

**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 перше півріччя 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 відповідний період у порівнянні з відповідним періодом минулого року*

Протягом першого півріччя 2021 року на морському і річковому транспорті України, у тому числі з маломірними (малими) суднами, сталося 25 аварійних подій, в яких 4 особи отримали травм та загинули і зникли безвісти відсутні.

За перше півріччя 2020 року відбулося 16 аварійних подій, в яких 3 особи загинуло, 1 особа зникла безвісти, особи, що отримали травм – відсутні.

Таким чином, загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2021 року, у порівнянні з 2020 роком збільшилась на 9 аварійних подій (+56%). При цьому слід зазначити, що кількість загинулих та зниклих безвісти зменшилась на 4 особи (-100%), а кількість травмованих збільшилась на 1 особу (- 33%).

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

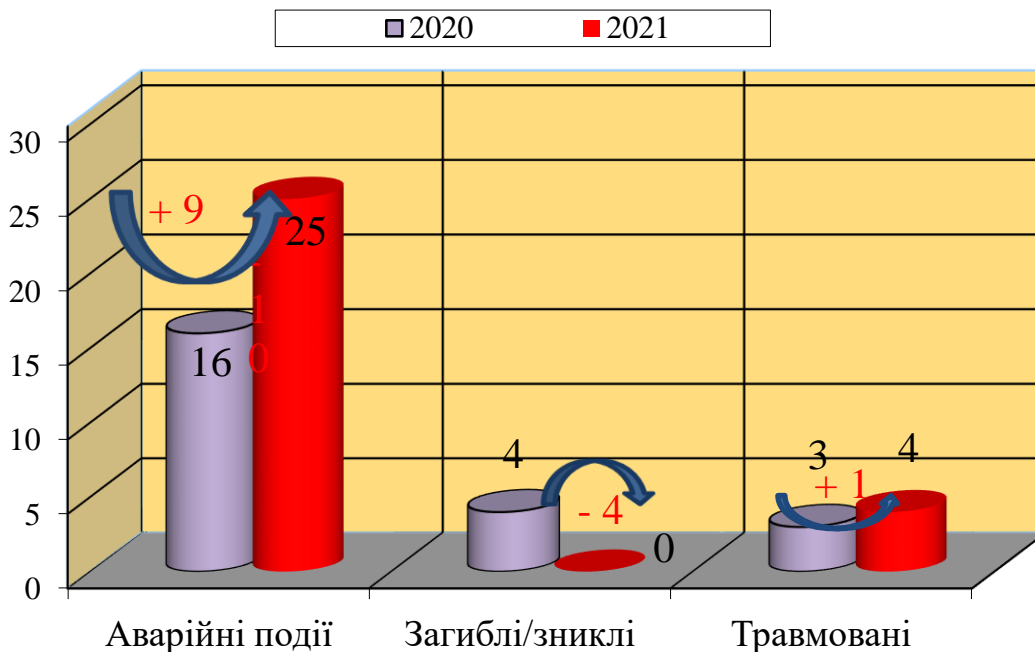
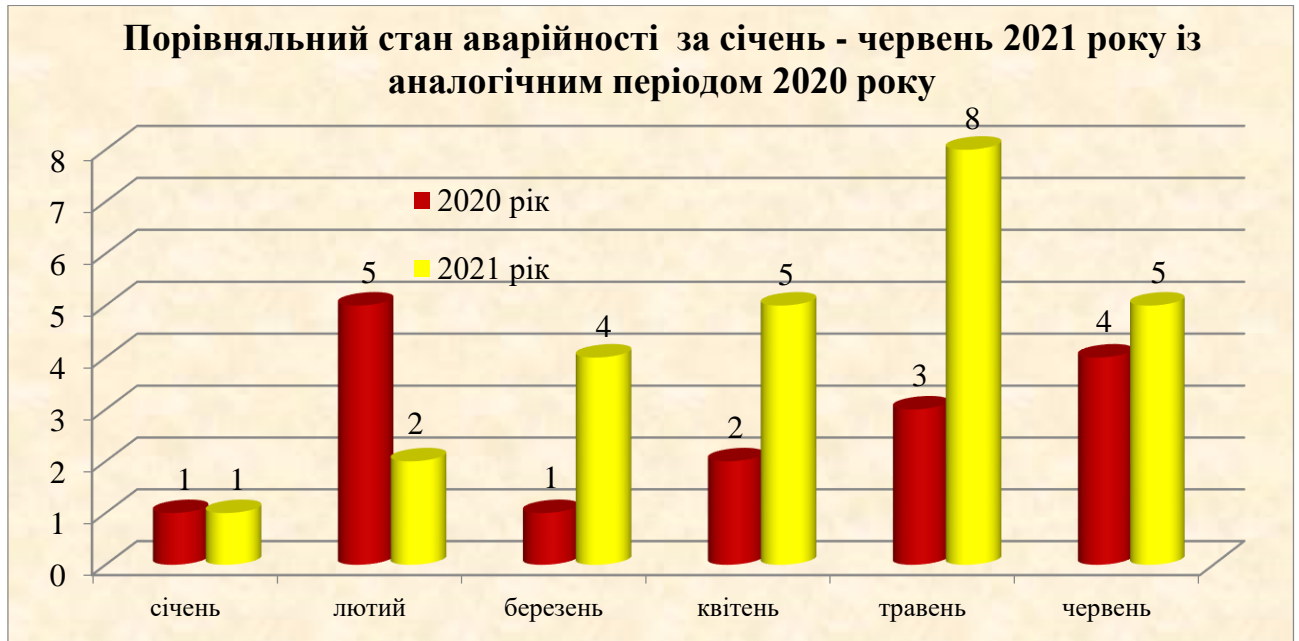


Рис. 1. Загальний стан аварійності на морському та річковому транспорті протягом 6 місяців 2021 року, в порівнянні з аналогічним періодом 2020 року.



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 аварійна подія), в яких загинули та зникли безвісти – відсутні, та 1 особа отримала травм.

При цьому 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 Бартін) у координатах: широта 41 39,65N; довгота 032 11,45E 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, рік побудови 1973, L – 114 м, В – 13 м, дедвейт 3506 т, ІМО 8231019, MMSI 620230000) 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 сталося 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 Кодексу 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.

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 загинули та зникли 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.

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.

Слід зазначити той факт, що 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. Згідно статистики, пов'язаної з аварійними подіями, які виникли з маломірними (малими) суднами за перше півріччя 2021, вжиті заходи дали позитивний результат – значне зниження аварійності з маломірними (малими) суднами (тільки 1 подія) та відсутність загиблих, зниклих безвісти та травмованих.

Підсумовуючи можливо зробити висновок, що не зважаючи на те, що загальна кількість аварійних подій, що сталися протягом першого півріччя 2021 року, у порівнянні з аналогічним періодом 2020 року, збільшилась на 9 аварійних подій (+56%), а кількість травмованих збільшилась на 1 особу (- 33%), при цьому загинули та зникли безвісти відсутні (зменшилось на 4 особи -100%).

Якщо розподілити всі аварійні події, які сталися на водному транспорті протягом січня-червня 2021 року на аварійні події які підлягають обліку, та, що не підлягають обліку, то протягом першого півріччя 2021 року на водному транспорті всього сталося 10 аварійних подій, що підлягають обліку (при яких загинули і зникли безвісти відсутні та 1 особа була травмована), а також відбулося 15 аварійних подій, що не підлягають обліку, під час яких 3 особи було травмовано (загинули та зникли безвісти відсутні), а саме:

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

2020 / 2021

*на морському транспорті*

серйозних аварій - 0 / 0

*на річковому транспорті:*

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 3 / 2

серйозних інцидентів - 0 / 3

інцидент - 3 / 4

*з маломірними (малими) суднами –*

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозні аварії - 1 / 0

серйозних інцидентів - 0 / 1

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

*на морському транспорті:*

2020 / 2021

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 3

морських інцидентів (серйозних інцидентів) - 2 / 5

інцидентів - 6 / 4

*на річковому транспорті:*

дуже серйозних аварій - 0 / 0

серйозних аварій - 0 / 0

морських інцидентів (серйозних інцидентів) - 0 / 1

інцидентів - 0 / 2

*з маломірними (малими) суднами:*

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

Таким чином, всього аварійних подій, що відбулося протягом 1-го півріччя 2021 року:

**морський транспорт** – 12 подій без загиблих та зниклих безвісти, проте було травмовано 3 особи;

(у 2020 році сталося 8 без загиблих, зниклих безвісти та травмованих);

**річковий транспорт** – 12 подій без загиблих та зниклих безвісти, проте було травмовано 1 особа;

(у 2020 році відбулося 6 подій, також без загиблих, зниклих безвісти та травмованих);

**маломірні (малі) судна** – 1 подія без загиблих, зниклих безвісти та травмованих;

(у 2020 році сталося 2 події, під час яких 3 особи загинуло та 1 особа зникла безвісти).



Таблиця 1. Аварійні події, що *підлягають* обліку, та сталися за 1-е півріччя 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	0	0	0	0
	Серйозні аварії	2	0	0	1
	Серйозні інциденти	3	0	0	0
	Інциденти	4	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	1	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Таблиця 2. Аварійні події, що *не підлягають* обліку, що сталися за 1-е півріччя 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	3	0	0	2
	Морські інциденти	5	0	0	1
	Інциденти	4	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
Річковий транспорт	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	1	0	0	0
	Інциденти	2	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Маломірні судна	Дуже серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні аварії	0	0	0	0
	Серйозні інциденти	0	0	0	0
<b>Всього:</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



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 судових 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 – ВВШ), зокрема переміщення несамохідного плавкрану «ZAKHARIY», вимог проектів 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. Не забезпечення 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 стисних 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 правил технічного обслуговування і експлуатації суднових механізмів та систем, зокрема головного двигуна, гвинта регульованого кроку, допоміжних двигунів тощо, через зупинення яких відбувається «блакаут» судна та втрачається управляємость, 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. 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 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, ISM) компанії щодо врахування капітанами та командним складом суден рівня оцінки ризику при слідуванні судна в обмежених умовах плавання по каналам, річковим внутрішнім водним шляхам тощо, зокрема з лоцманом на борту (резолюція ІМО А.741(18), ст. 49, 50 розділу 3 гл. 8 Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року (STCW-78/95)).

11. Не забезпечення капітанами та командним складом суден: належної організації спостереження за надводною обстановкою за допомогою всіх наявних засобів, зокрема наявність спостерігача на баку судна, з тим щоб повністю оцінити ситуацію і небезпеку зіткнення з засобами

навігаційного обладнання під час руху в обмежених умовах 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)).

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

порушення судноводіями нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471, та відповідних Правил користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) суднах, які затверджуються Рішенням відповідної місцевої ради, якими визначено, що судноводії маломірних (малих) суден зобов'язані, зокрема:

забезпечувати безпеку плавання судна та пасажирів;

вести постійне спостереження водної акваторії з метою попередження аварійної ситуації і надання своєчасної допомоги людям, інших маломірних (малих) суден та плавзасобів, які потрапили у форс-мажорні обставини;

що судноводіям маломірних (малих) суден забороняється зокрема порушувати норми пасажиромісткості та вантажопідйомності судна.

вжити всіх запобіжних заходів, навіть якщо ці заходи не передбачені цими Правилами, але диктуються загальним обов'язком і сталою практикою плавання, виявляти пильність з метою запобігання, зокрема: небезпеці для людського життя; пошкодженню суден тощо.

Морська адміністрація звертає увагу судноводіїв, власників суден, керівників баз стоянок маломірних (малих) суден на те, що нехтування вимогами нормативно-правових актів з безпеки судноплавства, зокрема відповідних правил користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) суднах та/або Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16.02.2004 № 91, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 12.07.2004 за № 872/9471, використання маломірних суден у холодну пору року становить чималу загрозу для життя й здоров'я людей, які ними користуються, і закликає не здійснювати вихід на воду на маломірних (малих) суднах після закриття навігації та у зимовий період.

За результатами проведених розслідувань аварійних подій, що трапилися протягом 1-го півріччя за 2021 рік, встановлено, що причинами їх виникнення були:

1) **організаційні причини** – 13 випадків (52 %) (неналежна організація несення вахтової служби на ходовому містку для забезпечення безаварійного плавання судна, порушення вимог пожежної безпеки на судах, безпечної стоянки судна на якорі в штормових умовах, під час виконання маневрових операцій по швартуванню/відшвартуванню судна, плавання з лоцманом на борту, а також при плаванні в обмежених умовах р. Дніпро, порушення вимог Правил плавання та місцевих правил плавання у частині виявлення пильності та забезпечення безпечного плавання тощо, неналежна організації спостереження за надводною обстановкою за допомогою всіх наявних засобів, зокрема наявність спостерігача на баку судна, з тим щоб повністю оцінити ситуацію і небезпеку зіткнення з засобами навігаційного обладнання під час руху в обмежених умовах каналу БДЛК, а також щодо плавання суден у вузькостях тощо);

2) **технічні причини** – 10 випадків (40 %) (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;

3) **навігаційні причини** – 2 випадка (8 %) (наїзд на рибацьки сітки під час плавання по каналу, не виконання відповідного маневру для запобігання зіткненню через не своєчасне налаштування шкали раділокатора (згідно рапорту капітана буксира) під час плавання у районі де є скупчення плав засобів в очікуванні шлюзування);

4) **психофізіологічні** – відсутні

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

### Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення

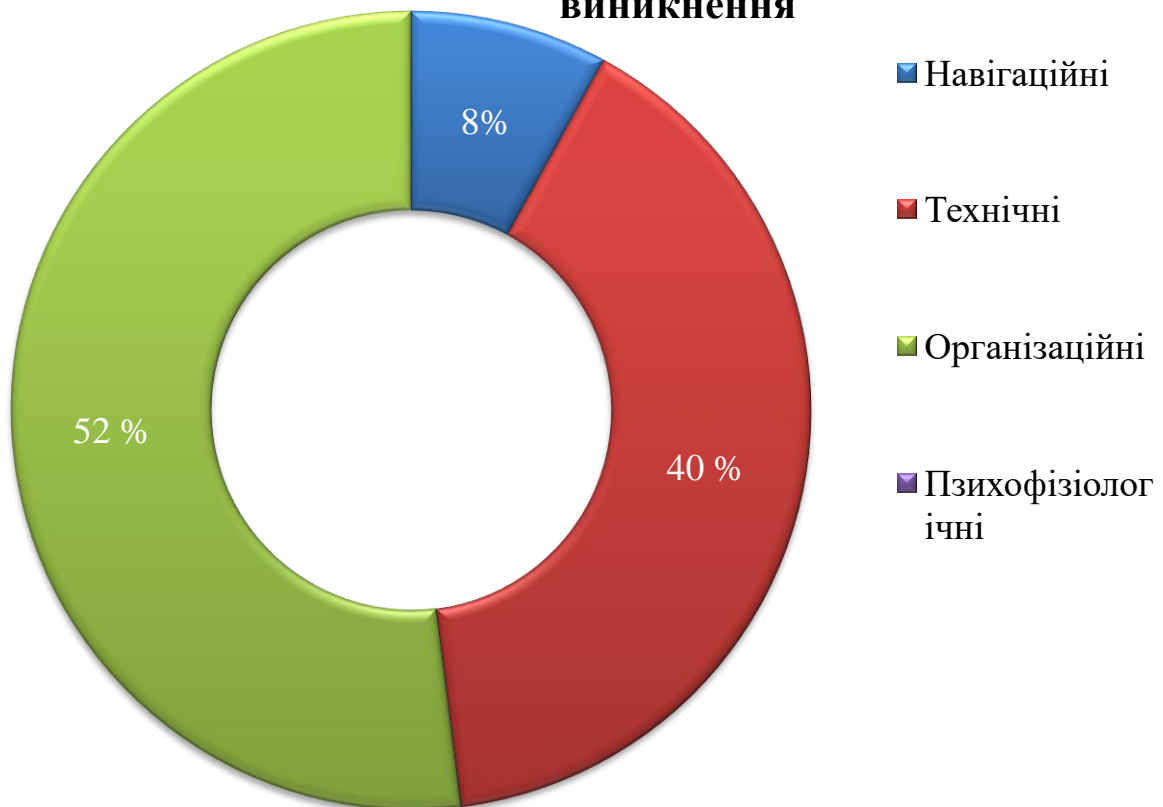


Рис. 2. Кількість випадків аварійних подій за причинами виникнення за 1-е півріччя 2021 року.

Розподіл аварійних подій за перше півріччя 2021 року за місцем їх виникнення складається таким чином, що :

60 % від загальної кількості аварійних подій сталося у морських районах (у відкритому морі, акваторії морських портів, каналів, якірних стоянок тощо);

40 % від загальної кількості аварійних подій сталися на річкових внутрішніх водних шляхах та на річці Дунай.

### Розподіл аварійних подій за місцем виникнення

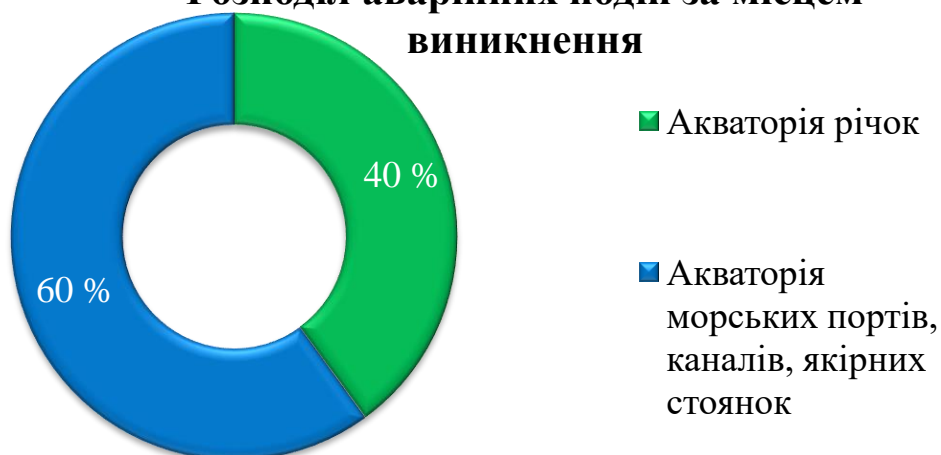
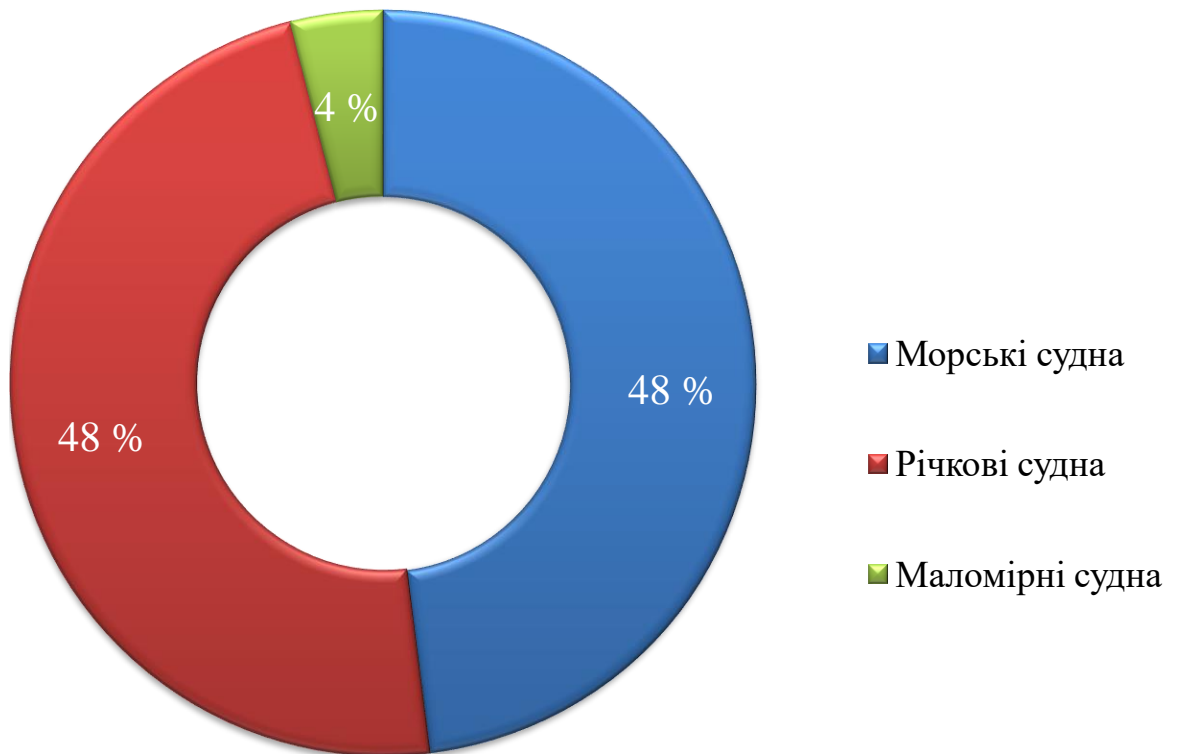


Рис. 3. Розподіл випадків аварійних подій за місцем виникнення за 1-е півріччя 2021 року.

**Розподіл аварійних подій за типом суден**

*Рис. 4. Розподіл випадків аварійних подій за типом суден за 1-е півріччя 2020 року.*

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

48 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з морськими суднами;

48 % від загальної кількості аварійних подій трапилися з суднами внутрішнього та змішаного (ріка-море) плавання;

4 % 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. буксир «LIUBOMYR» здійснив зіткнення баржи з маломірним судном (загинула 1 особа, травмована 1 особа) 28.08.2020
	2. Затоплення н/с баржи «УДП-1240» на 289 км р. Дніпро 04.12.2020
<b>Дуже серйозна аварія з маломірним (малим) судном</b>	
	1. На р. Самара маломірне судно типу «Южанка» здійснило наїзд на громадянку, яка відпочивала (загинула 1 особа) 28.06.2020
	2. у смт. Затока м. Білгород-Дністровський Одеська обл., гідроцикл здійснив наїзд на плавзасіб типу «плюшка» з трьома особами на борту (загинула 1 особа) 18.07.2020
	3. маломірне судно типу «Крим» зіткнулося з навігаційним буєм № 97 р. Дніпро м. Кременчук, що призвело до перевертання човна та потрапляння судноводія та пасажирів до води. (1 особа зникла безвісти, 1 травмована) 29.08.2020
<b>Серйозна аварія</b>	
1. Пожежа на тх «DEISY» (прапор Україна) 07.01.2021 травмовано 1 особа	1. Посадка на мілину т/х «LIZORI» (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 бк «Гідрограф» 28.04.2020
	3. Посадка на мілину тх «Нефтерудовоз 46М» 15.05.2020
	4. Потрапляння води в МО, посадка на мілину тх «Подол» 12.07.2020
	5. м/б «ОЧАКІВ» відмова ГД 23.10.2020
	6. м/б «БРИЗ-1» з баржою «МВ-2» - на баржі «МВ-2» виявлено водотечу нижче ватерлінії 24.12.2020

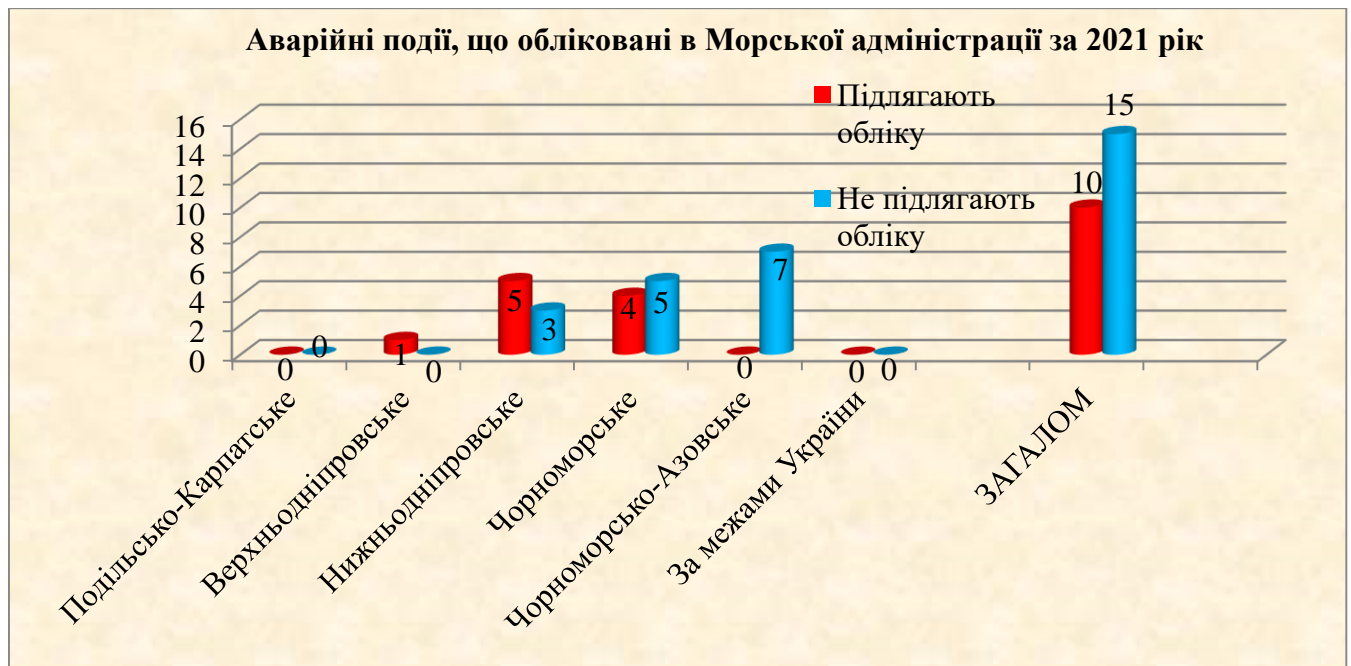
<b>Серйозна аварія з маломірними (малими) суднами</b>	
	1. Зіткнення двох малих суден «Gelios 560» та невідомого, який зник з місця події (1 особа травмована) 08.08.2020
	2. зіткнення двох гідроциклів (Київ) (травмовано 1 особа) 23.08.2020
<b>Морський інцидент (серйозний інцидент)</b>	
1. буксир-штовхач «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 з баржею Р-790 - виявлено потрапляння води до трюму вказаної баржи 17.04.2021	2. б/к «Московський-8» з баржею УДП-С-423 навал на танкер «Десна» 14.12.2020
3. буксир «Прибужановський» 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
<b>Серйозній інцидент з маломірними (малими) суднами</b>	
1. човен «Казанка» зіткнувся з огорожувальним буєм №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 міліну 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 баржи «БКК-2» під буксировкою БК «Радомир» з допоміжним БК «Орловка» на деберкадер у пп. Килія. 25.02.2020
3. Дрейф плавкрана по р. Дніпро 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 міліну нс баржи «Каховка» 29.07.2020
	5. тх «СВІТОЧ» відмова головного двигуна 31.08.2020
<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>	
<b>Серйозна аварія</b>	
2. Пожежа на тх «PRINCE 4» (прапор Коморські острови) 12.02.2021	1. буксир «MARS» (прапор Ліберія) потрапляння на міліну 16.07.2020
3. 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
4. т/х HARUN KONAN (прапор Туреччина)- потрапляння на міліну 01.06.2021	
<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 зникло 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. тх «TRIUMH IV» (прапор Молдова) втрата якоря 25.02.2021	1. т/х «AQUA SPLENDOR», прапор Гонг Конг, ІМО 9567104) забруднення акваторії МП Південний 25.05.2020
2. т/х «JOUR S» (прапор Того)- травмування члена екіпажу 14.04.2021 (травмовано 1 особа)	2. т/х «SAADET C» (прапор – Панама) здійснив навал на порталний кран «АС-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 міліну 06.05.2021	4. тх «NEW CHALLENGE» забруднення акваторії порту рослинною олією 12.07.2020
5. т/х «МАНМЕТ АГА» навал на баржу «DM-098» 11.05.2021	5. тх «JOUR S» посадка на міліну на підхідному каналі портового пункту Очаків 29.07.2020
5. т/х «MTM DUBLIN» (прапор Турція) - посадка на міліну	6. т/х «AK PIONEER» навал на правий борт т/х «DACOTA», який був



27.06.2021	пришвартований до причалу №7 «АСРЗ». 25.08.2020
	7. пошкодження судном «GANJA» світного буя лівої сторони № 16 підхідного каналу порту Південний 28.10.2020
	8. т/х «GLORIA 1905» здійснив навал на причал № 18 у МП Маріуполь 01.12.2020
<b>Серйозний інцидент з маломірними (малими) суднами</b>	
Інцидент	
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 міліну 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 міліну 24.02.2020
3. судно «Darya Java» IMO 9752412, Hong Kong, - відмова головного двигуна 01.05.2021	3. Внаслідок шквального вітру т/х «Lord Wellington» зірвало з якоря та знесло на міліну 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 міліну 20.06.2021	6. баржу «PELORUS» здрейфувало до румунського берега на міліну в районі 18 км річки Дунай, а потім на 5 км р. Дунай 31.07.2020
	7. т/х «AHMET CAN» відмова ГД на БДЛК 15.09.2020
	8. судно «CENTURY GOLD» навал на буй № 26 БДЛК 15.09.2020
	9. т/х «ADAM PEARL» відмова ГД на ПК ТОВ «Ніка-Тера» 26.11.2020

**Аварійні події, що відбулися протягом 1-го півріччя 2021 року за територіальним принципом**



**3. Коригуючі 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 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 (його обладнання, систем, механізмів тощо) під час здійснення огляду та технічного нагляду за переобладнанням, ремонтом, експлуатацією, з метою встановлення відповідності судна та інших плавзасобів, вимогам правил Регістра судноплавстві 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 територіальним органам:**

1) забезпечити 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 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;

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 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;

дотриманням командним складом та судновою 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 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 також Правил пожежної безпеки, зокрема, у частині, що стосується безпечного використання на судах електронагрівальних приладів, а також спроможності членів екіпажу щодо виявлення, тушіння пожежі та використання відповідного судового 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 п. 1.6 Правил плавання, зокрема не відповідності фактичної осадки габаритам судового ходу;

забезпечити повідомлення судовласників 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;

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

відповідність 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 відповідного 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 здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах 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;

проведення з членами екіпажу відповідних інструктажів згідно СУБ судна, 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 Правил плавання щодо встановленої граничної швидкості руху по акваторії порту, Бузько-Дніпровсько-лиманському (БДЛК) та Херсонському морському каналах (ХМК), використання забрівкового плавання суден на вказаних каналах, буксирного забезпечення;

**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 запропоновано:**

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, 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 екіпажом 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;

забезпечити дотримання капітанами суден (буксирів), що належать та/або експлуатуються компанією/товариством, зокрема вимог відповідних Правил плавання, пункту 1.4.1 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 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 вимоги Системи управління безпекою судноплавства (далі – СУБ) судна та компанії, розробленої компанією/товариством на виконання вимог 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 організацію належного несення вахтової служби на ходовому містку, спостереження за рухом, позицією та місцем судна для забезпечення безаварійного плавання судна, зокрема контрою за місцем знаходження судна та інших суден та об'єктів, що знаходяться на судновому ході, з використанням радіолокатора, а також забезпечення спостереження за надводною обстановкою (наявність спостерігачем з радіостанцією) попереду баржи/секції, яка зштовхається, під час плавання в стисних умовах акваторії морського порту, річках Дніпро та Дунай, при обмеженої 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, ISM) компанії/підприємству (товариству) щодо врахування рівня оцінки ризику при

слідуванні судна в обмежених умовах плавання по каналам, річковим внутрішнім водним шляхам тощо, зокрема з лоцманом на борту (резолюція ІМО А.741(18), ст. 49, 50 розділу 3 гл. 8 Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків і несення вахти (STCW-78/95);

належну організацію спостереження за надводною обстановкою за допомогою всіх наявних засобів, зокрема наявність спостерігача на баку судна, з тим щоб повністю оцінити ситуацію і небезпеку зіткнення з засобами навігаційного обладнання під час руху в обмежених умовах плавання по внутрішнім водним шляхам (ВВШ), каналам, а також при 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 порту, каналу (резолюції ІМО А.893(21), А.601(15);

належну організацію та виконання 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), 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;

здотримання 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), 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;

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

необхідність виконання вимог СУБ підприємства/компанії 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 резолюцією ІМО А.741(18) (МКУБ), під час здійснення буксирних операцій при несприятливих погодних умовах;

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 річці 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 спостерігачем з радіостанцією) попереду баржи/секції, яка зштовхається, під час плавання, в стисних умовах акваторії морського порту, зокрема Рені та річці 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 компанії 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) щодо врахування капітанами та командним складом суден рівня оцінки ризику при маневруванні буксиром зі зчаленою баржою в обмежених умовах плавання, зокрема на річці Дунай, зіставлення їх з місцем маневрування, погодними умовами тощо;

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

врахування маневрових характеристик судна та обов'язкове використання настроеного на відповідних шкалах радіолокатора під час плавання судна, зокрема в темну пору доби;

дотримання судоводіями вимог Обов'язкових постанов, зокрема по морському порту Рені, 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 місті, рекомендується здійснювати проти течії.

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

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

додатково проробити вимоги Правил плавання і лоцманського проведення суден у північно-західній частині Чорного моря, Бузько-Дніпровсько-лиманському (БДЛК) та Херсонському морському каналах (ХМК), затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 01.08.2007 № 655, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 05.10.2007 за № 1150/14417 (із

змiнами) (далi – Правила плавання), щодо лоцманського проведення, встановленої граничної швидкостi руху по БДЛК та ХМК, забрiвкового плавання суден тощо, а також Конвенцiї «Про Мiжнароднi правила запобiгання зiткненню суден на морi 1972 року», зокрема правила 9 Роздiлу I Частини В щодо плавання суден у вузькостях;

звернути увагу лоцманiв на необхiднiсть постiйного обмiну з капiтаном судна iнформацiєю про умови плавання, мiсцевi умови, особливостi судна, будь-якi iншi умови, що можуть вплинути на виконання лоцманського проведення судна;

акцентувати на обов'язковiсть надавати допомогу капiтану судна в оцiнцi навігацiйної обстановки та управлiннi судном, спираючись на практичний досвiд плавання в даному районi та враховуючи навігацiйно-гiдрографiчнi, гiдрометеорологiчнi, iншi умови та мiсцевi особливостi району лоцманського проведення, а також вплив цих умов на плавання судна;

звернути увагу всiх портових лоцманiв щодо беззаперечного дотримання вимог Обов'язкових постанов по морських портах України щодо дотримання швидкiсного режиму пiд час слiдування по пiдхiдному каналу, внутрiшнiй акваторiї порту, а також при пiдходi до причалу;

акцентувати увагу морських лоцманiв, що до початку здiйснення лоцманського проведення необхiдно надати рекомендацiю капiтанам суден щодо:

використання спецiально призначеного обладнання, а саме: сертифiкованого буксирного тросу судна, для виконання буксирних операцiй, або використання обладнання спецiалiзованих суден – буксирiв, що залучаються для виконання вказаних операцiй, пiд час заходу/виходу в/з порту, перешвартування у межах акваторiї порту;

здiйснення додаткової перевiрки належної роботи головного та допомiжних двигунiв, суднових систем i механiзмiв, зокрема тестування головного двигуна «вперед» – «назад», з метою забезпечення безпечного лоцманського проведення;

перевiрки готовностi якiрного пристрою з метою екстреної вiддачi якорiв у разi необхiдностi;

дотримання безпечної швидкостi, яка б дозволила буксирам вчасно зупинити судно при виникненнi аварiйної ситуацiї або залучати додатковi буксири порту для безпечного виконання маневрових операцiй пiд час швартування/вiдшвартування судна до/вiд причалiв порту.

5. Направлено листа до Iнспекцiї з питань пiдготовки та дипломування морякiв з проханням розгляду питання про припинення дiї пiдтвердження до диплома № 10561/2015/08 вiд 18.02.2015 та проведення позачергової перевiрки компетентностi капiтана далекого плавання Горбатюка Василя Васильовича, дiї

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:

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.

здійснити аналіз ефективності діючої СУБ підприємства 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.

Також, слід зазначити той факт, що запропоноване 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 позитивний результат. Статистика пов'язана з аварійними подіями, які виникли з маломірними (малими) суднами за перше півріччя 2021 вказує на значне зниження аварійності з маломірними (малими) суднами (тільки 1 подія) та відсутність загиблих, зниклих безвісти та травмованих.

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



Олександр КОМАРОВ