

**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 1-е півріччя 2020 року з наростаючим підсумком**

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

Протягом 1-го півріччя 2020 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося 16 аварійних подій, в яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти, особи, що отримали травм – відсутні.

За аналогічний період 2019 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами сталося 15 аварійних подій, в яких 6 осіб загинуло, 1 особа зникла безвісти та 9 осіб отримали травм.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом січня-червня 2020 року, у порівнянні з 2019 роком збільшилась на 1 аварійну подію (+ 6,7 %). При цьому слід зазначити, що кількість загиблих та зниклих безвісти зменшилось на 4 особи (- 57,1%), а кількість травмованих зменшилось на - 100 %.

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

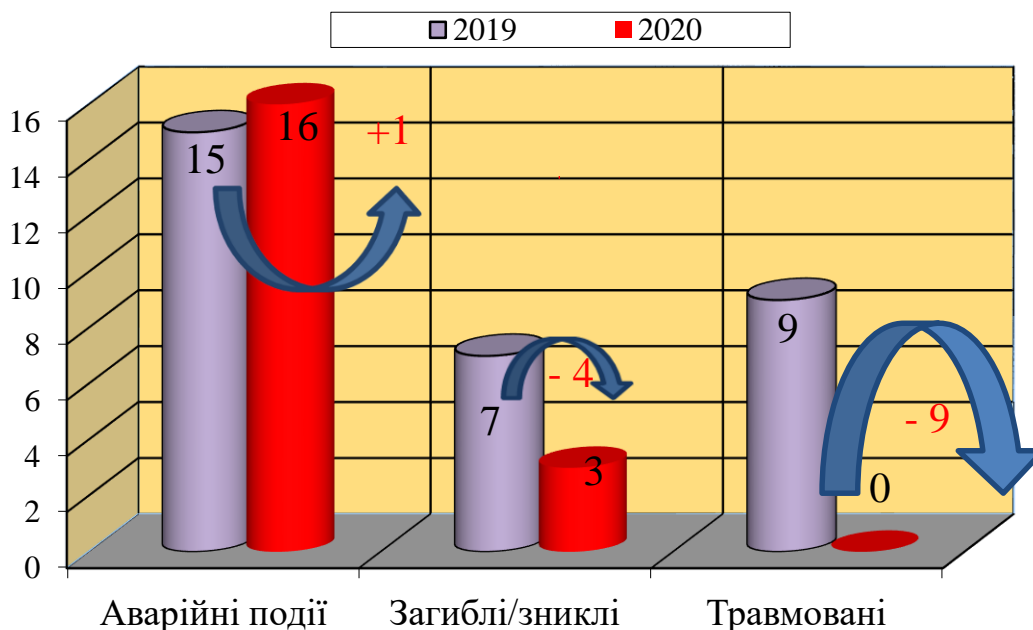


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та річковому транспорті за 1-е півріччя 2020 року, в порівнянні з аналогічним періодом 2019 року.



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 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.

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 перше півріччя у 2020 та 2019 роках переважна кількість загиблих та зниклих безвісти (4 та 4 (з 7 осіб) 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 січня-червня 2020 року, у порівнянні з 2019 роком збільшилась на 1 аварійну подію (+ 6,7 %), кількість загиблих та зниклих безвісти у цих аваріях зменшилась на 4 особи (- 57,1%), а кількість травмованих на - 100 %.

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом січня-червня 2020 року, на аварійні події які підлягають обліку, та ті, що обліку не підлягають, то протягом січня-березня 2019 року на водному транспорті всього сталося 7 аварійних подій, що підлягають обліку (загинули, зникли безвісти та травмовані – відсутні) та 9 аварійних подій, що не підлягають обліку, під час яких 2 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
<i>на морському транспорті</i>	- 0 / 0.
<i>на річковому транспорті:</i>	
серйозних аварій	- 3 / 2
серйозних інцидентів	- 0 / 1
інцидент	- 3 / 3
<i>з маломірними (малими) суднами –</i>	
дуже серйозних аварій	- 0 / 0
серйозні аварії	- 1 / 1

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

	2020 / 2019
<i>на морському транспорті:</i>	
дуже серйозних аварій	- 0 / 1
серйозних аварій	- 0 / 1
морських інцидентів (серйозних інцидентів)	- 2 / 3
інцидентів	- 6 / 1
<i>на річковому транспорті – аварійні події відсутні.</i>	
<i>з маломірними (малими) суднами:</i>	
дуже серйозних аварій	- 1 / 1
серйозних аварій	- 0 / 1

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулося протягом 1-го півріччя 2020 року:

морський транспорт – 8 без загиблих, зниклих безвісти та травмованих (у 2019 році – 7 аварійних подій, у яких загинули 3 особи, 1 особа зникла безвісти та 7 осіб отримали травм);

річковий транспорт – 6 подій, також без загиблих, зниклих безвісти та травмованих;

(у 2019 році відбулося 6 аварійних подій без загиблих та зниклих безвісти, але 1 особа була травмована);

маломірні (малі) судна – 2 події, під час яких 3 особи загинуло та 1 особа зникла безвісти.

(у 2019 році відбулося 3 аварійні події, під час яких 3 особи загинуло та 1 особа була травмована).

Таблиця 1. Аварійні події, що **підлягають** обліку, що сталися протягом 1-го півріччя 2020 року

Вид водного транспорту	Класифікація аварійних подій	Кількість подій	Загинуло осіб	Зникли безвісти осіб	Травмовано осіб
Морський транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Морські інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	0	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Річковий транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	3	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
	Інциденти	3	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	1	1	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Таблиця 2. Аварійні події, що **не підлягають** обліку, що сталися протягом 1-го півріччя 2020 року

Вид водного транспорту	Класифікація аварійних подій	Кількість подій	Загинуло осіб	Зникли безвісти осіб	Травмовано осіб
Морський транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Морські інциденти	2	0	0	0
	Інциденти	6	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
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
<b>Всього:</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

**Аварійні події, що відбулися за 1-е півріччя 2020 року у територіальних управліннях Морської адміністрації**



*Таблиця 3. Питомі показники аварійності та безпеки судноплавства за 1-е півріччя 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 червень 2020 року													
(АП що підлягають обліку з нарастаючим підсумком)													
№ з/п	Показники	За відповідний період поточного року			За відповідний період минулого року			% до показників минулого року			Питомі показники безпеки судноплавства за звітний період		
		Кількість аварійних подій	Загибло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загибло	Травмовано	Кількість аварійних подій	Загибло	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	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
3	Серйозні інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
4	Інциденти	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
	<b>Всього:</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00
2	Серйозні аварії	3	0	0	2	0	1	150,00	0	0,00	0,21	0,00	0,00
3	Серйозні інциденти	0	0	0	1	0	0	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00
4	Інциденти	3	0	0	3	0	0	100,00	0	0	0,21	0,00	0,00
	<b>Всього:</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>100,00</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,41</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Маломірні судна</b>													
1	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000	0,00	0,00
2	Серйозні аварії	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0,001	0,00	0,01
3	Серйозні інциденти	0	0	0	1	0	1	0,00	0	0,00	0,000	0,00	0,00
	<b>Всього:</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>100,00</b>	<b>0</b>	<b>100,00</b>	<b>0,001</b>	<b>0,00</b>	<b>0,01</b>
	Морський транспорт -				694								
	Річковий транспорт -				1477								
	Маломірні (малі) судна -				119589								

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

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

1. Людський фактор, пов'язаний з неврахуванням капітанами суден, судноводіями вимог доброї 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 доброї 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 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. Порушення правил використання маломірних (малих) суден на водних об'єктах областей України (використання плавзасобів без належного технічного огляду, реєстрації та у невідповідних районах і умовах плавання).

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися за період січень-червень 2020 року, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) організаційні причини – 8 випадків (50 %) (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 з лоцманом на борту, а також при плаванні у прибережній частині Чорного моря та обмежених умовах р. Дніпро);

2) технічні причини – 2 випадки (13 %) (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 – 5 випадків (31 %) (потрапляння на міліну під час плавання по БДЛК, неналежне використання буксирного забезпечення, а також не виконання відповідного маневру для позাপобігання зіткненню на маломірному судні);

4) психофізіологічні – 1 випадок (6 %) (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

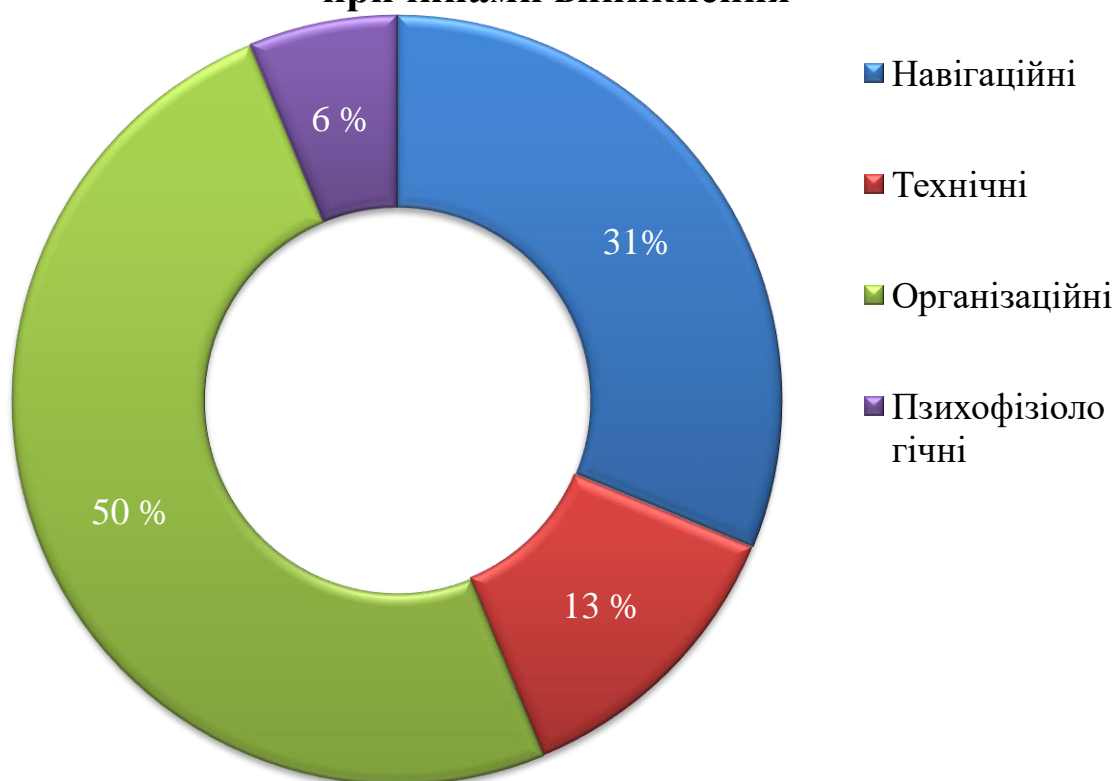


Рис. 2. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення у першому півріччі 2020 року.

Розподіл аварійних подій за 1-е півріччя 2020 року за місцем їх виникнення складається таким чином, що :



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

25 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах та на річці Дунай.

### Розподіл аварійних подій за місцем виникнення

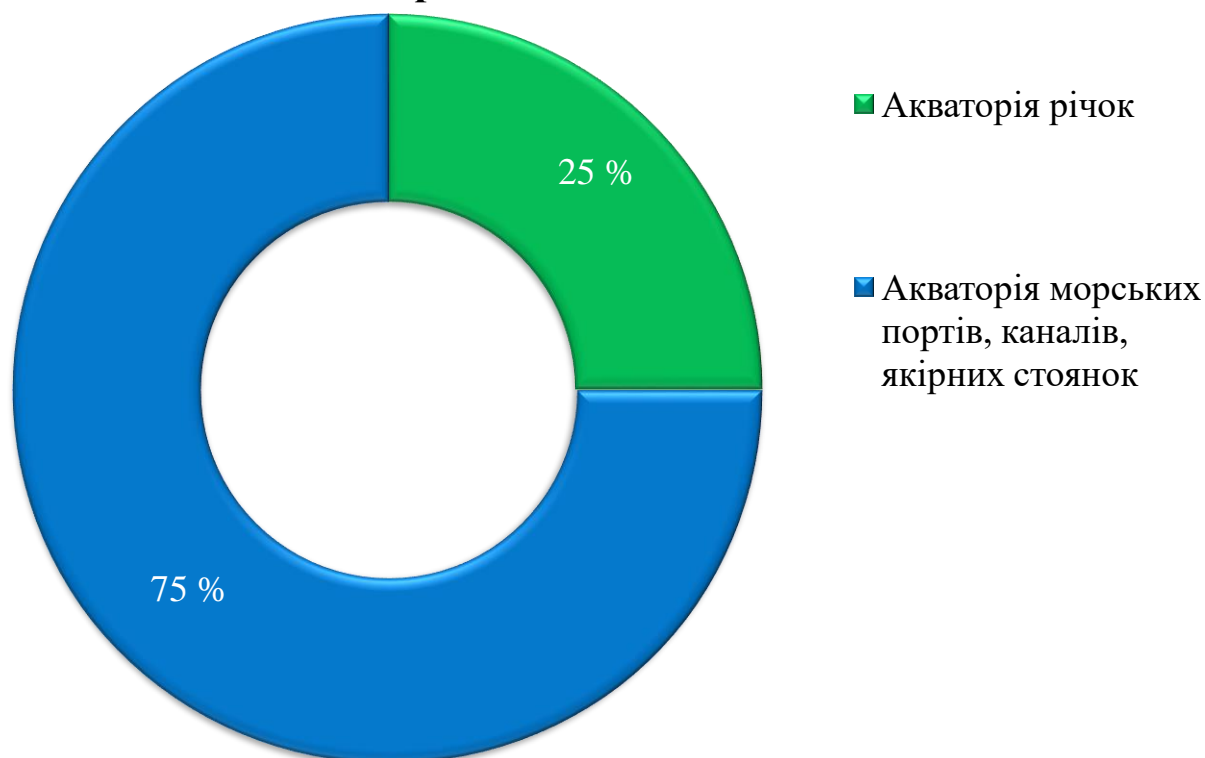


Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення за перше півріччя 2020 року.

За 6 місяців 2020 року за типом суден аварійні події розподілились у такому процентному відношенні:

50 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами;

38 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з суднами внутрішнього та змішаного (ріка-море) плавання;

12 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з маломірними суднами.

### Розподіл аварійних подій за типом суден

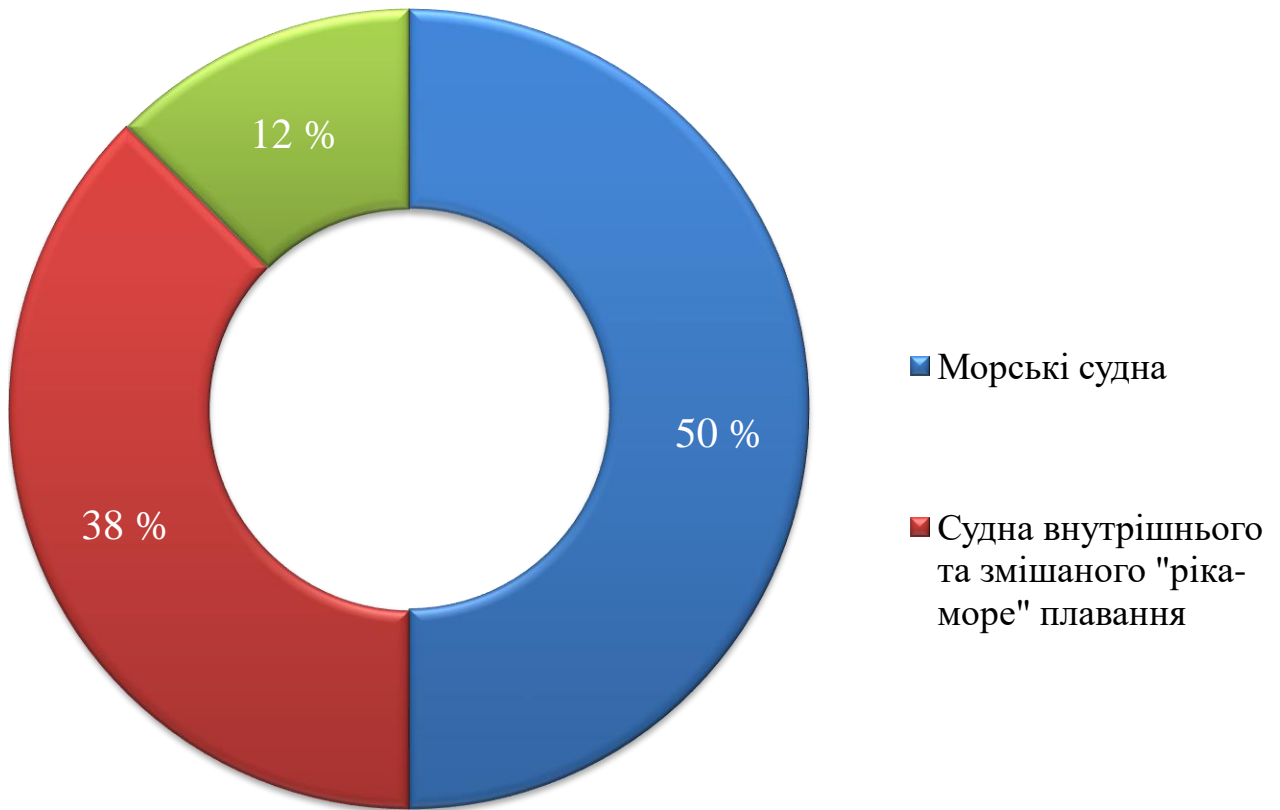


Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден за перше півріччя 2020 року.

### Порівняльна таблиця аварійних подій за видом за перше півріччя 2020 року, у порівнянні із аналогічним періодом 2019 року

2019 р.	2020 р.
<b>АП, що підлягають обліку</b>	
Дуже серйозна аварія	
<b>Дуже серйозна аварія з маломірним (малим) судном</b>	
<b>Серйозна аварія</b>	
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» 15.05.2020
<b>Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами</b>	
1. Зіткнення маломірних суден «Казанка-5» р. Дніпро р-н ХМП (травмовано 1 особа)	1. На р. Самара маломірне судно типу «Южанка» здійснило наїзд на громадянку, яка відпочивала (загибла 1

15.06.2019	особа) 28.06.2020
<b>Морський інцидент (серйозний інцидент)</b>	
1. Витік гідравлічної рідини з системи люкового закриття на палубу н/с - «459» та в акваторію Миколаївського морського порту 11.05.2019	
<b>Інцидент</b>	
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. Килія. 25.02.2020
3. Короткочасне потрапляння на міліну т/х «Мирослав» (судновласник ТОВ «Сапсан Трансшип») з двома баржами ЧКБ-02 та ЧКБ-03 13.06.2019	3. т/х «Круїз» відмова двигуна 19.06.2020
<b>Не беруться до обліку</b> (АП з іноземними суднами, та іншими суднами, що не підлягають обліку)	
<b>Дуже серйозна аварія</b>	
1. Загибель судна (Волго-Балт 214 – 07.01.2019) (3- загинуло, 1- зник безвісти, 7- травмовано)	
<b>Дуже серйозна аварія з маломірними (малими) суднами</b>	
1. Перевертання (човен КРИМ МРП-0326-К, з мотором SUZUKI-50) 20.03.2019 (загинуло 2 особи)	
<b>Серйозна аварія</b>	
1. Навал на причал (пошкодження причалу і корпусу судна STUTTGART) 27.01.2019	
<b>Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами</b>	
1. Посадка на міліну яхти, загибель судноводія (вітрильна яхта) МИК-0866-К 07.04.2019 (загибла 1 особа)	1. Маломірне судно типу «Казанка 2М» зазнало перевертання та затонуло (Кременчуцьке водосховище річки Дніпро) 25.04.2020 (3 особи зникло безвісти)
<b>Морський інцидент (серйозний інцидент)</b>	
1. Торкання ґрунту (посадка на міліну YORK – Дунай 68 км). 06.03.2019	1. т/х «AQUA SPLENDOR», прапор Гонг Конг, IMO 9567104) забруднення акваторії МП Південний 25.05.2020
2. Потрапляння людини за борт судна	2. т/х «SAADET C» (прапор – Панама)

(«Герої Севастополя»,	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	
4. Посадка на мілину ґрунтовідвізної шаланди «IZMAILKAYA» 24.06.2019	
<b>Інцидент</b>	
	1. Внаслідок шквального вітру т/х «Black Fuel» здрейфувало разом з якорем на мілину 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. т/х «RUSEN METE» навал на причал 29.06.2020

### ***3. Коригуючі дії (запропоновані заходи) щодо усунення причин виникнення аварійних подій***

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. Морській адміністрації запропоновано:

### 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 суднового 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) 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;

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.

4. Керівництву ТОВ «Транспортний судноплавний менеджмент» 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 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.

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 Бородаєв Олександр Миколайовича, дії якого під час виконання обов'язків капітана судна «NEFTERUDOVOZ-46M» призвели до аварійної/транспортної події.

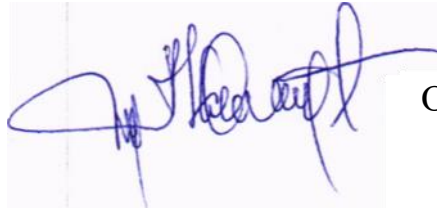
6. Направлено листи до Річкової інформаційної служби філії «Дельта-лоцман» ДП «АМПУ» та ДП «Укрводшлях» щодо обов'язкового повідомлення Морської адміністрації про виявлені факти порушення суднами вимог чинного законодавства у сфері безпеки судноплавства на ВВШ для вжиття відповідних заходів реагування.

7. Судновласникам, судна яких були причетні до вказаних аварійних/транспортних подій, запропоновано посилити контроль за ефективною підготовкою судового 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 за перше півріччя у 2020 та 2019 роках загибель осіб пов'язана з аварійними подіями, які виникли з маломірними (малими) суднами (4 та 4 (з 7 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