

**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 2021 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 відповідній період у порівнянні з відповідним періодом минулого року*

Протягом 2021 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 55 аварійних подій, в яких 5 осіб загинули та 7 осіб отримали травм, зниклі безвісти відсутні.

За аналогічний період 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.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом 2021 року, у порівнянні з 2020 роком збільшилась на 12 аварійних подій (+22%). При цьому слід зазначити, що кількість загиблих та зниклих безвісти зменшилась на 3 особи (-60%), а кількість травмованих збільшилась на 3 особи (+43%).

***Порівняння загальної кількості аварійних подій на морському та річковому транспорті***

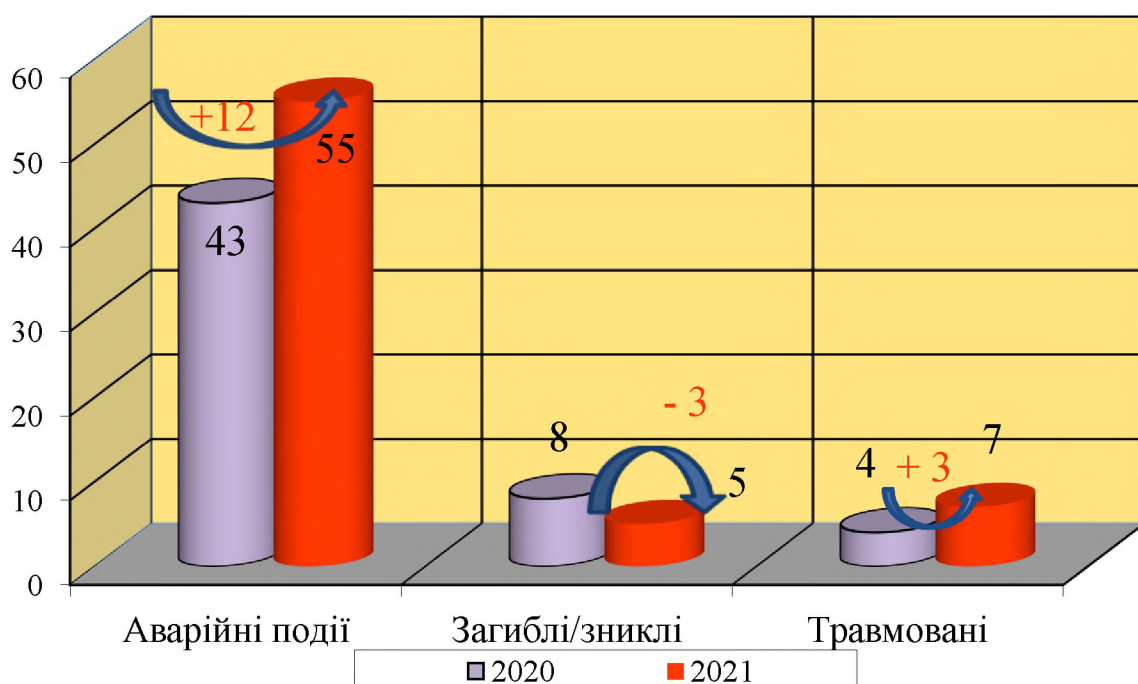


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та річковому транспорті у 2021 році, в порівнянні з 2020 роком.



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

За аналогічний період 2020 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося 7 аварійних подій (у січні місяці 1, лютому – 5 та у березні місяці – 1 аварійна подія), без загиблих, зниклих безвісти та травмованих.

Протягом 2-го кварталу 2021 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 18 аварійних подій (у квітні – 5, травень – 8, червень – 5), в яких загиблі та зниклі безвісти – відсутні, та 3 особи отримали травм.

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.

Протягом третього кварталу 2021 року відбулося 15 аварійних подій (у липні – 3, серпні – 9, вересні – 3), в яких 1 особа загинула та 3 особи отримали травм, зниклі безвісти відсутні.

У третьому кварталі 2020 року відбулося 18 аварійних подій (у липні – 7, серпні – 7, вересні – 4), в яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти та 4 особи отримали травм.

Щодо четвертого кварталу 2021 року, то протягом зазначеного періоду трапилось 15 подій (жовтень – 5, листопад – 4, грудень – 6), у яких загинуло 4 особи, зниклі безвісти та травмовані особи відсутні.



У 2020 році протягом четвертого кварталу відбулося 9 АП (жовтень – 2, листопад – 2, грудень – 5) без загиблих, зниклих безвісти та травмованих.

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

З метою попередження аварійних подій з малими (маломірними суднами) міжрегіональним територіальним органам Морської адміністрації було запропоновано здійснювати регулярні заходи контролю та нагляду за безпекою судноплавства (патрулювання) спільно з представниками Держрибагентства та Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства, рибальства та відпочинку громадян. Таким чином, згідно зі статистикою, пов'язаною з аварійними подіями, які виникли з маломірними (малими) суднами за 2021 рік, вжиті заходи дали позитивний результат – зниження аварійності з маломірними (малими) суднами удвічі – з 8 АП у 2020 році до 4 АП у 2021 році, в яких загинуло 7 та 4 особи відповідно, а також отримали травм 3 особи у 2020 році та 2 особи у 2021 році, зниклі безвісти відсутні.

Підсумовуючи можна зробити висновок, що не зважаючи на загальне зростання аварійності протягом 2021 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2020 року – кількість аварійних подій збільшилась на 12 аварійних подій (+22%), проте кількість загиблих та зниклих безвісти у цих аварійних подіях зменшилась на 60% (на 3 особи).



Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом 2021 року на аварійні події, які підлягають обліку та що не підлягають обліку, то у 2021 році на водному транспорті всього сталося 27 аварійних подій, що підлягають обліку, при яких 2 особи загинули та 3 особи отримали травм, (зниклі безвісти відсутні), а також відбулося 28 аварійних подій, що не підлягають обліку, під час яких 3 особи загинули та 4 особи отримали травм (зниклі безвісти відсутні), а саме:

**аварійні події з суднами, які підлягають статистичному обліку, у тому числі:**

2020 / 2021

*на морському транспорті:*

серйозних аварій - 1 / 0

*на річковому транспорті:*

дуже серйозних аварій - 2 / 1

серйозних аварій - 5 / 5

серйозних інцидентів - 3 / 5

інцидентів - 5 / 12

*з маломірними (малими) суднами:*

дуже серйозних аварій - 3 / 1

серйозних аварій - 2 / 2

серйозних інцидентів - 1 / 1

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

*на морському транспорті:* 2020 / 2021

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 2 / 4

морських інцидентів (серйозних інцидентів) - 8 / 8

інцидентів - 9 / 11

*на річковому транспорті:*

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 0

морських інцидентів (серйозних інцидентів) - 0 / 2

інцидентів - 0 / 2

*з маломірними (малими) суднами:*

дуже серйозних аварій - 2 / 1

серйозних аварій - 0 / 0

серйозних інцидентів - 0 / 0

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулося протягом 2021 року:  
**морський транспорт** – 23 події без загиблих та зниклих безвісти, проте було травмовано 4 особи;

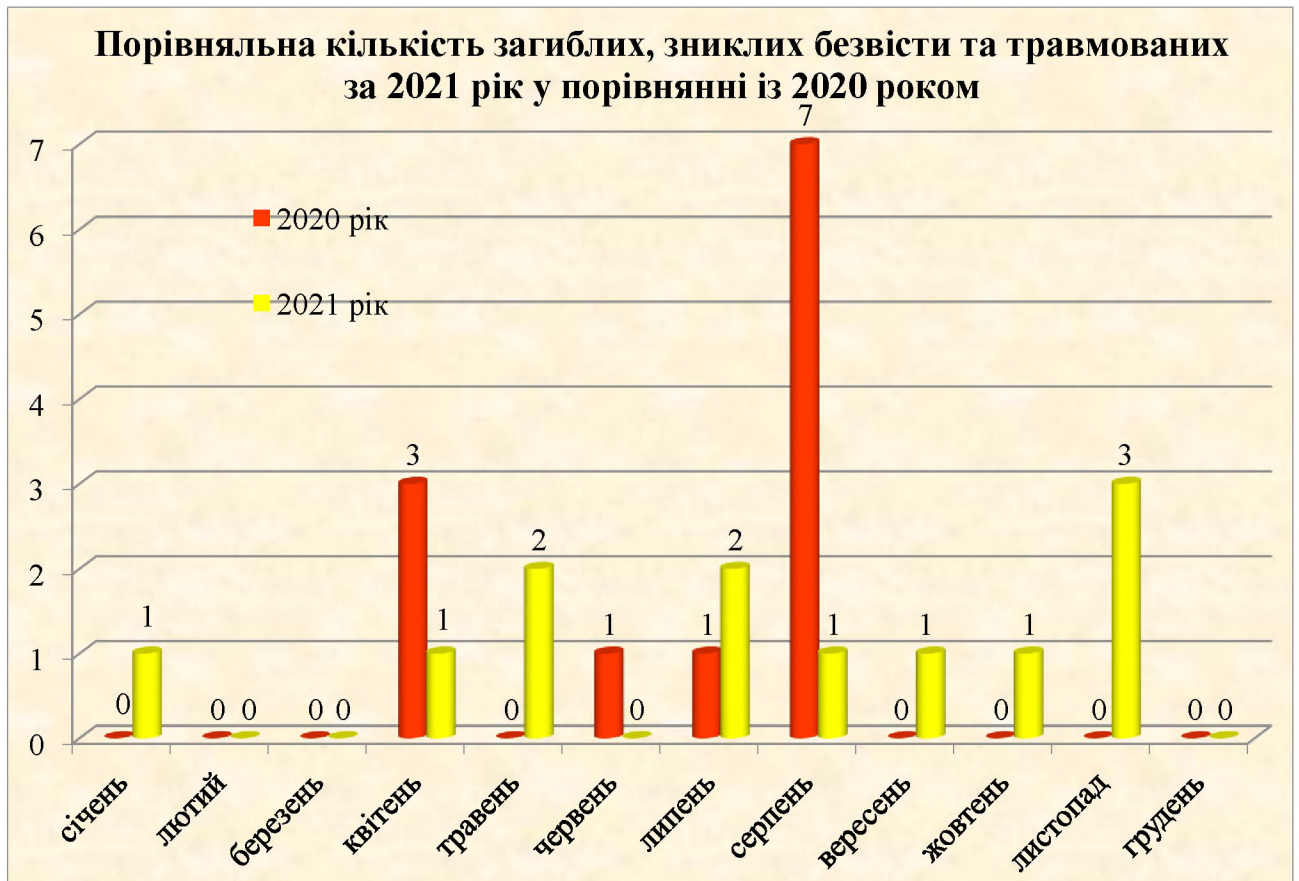
(у 2020 році сталося 20 подій без загиблих, зниклих безвісти та травмованих);

**річковий транспорт** – 27 подій, у яких 1 особа загинула та 1 особа була травмована, зниклі безвісти відсутні;

(у 2020 році відбулося 15 подій, у яких загинула 1 особа та було травмовано 1 особу);

**маломірні (малі) судна** – 5 подій при яких 4 особи загинуло та 2 особи отримали травм, зниклі безвісти відсутні;

(у 2020 році сталося 8 подій, під час яких 5 осіб загинуло, 2 особи зникло безвісти та 3 особи травмовано).



Таблиця 1. Аварійні події, що підлягають обліку, які сталися у 2021 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	0	0	0	0
	Морські інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Річковий транспорт	Дуже серйозні аварії	1	1	0	0
	Серйозні аварії	5	0	0	1
	Серйозні інциденти	5	0	0	0
	Інциденти	12	0	0	0



<b>Всього:</b>		<b>23</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	1	1	0	0
	Серйозні аварії	2	0	0	2
	Серйозні інциденти	1	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>

Таблиця 2. Аварійні події, що не підлягають обліку, що сталися у 2021 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	4	0	0	2
	Морські інциденти	8	0	0	2
	Інциденти	11	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
Річковий транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	2	0	0	0
	Інциденти	2	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	1	3	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Таблиця 3. Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за 2021 рік, 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 2021 рік, стосовно АП, що підлягають обліку у порівнянні з 2020 роком														
№ 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	
<b>Морський транспорт</b>														
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	1	0	0	0,00	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	
	<b>Всього:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	
<b>Річковий транспорт</b>														
1	Дуже серйозні аварії	1	1	0	2	1	1	50,00	100,00	0,00	0,07	0,01	0,00	
2	Серйозні аварії	6	0	1	5	0	0	120,00	0	0	0,43	0,00	0,01	
3	Серйозні інциденти	5	0	0	2	0	0	250,00	0	0	0,36	0,00	0,00	
4	Інциденти	11	0	0	6	0	0	183,33	0	0	0,78	0,00	0,00	
	<b>Всього:</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>153,33</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>1,40</b>	<b>0,01</b>	<b>0,01</b>	
<b>Маломірні судна</b>														
1	Дуже серйозні аварії	1	1	0	3	3	1	33,33	33,33	0,00	0,001	0,01	0,00	
2	Серйозні аварії	2	0	2	2	0	2	100,00	0	100,00	0,002	0,00	0,02	
3	Серйозні інциденти	1	0	0	1	0	0	100,00	0	0	0,001	0,00	0,00	
	<b>Всього:</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>66,67</b>	<b>33,33</b>	<b>66,67</b>	<b>0,003</b>	<b>0,01</b>	<b>0,02</b>	
	Морський транспорт -				714									
	Річковий транспорт -				1639									
	Маломірні (малі) судна -				123503									

Також слід зазначити, що у першому кварталі 2021 року відбулися дві резонансні аварійні морські події з суднами під іноземним прапором, на яких працювали громадяни України.

Так, відповідно до повідомлення, отриманого Морською адміністрацією від Центру (органу) технічного розслідування подій на транспорті (UEİM) Міністерства транспорту та інфраструктури Республіки Туреччина, 17.01.2021 у другій половині дня суховантажне судно «ARVIN» (прапор Палау, ІМО 8874316) під час рейсу з порту Поті (Грузія) до порту Бургаз (Болгарія) у Чорному морі у берегів Туреччини (на якірному місці порту Бартин) у координатах: широта 41° 39,65 N; довгота 032° 11,45 E через несприятливі погодні умови (шторм) розломалося на дві частини та затонуло, внаслідок чого загинуло 2 громадянина України та 3 громадянина України зникло безвісти.

Також, відповідно до інформації, отриманої від Державного морського рятувально-координаційного центру (ДМРКЦ) у м. Одеса, який входить до складу Казенного підприємства «Морська пошуково-рятувальна служба», о 05 год. 25 хв. 11.03.2021 суховантажне судно «VOLGO-BALT-179» (прапор Союз Коморських островів, ІМО 8231019) з вантажем вугілля під час рейсу з порту Ростов на Дону (Російська Федерація) до порту Констанція (Румунія) у Чорному морі у морській зоні відповідальності Румунії у координатах: широта 44° 20,0 N; довгота 030° 29,0 E подало сигнал лиха та затонуло. Екіпаж зазначеного судна складався із 13 осіб – усі громадяни України.

Наслідком події стало наступне: судно затонуло, 1 особа загинула, 2 члена екіпажу зникли безвісти, 10 осіб врятовано живими.

Враховуючи той факт, що ці події сталися за межами територіальних вод України на суднах під іноземним прапором, вони не підлягають обліку в Морській адміністрації та, згідно з Кодексом міжнародних стандартів і рекомендованої практики розслідування аварії або інциденту на морі, прийнятого резолюцією Міжнародної морської організації ІМО MSC/255(84) (далі – Кодекс), відповідні розслідування цих аварійних морських подій здійснюють держави прапора суден, залучених в дуже серйозні аварії на морі, які несуть відповідальність за забезпечення того, щоб розслідування проводилося і завершувалося відповідно до цього Кодексу. Морська адміністрація співпрацює з цими державам у рамках, визначених Кодексом.

## ***2. Визначення обставин, факторів та причин виникнення аварійних подій***

Основними причинами аварійних подій на морському та річковому транспорті, які сталися протягом 2021 року, є:

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

2. Порушення членами екіпажу вимог пожежної безпеки на суднах, зокрема Правил пожежної безпеки на морських суднах України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 24.02.2007 № 159, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.07.2007 за № 806/14073, у частині безпечного використання електронагрівальних приладів та/або належного нагляду за увімкненими телевізорами, радіоприймачами, нагрівальними приладами, зокрема зарядним пристроєм мобільного телефона, тощо.

3. Неналежна організація вахтової служби у частині організації належного спостереження за надводною обстановкою, зокрема за рибацькими сітками на фарватері (порушення вимог Правила 5 Розділу I Частини В Конвенції «Про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року»).

4. Порушення командним складом та судновою командою суден вимог правила 3-9 частини А глави I, а також III/20.4 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74), Міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ), прийнятого резолюцією ІМО А.741(18), у частині, що стосується забезпечення безпечного доступу на судно та належного технічного стану суднових парадних трапів, трапів, шторм-трапів, сходин тощо.

3. Неврахування капітанами суден рівня оцінки ризику під час здійснення членами екіпажу робіт по встановленню та обладнанню парадного трапа, відповідно до вимог резолюції ІМО А.741(18) – Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ), СУБ судна, а також дотримання вимог звичайної морської практики щодо організації безпечної роботи екіпажу судна, зокрема обов'язкове використання пасків безпеки під час виконання робіт по встановленню та обладнанню парадного трапа.

4. Недотримання капітанами суден, призначеними особами товариств/компаній та капітанами буксирів, що здійснюють особливі перевезення на внутрішніх водних шляхах (далі – ВВП), зокрема переміщення несамохідного плавкрану «ZAKHARIY», вимог проєктів виконання робіт щодо



схеми буксирування вказаного плавучого крану та потужності задіяних для цього буксирів (плавзасобів).

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

8. Капітаном/судноводієм судна не забезпечена належна організація виконання членами екіпажу правил технічного обслуговування і експлуатації суднових механізмів та систем, зокрема головного двигуна, гвинта регульованого кроку, допоможних двигунів тощо, через зупинення яких відбувається «блакаут» судна та втрачається керованість, а також відсутність контролю за станом паливних і масляних фільтрів та їх вчасною заміною відповідно до плану технічного обслуговування або раніше через незадовільний (засмічений) стан паливних та масляних фільтрів.

9. Недотримання 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 незабезпечення безпечного виконання вантажних

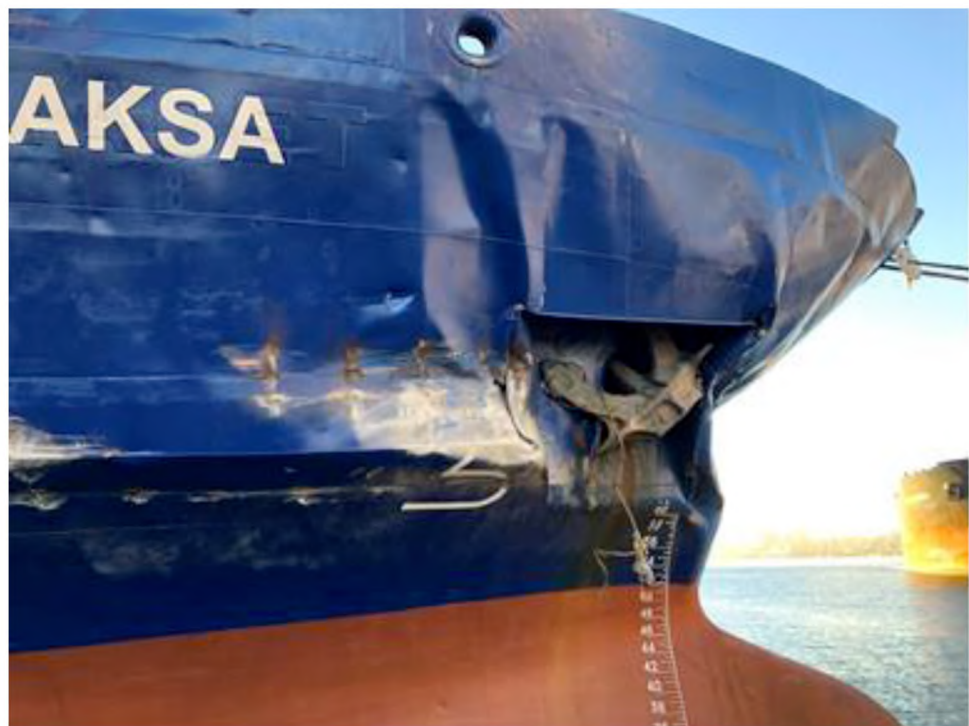
операцій та спостереження за водною поверхнею і своєчасним повідомленням відповідних служб порту про випадки забруднення акваторії порту власним судном або про виявлення таких випадків з інших суден.

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

11. Незабезпечення 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 Бузько-Дніпровсько-лиманського 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));



12. Недотримання капітанами та командним складом суден під час виконання швартових операцій, зокрема з використанням буксирного



забезпечення, вимог нормативно-правових актів з безпеки мореплавства, зокрема:

частини 3, 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДМНВ-78/95), та статті 58 Кодексу торговельного мореплавства України, у частині, що стосується відповідальності за забезпечення безпеки плавання та судна, у тому числі судноводіння, належної організації ходової навігаційної вахти, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання, зокрема зіткненню, потраплянню на мілину тощо;

частини 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Конвенції ПДМНВ-78/95 (плавання з лоцманом на борту), якою визначено, що «присутність лоцмана на борту та виконання ним своїх обов'язків не звільняє капітана або вахтового помічника від їхніх функцій та обов'язків для забезпечення безпеки судна»;



вимог правила 34 глави V Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та пункту 1.3 Резолюції ІМО А.893(21) «Керівництво по плануванню рейсу», якою зазначається, що до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим від причалу до причалу, включаючи ті райони, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечення контролю за просуванням судна при виконанні плану переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання, вироблені Організацією;

рекомендацій звичайної морської практики, зокрема щодо взаємодії з лоцманом та капітанами буксирів під час виконання швартових операцій, а також вжиття всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені, зокрема,



відповідними Правилами плавання та Обов'язковими постановами по портах України, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання навалу судна на причал, інші судна та об'єкти, що стоять біля причалу або на рейді;

рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління судном, забезпечення належної організації дій екіпажів суден в аварійній ситуації та завчасне визначення і врахування рівня оцінки ризику, згідно з резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ), при здійсненні плавання та виконанні швартових операцій, у тому числі із використанням буксирного забезпечення, в обмежених умовах морського порту;

вимог резолюції ІМО А.893(21), А.601(15) щодо врахування маневрових характеристик судна та дотримання безпечної швидкості при здійсненні плавання та виконанні швартових операцій, у тому числі із використанням буксирного забезпечення, в обмежених умовах морського порту, а також початку маневрів по швартуванню/відшвартуванню судна до/від причалу, тільки після отримання підтвердження що буксирна лінія закріплена належним чином як на буксирному судні, так і на судні, що здійснює маневри (швартується/відшвартується).



Що стосується маломірних (малих) суден, то основними причинами виникнення аварійних подій з маломірними суднами є порушення судноводіями нормативно-правових, зокрема:

несанкціонований вихід маломірних (малих) суден з поза меж баз для стоянки маломірних (малих) суден;

відсутність у судноводіїв необхідних навичок управління судном;

відсутність на маломірних (малих) суднах рятувальних засобів;

плавання маломірних (малих) суден у несприятливих гідрометеорологічних умовах або у темний час доби;

нехтування вимогами 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 (далі – Правила судноплавства), та відповідних Правил користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) суднах, які затверджуються Рішенням відповідної місцевої ради (далі – місцеві Правила), які забороняють:

використання незареєстрованих плавзасобів для аматорського рибальства та полювання;

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

керування судном без відповідного посвідчення судноводія маломірного (малого) судна.



Морська адміністрація звертає увагу судноводіїв, власників суден, керівників баз для стоянки маломірних (малих) суден на те, що нехтування вимогами нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних місцевих Правил та/або Правил судноплавства, використання маломірних суден у холодну пору року становить чималу загрозу для життя й здоров'я людей, які ними користуються, і закликає не здійснювати вихід на воду на маломірних (малих) суднах після закриття навігації та у зимовий період.

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися протягом 2021 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 24 випадки (43%) (неналежна організація несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, порушення вимог пожежної безпеки на суднах, відповідних Правил плавання, місцевих Правил плавання та Правил судноплавства, а також порушення правил техніки безпеки та охорони праці, експлуатація незареєстрованих маломірних (малих) суден тощо), тоді як у 2020 році – 15 випадків (35 %);

2) технічні причини – 17 випадків (31%) (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, використання якірного пристрою судна), проти 14 випадків (33 %) у 2020 році;

3) навігаційні причини – 12 випадка (22%) (потрапляння на міліну, здійснення навалу на інші судна, що стоять на якорі, невиконання відповідного маневру для запобігання зіткненню через несвоєчасне налаштування шкали радіолокатора під час плавання у районі, де є скупчення плавзасобів в очікуванні шлюзування, вихід за межі суднового ходу під час плавання на ВВШ, БДЛК та ХМК), проти 13 випадків (30 %) у 2020 році;

4) психофізіологічні – 2 випадка (4%) (втрата свідомості під час управління судном на ВВШ, серцевий напад з подальшим падінням за борт та утопленням члена екіпажу), проти 1 випадку (2 %) у 2020 році.

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



### Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення

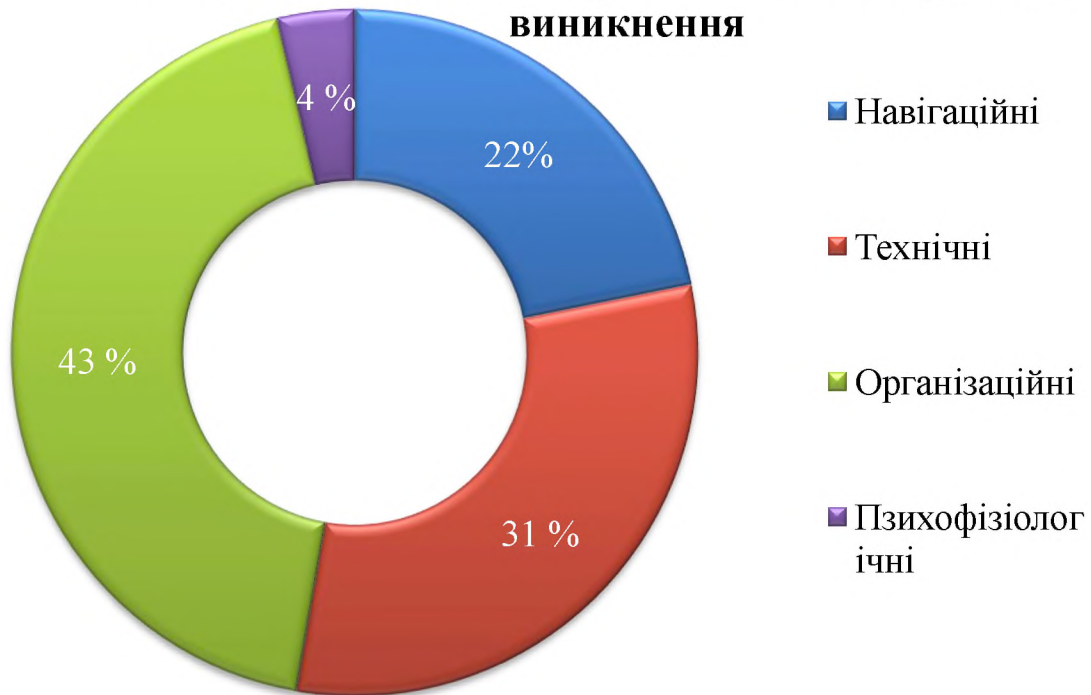


Рис. 2. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення у 2021 році.

### Розподіл аварійних подій за місцем виникнення

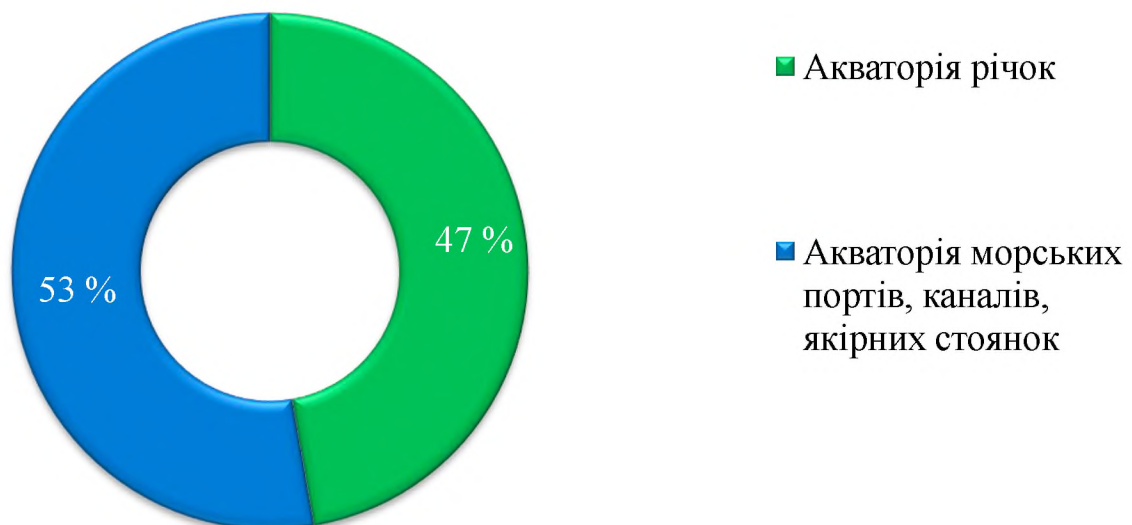


Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення у 2021 році.

Розподіл аварійних подій у 2021 році за місцем їх виникнення складається таким чином, що:

53 % від загальної кількості аварійних подій сталося у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо);

47 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах та на річці Дунай.

### Розподіл аварійних подій за типом суден

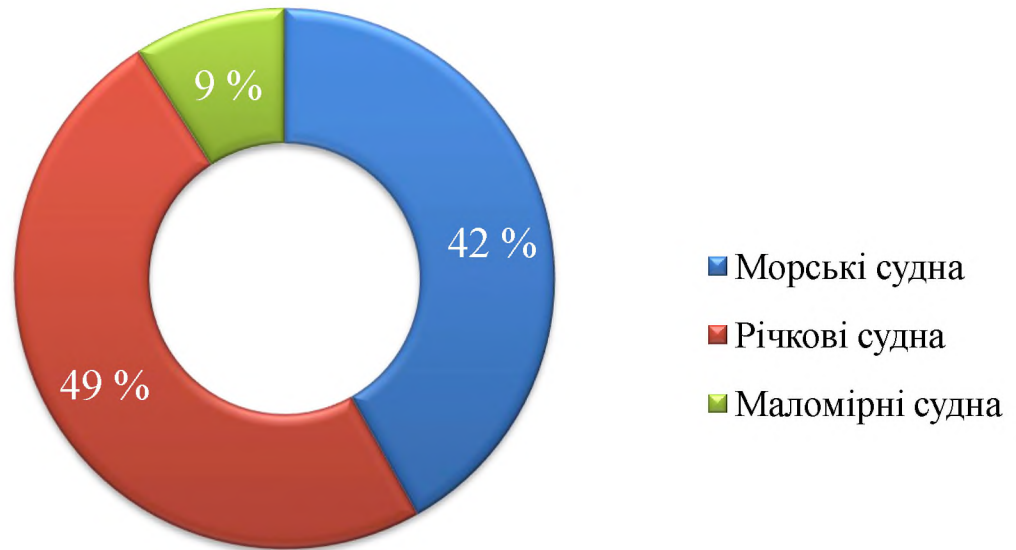


Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден у 2021 році.

Таким чином за типом суден аварійні події, що трапились у 2021 році, розподілились у такому процентному відношенні:

42 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами;

49 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з суднами внутрішнього та змішаного (ріка-море) плавання;

9 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з маломірними суднами.

### Порівняльна таблиця аварійних подій за видом за 2021 рік, у порівнянні із 2020 роком

2021р.	2020 р.
<b>АП, що підлягають обліку</b>	
<b>Дуже серйозна аварія</b>	
1. судно «БРАВАТЕН» (прапор Україна) падіння за борт з подальшим утопленням члена екіпажу (повара) (08.10.2021 тіло було знайдено) (загинула 1 особа) 02.10.2021	1. буксир «ЛІУВОМІР» здійснив зіткнення баржі з маломірним судном (загинула 1 особа, травмована 1 особа) 28.08.2020
	2. Затоплення н/с баржі «УДП-1240» на 289 км р. Дніпро 04.12.2020
<b>Дуже серйозна аварія з маломірним (малим) судном</b>	
1. МС «Южанка» з двигуном «Suzuki DF-15», зіткнення із швартовою	1. На р. Самара маломірне судно типу «Южанка» здійснило наїзд на

бочкою (загинула 1 особа) 18.07.2021	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
<b>Серйозна аварія</b>	
1. Пожежа на т/х «DEISY» (прапор Україна) травмовано 1 особа 07.01.2021	1. Посадка на мілину т/х «LIZORІ» (прапор Україна), на 8-9 коліні БДЛК 06.01.2020
2. т/х «AFANASIY MATYUSHENKO» потрапляння на мілину 20.04.2021	2. Посадка на мілину б/к «Гідрограф» 28.04.2020
3. судно «БОРИСФЕН» (прапор Україна) – потрапляння на мілину 15.10.2021	3. Посадка на мілину т/х «Нефтерудовоз 46М» 15.05.2020
4. т/х «Славутич-15» (прапор Україна)- потрапляння на мілину 18.11.2021	4. Потрапляння води в машинне відділення, посадка на мілину т/х «Подол» 12.07.2020
5. бт «РТ-223» з баржею «БС-018», потрапили на мілину 04.12.2021	5. м/б «ОЧАКІВ» відмова ГД 23.10.2020
	6. м/б «БРИЗ-1» з баржею «МВ-2» – на баржі «МВ-2» виявлено водотечу нижче ватерлінії 24.12.2020
<b>Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами</b>	
1. МС «Казанка5М2» наїзд на людину у воді (травмовано 1 особа) 18.07.2021	1. Зіткнення двох малих суден «Gelios 560» та невідомого, який зник з місця події (1 особа травмована) 08.08.2020
2. МС «Прогресс-2» реєстраційний номер ДАП-9150-К, наїзд на людину (травмовано 1 особа) 22.08.2021	2. зіткнення двох гідроциклів (Київ) (травмовано 1 особа) 23.08.2020
<b>Морський інцидент (серйозний інцидент)</b>	
1. буксир-штовхач «ЧЕЛЯБИНСК» (прапор Україна, судновласник ПрАТ «УДП», навал на опору моста (Угорщина) 15.03.2021	1. Буксир БТ-428 з несамохідною баржею здійснив зіткнення з гумовим човном, в наслідок чого людина опинилась у воді 18.10.2020



2. буксир ВТ-468 (прапор Україна) з баржею Р-790 – виявлено потрапляння води до трюму вказаної баржі 17.04.2021	2. б/к «Московський-8» з баржею УДП-С-423 навал на танкер «Десна» 14.12.2020
3. буксир «Прибужановський» (прапор Україна) та баржа «НБЛ-008» здійснили навал на н/с баржу «439» 10.05.2021	3. Буксир «Портовик -4» з баржею «УСК-101» – обрив буксирного кінця 14.12.2020
4. буксир «ИНГУЛЕЦЬ» з баржею – навал на огороження бази для стоянки МС 11.08.2021	
5. т/х «ИВАНО-ФРАНКОВСК» з баржами на штовханні наїзд на МС 30.10.2021	
<b>Серйозний інцидент з маломірними (малими) суднами</b>	
1. човен «Казанка» зіткнувся з огорожувальним буюм № 62 10.05.2021	1. яхта «Ангел» потрапляння води всередину корпусу яхти 27.09.2020
<b>Інцидент</b>	
1. буксир «ДУНАЙ» намотка на гвинт стороннього предмету 03.03.2021	1. Внаслідок шквального вітру від борту судна «JILDA» зірвало плавкран КПЛ-109 з баржею «Славутич-руда-2» і здрейфовало на мілину 24.02.2020
2. б/к «Портовик-4» з баржею УДП-С-457 здійснив навал на караван баластних барж ПрАТ «УДП» 16.04.2021	2. Навал баржі «БКК-2» під буксировкою БК «Радомір» з допоміжним БК «Орловка» на деберкадер у пп. Килія. 25.02.2020
3. Дрейф плавкрана по р. Днпро у м. Київ 24.05.2021	3. т/х «Круїз» відмова двигуна 19.06.2020
4. т/х Світоч (прапор Україна) відмова ГД 11.06.2021	4. Потрапляння води в середину корпусу та посадка на мілину нс баржі «Каховка» 29.07.2020
5. буксир «ВОЛНА-3» (прапор Україна) потрапив на мілину 29.07.2021	5. т/х «СВІТОЧ» відмова головного двигуна 31.08.2020
6. буксир «АВАНТ» (прапор Україна) відмова головного двигуна 11.08.2021	
7. буксир «ПРАГА» (прапор Україна) навал на огороження бази для стоянки МС 31.08.2021	
8. баржа «ДМ-2371», яка буксировалася б/к «Челкар», потрапила на мілину 17.09.2021	

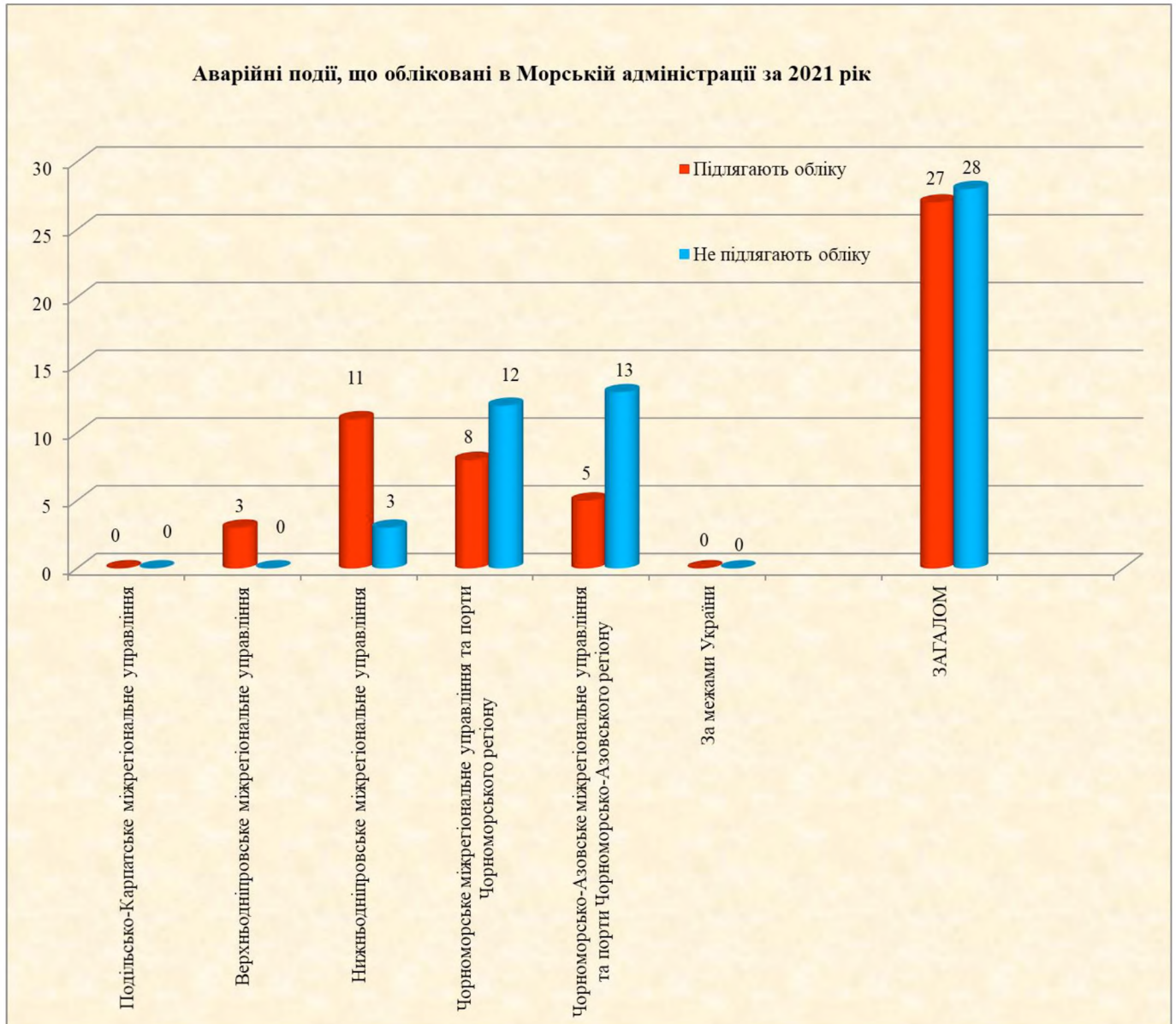
9. буксир «ОЧАКІВ» посадка на міліну з двома ПКЛ 29.09.2021	
10. т/х «МАНЧЕСТЕР» (прапор Україна) – потрапляння на міліну 22.11.2021	
11. рк «СКІФ-1» (прапор Україна) – зачепився за швартові кінці морського судна 12.12.2021	
12. буксир «БРИЗ» (прапор Україна) – намотка швартового кінця на гвинт 24.12.2021	
<b>Не беруться до обліку</b> (АП з іноземними суднами, та іншими суднами, що не підлягають обліку)	
<b>Дуже серйозна аварія</b>	
<b>Дуже серйозна аварія з маломірними (малими) суднами</b>	
1. МС кустарного виробництва – перевертання у складних погодних умовах біля о. Березань 22.11.2021 загинуло 3 особи	
<b>Серйозна аварія</b>	
1. Пожежа на т/х «PRINCE 4» (прапор Коморські острови) 12.02.2021	1. буксир «MARS» (прапор Ліберія) потрапляння на міліну 16.07.2020
2. т/х «TZAREVICH» (прапор Мальта) травмування 2 членів екіпажу 07.05.2021 (травмовано 2 особи)	2. Внаслідок виходу з ладу стернового пристрою т/х «UNIWIND» вийшов за червону брівку та сів на міліну 10.09.2020
3. т/х HARUN KONAN (прапор Туреччина) – потрапляння на міліну 01.06.2021	
4. т/х «НАКСА» (прапор Палау) навал на причал 22.10.2021	
<b>Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами</b>	
	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. Чоловік під час руху на водному мотоциклі здійснив падіння, внаслідок чого загинув (м. Київ) 13.08.2020

<b>Морський інцидент (серйозний інцидент)</b>	
1. т/х «TRIUPH IV» (прапор Молдова) втрата якоря 25.02.2021	1. т/х «AQUA SPLENDOR», прапор Гонг Конг, IMO 9567104) забруднення акваторії МП Південний 25.05.2020
2. т/х «JOUND S» (прапор Того) – травмування члена екіпажу 14.04.2021 (травмовано 1 особа)	2. т/х «SAADET C» (прапор – Панама) здійснив навал на порталний кран «AC-10» у МП Маріуполь (причал № 8) 12.06.2020
3. т/х «UNI-K» (прапор Того) – забруднення 23.04.2021	3. т/х «RUSEN METE» навал на причал 29.06.2020
4. плавкран «ZAKHARIY» (прапор Камерун) – посадка на мілину 06.05.2021	4. т/х «NEW CHALLENGE» забруднення акваторії порту рослинною олією 12.07.2020
5. т/х «MAHMET AGA» навал на баржу «DM-098» 11.05.2021	5. т/х «JOUND S» посадка на мілину на підхідному каналі портового пункту Очаків 29.07.2020
6. т/х «MTM DUBLIN» (прапор Турція) – посадка на мілину 27.06.2021	6. т/х «AK PIONEER» навал на правий борт т/х «DACOTA», який був пришвартований до причалу № 7 «АСРЗ». 25.08.2020
7. т/х «IMMENSITY» травмування члена екіпажу (травмовано 1 особу) 02.08.2021	7. пошкодження судном «GANJA» світного буя лівої сторони № 16 підхідного каналу порту Південний 28.10.2020
8. судні «SEALOCK» (прапор SIERRA LEONE) потрапляння на мілину 19.09.2021	8. т/х «GLORIA 1905» здійснив навал на причал № 18 у МП Маріуполь 01.12.2020
9. буксир «BIG» (IMO № 8600117, прапор Молдова) – навал на перевантажувач типу ПКЗ-900 30.10.2021	
10. т/х «PUMA» (IMO 9748265, прапор Кайманові острови) – пошкодження борту (пробоїна) під час швартування 13.12.2021	
<b>Серйозний інцидент з маломірними (малими) суднами</b>	
<b>Інцидент</b>	
1. Відмова головного двигуна на судні «BOMAR JUPITER» (IMO 9438169, прапор Маршалські острови) 14.03.2021	1. Внаслідок шквального вітру т/х «Black Fuel» здрейфувало разом з якорем на мілину 24.02.2020
2. Відмова головного двигуна на судні т/х «ATA 1», IMO 9378010, прапор Панама, 21.03.2021	2. Внаслідок шквального вітру т/х «REINA» здрейфувало разом з якорем на мілину 24.02.2020
3. судно «Darya Java» IMO 9752412, Hong Kong, – відмова головного	3. Внаслідок шквального вітру т/х «Lord Wellington» зірвало з якоря та знесло на



двигуна 01.05.2021	мілину 24.02.2020
4. т/х «KASZUBY» член екіпажу випав за борт 27.05.2021	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. судно «SVYATOY GEORGIY» (прапор Коморські острови) здійснило навал на маломірне судно «Прогрес-2» 03.06.2021	5. Відмова ГД т/х «SSI Formidable» 12.05.2020
6. буксир «БТ-0683» (прапор Білорусь), баржі «Р-0479» та «Р-0554» – потрапляння на мілину 20.06.2021	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. судні «KRITI EPISKOPİ» (IMO 9340104, прапор Ліберія) відмова ГД 18.08.2021	7. т/х «AHMET CAN» відмова ГД на БДЛК 15.09.2020
8. «IONIC HUNTRESS» (IMO 9595371, прапор Маршалські острови) відмова ГД 25.08.2021	8. судно «CENTURY GOLD» навал на буй № 26 БДЛК 15.09.2020
9. т/х «ARTEY» (прапор Коморські острови) посадки на мілину 27.08.2021	9. т/х «ADAM PEARL» відмова ГД на ПК ТОВ «Ніка-Тера» 26.11.2020
10. т/х «DOA GLORY» (прапор Панама) – відмова ГД 31.08.2021	
11. т/х «STAR MOIRA » (IMO 9361225, прапор Маршалські острови) зупинка ГД 03.11.2021	
12. т/х «HIANG HAO» (прапор Панама, IMO 9797656), навал на мол (Одеса) 15.12.2021	
13. т/х «MESHKA» (IMO 9588380, прапор Ліберія) загоряння паливного насосу 30.12.2021	

## Аварійні події, що відбулися протягом 2021 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. Морською адміністрацією вжито заходи контролю за:**

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

2) технічним станом суден (їх обладнання, систем, механізмів тощо) під час здійснення огляду та технічного нагляду за переобладнанням, ремонтом,

експлуатацією, з метою встановлення відповідності судна та інших плавзасобів, вимогам правил Регістра судноплавства України та безпеки судноплавства;

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

## **2. Морською адміністрацією запропоновано її міжрегіональним територіальним органам:**

1) підвищити контроль, зокрема за:

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

суднами, що стоять у морських портах, терміналах, а також знаходяться біля причалів річкових портів і терміналів, об'єктів інфраструктури внутрішнього водного транспорту та/або інших гідротехнічних споруд, у затоках тощо щодо відповідності технічного стану суден вимогам міжнародних договорів України та національних актів законодавства з безпеки судноплавства, зокрема Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS 74) та Міжнародної конвенції по запобіганню забрудненню з суден 1973 року, зі змінами, внесеними Протоколом 1978 року (MARPOL 73/78);

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

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

дотриманням командним складом та судовою командою суден вимог правил пожежної безпеки, зокрема вимог глави II-2 SOLAS-74, Міжнародного Кодексу щодо систем пожежної безпеки, прийнятого резолюцією MSC 98 (73)



ІМО (далі – резолюція MSC 98 (73) ІМО), Міжнародного кодексу з управління безпекою (МКУБ) (далі – резолюція ІМО А.741(18) (МКУБ)), щодо безпечного використання електронагрівальних приладів та належного нагляду за увімкненими телевізорами, радіоприймачами, зарядними пристроями для мобільного телефону, зокрема нагрівальними приладами тощо, а також щодо виявлення, тушіння пожежі та використання відповідного суднового стаціонарного та переносного обладнання, призначеного для протипожежного захисту та боротьби за живучість судна;

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

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

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

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

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

складати відповідні протоколи, передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення.

### **3. Капітанам морських портів запропоновано, зокрема:**

1) під час оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, звертати

увагу капітанів суден на їх обов'язок щодо повідомлення капітана морського порту (службу капітана морського порту) про будь-які несправності пристроїв чи вузлів і механізмів, що виникли на судні під час попереднього рейсу або стоянки у морському порту;

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

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

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

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

дотримання екіпажами суден вимог Правил пожежної безпеки на морських судах України, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 24.02.2007 № 159, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.07.2007 за № 806/14073, у частині, що стосується підтримання належного стану електромереж і електрообладнання, безпечного використання електронагрівальних приладів та належного нагляду з боку екіпажів суден за увімкненими телевізорами, радіоприймачами, нагрівальними приладами, зокрема зарядними пристроями для мобільного телефона тощо;

у разі виявлення порушень вимог технічної експлуатації судна, відповідних Правил плавання та інших правопорушень з боку екіпажу судна, в межах компетенції вживати заходи, передбачені чинним законодавством, зокрема у встановленому порядку відмовити у видачі дозволу на вихід судна в море до усунення виявлених недоліків.

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

виконанням попередніх приписів інспекторів;

відповідністю технічного стану суден вимогам міжнародних договорів України та національних актів законодавства з безпеки судноплавства, зокрема звертати увагу на технічний стан суднових парадних трапів, трапів, шторм-трапів, сходин тощо з метою забезпечення безпечного доступу на судно;

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

проведенням з членами екіпажу відповідних інструктажів згідно з системою управління безпекою (далі – СУБ) судна та компанії, розробленої судновласником на виконання вимог резолюції ІМО А.741(18) та Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 19.12.2003 за № 1193/8514 (далі – наказ № 904), зокрема щодо дотримання вимог охорони праці та особистої безпеки, а також обов'язкового використання пасків безпеки під час виконання робіт по встановленню та обладнанню парадного трапа (робіт на висоті).

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

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

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

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

призначеній особі з системи управління безпеки судноплавства (СУБ) компанії проводити аналіз ефективності діючої СУБ підприємства та, у разі необхідності, прийняти рішення щодо внесення відповідних змін, зокрема у розділи, що стосуються організації проведення на суднах вантажних операцій, у тому числі порядку навантаження та розвантаження несамохідних суден, використання буксирного забезпечення під час здійснення швартових операцій, організації належного несення вахтової служби на ходовому містку, забезпечення візуального спостереження посиленою вахтовою службою під час плавання в стисних умовах акваторії морського порту, річці Дніпро, а також дій екіпажів суден в аварійній ситуації та завчасного визначення і врахування рівня оцінки ризику тощо;

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

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

звернути увагу на обов'язковість знання та неухильне виконання екіпажами суден вимог СУБ судна та компанії, розробленої судновласником на виконання вимог резолюції ІМО А.741(18) та/або наказу № 904, зокрема організацію належного несення вахтової служби на ходовому містку, спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення



безаварійного плавання судна, забезпечення контролю за місцем знаходження судна та інших суден і об'єктів, що знаходяться на судновому ході, з використанням радіолокатора, а також належного спостереження за надводною обстановкою (наявність спостерігача з радіостанцією) попереду баржи/секції, яка штовхається, під час плавання в стисних умовах акваторії морського порту, річках Дніпро та Дунай, при обмеженій видимості, а також на складних ділянках водного шляху де спостерігається, зокрема, скупчення рибалок, біля місць масового відпочинку людей, улаштування водних атракціонів тощо.

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

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

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

врахування маневрових характеристик судна та дотримання безпечної швидкості під час здійснення швартових операцій з використанням буксирного забезпечення, а також під час проходження біля засобів навігаційного обладнання (буїв) при здійсненні розходження з іншим судном в обмежених умовах акваторії порту, каналу, а також на річкових внутрішніх водних шляхах (резолюції ІМО А.893(21), А.601(15));

дотримання вимог правила 34 глави V Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74) та пункту 1.3 Резолюції ІМО А.893(21) «Керівництво по плануванню рейсу», якою зазначається, що до виходу в море капітан повинен забезпечити, щоб намічений рейс був спланованим від причалу до причалу, включаючи ті райони, де потрібна наявність на борту лоцмана, а також забезпечення контролю за просуванням судна при виконанні плану

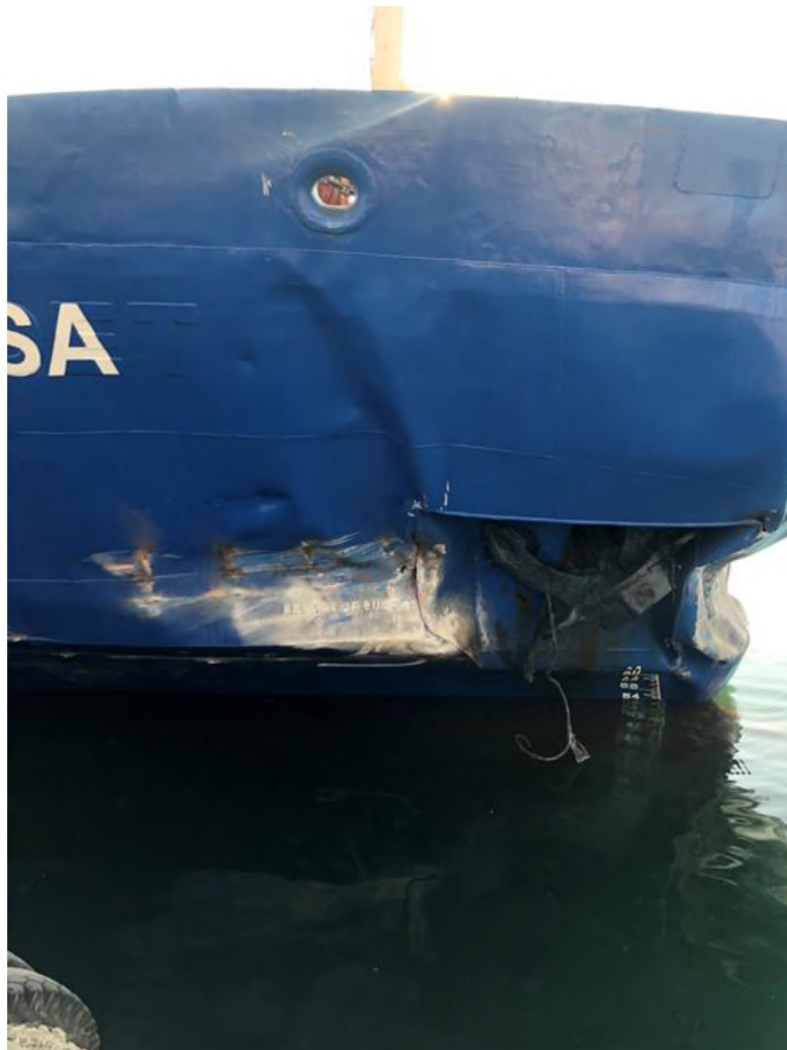
переходу, використовуючи відповідні морські навігаційні карти і посібники на район плавання, вироблені Організацією;

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

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

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

належну організацію технічного обслуговування і експлуатації головних двигунів судна, механізмів, систем тощо, зокрема гвинта регульованого кроку, згідно відповідних правил, інструкцій, системи управління безпекою компанії (СУБ), розробленої відповідно до резолюції ІМО А.741(18) (МКУБ) та/або наказу № 904, тощо;



дотримання вимог частини 3, 4 розділу А-VIII/2 глави VIII Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків (STCW-78/95) (Конвенція ПДНВ-78/95), зокрема щодо забезпечення ними належної організації несення вахтової служби на ходовому містку, а саме спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна, у тому числі з лоцманом на борту;

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

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

тощо.





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

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

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

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

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

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 вимогами наказу № 904, розробленого відповідно до резолюції ІМО А.741(18) (МКУБ), під час здійснення буксирних операцій в обмежених умовах порту або на річкових внутрішніх водних шляхах, зокрема при несприятливих погодних умовах та/або у темний час доби;

дотримання капітанами, судноводіями, екіпажами суден, що належать підприємству/компанії, зокрема несамохідних, вимог Обов'язкових постанов по морських портах України, а також відповідних пунктів відповідних Правил плавання щодо несення вказаними суднами належної ходової та стоянкової сигналізації;

забезпечення безпечної стоянки суден на рейді морського порту, зокрема несамохідних, з дотриманням вимог Обов'язкових постанов по морських портах України у частині, що стосується звільнення основного фарватеру, зокрема річки Дунай, несення якірних вогнів та відповідного освітлення, а також щодо здійснення відповідного огляду стану несамохідних барж відповідальною особою з обов'язковим повідомленням Управління/Відділу (служби) капітана відповідного морського порту;

обов'язковість знання та неухильне виконання екіпажами суден вимоги СУБ судна та підприємства/компанії, зокрема організацію належного спостереження за надводною обстановкою (наявність спостерігача з радіостанцією) попереду баржі/секції, яка штовхається, під час плавання, в стислих умовах акваторії морського порту або на річкових внутрішніх водних



шляхах, зокрема річках Дніпро та Дунай при обмеженій видимості, а також на складних ділянках водного шляху де спостерігається, зокрема, скупчення рибалок, біля місць масового відпочинку людей, улаштування водних атракціонів тощо;

необхідність виконання вимог СУБ судна та судновласника, а також резолюції ІМО А.741(18) (МКУБ) та наказу № 904 щодо врахування капітанами та командним складом суден рівня оцінки ризику при маневруванні буксиром зі зчаленою баржею в обмежених умовах плавання, зокрема у акваторії морського порту або на річкових внутрішніх водних шляхах, на річці Дунай тощо, зіставлення їх з місцем маневрування, погодними умовами тощо;

забезпечення безпеки плавання та під час виконання маневру для розвороту баржі/секції при русі вниз за течією використовувати якоря баржі/секції з метою погашення інерції та зупинки подальшого руху судна;

врахування маневрових характеристик судна та обов'язкове використання налаштованого на відповідних шкалах радіолокатора під час плавання судна в обмежених умовах акваторії морського порту або на річкових внутрішніх водних шляхах, на річці Дунай тощо, зокрема в темну пору доби;



дотримання судноводіями вимог Обов'язкових постанов по морських портах, зокрема по морським портам, розташованим на річці Дунай, а також рекомендацій звичайної морської практики з практичних прийомів та способів управління буксиром зі зчаленою секцією, якими підхід до причалів та



барж, що знаходяться на рейді на якірному місці, рекомендується здійснювати проти течії.

**Підприємству, що здійснює надання лоцманських послуг запропоновано, зокрема, проведення наради з особовим складом морських лоцманів, що є працівниками підприємства, на якій пропонується:**

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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;

підкреслити на обов'язковість дотримання морськими лоцманами рекомендацій звичайної морської практики для забезпечення безпечного плавання та проведення маневрових операцій з суднами в обмежених умовах морського порту, зокрема щодо використання належним чином закріпленого буксирного забезпечення під час руху по внутрішній акваторії морського порту та виконання швартових операцій, в тому числі для зменшення інерції руху судна вперед та запобігання навалу на причали порту.

5. Направлено листа до Інспекції з питань підготовки та дипломування моряків з проханням розгляду питання про припинення дії підтвердження до

диплома № 10561/2015/08 від 18.02.2015 та проведення позачергової перевірки компетентності капітана далекого плавання, дії якого під час виконання обов'язків капітана судна «Афанасій Матюшенко» на внутрішніх водних шляхах призвели до аварійної/транспортної події.

7. 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 наказу № 904, та відповідно до вимог підпункту 1.2.2, пунктів 1.4, 6.5 та 8.2 резолюції А. 741 (18) (МКУБ), при плаванні судна в обмежених умовах БДЛК, ХМК, річки Дніпро тощо та у штормових умовах;

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

Проте, незважаючи на вжиття з боку Морської адміністрації системних заходів стосовно забезпечення належного рівня безпеки на морському та річковому транспорті, стан справ з аварійністю продовжує залишатися складним.

Підсумовуючи ще раз слід зазначити, що відбулося загальне зростання аварійності на 22 % протягом 2021 року, у порівнянні з 2020 роком. Проте кількість загиблих та зниклих безвісти у цих аварійних подіях зменшилась на 60 %.

Одночасно звертаємо увагу, що із 5 осіб, що загинули під час аварійних подій на морському та річковому транспорті у 2021 році, 4 особи загинули під час транспортних подій з маломірними (малими) суднами та потонули з причини відсутності одягнутих рятувальних жилетів. Тому тенденція щодо загиблих, які не були одягнуті в рятувальні жилети, зберігається.

Також, зазначаємо, що відповідне доручення міжрегіональним територіальним органам Морської адміністрації щодо здійснення регулярних заходів контролю та нагляду за безпекою судноплавства (патрулювання) спільно



з представниками Держрибагентства та Національної поліції в районах найбільш інтенсивного судноплавства, рибальства та відпочинку громадян, надало значний позитивний результат. Згідно зі статистикою, пов'язаною з аварійними подіями, які виникли з маломірними (малими) суднами за 2021 рік, визначено зниження аварійності з вказаними суднами у двічі – з 8 АП у 2020 році до 4 АП у 2021 році, в яких загинуло 7 та 4 особи відповідно, а також отримали травм 3 особи у 2020 році та 2 особи у 2021 році, зниклі безвісти відсутні.

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 2021 рік, підготовлений без врахування показників аварійності на морському та річковому транспорті за 2021 та 2020 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 2021 та 2020 роки по АР Крим та м. Севастополь.

Начальник Відділу  
розслідування аварійних подій



Олександр КОМАРОВ