

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 2020 рік 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 2020 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося **43** аварійні події, в яких 6 осіб загинуло, 2 особи зникло безвісти та 4 особи отримало травм.

У 2019 році на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося **30** аварійних подій, в яких 10 осіб загинуло, 10 осіб зникло безвісти та 16 осіб отримали травм.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2020 року, у порівнянні з 2019 роком збільшилась на 13 аварійних подій (+43%). При цьому слід зазначити, що кількість загиблих та зниклих безвісти зменшилась на 12 осіб (-60%), а кількість травмованих зменшилась також на 12 осіб (-75%).

Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та річковому транспорті

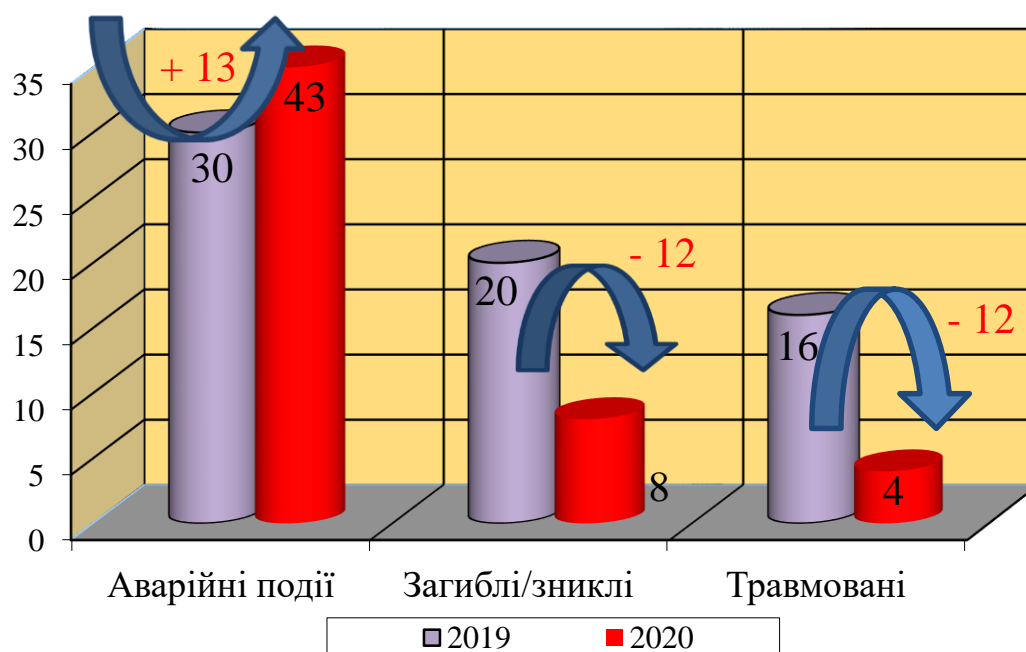
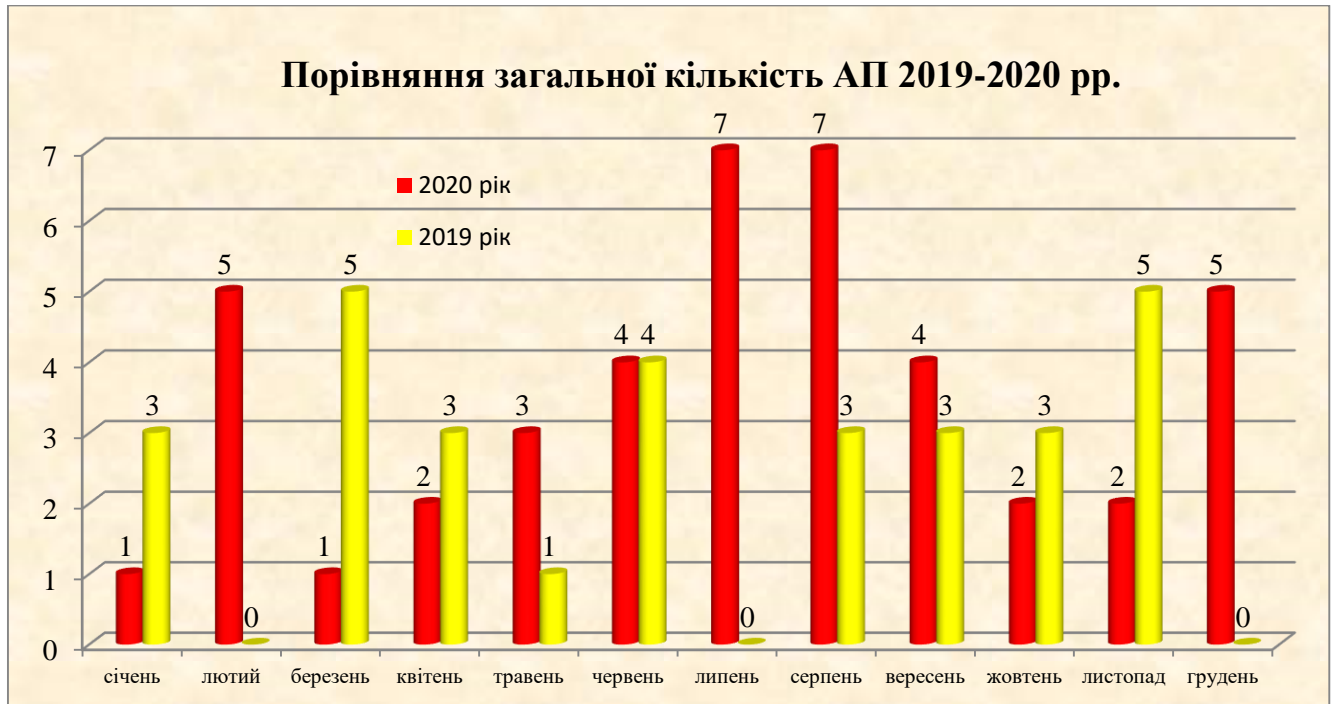


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та річковому транспорті у 2020 році, в порівнянні з 2019 роком.



Таким чином за перший квартал 2020 року відбулося 7 аварійних подій (у січні місяці 1, лютому – 5 та у березні місяці – 1 аварійна подія), без загиблих, зниклих безвісти та травмованих. При цьому слід зазначити, що 4 аварійні події трапились 24.02.2020 у Миколаївському регіоні з суднами, що стояли на якірних стоянках, внаслідок непереборної сили (шквального ураганного вітру, сила якого досягала 32 м/с з поривами до 36 м/с). Основною причиною цих подій було не вжиття капітанами та членами екіпажів суден відповідних заходів щодо забезпечення безпечної експлуатації судна при погіршенні погодних умов під час стоянки на якорі.

Протягом першого кварталу 2019 року відбулося 8 аварійних подій (у січні місяці 3 аварійні події та у березні місяці 5 аварійних подій), у яких 5 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та 8 осіб отримали травм.

У другому кварталі 2020 року відбулося 9 аварійних подій (у квітні – 2, травень – 3, червень – 4), в яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти. Особи, що отримали травм – відсутні.

За другий квартал 2019 року трапилось 9 аварійних подій (у квітні – 3, травень – 1, червень – 5), у яких загинула 1 особа та 1 особа була травмована.

Протягом третього кварталу 2020 року відбулося 18 аварійних подій (у липні – 7, серпні – 7, вересні – 4) у яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти та 4 осіб отримали травм.

У третьому кварталі 2019 року відбулося 6 АП (у липні – 0, серпні – 3, вересні – 3) у яких 1 особа загинула, 8 осіб зникло безвісти та 3 особи було травмовано.

Щодо четвертого кварталу 2020 року, то протягом зазначено періоду трапилось 9 АП (жовтень – 2, листопад – 2, грудень – 5) без загиблих, зниклих безвісти та травмованих.

У 2019 році протягом четвертого кварталу відбулося 8 АП (жовтень – 3, листопад – 5, грудень – 0) у яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти та 4 особи було травмовано.

За аналізом аварійності протягом декількох років, можна зробити висновок, що загальна кількість загиблих та травмованих осіб виникає під час аварійних подій, що відбуваються з маломірними (малими) суднами.

Так, за 2020 та 2019 роки переважна кількість загиблих та зниклих безвісти (8 та 4 (з 16) відповідно) трапилось з маломірними суднами під час порушення правил експлуатації маломірних суден – плавання у заборонений для плавання період або у штормових умовах з порушенням вимог безпеки судноплавства та у стані алкогольного сп'яніння.

Підсумовуючи можливо зробити висновок, що на зважаючи на те, що загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2020 року, у порівнянні з 2019 роком, збільшилась на 13 аварійних подій (+43%), при цьому кількість загиблих та зниклих безвісти зменшилась на 12 осіб (-60%), а також кількість травмованих зменшилась на 12 осіб (-75%).

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті на аварійні події які підлягають обліку, та, що не підлягають обліку, то протягом 2020 року на водному транспорті всього сталося 22 аварійні події, що підлягають обліку (при яких загинуло 3 особи, зникла безвісти 1 особа та 3 особи травмовані), а також відбулася 21 аварійна подія, що не підлягають обліку, під час яких 3 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та особи, що отримали травм – відсутні, а саме:

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

2020 / 2019

на морському транспорті

серйозних аварій - 1 / 0.

на річковому транспорті:

дуже серйозних аварій - 2 / 0

серйозних аварій - 5 / 4

серйозних інцидентів - 3 / 4

інцидент - 5 / 2

з маломірними (малими) суднами –

дуже серйозних аварій - 3 / 1

серйозні аварії - 2 / 4

серйозних інцидентів - 1 / 0

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

<i>на морському транспорті:</i>	2020 / 2019
дуже серйозних аварій	- 0 / 2
серйозних аварій	- 2 / 2
морських інцидентів (серйозних інцидентів)	- 8 / 7
інцидентів	- 9 / 0
<i>на річковому транспорті – аварійні події відсутні.</i>	
<i>з маломірними (малими) суднами:</i>	
дуже серйозних аварій	- 2 / 1
серйозних аварій	- 0 / 3
серйозних інцидентів	- 0 / 0

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулося протягом 2020 року: **морський транспорт** – 20 подій без загиблих, зниклих безвісти та травмованих;

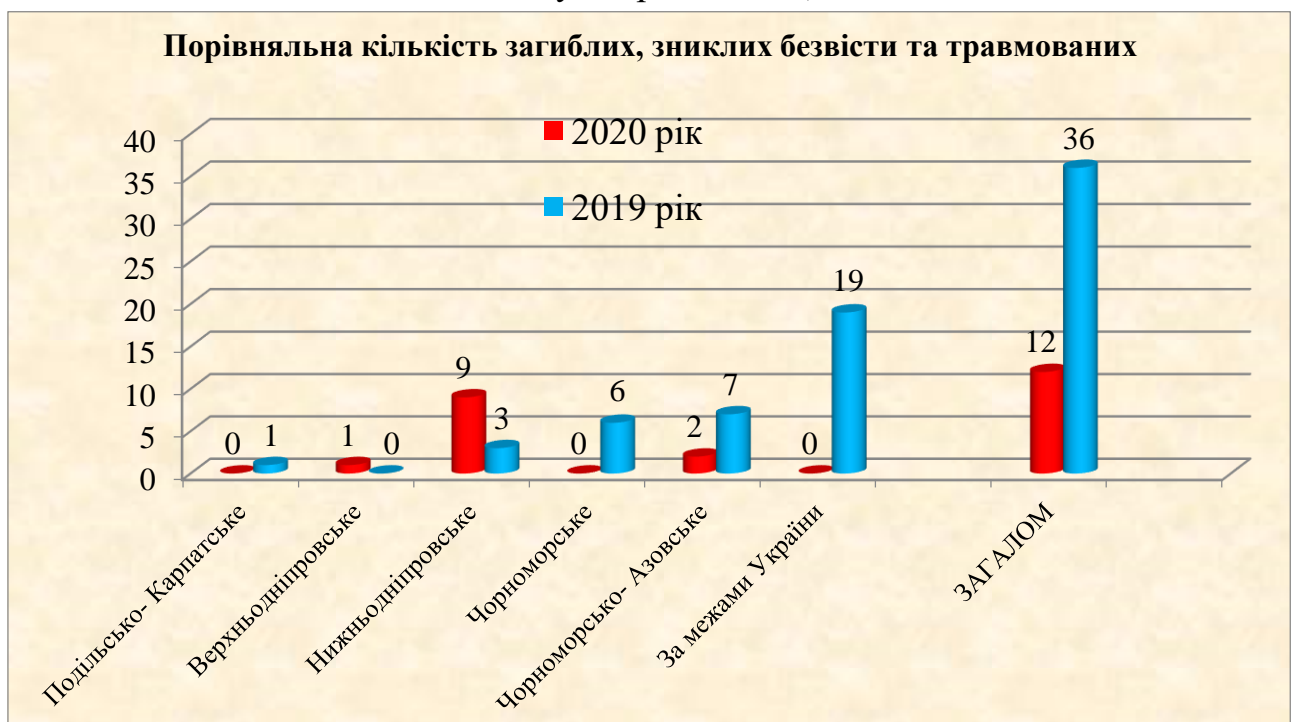
(у 2019 році – 11 аварійних подій, у яких загинули 3 особи, 9 осіб зникло безвісти та 7 осіб отримали травм);

річковий транспорт – 15 подій, у якій загинула 1 особа та було травмовано 1 особу;

(у 2019 році відбулося 10 аварійних подій без загиблих та зниклих безвісти, але 1 особа була травмована);

маломірні (малі) судна – 8 подій, під час яких 5 осіб загинуло, 2 особи зникло безвісти та 3 особи травмовано;

(у 2019 році відбулося 9 аварійних подій, під час яких 7 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та 8 осіб було травмовано).



Таблиця 1. Аварійні події, що **підлягають** обліку, та сталися у 2020 році

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	1	0	0	0
	Морські інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		1	0	0	0
Річковий транспорт	Дуже серйозні аварії	2	1	0	1
	Серйозні аварії	5	0	0	0
	Серйозні інциденти	3	0	0	0
	Інциденти	5	0	0	0
Всього:		15	1	0	1
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	3	2	1	1
	Серйозні аварії	2	0	0	2
	Серйозні інциденти	1	0	0	0
Всього:		6	2	1	3

Таблиця 2. Аварійні події, що **не підлягають** обліку, що сталися у 2020 році

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	2	0	0	0
	Морські інциденти	8	0	0	0
	Інциденти	9	0	0	0
Всього:		19	0	0	0
Річковий транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
Всього:		0	0	0	0
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	2	3	1	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
Всього:		2	3	1	0

Таблиця 3. Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за січень-грудень 2020 року, з суднами, що підлягають обліку (в числових значеннях стосовно кількості аварійних подій з розрахунку на 100 суден, а також загиблих та травмованих осіб з розрахунку на 100 аварійних подій)

Оперативна інформація										Додаток 1 до листа Морської адміністрації		
про стан безпеки на морському та річковому транспорті										від	№	
за грудень 2020 року												
(АП що підлягають обліку з нарастаючим підсумком)												
Показники	За відповідний період поточного року			За відповідний період минулого року			% до показників минулого року			Питомі показники безпеки судноплавства за звітний період		
	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загинуло	Травмовано	Кількість аварійних подій на 100 суден	Кількість загиблих на 100 аварійних подій	Кількість травмованих на 100 аварійних подій
Морський транспорт												
Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Серйозні аварії	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,08	0,00	0,00
Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
Всього:	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,14	0,00	0,00
Річковий транспорт												
Дуже серйозні аварії	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0,14	0,01	0,01
Серйозні аварії	5	0	0	4	0	1	125,00	0	0,00	0,36	0,00	0,00
Серйозні інциденти	2	0	0	4	0	0	50,00	0	0	0,14	0,00	0,00
Інциденти	6	0	0	2	0	0	300,00	0	0	0,43	0,00	0,00
Всього:	15	1	1	10	0	1	150,00	0	100,00	0,97	0,01	0,01
Маломірні судна												
Дуже серйозні аварії	3	3	1	1	2	1	300,00	150,00	100,00	0,003	0,03	0,01
Серйозні аварії	2	0	2	4	1	6	50,00	0,00	33,33	0,002	0,00	0,02
Серйозні інциденти	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0,001	0,00	0,00
Всього:	6	3	3	5	3	7	120,00	100,00	42,86	0,005	0,03	0,03
	Морський транспорт -			703								
	Річковий транспорт -			1542								
	Маломірні (малі) судна -			121816								

2. Визначення обставин, факторів та причин виникнення аварійних подій

Основними причинами аварійних подій на морському та річковому транспорті, які сталися протягом 2020 року, є:

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

2. Незадовільна підготовка судна та організація вахтової служби під час плавання у прибережній частині Чорного моря, зокрема, відсутність складання відповідного Плану переходу, використання магнітного компасу, морських навігаційних карт та ведення на них відповідної навігаційної прокладки з метою спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна.

3. Капітанами суден не забезпечено розроблення відповідного плану плавання судна у обмежених умовах каналів та річок (по БДЛХ, ХМК, річці Дніпро тощо), та врахування маневрових характеристик судна при виконанні повороту судна, зокрема при складних погодних умовах (резолюції ІМО А.893(21), А.601(15)).

4. Недотримання капітанами суден вимог Обов'язкових постанов по морських портах та відповідних Правил плавання щодо використання буксирного забезпечення, а також у частині отримання відповідного дозволу інспекторів СКМП та ПРРС на всі операції в акваторії порту, зокрема початок плавання у портових водах, швартування до причалу і відходу від причалу, перешвартування тощо.

5. Порушення капітанами суден та судовласниками вимог Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471, та Положення про порядок видачі посвідчення судноводія торговельного судна, яке допущено до плавання судноплавними річковими внутрішніми водними шляхами, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 07.10.2014 № 490, зареєстрованого в Міністерстві юстиції 24.10.2014 за № 1324/26101, щодо здійснення плавання по річковим ВВШ без державного річкового лоцмана при відсутності на судні відповідного кваліфікованого екіпажу для забезпечення безпеки осіб, які є на борту, а також безпеки плавання по ВВШ.

6. Неналежний контроль з боку капітана та командного складу судна за виконанням вантажних операцій, дотриманням плану по розміщенню вантажу та баласту у танках з урахуванням навігаційних обмежень та безпечного запасу глибини під кілем судна, а також завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, згідно з резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ) при плаванні судна в обмежених умовах річки Дніпро.

7. Не дотримання капітанами суден рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном, використання на радіолокаторі паралельних індексів і контрольних пеленгів та дистанцій до відповідних точок повороту під час плавання в обмежених умовах Бузько-Дніпровсько-лиманського каналу.

8. Капітаном/судноводієм судна не забезпечена належна організація виконання правил технічного обслуговування і експлуатації головного двигуна, 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.

9. Не дотримання капітанами та командним складом суден вимог Обов'язкових постанов по морських портах України щодо попередження забруднення акваторії порту та навколишнього середовища в територіальних водах України, а також не забезпечення безпечного виконання вантажних операцій та спостереження за водною поверхнею і своєчасним повідомленням відповідних служб порту про випадки забруднення акваторії порту власним судном або про виявлення таких випадків з інших суден.

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

11. Не забезпечення капітанами та командним складом суден:

належної організації спостереження за надводною обстановкою за допомогою всіх наявних засобів, зокрема наявність спостерігача на баку судна, з тим щоб повністю оцінити ситуацію і небезпеку зіткнення з засобами навігаційного обладнання під час руху в обмежених умовах каналу БДЛК, а також щодо плавання суден у вузькостях, – правила 5 та 9 Конвенції «Про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року»;

врахування маневрових характеристик судна під час проходження біля засобів навігаційного обладнання (буїв) при здійсненні розходження з іншим судном в обмежених умовах каналу (резолюції ІМО А.893(21), А.601(15)).

Що стосується маломірних (малих) суден, то основними причинами виникнення аварійних подій з маломірними суднами є:

порушення судноводіями нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема 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, та відповідних Правил користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) суднах, які затверджуються Рішенням відповідної місцевої ради;

використання плавзасобів без належного технічного огляду, реєстрації та у невідповідних районах і умовах плавання;

керування судном без наявності відповідного посвідчення судноводія малого/маломірного судна;

відсутність у судноводіїв необхідних навичок управління судном;

відсутність на маломірних суднах рятувальних засобів;
плавання маломірних суден у несприятливих гідрометеорологічних умовах або у темний час доби;

нехтування судноводіями вимог нормативно-правових актів з питань безпеки судноплавства, які забороняють:

використання незареєстрованих плавзасобів для аматорського рибальства та полювання;

вихід на водні об'єкти не з баз для стоянки маломірних (малих) суден;

використання плавзасобів без належного технічного огляду та у невідповідних районах і умовах плавання;

користування маломірним (малим) судном у темний час доби.

Морська адміністрація звертає увагу судноводіїв, власників суден, керівників баз стоянок маломірних (малих) суден на те, що нехтування вимогами нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних правил користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) суднах та/або 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, 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) суднах після закриття навігації та у зимовий період.

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися за 2020 рік, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 15 випадків (35 %) (неналежна організація несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безпечної стоянки судна на якорі в штормових умовах, під час виконання маневрових операцій по швартуванню/відшвартуванню судна, плавання з лоцманом на борту, а також при плаванні у прибережній частині Чорного моря та обмежених умовах р. Дніпро, порушення вимог Правил плавання та місцевих правил плавання у частині виявлення пильності та забезпечення безпечного плавання тощо, неналежна організації спостереження за надводною обстановкою за допомогою всіх наявних засобів, зокрема наявність спостерігача на баку судна, з тим щоб повністю оцінити ситуацію і небезпеку зіткнення з засобами навігаційного обладнання під час руху в обмежених умовах каналу БДЛК, а також щодо плавання суден у вузькостях тощо);

2) технічні причини – 14 випадків (33 %) (неналежна організація виконання правил технічного обслуговування і 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);

3) навігаційні причини – 13 випадків (30 %) (потрапляння на мілину під час плавання по БДЛК, неналежне використання буксирного забезпечення, а також не виконання відповідного маневру для запобігання зіткненню на маломірному судні);

4) психофізіологічні – 1 випадок (2 %) (порушення відповідних Правил плавання та техніки безпеки під час відпочинку на воді – вживання алкоголю).

При цьому, виникнення аварійної події може бути як в наслідок однієї, так і декількох причин одночасно.

Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення

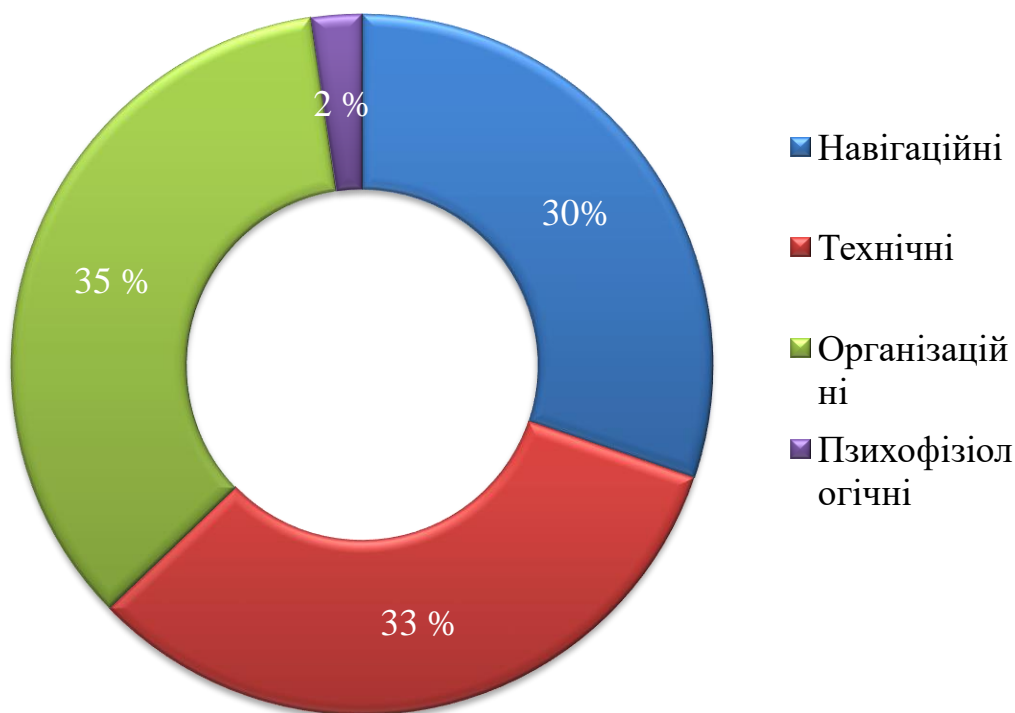


Рис. 2. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення за 2020 рік.

Розподіл аварійних подій за 2020 рік за місцем їх виникнення складається таким чином, що :

65 % від загальної кількості аварійних подій сталося у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо);

35 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах та на річці Дунай.

Розподіл аварійних подій за місцем виникнення

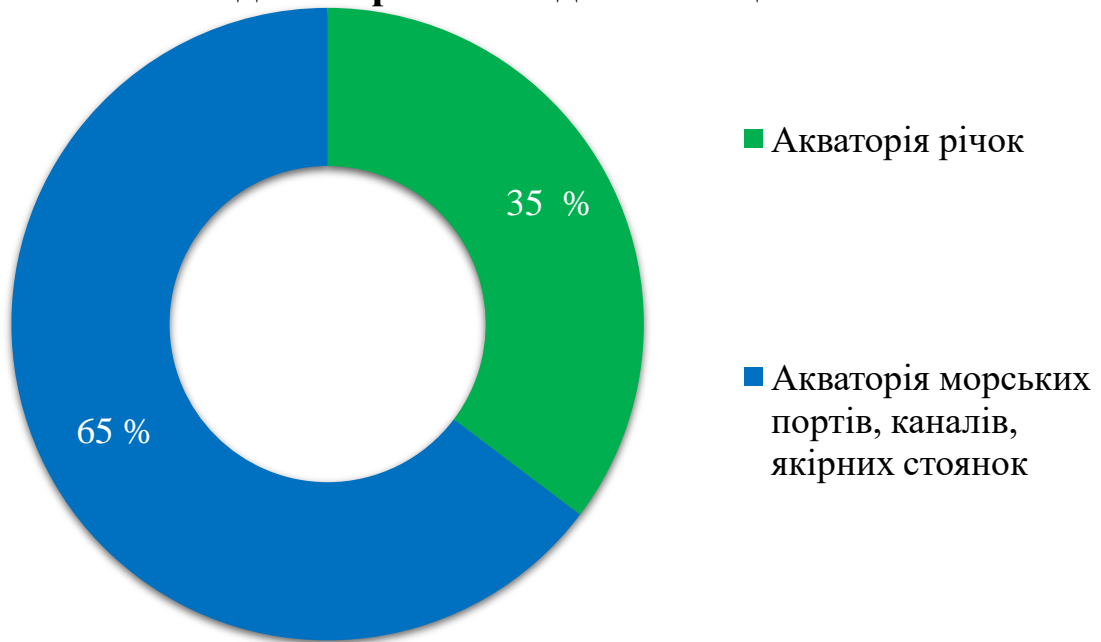


Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення за 2020 рік.

Розподіл аварійних подій за типом суден

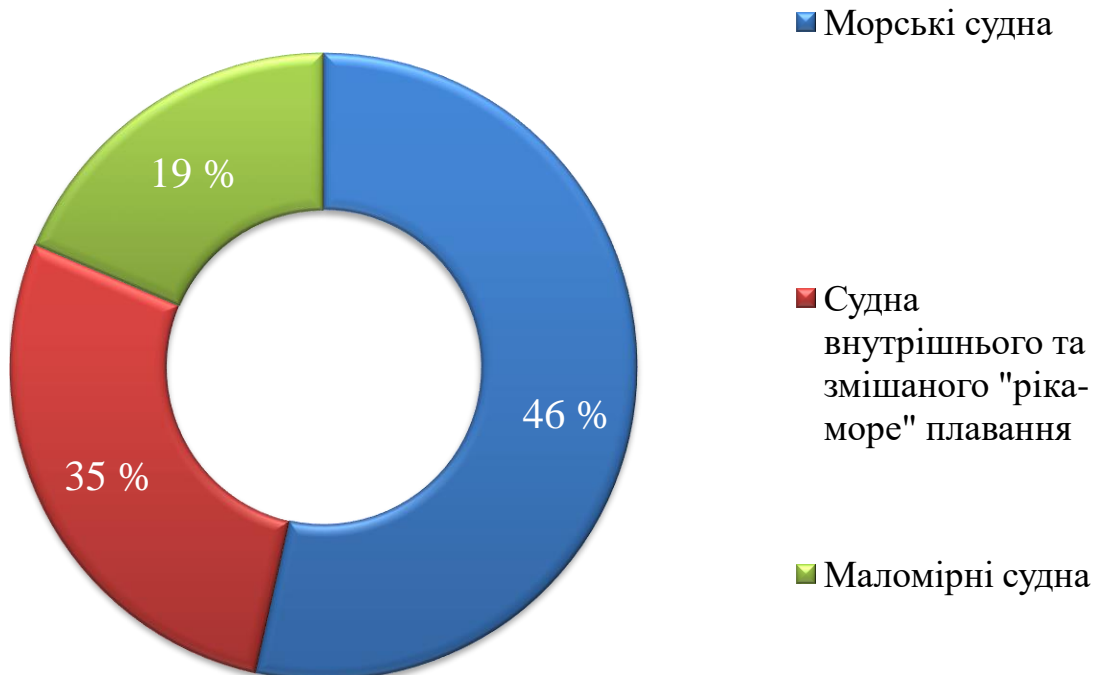


Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден за 2020 рік.

Таким чином за типом суден аварійні події, що трапились у 2020 році, розподілились у такому процентному відношенні:

46 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами;

35 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з суднами внутрішнього та змішаного (ріка-море) плавання;

19 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з маломірними суднами.

Порівняльна таблиця аварійних подій за видом за 2020 рік, у порівнянні із 2019 роком

2019 р.	2020 р.
АП, що підлягають обліку	
Дуже серйозна аварія	
	1. буксир «ЛІУВОМІР» здійснив зіткнення баржи з маломірним судном (загинула 1 особа, травмована 1 особа) 28.08.2020
	2. Затоплення н/с баржи «УДП-1240» на 289 км р. Дніпро 04.12.2020
Дуже серйозна аварія з маломірним (малим) судном	
1. Зіткнення двох маломірних суден (Днепр та Казанка) на р. Самара (2 – загинуло, 1 травмовано) 06.10.2019	1. На р. Самара маломірне судно типу «Южанка» здійснило наїзд на громадянку, яка відпочивала (загинула 1 особа) 28.06.2020
	2. у смт. Затока м. Білгород-Дністровський Одеська обл., гідроцикл здійснив наїзд на плавзасіб типу «плюшка» з трьома особами на борту (загинула 1 особа) 18.07.2020
	3. маломірне судно типу «Крим» зіткнулося з навігаційним буєм № 97 р. Дніпро м. Кременчук, що призвело до перевертання човна та потрапляння судноводія та пасажирів до води. (1 особа зникла безвісти, 1 травмована) 29.08.2020
Серйозна аварія	
1. Посадка на мілину (Волна – 3 – 24.01.2019)	1. Посадка на мілину т/х «LIZORI» (прапор Україна), на 8-9 коліні БДЛК 06.01.2020
2. Тілесні пошкодження члена екіпажу (катер «Арктур») 28.03.2019 (травмовано 1 особа)	2. Посадка на мілину бк «Гідрограф» 28.04.2020

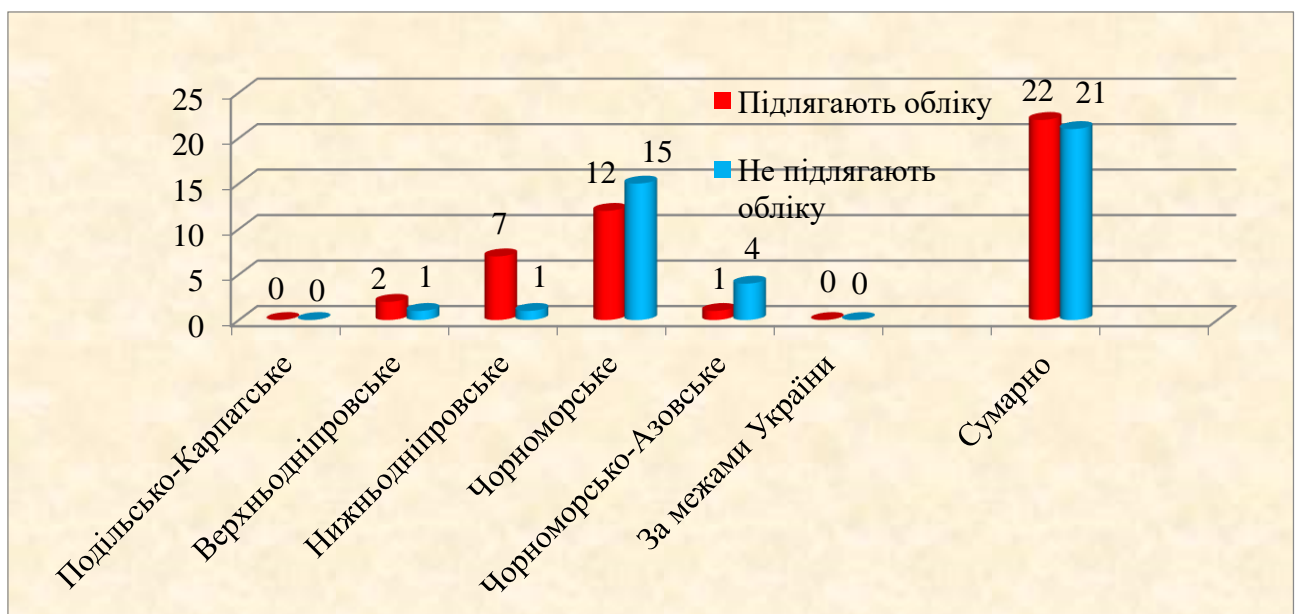
3. Посадка на мілину тх «Нефтерудовоз-46М» 29.10.2019	3. Посадка на мілину тх «Нефтерудовоз 46М» 15.05.2020
	4. Потрапляння води в МО, посадка на мілину тх «Подол» 12.07.2020
	5. м/б «ОЧАКІВ» відмова ГД 23.10.2020
	6. м/б «БРИЗ-1» з баржою «МВ-2» - на баржі «МВ-2» виявлено водотечу нижче ватерлінії 24.12.2020
Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами	
1. Зіткнення маломірних суден «Казанка-5» р. Дніпро р-н ХМП (травмовано 1 особа) 15.06.2019	1. Зіткнення двох малих суден «Gelios 560» та невідомого, який зник з місця події (1 особа травмована) 08.08.2020
2. Зіткнення яхти з катером язь у р-ні Одеси (травмовано 2 особи) 24.08.2019	2. зіткнення двох гідроциклів (Київ) (травмовано 1 особа) 23.08.2020
3. Зіткнення двох плавзасобів: гідроцикл та прогулянковий катер «SPEEDSTER» (1 - помер, 1 травмована) 07.09.2019	
4. Зіткнення прогулялкового судна «Фінвал» (мод.ЕВО-475, № ДАП-5875) з маломірним судном, дані якого відсутні (2 особи травмовано) 09.11.2019	
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
1. Витік гідравлічної рідини з системи люкового закриття на палубу н/с - «459» та в акваторію Миколаївського морського порту 11.05.2019	1. Буксир БТ-428 з несамохідною баржею здійснив зіткнення з гумовим човном в наслідок чого людина опинилась у воді 18.10.2020
2. На т/х «ALMERIA», прапор Україна, виявили водотечу та стали на якір відкачувати воду. 10.08.2019	2. б/к «Московський-8» з баржею УДП-С-423 навал на танкер «Десна» 14.12.2020
3. мб «Лейтенант Шмидт» навал на СЧС «Вера» - Бердянський МП 22.08.2019	3. Буксир «Портовик-4» з баржею «УСК-101» - обрив буксирного кінця 14.12.2020
4. Потрапляння на мілину т/х «Кілія» 09.09.2019	
Серйозний інцидент з маломірними (малими) суднами	
	1. яхта «Ангел» потрапляння води всередину корпусу яхти 27.09.2020
Інцидент	

1. Навал на опору моста (БТ 412 22.03.2019)	1. Внаслідок шквального вітру від борту судна «JILDA» зірвало плавкран КПЛ-109 з баржою «Славутич-руда-2» і здрейфовало на міліну 24.02.2020
2. Навал на причал (л/к «Капітан Білуха» 30.03.2019)	2. Навал баржи «БКК-2» під буксировкою БК «Радомір» з допоміжним БК «Орловка» на деберкадер у пп. Киля. 25.02.2020
	3. т/х «Круїз» відмова двигуна 19.06.2020
1. Короткочасне потрапляння на міліну т/х «Мирослав» (судновласник ТОВ «Сапсан Трансшип») з двома баржами ЧКБ-02 та ЧКБ-03	4. Потрапляння води в середину корпусу та посадка на міліну на баржи «Каховка» 29.07.2020
	5. тх «СВІТОЧ» відмова головного двигуна 31.08.2020
Не беруться до обліку (АП з іноземними суднами, та іншими суднами, що не підлягають обліку)	
Дуже серйозна аварія	
1. Загибель судна (Волго-Балт 214 – 07.01.2019) (3- загинуло, 1- зник безвісти, 7- травмовано)	
2. Буксир «BOURBON RHODE» 26.09.2019 (8 гр. України зникло безвісти)	
Дуже серйозна аварія з маломірними (малими) суднами	
1. Перевертання (човен КРИМ МРП-0326-К, з мотором SUZUKI-50) 20.03.2019 (загинуло 2 особи)	
Серйозна аварія	
1. Навал на причал (пошкодження причалу і корпусу судна STUTTGART) 27.01.2019	1. буксир «MARS» (прапор Ліберія) потрапляння на міліну 16.07.2020
	2. Внаслідок виходу з ладу стернового пристрою т/х «UNIWIND» вийшов за червону брівку та сів на міліну 10.09.2020
Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами	
1. Посадка на міліну яхти, загибель судноводія (вітрильна яхта) МИК-0866-К 07.04.2019 (загинула 1 особа)	1. Маломірне судно типу «Казанка 2М» зазнало перевертання та затонуло (Кременчуцьке водосховище річки Дніпро) 25.04.2020 (2 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти)

2. На оз. Люб'язь (Любешівський район Волинської області) перевернувся човен типу «Казанка» 12.10.2019 (1 – особа зникла безвісти)	2. Чоловік під час руху на водному мотоциклі здійснив падіння, внаслідок чого загинув (м. Київ) 13.08.2020
3. Зіткнення мм рибальських човнів, що належали рибалкам 08.11.2019 (1 особа загинула, 1 – травмовано)	
4. Подання сигналу лиха та посадка на міліну з перевертанням судна (т/х DELFI) 20.11.2019	
Морський інцидент (серйозний інцидент)	
1. Торкання ґрунту (посадка на міліну YORK – Дунай 68 км). 06.03.2019	1. т/х «AQUA SPLENDOR», прапор Гонг Конг, ІМО 9567104) забруднення акваторії МП Південний 25.05.2020
2. Потрапляння людини за борт судна «Герої Севастополя»,	2. т/х «SAADET C» (прапор – Панама) здійснив навал на порталний кран «АС-10» у МП Маріуполь (причал № 8) 12.06.2020
3. Розлив дизельного палива на палубу судна «JIN HANG BO 48», та на водяну поверхню. 25.04.2019	3. т/х «RUSEN METE» навал на причал 29.06.2020
4. Посадка на міліну ґрунтовідвізної шаланди «IZMAILKAYA» 24.06.2019	4. тх «NEW CHALLENGE» забруднення акваторії порту рослинною олією 12.07.2020
5. т/х «Іскандер» було виявлено забруднення навколишнього середовища 17.07.2019.	5. тх «JOURD S» посадка на міліну на підхідному каналі портового пункту Очаків 29.07.2020
6. т/х «Lady Zona» потрапляння води внутрі судна- прибуло до порту Херсон із Туреччини з креном на правий бік 3 градуси 26.11.2019	6. т/х «AK PIONEER» навал на правий борт т/х «DACOTA», який був пришвартований до причалу №7 «АСР3». 25.08.2020
7. т/х «STAD» посадка на міліну 28.11.2019	7. пошкодження судном «GANJA» світного буя лівої сторони № 16 підхідного каналу порту Південний 28.10.2020
	8. т/х «GLORIA 1905» здійснив навал на причал № 18 у МП Маріуполь 01.12.2020
Інцидент	
	1. Внаслідок шквального вітру т/х «Black Fuel» дрейфувало разом з якорем на міліну 24.02.2020
	2. Внаслідок шквального вітру т/х

	«REINA» здрейфувало разом з якорем на мілину 24.02.2020
	3. Внаслідок шквального вітру т/х «Lord Wellington» зірвало з якоря та знесло на мілину 24.02.2020
	4. Під час відшвартування судна «YILMAZ KAPTAN» від причалу № 8 Одеського морського порту трапилось торкання форштевня судна до «ноги» порталного крану «Сокол 1803» 25.03.2020
	5. Відмова ГД т/х «SSI Formidable» 12.05.2020
	6. баржу «PELORUS» здрейфувало до румунського берега на мілину в районі 18 км річки Дунай, а потім на 5 км р. Дунай 31.07.2020
	7. т/х «AHMET CAN» відмова ГД на БДЛК 15.09.2020
	8. судно «CENTURY GOLD» навал на буй № 26 БДЛК 15.09.2020
	9. т/х «ADAM PEARL» відмова ГД на ПК ТОВ «Ніка-Тера» 26.11.2020

Аварійні події, що відбулися у 2020 році 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. Морською адміністрацією вжито заходи контролю за:

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

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 безпеки судноплавства.

2. Морською адміністрацією запропоновано її територіальним органам:

1) забезпечити контроль за:

дотриманням суднами вимог Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471 (далі – Правила плавання), у частині наявності на борту достатнього і кваліфікованого екіпажу для забезпечення безпеки осіб, які є на борту, а також безпеки плавання по ВВШ або наявністю на борту державного річкового лоцмана під час здійснення плавання таких суден по ВВШ;

проходженням суден на ділянці річці Дніпро пер. Корчуватий – Дніпро Верхній Рейд, а саме: щоб фактична осадка суден на момент проходження зазначеної ділянки була менше на 20 см найменшого габариту судового ходу по глибині, зазначеній в Оперативній інформації про зміни навігаційних умов і режиму плавання на внутрішніх водних шляхах, виданої ДУ «Держгідрографія» на фактичну дату переходу;

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

3) у разі виявлення фактів порушення суднами вимог Правил плавання, зокрема, якщо довжина, ширина, надводний габарит, осадка і швидкість суден, складів суден і з'єднань плавучого матеріалу не відповідають технічним даним водного шляху, гідротехнічних споруд та мостів:

а) вживати невідкладні заходи щодо недопущення такого судна до плавання на річкових внутрішніх водних шляхах;

б) видавати приписи на заборону руху судна з причини порушення вимог п. 1.6 Правил плавання, зокрема не відповідності фактичної осадки габаритам суднового ходу;

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

г) складати відповідні протоколи, передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення.

3. Капітанам морських портів запропоновано:

посилити контроль за дотримання капітанами суден та морськими лоцманами вимог Обов'язкових постанов по морських портах у частині використання необхідної кількості та потужності буксирного забезпечення під час виконання швартових операцій, а також здійснення постійного нагляду за дотриманням суднами заходів із запобігання забрудненню навколишнього природного середовища у процесі вантажних операцій біля терміналів з обробки танкерів, газовозів та хімовозів;

у разі отримання штормового попередження забезпечити відповідне інформування суден, які знаходились на акваторії морського порту, у тому числі і на якірних стоянках, з метою вжиття капітанами та членами екіпажів суден відповідних заходів щодо забезпечення безпечної експлуатації судна при погіршенні погодних умов;

забезпечити, відповідно до Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 17.07.2003 № 545, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 23.03.2004 за № 353/8952 (далі – Правила контролю), обов'язковий контроль за дотриманням на суднах, що перебувають у акваторії морського порту, вимог Міжнародних конвенцій, Кодексу торговельного мореплавства України, законодавчих актів України з безпеки мореплавства і запобігання забрудненню довкілля тощо, та надавати дозвіл на вихід з порту тільки за умови позитивних результатів зазначеного контролю судна, а також задовільного морехідного стану судна і його готовності до виходу його в море;

забезпечити контроль за суднами місцевого базування, що мають намір здійснити рейс з використанням морських шляхів за межами акваторії порту,

відповідно до Правил контролю та надання дозволу на вихід з порту таким суднам тільки після перевірки судових документів, свідоцтв та обладнання, зокрема навігаційних карт, пособників для плавання, відповідного навігаційного та аварійно-рятувального обладнання тощо (в залежності від типу судна, призначення, району плавання), а також задовільного морехідного стану судна і готовності до виходу його в море;

посилити контроль за підприємствами, що надають лоцманські послуги, а також за дотриманням суднами, зокрема які знаходяться під лоцманським проведенням, вимог Правил плавання щодо встановленої граничної швидкості руху по акваторії порту, Бузько-Дніпровсько-лиманському (БДЛК) та Херсонському морському каналах (ХМК), використання забрівкового плавання суден на вказаних каналах, буксирного забезпечення;

тощо.

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

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

забезпечення постачання на судна, що належать та експлуатуються підприємством, відповідного якісного палива.

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

дотримання вимог системи управління безпекою (СУБ, ISM) компанії/підприємству (товариству) щодо врахування рівня оцінки ризику при слідуванні судна в обмежених умовах плавання по каналам, річковим внутрішнім водним шляхам тощо, зокрема з лоцманом на борту (резолюція ІМО А.741(18), ст. 49, 50 розділу 3 гл. 8 Міжнародної конвенції про підготовку і

дипломування моряків і несення вахти (STCW-78/95);

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

врахування маневрових характеристик судна під час проходження біля засобів навігаційного обладнання (буїв) при здійсненні розходження з іншим судном в обмежених умовах каналу (резолюції ІМО А.893(21), А.601(15));

належну організацію та виконання правил технічного обслуговування і експлуатації головних двигунів та допоміжних механізмів судна;

визначення та розрахунок прохідної осадки на ВВШ, яка повинна бути, як мінімум, на 20 см менше найменшого фактичного габариту судового ходу по глибині;

організацію отримання, ознайомлення та дотримання вимог повідомлень стосовно безпеки судноплавства на ВВШ України, зокрема, «Оперативної інформації про зміни навігаційних умов і режиму плавання на внутрішніх водних шляхах», яка щоденно видається ДУ «Держгідрографія» та розміщується на офіційному сайті річкової інформаційної служби філії «Дельта-лоцман» ДП «Адміністрація морських портів України» (далі – ДП «АМПУ»);

належне виконання вантажних операцій, дотримання плану по розміщенню вантажу та баласту у танках з урахуванням навігаційних обмежень та безпечного запасу глибини під кілем судна;

дотримання рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном, належну організацію дій екіпажів суден в аварійній ситуації та завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, згідно з резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ);

тощо.

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

здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення аварійної події;

звернути увагу командного складу суден, що належать підприємству:

на необхідність виконання вимог СУБ підприємства щодо врахування капітанами та командним складом суден рівня оцінки ризику під час

надання послуг з буксирування, зокрема при виконанні швартових і маневрових операцій з суднами в обмежених умовах акваторії порту;

на обов'язкове використання екіпажами буксирів штатного судового обладнання – буксирного тросу/кінця за його призначенням під час надання буксирних послуг;

щодо необхідності визначення довжини буксирного тросу (канату), з урахуванням умов, зокрема погодних, яка забезпечить допустиме навантаження на буксирний гак для здійснення безпечного буксирування суден, зокрема під час здійснення буксирних операцій або аварійної буксировки;

на необхідність мати в наявності на буксирних суднах «лінемети» для подачі та заведення буксирного тросу (канату) на судно, зокрема аварійне;

дотримання рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном, належну організацію дій екіпажів суден в аварійній ситуації та завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, згідно з резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ), під час здійснення буксирних операцій при несприятливих погодних умовах;

тощо

Призначеній особі з системи управління безпекою судноплавства (СУБ) провести аналіз ефективності діючої СУБ підприємства та, у разі необхідності, прийняття рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються організації буксирних операцій під час плавання при несприятливих погодних умовах, а також в обмежених умовах плавання по БДЛК, ХМК, річці Дніпро тощо.

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

здійснити всебічний аналіз обставин та причин виникнення аварійних подій, що трапились з суднами, які знаходились під лоцманським проведенням;

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

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

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

наголосити морським лоцманам на дотримання порядку правил ведення радіозв'язку, та використання стандартних фраз під час ведення переговорів між береговими та судовими станціями або між судовими станціями чи між взаємодіючими станціями внутрішньосуднового зв'язку, а також застосовувати коректну назву вказаних станцій або судна тощо;

звернути увагу всіх портових лоцманів щодо беззаперечного дотримання вимог Обов'язкових постанов по морському порту Маріуполь, дотримання швидкісного режиму під час слідування по підхідному каналу, внутрішній акваторії порту, а також при підході до причалу;

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

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

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

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

дотримання безпечної швидкості, яка б дозволила буксирам вчасно зупинити судно при виникненні аварійної ситуації або залучати додаткові буксири порту для безпечного виконання маневрових операцій під час швартування/відшвартування судна до/від причалів порту.

5. Направлено листа до Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків щодо розгляду питання про припинення дії підтвердження до диплому № 00461/2019/11 від 13.05.2019 та проведення позачергової перевірки компетентності капітана далекого плавання, дії якого під час виконання

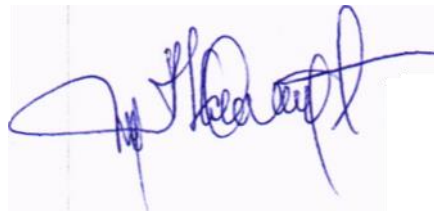
обов'язків капітана судна «NEFTERUDOVOZ-46M» призвели до аварійної/транспортної події.

6. Направлено листи до Річкової інформаційної служби філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» та ДПВШ «Укрводшлях» щодо обов'язкового повідомлення Морської адміністрації про виявлені факти порушення суднами вимог чинного законодавства у сфері безпеки судноплавства на ВВШ для вжиття відповідних заходів реагування.

7. Судновласникам, судна яких були причетні до вказаних аварійних/транспортних подій, запропоновано посилити контроль за ефективною підготовкою суднового персоналу щодо дій в позаштатних (аварійних) ситуаціях, а також звернути увагу капітанів суден на завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику згідно СУБ підприємства та Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженому наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстрованому в Міністерстві юстиції України 19.12.2003 за № 1193/8514, відповідно до вимог підпункту 1.2.2, пунктів 1.4, 6.5 та 8.2 резолюції А. 741 (18) (МКУБ), при плаванні судна в обмежених умовах БДЛК, ХМК, річці Дніпро тощо та у штормових умовах.

Також, враховуючи те, що у 2020 та 2019 роках загибель осіб пов'язана з аварійними подіями, які виникли з маломірними (малими) суднами (8 та 4 (з 16 осіб) відповідно), міжрегіональним територіальним органам Морської адміністрації пропонується здійснювати регулярні заходи контролю та нагляду за безпекою судноплавства (патрулювання) спільно з представниками Держрибагентства та Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства, рибальства та відпочинку громадян.

В. о. начальника Відділу
організації розслідування
аварійних подій Морської
адміністрації



Олександр КОМАРОВ