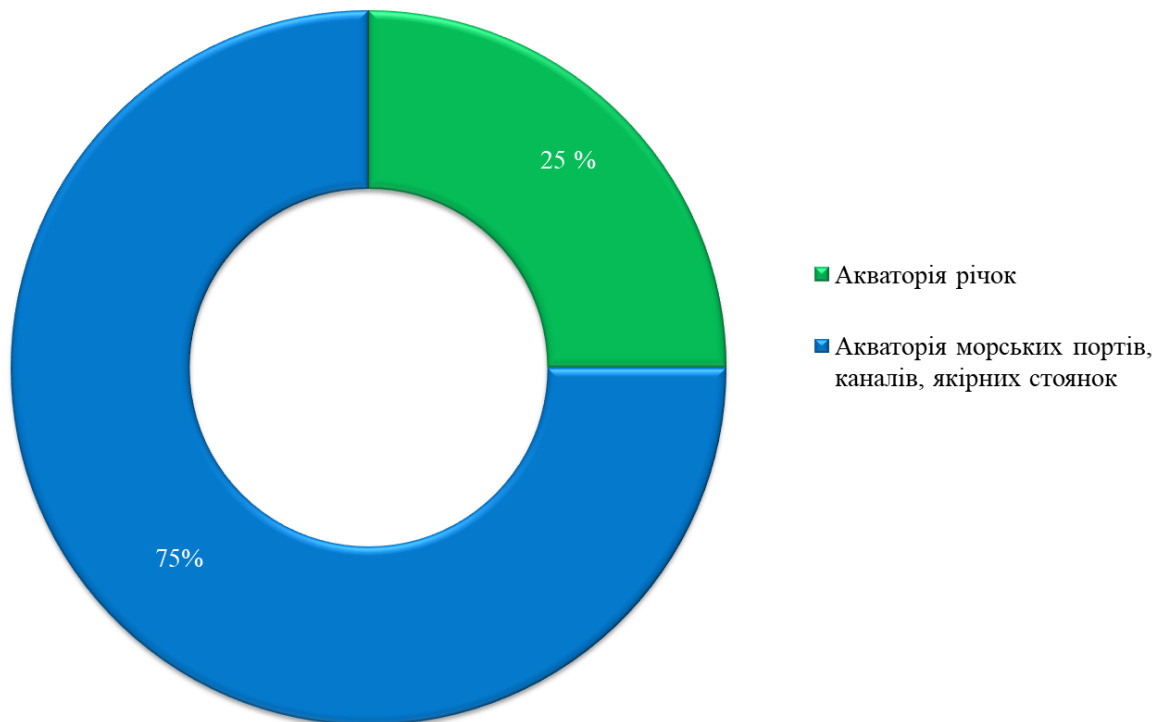
Розподіл аварійних подій за місцем виникнення

Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення протягом січня-червня у 2024 році.

Розподіл аварійних подій у першому півріччі 2024 року за місцем їх виникнення складається таким чином, що:

75 % від загальної кількості аварійних подій сталося у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо) (у 2023 році – 7 %);

25 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах, зокрема на річці Дунай (у 2023 році – 93 %).

Розподіл аварійних подій за типом суден

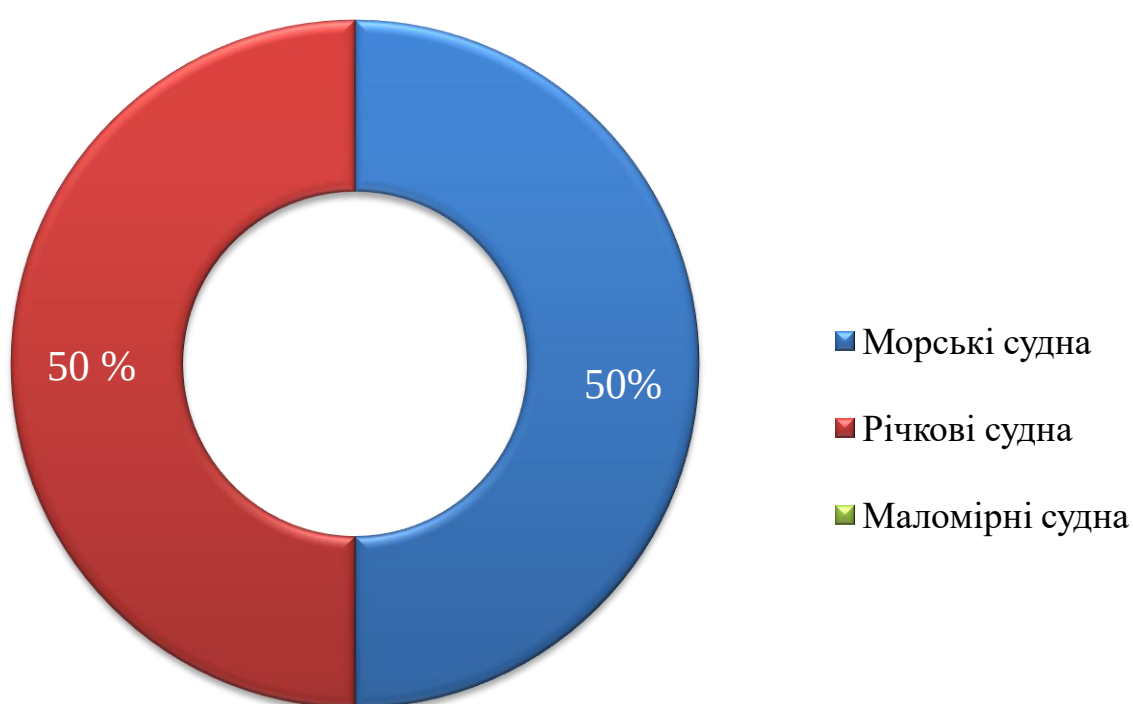


Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден протягом січня-червня у 2024 році.

Таким чином, за типом суден аварійні події, що трапились у 2024 році, розподілились у такому процентному відношенні:

50 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами (у 2023 році – 53 %);

50 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з суднами внутрішнього та змішаного (ріка-море) плавання (у 2023 році – 47 %);

0 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з маломірними суднами (у 2023 році аварійні події з маломірними суднами не відбувались – 0 %).

**Порівняльна таблиця аварійних подій за видом
протягом січня – червня 2024 року, у порівнянні із
аналогічним періодом 2023 року**

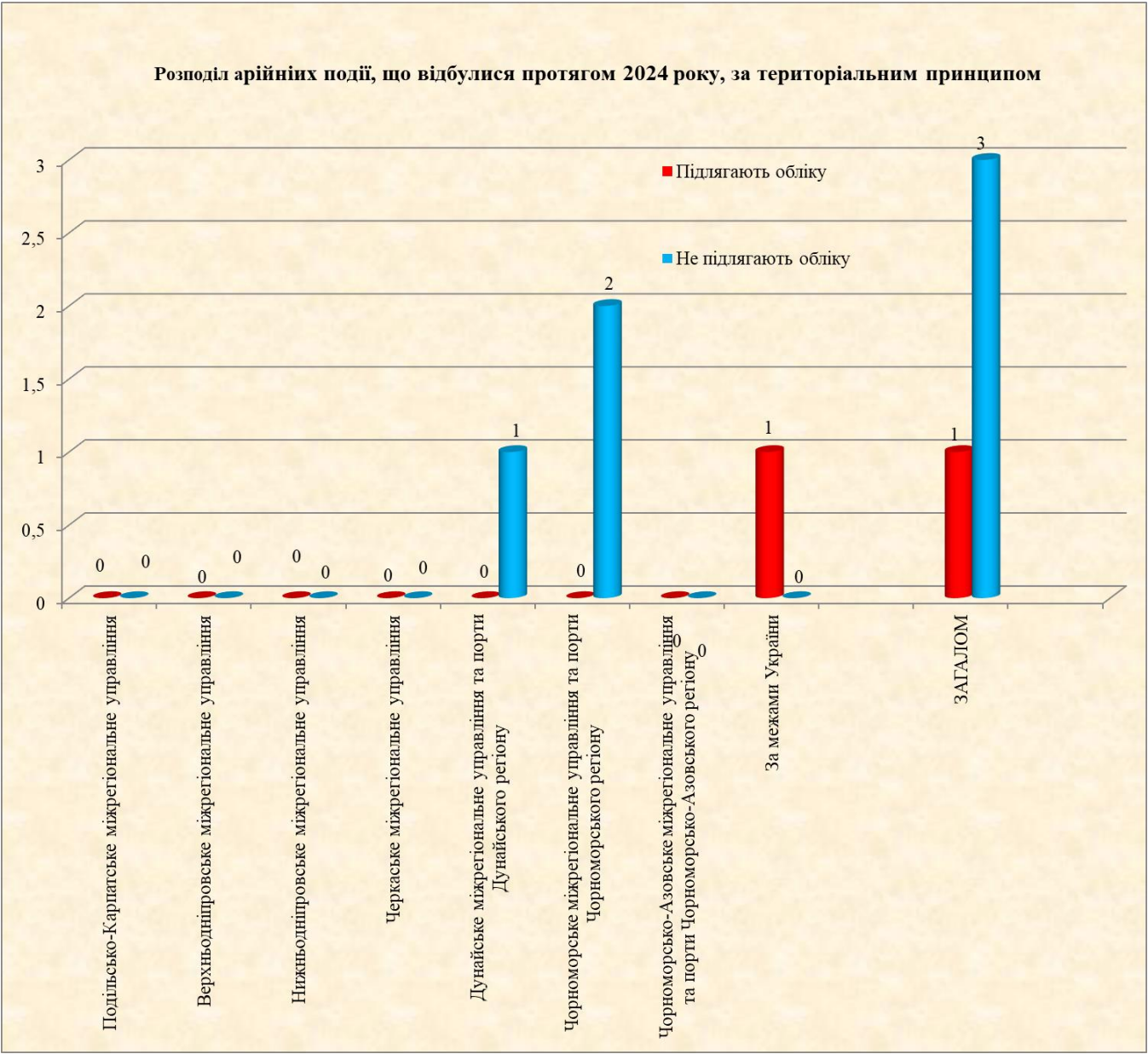
2023р.	2024 р.
АП, що підлягають обліку	
Дуже серйозна аварія	
	1. т/х «Нафторудовоз – 45М» (прапор Україна) – зникнення людини
Дуже серйозна аварія з малим судном	
Серйозна аварія з малими суднами	
1. травмування пасажирів катера «Seaswirl 208 Bowrider Sport» (регістровий номер: SRU011402) 16.08.2023	
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
Серйозний інцидент з малими суднами	
Інцидент	
1. т/х «DALAL» (прапор Палау) навал на баржу УДП-С-403 (прапор Україна), що стояла на якорі 01.04.2023	
2. земснаряд «Старатель 1» (прапор Україна) – при перетягуванні пошкодив швартовним кінцем носовий прожектор та електричний щит управління прожектором на т/х «Микола Будніков» 05.11.2023	
Не беруться до обліку (АП з іноземними суднами, та іншими суднами, що не підлягають обліку)	
Дуже серйозна аварія	
Дуже серйозна аварія з малими суднами	
Серйозна аварія	
1. самохідна баржа «DUNAV» (прапор Румунія) навал на іншу баржу на якорі та отримання пошкоджень – має водотісність всередину трюму 05.02.2023	1. при завантаженні баржі «MHRT-1711 В» (прапор Угорщина) біля причалу № 20 морського порту Ізмаїл до трюму вказаного судна почала надходити забортна вода, внаслідок чого судно потрапило на ґрунт біля зазначеного причалу 28.03.2024

Серйозна аварія з малими суднами	
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
1. баржа «JOKOR III» (прапор Румунія) – пошкодження корпусу судна – має водотечність всередину трюму 04.02.2023	1. т/х «CELINA» (прапор Сент-Кітс і Невіс) навал на т/х «AILEEN» (прапор Палау) 11.01.2024
2. судно «GALA A» (прапор Панами) здійснило навал на понтон № 15 морського вокзалу МП Ізмаїл, т/х «PILGRIM», т/х «VELES» 22.03.2023	
3. т/х «PASHA» (прапор Камерун) при відході від причалу пошкодив навантажувач «БРЕСТОН» 26.05.2023	
4. буксир-штовхач «PIRIN» (прапор Болгарія) забруднення акваторії МП Рені 24.06.2023	
5. т/х «KLC ERCIYES» (прапор Барбадос) навал на судно «JACMIN QUEEN» (прапор Камерун) 01.07.2023	
6. т/х «KALELI ANA» (прапор Коморські острова) навалив на стояче біля причалу судно «BRAVE COMMANDER» (прапор Лівія) 16.08.2023	
7. т/х «ALGRACE» не змогло відійти від причалу після завантаження – посадка на ґрунт 01.10.2023	
8. суховантажне судно «AL NOUR» (прапор Сьєрра-Леоне, IMO 9228277) здійснило навал на суховантажне судно «AL NOUR» (прапор Сієра Ліоне, IMO 9228277), що стояло на якорі 01.12.2023	
Серйозний інцидент з малими суднами	
Інцидент	
1.самохідна баржа «NAVITAS» (прапор Румунія) – навал на баржу/причал «ПРП-52МС» 12.02.2023	1. т/х «GRIFFIN T» прапор (Барбадос) розлив пальмової олії у межах бонового загородження 13.05.2024
2. судно «LILA SEOUL» (прапор Ліберія) – відмова ГД 13.02.2023	

3. судно «CHELSEA 4» (прапор Палау) – втрата лівого якоря 14.02.2023	
4. т/х «Prince» (прапор Словаччини) із баржею «PZ 15001» навалив на т/х «Emma» (прапор Словаччини) із баржею «Sofia 1» 21.03.2023	
5. т/х «ESENCE» (прапор – Палау) зіткнувся із самохідною баржею «PORTEUR» (прапор Румунія) 31.03.2023	
6. судно «LUCKY» (прапор Сент-Кітс і Невіс) потрапляння на міліну 18.04.2023	
7. Самохідна баржа «CORNELIA» (прапор Німеччина) навал на судно «DOBRICH MARINA» 18.04.2023	
8. судно «ELEANORA» (прапор Панама) потрапляння на міліну 31.05.2023	
9. т/х «SK FRIENDSHIP» (прапор Того) навал на самохідну баржу «CDD BELUMI 1» (прапор Словаччина) 21.06.2023	
10. т/х «CHONA» (прапор Туреччина), навал на судно «ELIANA» (прапор Мальта) 20.07.2023	
11. «LOIRE RIVER» (прапор Панама) відмова головного двигуна 05.10.2023	
12. нафтовий танкер «MUBARIZ IBRAHIMOV» (прапор Ліберія, IMO 9575292) здійснив навал на суховантажне судно «AL NOUR» (прапор Сієра Ліоне, IMO 9228277), що стояло на якорі 21.11.2023	
13. суховантажне судно «WHARFE RIVER» прапор Панама IMO 8903052) здійснило навал на суховантажне судно «AL NOUR» (прапор Сієра Ліоне, IMO 9228277), що стояло на якорі 02.12.2023	
14. судно «ANKA» (прапор Монголія, IMO 9365415) відмова рульового пристрою 02.12.2023	

15. на судні «SARA S» (прапор Того, IMO 7721964) було втрачено лівий якор 17.12.2023	
16. самохідна баржа «DUNAV 17» (прапор Румунія) з баржею «DUNAV» здійснила навал на самохідну баржу «CAERUS» (прапор Нідерланди) 20.12.2023	

Аварійні події, що відбулися протягом I півріччя 2024 року, за територіальним принципом



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

1. Адміністрацією судноплавства вжито заходи контролю за:

1) 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.

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

1) підвищити контроль, зокрема за:

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

технічним станом суден, що перебувають у караванному (зимовому) відстої, ремонті тощо без екіпажів (зовнішньої обшивки корпусу судна, палуб, водонепроникних переборок, люкових закриттів трюмів, горловин, закриття отворів зовнішнього герметичного контуру, зношеності і пошкоджень донної та забортної арматури), а також знання особами, які забезпечують безпечну стоянку та охорону таких суден, зокрема особовим складом караванної служби, відповідних процедур щодо дій у надзвичайних ситуаціях та вжиття відповідних заходів реагування, зокрема під час виявлення перших ознак втрати герметичності судном;

дотриманням капітанами, командним складом, особовим складом караванної служби вимог нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема пунктів 1.10.1, 7.1.3, 7.6.2 Правил судноплавства, пунктів 1.1, 1.3, 3, 4, 5.4, 7.3 Додатка 2 до Положення про систему управління безпекою судноплавства, відповідних правил технічної експлуатації та охорони суден, зокрема на стоянках, стосовно забезпечення безпечної стоянки суден, наявності на борту суден відповідної документації СУБ, завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризику, що впливає на рівень безпеки, включаючи фактори ризику, підготовку, прийняття та реалізацію управлінських рішень, спрямованих на забезпечення належного рівня безпеки судноплавства, зокрема під час виявлення перших ознак втрати герметичності судном;

під час здійснення оглядів суден, які знаходяться на річкових внутрішніх водних шляхах, зокрема перед введенням судна в експлуатацію після присвоєння або поновлення його класу класифікаційним товариством, перед початком навігаційного періоду, відповідно до вимог пункту 2.4 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, під час встановлення відповідності їх технічного стану та суднових документів вимогам міжнародних договорів України та національних актів законодавства з безпеки судноплавства, зокрема, звертати увагу на:

відповідність установленим вимогам суднових документів та фактичного стану судна, його обладнання, постачання та системи управління безпекою;

стан корпусу судна, який за візуальним оглядом повинен бути задовільним, особливо звертати увагу на його цілісність та відсутність наскрізного корозійного зносу надводного борту, головної палуби, люкових закриттів вантажних трюмів, інших елементів герметичного зовнішнього контуру судна;

1.1) у разі виявлення порушень капітанами суден, що належать або експлуатуються підприємством, особами, які забезпечують безпечну стоянку та охорону суден під час їх відстою та ремонту без екіпажу, зокрема особовим складом караванної служби, вимог технічної експлуатації судна, відповідних правил плавання та інших правопорушень з боку екіпажу судна, в межах компетенції вживати заходів, передбачених чинним законодавством, зокрема у встановленому порядку складати відповідні акти (за формою Б) та протоколи про порушення зазначеними особами вимог нормативно-правових актів з безпеки судноплавства (чітко вказувати назву, номер правила, пункту або підпункту нормативного документа, вимоги якого порушені) та забороняти вихід судна у плавання до усунення виявлених недоліків;

1.2) звертати увагу відповідно до пункту 2.10 Правил технічної експлуатації річкових портових гідротехнічних споруд, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 29.03.2004 №251, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 27.07.2004 за № 932/9531, на наявність документів, що підтверджують придатність до експлуатації гідротехнічних споруд, біля яких пришвартовані судна, зокрема які знаходяться у стані відстою без екіпажів;

2) забезпечити державний нагляд (контроль) за суднами, які знаходяться у морському порту, 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, здійснювати перевірку таких суден щодо відповідності їх технічного стану та суднових 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, зокрема на акваторії морського порту Чорноморськ;

2.1) під час здійснення перевірок суден, які знаходяться у морському порту, звертати увагу на:

знання екіпажем персональних обов'язків та процедур проведення судових тривог, а також дій у надзвичайних ситуаціях;

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

дотримання капітанами суден відповідних правил плавання та обов'язкових постанов по морським портам України стосовно забезпечення безаварійного плавання, здійснення безпечних вантажних операцій з суднами та несамохідними баржами на акваторії та території вказаних портів;

належну організацію за забезпеченням безпечної стоянки суден, що перебувають у морському порту у караванному (зимовому) відстої, ремонті тощо без екіпажів, а також що опинилися без екіпажів на якірних місцях, біля причалів портів / терміналів через воєнний стан тощо;

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

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

дотримання членами екіпажів суден вимог охорони праці та особистої безпеки щодо обов'язкового дотримання робочого часу та часу відпочинку, недопущення перетомлення членів судової команди під час виконання судових робіт;

2.2) 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, у встановленому порядку складати відповідні акти (за формою В) та протоколи про порушення капітаном судна вимог нормативно-правових актів з безпеки мореплавства (чітко вказувати назву, номер правила, пункту або підпункту нормативного документа, вимоги якого порушені) та надавати їх капітану морського порту з метою відмовити у видачі дозволу на вихід судна в море до усунення виявлених недоліків.

3. Капітанам морських портів запропоновано, зокрема:

1) посилити контроль за дотриманням суднами вимог ОППД, Правил судноплавства та Обов'язкових постанов по морським портам України під час здійснення плавання та виконання якірних і швартових операцій на акваторії морських портів, а також під час здійснення вантажних операцій на акваторії вказаних портів, зокрема на акваторії морського порту Ізмаїл;

2) під час оформлення приходів/відходів суден, зокрема самохідних барж, наполегливо рекомендувати капітанам та морським агентам таких суден дотримуватися вимог відповідних правил плавання та Обов'язкових постанов по

відповідному морському порту у частині забезпечення безпечного плавання та маневрування у акваторії морського порту;

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

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

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

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

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

забезпечити дотримання капітанами суден вимог відповідних нормативних актів з безпеки судноплавства, правил плавання та Обов'язкових постанов по морським портам України, у частині, що стосується забезпечення безаварійного плавання судна, здійснення безпечних вантажних та швартових операцій;

призначеній особі з системи управління безпеки судноплавства (СУБ) компанії проводити аналіз ефективності діючої СУБ підприємства та, у разі необхідності, прийняти рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються забезпечення безпечних маневрових та швартовних операцій у портах з використанням буксирів та лоцманом на борту;

забезпечити дотримання капітанами, командним та особовим складом екіпажів суден вимог рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном у частині забезпечення безпеки судна, врахування маневрених елементів судна, належного використання буксирного забезпечення, а також не починати швартові операції доки не буде отримано підтвердження, що буксирна лінія закріплена належним чином як на буксирному судні, так і на судні, що швартується / відшвартовується (резолюцій ІМО А.893(21) та А.601(15));

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

Капітанам та командному складу суден, з якими трапилась аварійна подія, запропоновано забезпечити дотримання вимог нормативних актів з безпеки судноплавства, зокрема:

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 навалу судна на причал, інші судна, що стоять біля причалів порту;

вимог Обов'язкових постанов по морським портам України у частині належного прийому/передачі несамохідних суден (барж) підмінному екіпажу з обслуговування несамохідного флоту відповідного порту, зокрема пункту 3 додатку 6 Обов'язкових постанов по Ізмаїльському морському порту, яким визначено, що капітани всіх українських та іноземних річкових суден, що прибули до порту після закінчення прикордонно-митних і санітарно-карантинних формальностей, зобов'язані провести розставлення своїх плаводиниць на відповідні якірні стоянки, здати за актом технічний і морехідний стан барж (плавзасобів) обслуговуючому підмінному екіпажу сертифікованій підмінній команді з обслуговування несамохідного флоту, потім слідувати до місця своєї стоянки, після чого проінформувати ППРС і СКМП;

вимог Положення про систему управління безпекою судноплавства, СУБ компанії та судна у частині, що стосується, зокрема, забезпечення безпечної стоянки суден у відстійному каравані у холодному відстої без екіпажів, а також попередження проникнення на зазначені судна сторонніх осіб (розглянути можливість встановлення відеокамер та здійснення відеоспостереження за суднами, що знаходяться у відстої без екіпажів);

рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном у частині забезпечення безпеки судна, врахування маневрених елементів судна, належного використання буксирного забезпечення, а також не починати швартові операції доки не буде отримано підтвердження, що буксирна лінія закріплена належним чином як на буксирному судні, так і на судні, що швартується / відшвартовується (резолюцій ІМО А.893(21) та А.601(15));

дотримання рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном, забезпечення належної організації дій

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

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

тощо.

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

ДП «Чорноморський морський торговельний порт» як власнику буксирів, що залучаються для виконання буксирних операцій у морському порту Чорноморськ, зокрема буксиру «КАПІТАН НЕЗАВІТІН», рекомендовано:

1) розробити заходи щодо запобігання подібним аварійним подіям у майбутньому та довести їх до особового складу суден, зокрема буксирів, що експлуатуються підприємством;

2) призначеній особі з системи управління безпекою судноплавства (далі – СУБ) провести аналіз ефективності діючої СУБ підприємства та у разі потреби прийняти рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються надання належних буксирних послуг та завчасного визначення капітанами та командним складом буксирів, що належать (експлуатуються) підприємством, і врахування ними рівня оцінки ризику та вжиття відповідних заходів, у разі виникнення нештатної (аварійної) ситуації через затримку подачі буксирного тросу / кінця з/на судна, що виконують маневри по швартуванню / відшвартуванню до/від причалів порту;

3) забезпечити надання екіпажами буксирів належних буксирних послуг суднам, що виконують маневри по швартуванню / відшвартуванню до/від причалів порту, з обов'язковим використанням поданого та належним чином закріпленого на обох суднах буксирного тросу / кінця;

4) провести нараду із командним складом суден, зокрема буксирів підприємства, на якій:

здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення цієї аварійної події;

звернути увагу командного складу буксирних суден підприємства на необхідність виконання вимог СУБ підприємства щодо врахування рівня оцінки ризику під час надання послуг з буксирування, зокрема під час виконання швартових і маневрових операцій з суднами без використання буксирного тросу / кінця;

наголосити капітанам та командному складу буксирів, що експлуатуються підприємством, щодо надання буксирних послуг суднам, що виконують маневри

по швартуванню / відшвартуванню до/від причалів порту, з обов'язковим використанням поданого та належним чином закріпленого на обох судах буксирного тросу / кінця;

акцентувати капітанам та командному складу буксирів, що експлуатуються підприємством, на обов'язкове використання екіпажами буксирів штатного суднового обладнання – буксирного тросу / кінця за його призначенням під час надання буксирних послуг;

рекомендувати капітанам буксирів, що експлуатуються підприємством, мати в наявності на буксирних судах «лінемети» для подачі та заведення буксирного тросу (канату) на судно, у разі виникнення нештатної (аварійної) ситуації через затримку подачі буксирного тросу /кінця з судна, що виконує маневри по швартуванню / відшвартуванню до/від причалів порту.

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

1) розробити заходи щодо запобігання подібним аварійним подіям у майбутньому та довести їх до особового складу морських лоцманів, зокрема лоцманської служби «Чорноморськ» та лоцманів-операторів ЦРРС «Чорноморськ»;

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

здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення цієї аварійної події;

звернути увагу всіх портових лоцманів щодо беззаперечного дотримання вимог Обов'язкових постанов по морським портам України, зокрема по Чорноморському морському порту в частині дотримання швидкісного режиму під час слідування по внутрішній акваторії порту, а також під час підходу до причалу;

акцентувати увагу морських лоцманів на виконання пункту 5.4 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, яким зазначається, що до початку здійснення лоцманського проведення необхідно надати рекомендацію капітанам суден щодо використання найбільш пристосованих буксирів за певних погодних умов та схеми швартування, врахувати наявність суден біля причалів у морському порту, які розташовані поряд з причалом, до якого швартується судно, а також не починати швартові операції доки не буде отримано підтвердження, що буксирна лінія закріплена належним чином як на буксирному судні, так і на судні, що швартується / відшвартовується.

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

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

посилити контроль за ефективною підготовкою суднового персоналу щодо дій в позаштатних (аварійних) ситуаціях, а також звернути увагу капітанів суден на завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику згідно з СУБ судна та компанії, а також відповідно до вимог підпункту 1.2.2, пунктів 1.4, 6.5 та 8.2 резолюції А. 741 (18) (МКУБ), при плаванні судна в обмежених умовах акваторій морських портів, а також під час виконання швартових, якірних та вантажних операцій;

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

Враховуючи вищезазначене, слід зауважити, що вжиття з боку Адміністрації судноплавства системних заходів стосовно забезпечення належного рівня безпеки на морському та внутрішньому водному транспорті, призвело до значного покращення стану справ з аварійністю на суднах морського та внутрішнього водного транспорту.

Підсумовуючи зазначаємо, що протягом першого півріччя 2024 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 4 аварійні події, в яких зникла безвісти 1 особа, а загиблі та травмовані відсутні. За аналогічний період 2023 року на морському і внутрішньому водному транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 15 аварійних подій, в яких загиблі, травмовані та зниклі безвісти відсутні.

Одночасно слід зауважити, що протягом січня – червня 2024 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2023 року, – кількість аварійних подій, що трапились у Дунайському регіоні, а саме на річці Дунай, значно зменшилась – з 14 подій, що трапились у січні-червні 2023 року, до 1 аварійної події за аналогічний період 2024 року.

Також слід звернути увагу, що не зважаючи на збільшений обсяг та величезний об'єм перевезень з морських портів Одеса, Чорноморськ, Південний (22.07.2022 Україна, Туреччина та ООН у Стамбулі підписали угоду, яка стосується розблокування цих портів та початку роботи з використанням гуманітарного «зернового» коридору, запропонованого Україною), а також значне зростання суднозаходів/виходів до/з вказаних портів ні яким чином не вплинуло на стан аварійності протягом січня – червня 2024 року у зазначених

морських портах Одеса, Чорноморськ, Південний (відбулося усього 2 аварійні події, а у 2023 році за цей період відбулася 1 аварійна подія).

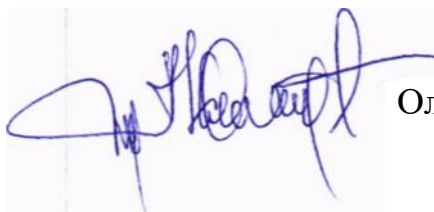
Зазначене може свідчити про те, що рекомендації, які за результатом розслідування аварійних подій надавались судновласникам та підприємствам морського та внутрішнього водного транспорту, які також розробляли та вживали відповідні заходи для недопущення виникнення подібних аварійних подій, дали позитивний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

Що стосується маломірних (малих) суден, слід зазначити, що через військову агресію російської федерації та блокування терористичними військами частини Дніпра в Херсонській та Запорізькій областях, захоплений та у подальшому зруйнований Каховський судноплавний шлюз, судноплавство маломірних (малих) суден на внутрішніх водних шляхах, зокрема на річці Дніпро, було зупинено, тому аварійних подій з вказаними суднами у першому півріччі 2024 року не відбувалось.

Зазначений звіт щодо стану безпеки судноплавства та аварійності на водному транспорті в Україні (у тому числі і за її межами, але із українськими суднами), включаючи маломірні (малі) судна, за перше півріччя 2024 року, підготовлений без врахування показників аварійності на морському та внутрішньому водному транспорті за 2024 та 2023 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 2024 та 2023 роки по АР Крим та м. Севастополь.

Начальник Відділу
розслідування аварійних подій



Олександр КОМАРОВ