



SEA REVIEW



Заснований у 2001 році

2(102) 2026

THE INTERNATIONAL MARITIME JOURNAL OF THE NAUTICAL INSTITUTE OF UKRAINE

МОРСЬКИЙ ОГЛЯД

МІЖНАРОДНИЙ МОРСЬКИЙ ЖУРНАЛ

МОРСЬКИЙ ІНСТИТУТ УКРАЇНИ (МІУ)

ІКЦ НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ» (ІКЦ НУ «ОМА»)

УВ МІЖНАРОДНОЇ АКАДЕМІЇ НАУК ЕКОЛОГІЇ БЕЗПЕКИ ЛЮДИНИ ТА ПРИРОДИ (УВ МАНЕБ)

ПНЦ ТРАНСПОРТНОЇ АКАДЕМІЇ УКРАЇНИ (ТАУ) • АСОЦІАЦІЯ МОРСЬКИХ КАПІТАНІВ ОДЕСИ (АМКО)

УКРАЇНСЬКА АСОЦІАЦІЯ З ЗАХИСТУ МОРЯ ВІД ЗАБРУДНЕНЬ (УКРМЕПА)



2026 рік – журналу «МО» 25 років!



РЕДАКТОРСЬКА КОЛОНКА

EDITOR'S COLUMN

20 РОКІВ КОНВЕНЦІЇ ПРО ПРАЦЮ В МОРСЬКОМУ СУДНОПЛАВСТВІ

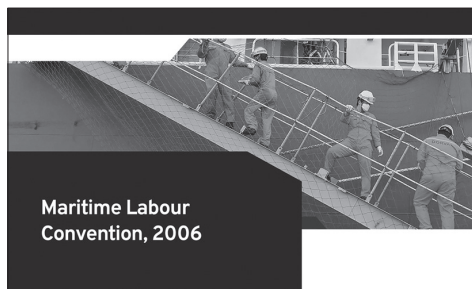
Міжнародна організація праці (МОП) та Міжнародна морська організація (ІМО) відзначають 20-ту річницю прийняття Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року (КПМС-2006), знакової угоди, що змінила умови праці та життя моряків.

Прийнята 23 лютого 2006 року на Міжнародній конференції з праці в морському судноплаванні після досягнення безпрецедентної тристоронньої угоди, Конвенція про працю в морському судноплаванні об'єднала уряди, судновласників та моряків для створення всеосяжної глобальної структури, що регулює умови праці та життя в одній із найбільш інтернаціональних галузей світової економіки. Цей дух партнерства залишається центральним елементом її тривалої сили та актуальності.

Конвенція про працю в морському судноплаванні (КПМС-2006, MLC 2006), прийнята 23 лютого 2006 року, відзначає 20-річний рубіж, залишаючись «Біллем про права» моряків. Вона замінила понад 68 застарілих конвенцій МОП, встановивши єдині міжнародні стандарти умов праці, життя, харчування та медичної допомоги для захисту прав моряків у всьому світі.

Основні підсумки та значення за 20 років:

- Комплексний захист: КПМС закріпила право на безпечні умови праці, справедливую оплату, репатріацію, медичне обслуговування та соціальне забезпечення.
- «Більш про права»: Документ часто називають четвертою «фундаментальною» конвенцією (поряд із СОЛАС, МАРПОЛ та ПДНВ), що забезпечує гідні умови життя та роботи.
- Механізм контролю: Введено обов'язкове засвідчення суден (СвСТН) та Декларацію про дотримання трудових норм



(ДСТН), що підтверджують відповідність вимогам, що посилює контроль за судновласниками.

- Актуальність: Міжнародна організація праці (МОП) продовжує вносити поправки до конвенції, адаптуючи її до сучасних реалій (наприклад, питання забезпечення зв'язком, виплати зарплати).

Конвенція, що набула чинності 20 серпня 2013 року, залишається ключовим інструментом для забезпечення справедливості та сталого судноплавства.

Станом на 31 грудня 2025 року КПМС-2006 була ратифікована 111 державами, що представляють понад 96,6% світового тоннажу торговельного флоту.

Ключові досягнення Конвенції про працю в морському судноплаванні

Конвенція актуалізувала та об'єднала близько 70-ти різних інструментів регулювання морської праці в єдину, всеосяжну міжнародну систему.

Вона встановила обов'язкові до виконання мінімальні стандарти заробітної плати, робочого часу та відпочинку, медичного обслуговування, умов проживання на борту, репатріації та соціального захисту, створивши основу для гідної роботи в морі.

З моменту набуття чинності КПМС призвела до відчутних покращень умов життя та праці на борту суден, посилює дотримання вимог за допомогою нагляду з боку держави прапора та державного портконтролю, а також надала ефективний практичний механізм для вирішення проблем, що виникають.

Поправки, прийняті за останні десятиліття, посилюють захист фінансової безпеки, гарантували підтримку морякам у випадках залишення суден та кримінального переслі-

ЗМІСТ (INSIDE)

Редакторська Колонка (Editor's Column)	1–2
Культура безпеки (Safety Culture)	3–5
Людський фактор (Human Factor)	6–9
Захист навколишнього середовища (Environment)	10–11
Охорона на морі (Security at Sea)	11
Новини ІМО (IMO News)	12–16
Безпека мореплавства (Safety of Navigation) ..	17–18
Морське право (Maritime Law)	19–20
Морське страхування (Maritime Insurance)	20
Морська освіта (Maritime Education)	21
Морська медицина (Maritime Medicine)	21
Моряк на березі (Go Ashore)	22–23
Новини МОП (ILO news)	23–24
Новини МПС (ICS News)	24
Новини МАКТ (IACS News)	25
Новини КГП (PSC News)	26
Нові книги (New Books)	26
Новини науки і техніки (Science & Technics News in Shipping)	27–29
Повідомлення про актуальні інциденти на морі (Reports of Current Incidents at Sea)	30–31
Уроки морських аварій (Marine Accidents Lessons)	31–32
Ми про вас пам'ятаємо (We Remember about You)	33
Новини НУОМА (NUOMA News)	34
Ювілеї (jubilee & Dates of Birth)	35
Новини МІУ і МІВ (NIU & NI News)	35–38
Велика Британія: минуле і сучасність (UK: Past & Present)	39
На дозвіллі (On Leisure)	40

дування, а також зміцнили заходи безпеки для боротьби з насильством та домаганнями на борту, а також у відповідь на виклики, з якими морякам довелося зіткнутися під час пандемії COVID-19.

Водночас Конвенція допомогла вирівняти умови конкуренції для відповідальних судновласників, скоротивши можливості для недобросовісної конкуренції, заснованої на економії на умовах праці.

"Перш за все, я хотів би звернутися безпосередньо до моряків у всьому світі. Ми бачимо ваш внесок. Ми визнаємо ваші жертви. І ми, як і раніше, віддані вашій безпеці. Вашому благополуччю та вашим правам. Сьогодні і надалі", — сказав Генеральний секретар ІМО Арсеніо Домінгес у своєму відеозверненні з нагоди річниці КПМС-2006.

Між тим, Генеральний секретар МОП підкреслив, що багатьом морякам, як і раніше, відмовляють у праві на звільнення на берег та доступі до належної медичної допомоги. Крім того, моряки, як і раніше, нерідко стають жертвами шахрайських методів найму, а жінки, як і раніше, мало представлені в морській галузі. Тому ця річниця — не лише привід відзначити життєво важливий внесок моряків, а й заклик до дії для вирішення постійних проблем, з якими вони стикаються. Моряки — це двигуни світової судноплавної галузі, на частку якої припадає близько 90% світової торгівлі, і без моряків світова економіка повністю зупиниться.

"Тому ми повинні визнати їх ключовими працівниками та забезпечити вжиття всіх необхідних заходів для захисту їхніх прав. Даваймо відзначимо цю річницю, відаючи належне морякам і зробивши захист їхніх прав та благополуччя, а також забезпечення дотримання вимог КПМС центральною темою всіх морських дискусій," — завершив своє відеозвернення Генеральний директор МОП Гілберт Ф. Хунгбо.

Уроки COVID-19 та геополітичних конфліктів

Пандемія COVID-19 підкреслила незамінну роль моряків як ключових працівників, що забезпечують безперервний потік товарів першої необхідності по всьому світу. Криза також підкреслила важливість повного впровадження та забезпечення дотримання заходів захисту, закріплених у Конвенції про працю в морському суднопластві 2006 року.

Крім того, МОП та МПС випустили спільну заяву, в якій звернули увагу на те, що ця річниця припадає на період підвищеної геополітичної невизначеності, що посилює навантаження на глобальні ланцюжки поставок.

"В контексті геополітичної невизначеності та кліматичного переходу, які суттєво впливають на суднопластво та моряків, ми знову підкреслюємо нашу спільну рішучість забезпечити надійність Конвенції про працю в морському суднопластві та її

повномасштабне впровадження", — йдеться у спільній заяві МОП та МПС.

Залишення моряків, криміналізація та трудові права моряків

Крім того, судноплавна галузь продовжує стикатися з такими проблемами як залишення та криміналізація моряків, втома, не виплата заробітної плати та відмови у наданні звільнення на берег.

1. Залишення моряків

Згідно зі звітом, заснованим на спільній базі даних ІМО/МОП щодо випадків залишення моряків, станом на 31 грудня 2025 року було зареєстровано 1556 випадків залишення моряків з моменту її створення у 2004 році. Кількість моряків, які стали жертвами цих випадків, склала 22 808 осіб. З них 945 випадків були врегульовані, 291 випадок був оспорений, щодо 136 випадків не ведеться жодних розглядів, 184 — досі залишаються невирішеними.



З 2004 по 2016 рік кількість зареєстрованих випадків залишення моряків залишалася відносно стабільною на низькому рівні, за винятком різкого збільшення таких випадків — до 61 — у 2009 році, що було обумовлено світовою фінансовою кризою.

Однак, у 2017 році відбулися очевидні структурні зміни, коли кількість зареєстрованих випадків значно зросла — до 68, після набуття чинності та посилення реалізації поправок 2014 року до КПМС-2006, особливо тих, що стосуються фінансових гарантій та зобов'язань щодо звітності. Після цього піку число випадків знизлося до 47 у 2018 році і далі до 40 у 2019 році.

2. Заробітна плата

Що стосується заробітної плати та трудових договорів, то в ході Концентрованої інспекційної кампанії з перевірки заробітної плати та трудових договорів членів екіпажу, проведеної в межах Паризького меморандуму, Токійського меморандуму та Чорноморського меморандумів про взаєморозуміння (проходила з 1 вересня по 30 листопада 2024 року), було виявлено загалом 992 порушення, що мають відношення до КІК.

3. Втома

Дослідження Світового морського університету 2024 року під назвою «Кількісна оцінка незручної правди: повернення до питання практики коригування годин роботи та відпочинку» показало, що моряки переробляють, в середньому вони працюють 74,9 години на тиждень, тоді як загальноприйнята норма — 43 години. Зрозуміло, це призводить до повсюдної втоми. У більшості моряків немає жодного

повного вихідного дня, багато хто працює з перевищенням норм роботи/відпочинку, а коригування записів є поширеною практикою, щоб уникнути перевірок або проблем з компанією. Компанії найчастіше не звертають уваги на подібні порушення, при цьому 87,6% моряків вказують недостатню чисельність екіпажу як основний фактор втоми.

4. Звільнення на берег

У дослідженні SEAFIT Crew Survey 2025, що охопило 1700 суден та 22000 моряків по всьому світу, проблеми, пов'язані зі звільненням на берег, були розглянуті у спеціальному розділі. В результаті був виявлений дуже низький рівень задоволеності цим аспектом — нижче 50%. Жорсткі графіки, віддаленість терміналів від міської соціальної інфраструктури, а також короткі стоянки в портах були визначені як ключові фактори, що перешкоджають повноцінному звільненню на берег.

ІМО та МОП закликали всі держави та зацікавлені сторони галузі підтримувати стандарти КПМС, зміцнювати дотримання її положень та працювати в партнерстві, щоб гарантувати права моряків та сприяти справедливому, інклюзивному та сталому майбутньому глобального суднопластва.

Підтримка прав моряків за допомогою спільних ініціатив

ІМО спільно з МОП розробила та впровадила ключові керівні принципи на підтримку прав моряків, у тому числі ті, що стосуються випадків залишення моряків та справедливого поводження з моряками у разі морської аварії та після затримання у зв'язку з імовірними злочинами.

Спільна тристороння робоча група МОП/ІМО з виявлення та вирішення проблем моряків та людського фактора була створена у 2022 році. До порядку денного групи увійшли питання боротьби з переслідуваннями та домаганнями в морському секторі, включаючи сексуальне насильство та сексуальні домагання.

Висновок

20-та річниця Конвенції про працю в морському суднопластві 2006 року — це не лише привід відзначити життєво важливий внесок моряків, а й нагадування про проблеми, з якими вони продовжують стикатися. Забезпечення справедливої заробітної плати, безпечних умов праці, доступу до звільнень на берег та рівних можливостей залишається вкрай важливим для їхнього благополуччя, почуття власної гідності та професійного визнання. Продовження співпраці між урядами, судновласниками та працівниками морської галузі, поряд із повним впровадженням та забезпеченням дотримання Конвенції про працю в морському суднопластві 2006 року, є ключем до захисту прав моряків.

За матеріалами зарубіжної преси

Головний редактор «МО»
Торський В. Г.

КОЛИ БЕЗПЕЧНИЙ ЧИСЕЛЬНИЙ СКЛАД ЕКІПАЖУ НЕ Є БЕЗПЕЧНИМ

Капітан Прадін Чалва, Генеральний директор і засновник MarinePALS, ділиться своїми думками з приводу актуального питання, яке наразі знаходиться на обговоренні Міжнародної морської організації.

За минулі роки показники безпеки в галузі значно покращилися. Ми домоглися значних успіхів у технологіях і обладнанні, від ГМЗЛБ, EKNIC, ENC (електронна навігаційна карта) до супутникового зв'язку, AIS, АРБ (аварійний радіобуй).

Ми ввели нові регулятивні документи, такі як Конвенція про працю в морському судноплаванні (КПМС), для поліпшення життя моряків, і вимоги до управління баластними водами для захисту морів. Конвенції були переглянуті і розширені; SOLAS, MARPOL і STCW тепер набагато детальніші.

Режими контролю також стали суворішими. Інспекції Державного Портконтролю, SIRE, RightShip, інспекції CDI та веттинг-інспекції – всі ці заходи спрямовані на ретельну перевірку дотримання діючих вимог. Однак адміністративно-паперова робота, пов'язана з цими перевітками, така як судові журнали, контрольні списки і звіти, значно збільшила робоче навантаження на борту.

Хоча наміри були благими, одночасне з цим скорочення чисельності екіпажу (що виправдовувалося твердженнями про те, що інноваційні технології підвищують ефективність) знову вивело на перший план проблему обліку робочого часу і проблему втоми.

На 12-му засіданні Підкомітету ІМО з підготовки, дипломування і несення вахти (НТВ) відбулися обговорення з питань визначення масштабів і підвищення ефективності положень, що стосуються втоми і дотримання режимів робочого часу і відпочинку моряків. Очікується створення робочої групи на 13-му засіданні.

Численні дослідження показують, що моряки відкрито визнають, що дозволяють собі відхилитися від реальності при веденні записів обліку свого робочого часу і відпочинку. Причина проста – на борту просто недостатньо членів екіпажу для виконання всіх необхідних завдань у межах установлених норм. Послання моряків усього світу гранично ясне: "З нас досить!"

У їхньому розумінні, пріоритетом завжди має бути дотримання графіка. Порти, фрахтувальники та інші зацікавлені сторони не люблять затримок, виправдовуючи це тим, що «час – гроші».

Щоразу, коли переглядається резолюція про принципи безпечного комплектування екіпажів, повторюються ті самі дебати, що супроводжуються небажанням обговорювати це питання. Країни, де у моряків високі зарплати, чинять опір обговоренню збільшення чисельності екіпажів, посилаючись на необхідність залишатися конкурентоспроможними з залізничним і автомобільним транспортом. Місцеві закони, такі як захист прав трудящих, ще більше збільшують витрати на екіпажі.

Прапори конкурують за привабливість і тому неохоче налягають на збільшення чисельності екіпажів. У той час як НУО та організації із захисту інтересів моряків шосили намагання зайняти тверду, єдину позицію.

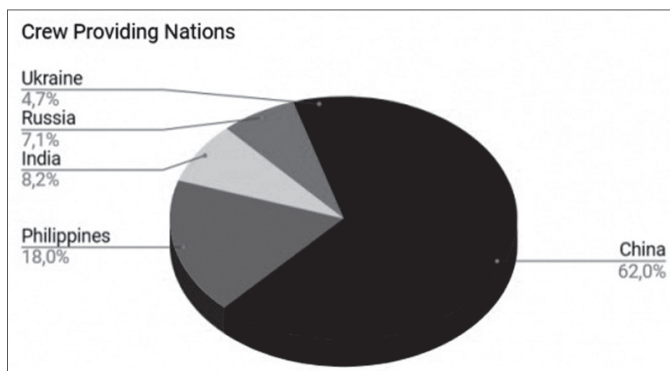
Як ветеран з 50-річним досвідом роботи в морській галузі, я відвідував зустрічі ІМО та галузеві наради, безпосередньо спілкувався з моряками і брав участь у розслідуванні аварій.

Довести пряму кореляцію між втомою і великими аваріями вкрай складно. Однак опитування і свідчення очевидців незаперечні: суднами часто керують моряки, які працювали понад установлені норми, іноді з мінімальним відпочинком протягом 24 годин.

У контексті перегляду STCW і ISM зараз обговорюється питання втоми, і є надія, що цій проблемі буде приділено серйозну увагу. До цієї делікатної теми необхідно підходити спокійно і зважено, уникаючи повторення старих аргументів.

Вирішити проблему втоми непросто – у цьому рівнянні багато різних змінних – тип судна, маршрут і тип експлуатації. Надвеликі танкери (VLCC або VLOC) на тривалих океанських переходах стикаються з іншими проблемами, ніж танкери-хімовози на коротких морських маршрутах у Північній Європі. Контейнеровоз місткістю 20 000 TEU на дальніх маршрутах не можна порівнювати з фідерним судном, що здійснює сім заходів у порти за п'ять днів.

Район плавання теж має значення. Судна, що курсують по Міссісіпі, Великих озерах або Північному морю, стикаються з більшими проблемами дотримання норм відпочинку, ніж судна на трансокеанських



маршрутах. Погодні умови, висока щільність руху і скупчення рибальських суден ще більше ускладнюють дотримання норм.

Ці реалії добре відомі. Завдання полягає в пошуку рішень, прийнятних для протилежних точок зору.

Я пропоную кілька практичних принципів:

Принцип 1.

Всі прапори повинні домовитися не конкурувати, видаючи сертифікати на укомплектування екіпажів нижче узгодженого мінімуму. Як мінімум, необхідні капітан і три вахтових помічники.

Принцип 2.

Морські райони слід розділити на зони: відкритий океан; в межах 200 морських миль від узбережжя; в межах 50 миль; і в межах 12 миль. Більш суворі вимоги мають застосовуватися в межах 50 миль від узбережжя.

Принцип 3.

Кількість заходів у порти і кількість днів стоянки в порту протягом семиденного періоду мають бути ключовими критеріями при визначенні мінімального безпечного складу екіпажів.

Принцип 4.

Розмір і тип судна слід враховувати поряд з інтенсивністю операцій. Судна з частими заходами в порти вимагають більшої кількості членів екіпажу.

Дехто скаже, що цільові рекомендації в резолюції про безпечне укомплектування екіпажів уже враховують ці моменти, і що судовласники повинні повідомляти прапори про зміну торговельних маршрутів. Це призводить до ще одного важливого принципу.

Принцип 5.

Прапори повинні активно відстежувати заходи суден у порти і торговельні маршрути. За допомогою платформ відстеження комерційних суден на основі ШІ, впровадження автоматизованих систем оповіщення і нагляду цілком здійсненне.

Принцип 6.

Виянки мають суворо контролюватися. Регістри повинні домовитися не знижувати стандарти. Необхідно посилити санкції за навмисне недотримання норм або надання декларацій, що не відповідають дійсності. Часто компанії, що займаються підготовкою документів відповідності ISM, діють під керівництвом судовласників, які зрештою контролюють фінансові рішення.

Коли тлумачення і застосування стандартів різняться між державами прапора і порту, це призводить до нерівних умов конкуренції. Галузь прагне до однаковості. Якщо правила застосовуються послідовно, виключаючи місцеві переваги, власники і менеджери суден будуть дотримуватися їх. Тому регулятори повинні зосередитися на практичних реаліях і створити дійсно рівну для всіх нормативно-правову базу.

Голос моряків має бути почутий. Обговорення має тривати, за необхідності в межах різних сесій, з належним використанням результатів досліджень і з урахуванням особистого досвіду моряків як керівництва при розробці правил.

Після великих аварій часто спостерігається сплеск активності і заяви про те, що «це неприйнятно». Однак основні недоліки – прогалини в законодавстві та непослідовна інтерпретація – належним чином не усуваються.

Безпека і благополуччя моряків повинні залишатися в центрі уваги. Життя моряків мають значення.

ЧИ ПОРА ЗБІЛЬШУВАТИ МІНІМАЛЬНУ ЧИСЕЛЬНІСТЬ ЕКІПАЖУ?

Одна з причин, з якої втома моряків залишається серйозною проблемою в галузі, каже капітан Куба Шиманські, Генеральний секретар Міжнародної асоціації судових менеджерів, полягає в тому, що занадто багато людей, дізнавшись про те, що мала місце помилка моряка, здійснена через втому, вважають, що цього достатньо, щоб зрозуміти причину події.

«Поки моряків звинувачують у втомі, нічого не зміниться», — каже він. Замість того щоб звинувачувати моряка в тому, що він втомився до такої міри, що припустився серйозної помилки, ми маємо запитати, а як можна було дійти до такого стану. Чому від моряків вимагають так багато працювати, іноді по 17 годин на добу? Чому вони мають ставати до роботи одразу після посадки на судно, навіть якщо перед цим у них був нічний переліт?



Судноплавна галузь — це конкурентний ринок, і ніхто не хоче або не може платити більше, ніж необхідно. Мінімальний склад екіпажу встановлюється реєстром, під прапором якого ходить судно. Але він розраховується виходячи з необхідної кількості персоналу для управління судном протягом рейсу, а не для проведення технічного обслуговування, чищення танків або виконання додаткових вимог фрахтувальника, підкреслює Шиманські.

Це означає, що будь-який фрахтувальник, який висуває додаткові вимоги без одночасного збільшення екіпажу, непрямо збільшує робочий час екіпажу, можливо, понад безпечний рівень.

Навіть найсуворіші реєстри не підвищують мінімальний рівень укомплектованості екіпажем через побоювання, що судовласники переведуть судна в інші реєстри, щоб уникнути вищих витрат на утримання більшої кількості членів екіпажу, пояснює він.

Міжнародний морський форум нафтових компаній (OCIMF) досягає певних успіхів у підвищенні рівня укомплектованості екіпажем. «На танкерах-газовозах компаній — членів OCIMF чисельність екіпажу становить 22 особи, тоді як держава прапора стверджує, що 17-18 осіб — це мінімум для безпечної укомплектованості екіпажу», — говорить Шиманські.

Але флот компаній зі складу OCIMF налічує всього близько 4000 танкерів, що становить третину від загального не тіншового танкерного флоту. І OCIMF безпосередньо не вимагає збільшення чисельності екіпажу, але встановлює вимоги непрямо, наприклад, ставлячи запитання в межах TMSA (програма самооцінки, що дозволяє танкерним операторам оцінювати свої системи управління безпекою) про кількість членів екіпажу з певним стажем на тій чи іншій посаді.

Можливо, танкерній галузі варто було б надавати кінцевим покупцям вантажу чіткіші дані про рівень укомплектованості екіпажу суден, які його перевозили, наприклад, за допомогою зіркової системи оцінки, — пропонує він. В інших галузях, таких як автомобільний транспорт, споживачі довели свою готовність платити більше, ніж мінімум, за вищі стандарти безпеки, коли ясно, за що вони платять.

Інспектори могли б активніше виявляти втому екіпажу. Високий рівень втоми екіпажу рідко вказується як проблема під час перевірок.

«Невже всі ці люди не бачать, у чому насправді проблема, чи вони піднімаються на борт із заплющеними очима, не бажаючи бачити?» — дивується Шиманські.

Більше того, за його словами, члени екіпажу часто змушені фальсифікувати записи в журналі обліку робочого часу, щоб приховати істинну кількість відпрацьованих годин на борту.

Моряки роблять це через страх втратити роботу. Нестача екіпажу — це вимисел, каже Шиманські. На кожного працюючого моряка припадає ще три на без-резі, які чекають свого виклику в рейс.

Було б непогано, якби судовласники оплачували морякам ночівлю в місцевому готелі, якщо вони діставалися до місця посадки на судно нічним рейсом. У деяких компаніях така практика стала вже буденною.

Капітан Шиманські зазначає, що якби якась компанія відправила своїх співробітників для підписання контракту на 400 мільйонів доларів, і до цього на них чекав 12-годинний переліт, то нікому б і в голову не прийшло, що вони можуть одразу ж з аеропорту вирушити на підписання. Ймовірно, їх би відправили летіти бізнес-класом, щоб вони не втомилися. При цьому ми дозволяємо морякам приступити до управління судном вартістю 300 мільйонів доларів одразу після нічного перельоту.

Судовласники могли б надати команду, яка брала б на себе відповідальність за судна під час заходів у порти, щоб капітан міг відпочити або вийти в місто. «Капітан ніколи не розслабляється на борту, його мозок працює постійно», — каже він.

Заходи в порти можуть бути найбільш завантаженим часом для екіпажу судна. Наприклад, захід у порт Антверпена включає лоцманські проводки, проходження шлюзів на річці, що веде до порту, швартування, вейтінг-інспекції, поповнення судових запасів, перевірки порт-контролю, а також вантажно-розвантажувальні операції.

Крім того, судноплавні компанії могли б поліпшити якість роботи своїх співробітників, які займаються комплектуванням екіпажів, каже він. «Багато хто з тих, хто займається питаннями благополуччя моряків, ніколи не були на борту судна. Як можна очікувати, що ці люди будуть із розумінням ставитися до тих, ким вони управляють?»

Іноді компанії кажуть морякам, що вони мають стимулювати один одного дотримуватися правил безпеки. Але ці зусилля можуть виявитися безглуздими, якщо сама компанія при цьому перебуває під комерційним тиском, їй потрібно вкластися в терміни і в неї немає достатньої кількості членів екіпажу. Це як попросити таксиста швидко доставити вас в аеропорт, одночасно попросивши забезпечити безпечну поїздку, вважає Шиманські.

Можливо, судноплавним компаніям слід було б більше довіряти своїм членам екіпажу. Коли компанія вирішує найняти моряка і доручити йому управління судном вартістю в сотні мільйонів доларів, довіра здається не такою вже й великою вимогою. Ця довіра може включати розуміння того, що більшість моряків — дуже горді люди, які хочуть виконувати свою роботу якнайкраще, підсумував Шиманські.

Новий індекс POLE STAR оцінює судна за прозорістю та прихованими ризиками

Лідер у галузі морської аналітики Pole Star Global запустив свій Індекс морської прозорості (MTI) — систему оцінки ризиків на основі алгоритмів машинного навчання, яка присвоює суднам, рейсам і пов'язаним з ними компаніям оцінку прозорості від 0 (повністю приховані ризики) до 5 (прозорі ризики).

Система аналізує складну історію суден, структури власності та поведінкові відхилення, а потім перетворює отриману інформацію на рейтинги за типом кредитних. Надалі, на підставі цих рейтингів, наглядові та контролюючі органи, портова влада та судовласники можуть вживати відповідних заходів.

Подібно до фінансових кредитних рейтингів, MTI прагне забезпечити інтуїтивно зрозумілу оцінку ризиків за шкалою від 0 до 5. Власний алгоритм на основі машинного навчання щоквартально аналізує інформацію щодо понад 40 000 суден, що становить 80% активного комерційного флоту.

Серед іншого, система оцінює структурні показники ризику, включаючи вік суден, зміну власників, зміну прапора, історію потрапляння під санкції, статистику затримань у портах та зафіксовані недотримання вимог і недоліки. Також проводиться аналіз прогалин у звітності та випадків підробки даних, зібраних за допомогою мережі даних про місцезнаходження суден, включаючи AIS. Приймаються до уваги і поведінкові відхилення, включаючи схеми заходів у порти, час перебування в порту, перевалки з борту на борт, зниження швидкості, не пояснені затримки та інші.

Салім Хан, головний директор з даних та аналітики в Pole Star Global, зазначив наступне: «Індекс морської прозорості являє собою фундаментальне зрушення у підході галузі до оцінки ризиків суден. Об'єднавши машинне навчання та передову аналітику з 25-річним досвідом у галузі збору морської оперативної інформації, ми створили інструмент, який настільки ж ефективний, наскільки простий у використанні».

Світовий флот потребує більше офіцерів

Кожні 5 років, починаючи з 1990 року, провідні морські організації BIMCO (BIMCO) та Міжнародна палата судноплавства (ICS) (останнім часом до них приєдналася компанія Dearsley Maritime Consulting та Dalian Maritime University) проводять комплексний огляд попиту та пропозиції персоналу на світовому ринку морської праці.

1990 рік став завершним періодом, коли найм та підготовка плав-складу характеризувалися як «втрачене покоління» (missing a generation) внаслідок тривалого застою в судноплавстві. Опублікований пізніше звіт «Manpower Report» не містив переконливих доводів для негайної тривоги в морській спільноті, проте викликав серйозну занепокоєність щодо достатності кількості суднових офіцерів для світового флоту в найближчому майбутньому. Щодо рядового складу, то, на думку авторів звіту, проблема відсутня. Водночас слід враховувати, що підготовка палубних офіцерів та судномеханіків високого рівня кваліфікації та набуття ними необхідного досвіду потребує значного часу.

Безсумнівно, довгострокові прогнози є ризикованими через вплив непередбачуваних зовнішніх факторів. Так, у 1990 році, коли вийшов перший Manpower Report, — розпад Радянського Союзу спричинив появу на ринку великої кількості висококваліфікованих офіцерів із країн Східної Європи. Також ніщо не віщувало світової фінансової кризи 2008 року, пандемії COVID-19 або численних «гарячих точок», включаючи війну між Росією та Україною.

Здавалося б, це дає привід вважати результати аналізу недостатньо надійними.

Проте, враховуючи сучасні тенденції — кількісне зростання флоту, оснащення суден високотехнологічними системами та засобами автоматизації, — стає очевидним: для підготовки суднових командирів управлінського рівня (management level) у кількості, що задовольнить потреби індустрії, необхідно багато часу, відлік якого розпочався вже давно.

Останній опублікований звіт вказує на поточний дефіцит приблизно 16 500 офіцерів (близько 2,1% від загальної потреби), а вже у 2026 році світовий торговельний флот потребуватиме додатково 20 750 офіцерів. Також передбачається, що на флоті буде більше китайських моряків, ніж філіппінців.

Суднові менеджери вважають, що буде великий попит на досвідчених і висококваліфікованих морських фахівців, в той час, як рядовий персонал опиниться в менш завидній ситуації. Прогнозується, що поповнення флоту офіцерами буде збільшуватися поступово, але його зростання буде перевищувати попит. Найбільша потреба очікується



в суднових механіках управлінського рівня та офіцерах для спеціалізованих суден, таких як танкери-хімовози, судна для перевезення скраплених газів (LNG і LPC). За останні п'ять років у судноплавній індустрії було досягнуто певного прогресу в збільшенні набору та підвищенні рівня професійної підготовки офіцерів, а також утриманні на службі кваліфікованих моряків і продовженні часу їх роботи на флоті. Однак, у звіті зазначається, що хоча в цілому рівень підготовки істотно підвищився, зростання попиту на суднових офіцерів може спричинити їх серйозну нестачу.

Разом з тим, зараз існує надлишок близько 11900 рядових моряків, попит на яких щорічно збільшувався на 1% з 2010 року. Поки що Філіппіни є найбільшим постачальником на флот рядового персоналу, але Китай планує обігнати цю країну і стати найбільшим постачальником моряків різних категорій, достатньо кваліфікованих для обслуговування міжнародної торгівлі. Однак, багато авторитетних експертів вважають, що кількість китайських моряків на світовому ринку праці буде обмежена поставками офіцерів з Філіппін, України, Росії та Індії. Необхідно також мати на увазі, що прогнозований у звіті десятирічний період — це половина «життєвого»

циклу судна, тобто при огляді співвідношення попиту і пропозиції моряків слід враховувати подальше кількісне зростання світового флоту і те, що будь-які нововведення не призведуть до надлишку суден.

У процесі складання звітів їх автори використовують не тільки статистичні дані, але й беруть до уваги думки моряків щодо їхньої роботи, мотивації та «what would make their lives in a whole, lot better». Безсумнівно, це додає цінності матеріалам звітів і служить нагадуванням для тих, хто займається наймом і підготовкою моряків, про їхню відповідальність. У звітах звертається увага на необхідність хорошої професійної підготовки суднових командирів і рядового персоналу та обов'язки роботодавців інвестувати кошти в людей для майбутнього. За даними звітів, моряки зараз незадоволені великим навантаженням паперовою роботою і вважають важливим поліпшення взаємовідносин між судном і берегом. Також відзначаються речі, які цінують моряки: своєчасна заробітна плата, можливість просування по службі, безпечні робочі місця, хороше харчування, користь для сім'ї, хороший зв'язок.

Наведені в одному зі звітів висновки прокоментував Генеральний секретар ICS: «Без постійних зусиль з просування морської професії та підвищення рівня найму і утримання кадрів, як зазначається у звіті, неможливо гарантувати, що в майбутньому буде достатній запас моряків».

МОРЯКИ ТА ДЕКАРБОНІЗАЦІЯ: СТРЕС, ВТОМА І СТРАХ ПЕРЕД КРИМІНАЛІЗАЦІЄЮ

Опитування ISWAN показало, що моряки вважають, що від них вимагають працювати з новими технологіями, які не пройшли належних випробувань.

Екіпажі суден знаходяться на передньому краї впровадження нових видів палива, але небажання компаній прислухатися до їх побоювань ставив під загрозу їх благополуччя і потенціал, змушуючи їх йти з галузі.

Опитування про ставлення моряків до декарбонізації, проведене Міжнародною мережею соціально-побутового обслуговування та допомоги морякам (ISWAN), показало, що, хоча моряки з ентузіазмом сприйняли професійні виклики, пов'язані з енергетичним переходом, його вплив на їхнє благополуччя в цілому виявився негативним.

Виступаючи на конференції Seatrade Maritime Crew Connect Global в Манлі, Генеральний директор ISWAN Саймон Грейндж заявив, що негативний вплив процесу декарбонізації на моряків виражається, зокрема, в збільшенні робочого навантаження, рівня стресу, втоми і страху перед криміналізацією.

Для судномеханіків ці проблеми стоять гостріше — 34% респондентів заявили, що декарбонізація негативно впливає на їх психічне здоров'я, і тільки 25% офіцерів палубної команди відповіли так само.

В опитуванні також піднімалася проблема техно-стресу. «Відповіді моряків свідчать про те, що у них складається відчуття, що їх просять впроваджувати нові технології, які не пройшли достатню перевірку», — сказав Грейндж. Один з моряків порівняв ситуацію з «роботою льотчика-випробувача нового літака, який ще не пройшов льотні випробування».



Крім того, було зазначено, що для деяких моряків дотримання правил є найбільшою проблемою в роботі, і Грейндж заявив про нагальну необхідність гармонізації нормативно-правових актів. Також він підкреслив, що вкрай важливо, щоб моряки мали можливість відкрито висловлювати свої побоювання, не побоюючись негативних для себе наслідків. Роботодавці повинні завчасно цікавитися думкою тих, хто відповідає за впровадження нових технологій, щоб вони могли краще розуміти, як це впливає на їхню роботу і благополуччя. «Швидке впровадження нових технологій і відповідних правил і вимог негативно позначається на тих, хто відповідає за їх впровадження на практиці, і цей фактор часто ігнорується», — сказав він.

Для вирішення цієї проблеми можна вжити таких заходів: належним чином визнати необхідність додаткових зусиль, які доводиться докласти морякам для впровадження нових технологій; відмовитися від короткострокових контрактів, які перешкоджають інвестуванню в навчання моряків; і застосовувати людино-орієнтований підхід до систем і процесів.

«Занадто часто моряки відчують себе обділеними увагою, а свої зусилля — недооціненими», — сказав Грейндж. «Якби до їхніх сумнівів і побоювань щодо декарбонізації прислухалися, а їхні пропозиції щодо змін враховувалися, то вони могли б стати прихильниками і рушійною силою декарбонізації, а не декарбонізація стала б ще одним фактором, який змушує їх задуматися про зміну професії».



ПРО ПРАВА МОРЯКІВ У КОНТЕКСТІ БЛИЗЬКОСХІДНОЇ КРИЗИ

На тлі військового конфлікту на Близькому Сході, міжнародна профспілка моряків Nautilus International відповіла на питання, що часто ставляться (FAQ), які стосуються прав моряків, а також розповіла про те, на які засоби захисту можуть розраховувати працівники морської галузі відповідно до міжнародного права.

Військовий конфлікт між Сполученими Штатами, Ізраїлем та Іраном перетворив Ормузьку протоку та прилеглу територію на зону активних бойових дій, що не могло не позначитися на судноплаванні в цьому регіоні. На тлі погіршення ситуації з безпекою Ормузького протока, Оманська затока та Перська затока були оголошені зонами військових дій.

Nautilus International оновив свій розділ часто задаваних питань (FAQ), підкресливши, що ситуація з безпекою в регіоні змінюється дуже швидко, і надав базову інформацію, яка допоможе морякам орієнтуватися в ризиках, що зачіпають судноплавання в регіоні.

Чи мають моряки право відмовитися від плавання в зоні військових дій/підвищеного ризику?

Так, якщо вони оголошені зонами військових дій або підвищеного ризику. Відповідно до Конвенції Міжнародної організації праці (МОП) про працю в морському судноплаванні 2006 року (КПМС), моряки мають безумовне право на репатріацію, якщо судно прямує в зону військових дій без згоди моряка.

У Конвенції про працю в морському судноплаванні немає положень, що дозволяють призупиняти дію цього права у зв'язку з комерційним тиском або оперативною необхідністю. Профспілки, включаючи Nautilus International, прямо підтвердили, що моряків не можна примушувати прямувати в зоні військових дій або зони підвищеного ризику, у моряків має бути можливість відмовитися від продовження рейсу без побоювання будь-яких негативних наслідків.

Що, якщо моє судно вже знаходиться в зоні конфлікту або зоні підвищеного ризику?

Право на безпеку і репатріацію не зникає після того, як судно увійшло в позначену зону. У разі ескалації бойових дій, зміни маршруту або виникнення нової військової активності:

- моряки можуть відкликати свою згоду на продовження рейсу, якщо ситуація істотно зміниться або стане більш небезпечною;
- у цьому випадку судновласник також несе відповідальність за безпечну висадку і репатріацію моряків у найкоротші терміни;
- На період до завершення репатріації за моряками зберігається заробітна плата і обумовлені в контракті надбавки, бонуси, доплати.

Які у мене є права, якщо я відмовлюся продовжувати плавання в зоні підвищеного ризику або зоні військових дій?

Якщо відмова ґрунтується на реальних побоюваннях з приводу безпеки, пов'язаних з ризиком конфлікту або війни:

- моряк не повинен піддаватися дисциплінарним стягненням, звільненню або позбавленню заробітної плати;
- судновласник несе відповідальність за репатріацію без будь-яких витрат для моряка;
- положення в контракті не можуть на законних підставах скасовувати ці гарантії, якщо застосовується КПМС.

Чи мають моряки право на додаткову оплату, якщо вони продовжать плавання?

Часто, так. За роботу в районах, позначених колективними договорами як зони підвищеного ризику або зони військових дій:

- моряки мають право на надбавку за ризик або небезпеку, іноді у збільшеному або подвійному розмірі;
- додаткова компенсація може застосовуватися у разі травми, інвалідності або смерті.

Ці права залежать від застосовуваного колективного договору, який може посилається на національну угоду між профспілками та судновласниками або на угоду, укладену на міжнародному рівні, залежно від умов конкретного колективного договору.

Яку інформацію судновласники повинні надавати екіпажам до і під час операцій у регіоні?

Судновласники і капітани повинні забезпечити повне і своєчасне інформування моряків про наступне:



- відомі та виникаючі ризики безпеки та нещодавні інциденти;
- зміни маршруту, портів заходу, страхового статусу або оперативних інструкцій;
- будь-які закриття повітряного простору, призупинення польотів або обмеження, які можуть вплинути на зміну екіпажу або екстреної евакуації;
- доступну підтримку, включаючи право відмовитися від рейсу, призупинити рейс або запросити репатріацію.

Ненадання точної та актуальної інформації про ризики саме по собі може бути

порушенням КПМС.

Як закриття повітряного простору впливає на права моряків на репатріацію?

Масове або раптове закриття повітряного простору на Близькому Сході справляє прямий вплив на зміну екіпажів і репатріацію. Важливо зазначити, що обмеження повітряного простору не призупиняють право на репатріацію.

Якщо негайна репатріація неможлива або відкладається через скасування рейсів, заборони на польоти або закриття аеропортів, судновласники зобов'язані:

- забезпечити морякам безпеку, проживання та оплату доти, доки вони зможуть поїхати;
- покрити розумні особисті витрати на проїзд і проживання та необхідні медичні витрати;
- активно шукати альтернативні маршрути або види транспорту.

Тривале перебування на борту через закриття повітряного простору може призвести до втоми, проблем із психічним і фізичним здоров'ям, які судновласники зобов'язані вирішувати. Моряків не слід примушувати залишатися на борту невизначено довго через складності організації або дорожнечу авіаперельотів.

Права на репатріацію залишаються в силі доти, доки моряки не досягнуть кінцевого узгодженого пункту призначення.

Які права, що стосуються забезпечення благополуччя, мають моряки під час роботи в зонах військових конфліктів?

Збройний конфлікт і підвищений ризик для безпеки створюють виняткове фізичне і психологічне навантаження на моряків. У таких обставинах зобов'язання судновласників щодо забезпечення благополуччя екіпажу зростають, а не зменшуються.

Відповідно до КПМС та відповідного керівництва, моряки мають право на:

- безпечні умови праці та побуту, включаючи організацію додаткового спостереження та розумні коригування обов'язків у випадках високого рівня ризику;
- заходи щодо запобігання втомі, включаючи забезпечення достатньої кількості годин відпочинку та звільнення від роботи у випадках, коли тривала напруга, зміна маршруту або занадто тривалий рейс починають негативно позначатися на працездатності;
- підтримку психічного та фізичного здоров'я з урахуванням підвищеної тривожності та стресу при роботі в умовах загрози нападу;
- регулярне спілкування з сім'ями, якщо це можливо, особливо в періоди підвищеної небезпеки або тривалих рейсів;
- доступ до медичної допомоги, включаючи підтримку психічного здоров'я.

Благополуччя екіпажу не повинно відсуватися на другий план на догоду комерційним інтересам. Нездатність вирішити проблеми втоми, стресу або благополуччя сама по собі може бути порушенням зобов'язань щодо безпеки та трудових прав.

Які практичні заходи захисту існують під час роботи суден у регіоні?

- Моряки можуть розраховувати на:
- дотримання добровільних процедур звітності та реагування на інциденти, встановлених UKMT0 та IMB;
- доступ до екстреного зв'язку та інструкцій через механізми координації UKMT0 та військово-морських сил;
- заходи щодо зниження електронних перешкод і порушень навігації, як це вказано в поточних рекомендаціях UKMT0;
- дотримання будь-яких галузевих рекомендацій, включаючи Best Management Practices – Maritime Security.



РЕКОРДНА КІЛЬКІСТЬ МОРЯКІВ БУЛА ЗАЛИШЕНА НА ПРИЗВОЛЯЩЕ У 2025 РОЦІ

Згідно з новими даними, у 2025 році кількість залишених напризволяще моряків досягла рекордного рівня: 6223 моряки були залишені на 410 суднах, що стало шостим роком поспіль, коли кількість суден, на яких сталися випадки залишення, б'є рекорди. Ці цифри являють собою збільшення кількості залишених на 31% порівняно з 2024 роком та збільшення кількості залишених напризволяще моряків на 32%.

Ці дані, які будуть представлені у звіті Міжнародної морської організації (ІМО) перед його обговоренням на засіданні юридичного комітету цього року, також показують, що у 2025 році морякам мали виплатити загалом 25,8 млн доларів США в результаті їх залишення.

За визначенням ІМО, залишення моряка без необхідного утримання та підтримки визначається за трьома критеріями: нездатність покрити витрати на репатріацію моряка; залишення моряка без необхідного утримання та підтримки; одностороннє розірвання відносин з моряком, включаючи невиклату заробітної плати за контрактом протягом як мінімум двох місяців. ІМО та Міжнародна організація праці (МОП) ведуть спільну базу даних про залишених моряків.

Індійські моряки були найбільш постраждалию національною групою у 2025 році, як і у 2024 році, — 1125 моряків були залишені. Наприкінці 2025 року уряд Індії оголосив про вжиття заходів щодо внесення до чорного списку для захисту моряків від суден з історією повторних випадків залишених суден та іншими порушеннями.

Філіппінські моряки були другими за ступенем постраждалих — 539 залишених, за ними йдуть сирийці — 309 залишених.

Найгіршим регіоном за кількістю залишених суден був Близький Схід, за яким йде Європа. Дві країни, де сталася найбільша кількість випадків залишених суден — країни з найбільшою кількістю залишених суден — обидві мають значно вищий рівень залишених суден, ніж будь-яка інша країна, — це Туреччина (61) та Об'єднані Арабські Емірати (54).



Судна, що працюють під зручним прапором (FOC), займають чільне місце серед випадків залишення: у 2025 році було залишено 337 суден — 82% від загальної кількості — під прапорами FOC.

Коментуючи статистику, Карл Кінг, засновник Seafarer Social Consultants, заявив: «Кожен залишений моряк — це крок назад для судноплавної галузі. З одного боку, ми говоримо про кризу утримання персоналу; з іншого — ми нормалізуємо ставлення до моряків як до витратних пісаків».

Кінг назвав ці дані «ганьбою», попередивши судновласників та держави прапора про необхідність швидко вирішити проблему або змиритися з ще різкішим скороченням кількості кваліфікованих фахівців, необхідних для комплектування екіпажів суден.

Чіраг Бахрі, менеджер з міжнародних операцій у Міжнародній мережі з забезпечення благополуччя та допомоги морякам (ISWAN), розповів про довгострокові наслідки та вплив випадків залишення моряків на психічне благополуччя моряків та їхніх сімей, а також про те, якими серйозними фінансовими труднощами це загрожує морякам.

«Багато моряків стикаються з невиклатою заробітної плати, необхідністю брати кредити, щоб заплатити за працевлаштування та втратою грошей через дії шахрайських крютинів. Подальше зростання випадків залишення суден підкреслює системні збої, що потребують негайної уваги та скоординованих дій у всій галузі», — сказав Бахрі.

У організацій, що захищають моряків, є три ідеї щодо боротьби із залишенням суден моряками. По-перше, держави прапора мають бути зобов'язані реєструвати бенефіціарного власника судна, включаючи контактні дані, як попередню умову для реєстрації. По-друге, необхідно запровадити національні чорні списки суден, щоб захистити моряків від суден, неодноразово причетних до випадків залишення суден. Нарешті, галузь закликає уряди розслідувати використання зручних прапорів.

Фото: NUSPM

ПСИХОЛОГИ НА БОРТУ – НОВА ПОСЛУГА ВІД ONESARE

Моряки часто стикаються зі специфічними проблемами, які можуть викликати стрес і негативно вплинути на їхнє психічне здоров'я. Перебування протягом тривалого часу далеко від дому, ізоляція, високе навантаження, напружений графік роботи, непередбачувані, іноді суворі умови навколишнього середовища, а також загроза піратських нападів і транзит зон підвищеного ризику — все це може згубно позначитися на психіці моряка.

Тепер менеджери та власники суден зможуть отримати інформацію про стан психічного здоров'я членів своїх екіпажів від кваліфікованих психологів. Таку можливість відкриває абсолютно нова для галузі послуга, яку почали надавати провідний постачальник послуг у галузі підтримки та охорони здоров'я для працівників морської галузі OneCare Solutions та його дочірня компанія Mental Health Support Solutions (MHSS).

За запитом компаній кваліфіковані психологи відвідуватимуть судна для оцінки психологічного стану членів екіпажу. У межах цієї вперше запропонованої для учасників морської галузі послуги спеціально підготовлені психологи будуть прямо на борту розмовляти з членами екіпажу, щоб виявити тих, хто перебуває в групі ризику, а також з'ясувати, що турбує або тривожить моряків.

Перший такий візит психологи MHSS нанесли на балкер, що стояв у Греції, за запитом його оператора — одного з клієнтів OCS.

Цю нову послугу ввели після того, як OCS відзначила зростання попиту з боку компаній на відвідування суден психологами з метою оцінки психічного стану членів екіпажу.

В останньому кварталі 2025 року, особливо в грудні, спостерігалася помітне зростання кількості звернень на адресу MHSS з приводу стресу, тривожності та сімейних проблем у членів екіпажів, що дозволяє припустити потенційне збільшення кількості стресових факторів на борту. До того ж, сьогодні серед моряків зростає занепокоєння у зв'язку з обстановкою в Червоному морі.

Як і раніше, існує серйозна потреба в просвітницькій роботі в галузі психічного здоров'я щодо всіх, хто працює в морі. Вже визнано, що багато інцидентів та травм, що виникають у результаті проблем із психічним здоров'ям, є такими, яким можна запобігти; для цього потрібно підвищувати обізнаність моряків у питаннях психічного здоров'я, а також чуйне, чуйне ставлення з боку керівництва. «Важливо, щоб члени екіпажу відчували, що їхнє психічне благополуччя є пріоритетом, що їх готові вислухати і підтримати, якщо буде потрібно», — сказав Марінос Коккініс, керуючий директор OneCare Solutions.

Візит психологів на борт судна починається з ввідного інструктажу, в ході якого морякам пояснюють мету візиту, намагаючись створити комфортну обстановку. Потім психологи розмовляють віч-на-віч із членами екіпажу, які виявили бажання. Фахівці-психологи розпитують моряків про їхній поточний емоційний та когнітивний стан; про те, наскільки втомленими вони почуваються, про їхні щоденні обов'язки, про харчування, режим сну, заняття спортом, а також про те, як вони підтримують своє психічне здоров'я в рейсі. Крім того, психологи шукають симптоми дистресу та дисфункції, а також оцінюють загальний психологічний стан моряків.



Потім психологи надають компанії-замовнику звіт, який дозволяє судити про психологічний стан, самопочуття та настрої членів екіпажу, про те, що їх тривожить і турбує, а також дають рекомендації компаніям щодо вирішення виявлених проблем.

Чарльз Воткінс, Генеральний директор MHSS, підкреслив: «Загальне благополуччя екіпажу має бути головним пріоритетом для будь-

якого судновласника та менеджера. Ми сподіваємося, що ці візити психологів на борт суден стимулюватимуть членів екіпажу відкрито розповідати про свої думки та почуття. Завдяки подібним спільним проектам ми зможемо побудувати галузь, яка дбає не тільки про операційні показники, а й надає першочергового значення благополуччю своїх працівників».

НЕДОСТАЮЧИЙ ІНГРЕДІЄНТ ДЛЯ ТИХ, ХТО ПРАЦЮЄ НА БОРТУ

П-О-В-А-Г-А. Стівен Джонс, засновник Індексу щастя моряків, ділитися своєю думкою щодо зниження рівня задоволеності серед моряків.

Повага може змусити нас відчувати себе вищими, сильнішими, розумнішими, допомогти подолати всі бар'єри та досягти успіху там, де прості смертні зазнають невдачі, тому що ми беремо на себе зобов'язання досягти успіху в усьому. Повага окрилює, я впевнений, ви з цим погодитеся. Повага — це життєво важлива іскра, що надихає людей на вчинки та наділяє їх здатністю здійснювати великі справи.

І навпаки, брак поваги може змусити навіть найкращих людей зрештою знизати плечима та відійти вбік. На жаль, усе це дуже актуально, оскільки останні дані Індексу щастя моряків ще раз продемонстрували його падіння, причому питання поваги або її відсутності вийшло на перший план.

Так, на жаль, минулий рік став роком, коли тривожні злети та падіння змінювалися затяжним спадом. Ніколи ще ми не спостерігали, щоб протягом цілого року настрої моряків тільки падали і падали, все далі і далі вниз. Останнє зниження, яке відбувалося четвертий квартал поспіль, призвело до падіння рівня задоволеності екіпажів з 6,6 до 6,36 пунктів за 10-бальною шкалою. Ця стійка низхідна спіраль ще раз підкреслює зростаюче невдоволення серед екіпажів по всьому світу.

Що ж рухає цією низхідною кривою та постійним відчуттям незадоволеності? В основі зростаючого розчарування моряків лежить відчуття перевантаженості роботою, недооцінки їхньої ролі та відірваності — відсутності почуття причетності до спільної справи. Цього вже достатньо, щоб визнати ситуацію гнітючою, але на додачу, то тут, то там ми чуємо, що моряки не задоволені рівнем оплати своєї праці, до того ж нерідко стикаються з тим, що їхні потреби ігнорують або просто відмахуються від них.

Обурені моряки говорять про те, що їм доводиться стикатися з щоденним виявом неповажного ставлення з боку компаній. Викликає занепокоєння той факт, що в багатьох компаніях на березі керівництву бракує емпатії або оперативних знань. При тому, що рівень турботи про благополуччя екіпажу ледь доходить до відповідності мінімальним нормам, не кажучи вже про те, щоб перевищити їх, підхід «роби те, що мусиш, і не більше того» здається нормою.

Занадто мало компаній прагнуть до "перевиконання плану", коли йдеться про благополуччя їхніх співробітників. Це веде не тільки до розчарування працівників, але, швидше за все, знову завдасть серйозного удару по галузі. Так, є компанії, які по-справжньому піклуються про моряків, і моряки цінують це та усвідомлюють, наскільки це важливо для них. Хоча більш поширена історія — це апатія, роздратування і, як підсумок — розчарування.

Не треба забувати, що повага — це основа будь-яких міцних відносин, як професійних, так і особистих. Ніде ця істина не проявляється

настільки очевидно і не є настільки важливою, як на морі, де зв'язок між судном і берегом багато в чому будується на взаєморозумінні та довірі. Траекторія падіння задоволеності моряків та їхні скарги на неповагу демонструють, як відчуття недооціненості та відірваності від компанії роз'їдає самооцінку та підриває моральний дух.

Повага з боку роботодавця починається з реальної та очевидної турботи про здоров'я, безпеку та задоволення особистих потреб працівників. Йдеться про те, щоб звести до мінімуму або полегшити ті труднощі, з якими змушені стикатися моряки в рейсі.

Повага до моряків означає прагнення зробити все можливе, щоб покращити їм умови, це стосується і роботи, і відпочинку, і навіть дозвілля. Більш тісне спілкування, прояв широго співчуття та ретельно продумана соціальна політика демонструють справжню повагу компанії до працівників. Те, що неможливо підробити, і що неможливо змусити зробити. Воно виникає з щирої вдячності та турботи.

Оптимізація звітності та скорочення зайвої адміністративної роботи, надання всім членам екіпажу передових цифрових інструментів та позбавлення від необхідності повертатися до паперу. Кожна хвилина, втрачена через безглузду бюрократію, є неповагою до часу та здібностей моряків. Кожна груба та необгрунтована відмова у звільненні на берег, кожен долар, урізаний з норми харчування, — все це послаблює почуття сопричасності до спільної справи та підриває відносини між усіма учасниками рівняння.

Отже, повернемося до суворої, але простої істини. Повага — це необхідна і визначальна основа відносин, і, хоча вона може потребувати додаткових витрат, вона також може принести величезну вигоду. Там, де є повага, є лояльність, задоволеність і продуктивність. Бажання, прагнення та здатність ставитися до моряків так, як вони того заслуговують, може принести хороші дивіденди. Коли члени екіпажу відчувають, що їхня праця оцінюється гідно, вони з подвійною старанністю беруться за роботу. Підтримуючи моряків і зводячи до мінімуму їхні щоденні труднощі, ми можемо знову запалити в них цю іскру лояльності та колишню гордість за причетність до морської професії.

В умовах насуваючої нехватки екіпажів далекоглядні компанії зроблять висновки та вживуть дій, щоб віддати належне своїм морякам. А тим, хто не зможе продемонструвати повагу до своїх працівників, у найближчі роки доведеться боротися за залучення та утримання кадрів.

Повага породжує оптимізм і прогрес; неповага породжує розчарування. Майбутній вибір очевидний як для моряків, так і для галузі. Оскільки моряки стикаються з загрозами безпеки та ризиками по всьому світу, вирушаючи у все більш далекі та все більш тривалі рейси, і виконуючи свою роботу зі стоїчною рішучістю та відданістю справі, найменше, що ми всі можемо зробити, — це виявити до них трохи поваги.

Network your way to career success

The NI are dedicated to helping you advance your career prospects, professional connections and development opportunities...

Nautical Institute membership provides you with direct access to a global community of professionals with similar interests and career paths. With over 60 branches worldwide, we offer a range of support and encouragement including:

- Informal advice on your next steps
- An early heads-up about upcoming opportunities
- An opinion on what a role is really like

Log in to your membership account to access further career support...

- Enjoy a 15% discount when studying for an MSc or MBA via MLA College
- Access free OneOcean and MSSC specialist online maritime courses
- Receive free one-to-one interview coaching
- Attend one of The Nautical Institute's career webinars



Судовий процес над капітаном

У Центральному кримінальному суді Лондона проходить процес над капітаном вантажного судна Володимиром Мотіним, обвинуваченим у ненавмисному вбивстві через грубу необережність після зіткнення в Північному морі, впливає з офіційного розкладу справ суду (сервіс XNIBIT).

Справа пов'язана з аварією 10 березня 2025 року біля східного узбережжя Великої Британії біля гирла річки Хамбер. Як повідомлялося раніше, вантажне судно Solong під прапором Португалії зіткнулося з танкером Stena Immaculate під прапором США. В результаті інциденту зник 38-річний член екіпажу Solong, громадянин Філіппін Марк Анджело Пернія, який, за даними британської влади, вважається загиблим. Прокурори заявили, що судна понад пів години перебували на курсі зіткнення, проте капітан Solong не вжив дій для запобігання аварії. Представник обвинувачення Том Літл повідомив суду, що підсудний «абсолютно нічого не зробив», щоб уникнути зіткнення, яке обвинувачення вважає таким, що можна було запобігти.

59-річний Володимир Мотін провини не визнав. Раніше Королівська прокуратура Великої Британії повідомляла, що удар стався о 09:47 UTC, коли танкер перебував на якорі біля входу в Хамбер. Оператор судна Crowley вказував, що в результаті зіткнення було пошкоджено як мінімум один вантажний танк з авіаційним паливом Jet A-1.

ІМЕС ПОВІДОМИВ ПРО СМЕРТЬ СВОГО ПЕРШОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

Девід Дірслі, колишній Генеральний секретар Міжнародної ради морських роботодавців, помер 12 лютого, причини смерті не уточнюються. Йому було 79 років.

Дірслі, який очолював головну організацію роботодавців морської галузі протягом чверті століття, запам'ятався як вольовий, чесний і справедливий переговірник, який відіграв ключову роль у формуванні ландшафту трудових відносин у судноплавній індустрії.

Нагадаємо, ІМЕС (Міжнародна рада морських роботодавців) є однією зі сторін Міжнародного переговорного форуму (IBF), представляючи інтереси роботодавців.

Девід Дірслі очолював організацію з 1984 по 2009 рік, він був її першим Генеральним секретарем і тим, хто найдовше обіймав цю посаду. ІМЕС високо оцінив внесок Дірслі в розвиток організації, яка під його керівництвом з невеликої групи роботодавців виросла до глобальної асоціації, що представляє 320 компаній, які експлуатують 10 500 суден.

Дірслі, який розпочав свою кар'єру простим моряком, також обіймав посаду заступника Генерального секретаря Міжнародної федерації судноплавства, групи судновласників, яка згодом стала Міжнародною палатою судноплавства.

У МПС його називають одним з архітекторів Конвенції про працю в морському судноплавстві 2006 року, прийнятої Міжнародною організацією праці. Крім того, він брав активну участь у лобюванні прийняття Міжнародною морською організацією конвенції 1995 року про підготовку моряків.

Значний вплив

«Ймовірно, він справив більший вплив, ніж будь-хто інший, на нинішню ситуацію у сфері трудових відносин у міжнародному суднопла-

встві та на дійсно прекрасні відносини, які зараз існують між морськими роботодавцями в усьому світі та їхніми колегами з профспілок моряків», — заявили в МПС. ІМЕС заявив, що саме під керівництвом Дірслі була закладена основа сучасної структури групи та її переговорної ролі.

Генеральний директор ІМЕС Франческо Гарджуло зазначив, що судноплавство втратило «гіганта».

«Девід був зразковим Генеральним секретарем і прикладом для наслідування протягом усієї своєї кар'єри в ІМЕС. Його спокій і непохитна рішучість — якості, які я давно прагнув наслідувати», — сказав Гарджуло. В ІМЕС також відзначили відданість Дірслі справі поліпшення добробуту моряків, за що він був нагороджений Медаллю торговельного флоту.

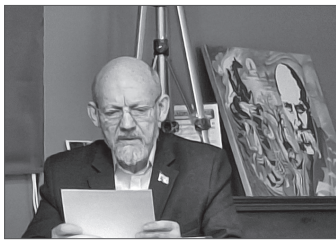
Здорові відносини з профспілками

Нинішній голова ІМЕС Саймон Спейсі, який також очолює відділ трудових відносин морського підрозділу в СМА CGM, назвав Дірслі наставником у питаннях розвитку здорових відносин з профспілками під час складних переговорів.

«Чесно кажучи, Девід був мудрим старим, і він багато чому мене навчив, але одна дуже важлива навичка ведення переговорів, яку мені тоді було важко опанувати (і досі важко), — це залишатися зосередженим на своїй меті і зберігати спокій при цьому», — сказав Спейсі у заяві, розповсюдженій ІМЕС.

«Це було особливе вміння, яке Девід неодноразово демонстрував, і я часто згадую, наскільки спокійно він завжди виглядав, незалежно від того, що відбувалося навколо. Це був безцінний урок, один з багатьох, і я йому за це дуже вдячний».

XX-та Звітно-виборча конференція Одеської регіональної організації НСЖУ



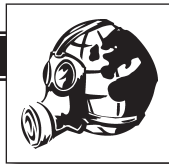
03 березня 2026 року в Одеській регіональній організації Національної спілки журналістів України відбулася XX-та Звітно-виборча конференція.

Делегати заслухали звіт Правління за період роботи в умовах воєнного стану та обговорили подальші напрями діяльності.

У підсумку: Роботу Правління визнано задовільною. Сформовано

новий склад Правління з 17 осіб — досвідчених журналістів і науковців. Юрія Работіна одногосно переобрано головою організації на новий термін.





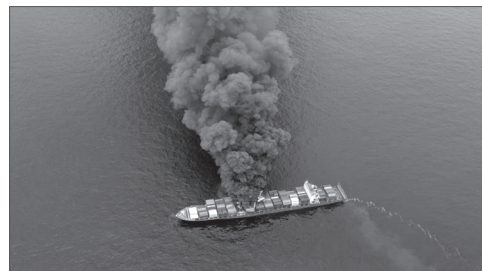
НОВІ ВИМОГИ ДО СУДЕН ЩОДО ВУГЛЕЦЕВИХ ВИКИДІВ НАБУЛИ ЧИННОСТІ

Поправки до МАРПОЛ стосуються нових районів контролю викидів у Норвезькому морі та Канадській Арктиці.

З 1 березня 2026 року набули чинності поправки до Додатка VI до Конвенції МАРПОЛ (резолюція МЕРС.392(82)) про райони контролю викидів оксидів азоту, оксидів сірки та твердих частинок у Норвезькому морі та арктичних водах Канади. Починаючи з цієї дати, судна повинні використовувати паливо з вмістом сірки не більше 0.10% за масою або способи альтернативної відповідності (системи очищення вихлопних газів).

Вимоги щодо викидів оксидів азоту (Ярус III) будуть застосовуватися до нових суден. Для району Канадської Арктики вимоги застосовуватимуться з 1 березня 2026 року для суден, кілі яких були закладені починаючи з 1 січня 2025 року. Район Канадської Арктики розташовується на північ від існуючого Північноамериканського району контролю викидів і охоплює арктичні води Канади в межах її виключної економічної зони.

Для району Норвезького моря використовується критерій «трьох дат» (дата контракту на будівництво судна, за відсутності — дата закладання кіля та дата поставки). Район у Норвезькому морі розташовується у виключній економічній зоні Норвегії та межує на півдні з існуючим районом контролю викидів у Північному морі, простягаючись на північний схід.



ІМО НЕ ЗМОГЛА ДОМОВИТИСЯ ПРО ЗБІР КОШТІВ НА БОРІТЬБУ З ВИКИДАМИ ПАРНИКОВИХ ГАЗІВ

У штаб-квартирі Міжнародної морської організації (ІМО) в Лондоні достроково завершилася друга позачергова сесія Комітету із захисту морського середовища від забруднення з суден (КЗМС). На розгляд у прискореному порядку були винесені для остаточного прийняття попередньо схвалені навесні цього року поправки до VI Додатка Міжнародної конвенції про захист морського середовища від забруднення з суден (Конвенція МАРПОЛ).

Цей додаток встановлює вимоги до морських суден у частині контролю та послідовного скорочення викиду парникових газів судновими двигунами. Запропоновані поправки пропонували запровадити обов'язкові ринкові заходи щодо боротьби з викидами парникових газів у морському судноплаванні, що передбачають збори з морських суден у спеціальний фонд, контрольований ІМО, залежно від обсягу річного викиду парникових газів, розрахованого для кожного судна. Зібрані кошти пропонувалося витратити на просування вуглецево-нейтральних технологій у морському судноплаванні, а також для підтримки країн, що розвиваються, у зусиллях щодо зменшення викидів парникових газів.

За висновком експертів низки країн-членів ІМО, збір коштів із судноплавної індустрії запропонованим чином являв собою перерозподіл фінансів шляхом вилучення із судноплавного бізнесу та вкладення в інші сфери світової економіки, не пов'язані із судноплаванням. Крім того, у разі прийняття, поправки призвели б до подорожчання морського транспортування вантажів, що забезпечує 90% світової торгівлі, і, як наслідок, до подорожчання товарів для кінцевих споживачів.

Після 4-денних інтенсивних обговорень міжнародне морське співтовариство розділилося порівну на противників та прихильників ринкових заходів регулювання скорочення викидів парникових газів із суден. За пропозицією низки країн, які не підтримали таке глобальне перевлаштування міжнародних норм, Комітет перервав свою сесію на один рік.

За заявою Генерального секретаря ІМО, зробленою як фінальний коментар сесії КЗМС, такого поділу та протистояння в ІМО не спостерігалось протягом десятиліть.

Таким чином, ринкові заходи щодо скорочення викидів парникових газів з морських суден будуть істотно переглянуті, і ІМО повернеться до їхнього обговорення не раніше ніж через рік.

У свою чергу Європейська організація морських портів (ESPO) висловила жаль у зв'язку з рішенням Міжнародної морської організації (ІМО, IMO) відкласти прийняття «Концепції досягнення нульових викидів» (Net-Zero Framework, NZF) для судноплавної галузі. В організації вважають, що перенесення може сповільнити перехід галузі до екологічно чистих видів суднового палива. Рішення про перенесення схвалення програми, прийняте на засіданні Комітету із захисту морського середовища (МЕРС, КЗМС) у Лондоні, «ставить під загрозу рідкісний момент згоди в галузі» і підриває довіру до міжнародного кліматичного лідерства. У заяві ESPO підкреслила, що затримка з прийняттям програми NZF «не повинна означати відмову від кліматичних прагнень», і закликала держави та гравців судноплавного ринку продовжити роботу над міжнародними правилами для судноплавання, що забезпечують курс на нульовий рівень викидів. Водночас організація схвалила прийняття нової стратегії Єврокомісії, спрямованої на прискорення переходу до «чистої та стійкої» економіки. ESPO у своїй заяві закликала Брюссель зробити кроки для підтримки декарбонізації морського транспорту. У новій стратегії Єврокомісії пропонуються наступні кроки: введення податкових пільг для судноплавних компаній при використанні безвуглецевого палива, виділення субсидій для зниження цінового розриву між звичайним та екологічно чистим судновим паливом, а також використання коштів від торгівлі квотами на викиди (ETS) для інвестицій у розвиток портової інфраструктури.

МАРШАЛЛОВІ ОСТРОВИ НАПОЛЯГАЮТЬ НА ПІДВИЩЕННІ ВЕЛИЧИНИ ЗБОРІВ ЗА ВУГЛЕЦЕВІ ВИКИДИ

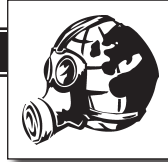
В Адміністрації прапора Маршаллових Островів заявляють, що судноплавна галузь має платити більше через затримки в узгодженні глобального податку на вуглецеві викиди від використання суднового палива.

Албон Ішода, спеціальний представник президента цієї острівної держави з питань судноплавання, зажадав збільшити початкове значення зборів за тону CO₂ викидів від усіх міжнародних морських рейсів до USD150, що на 50% більше, ніж вимога, яку раніше вони висунули у складі групи інших острівних держав Тихоокеанського басейну.

Він підкреслив, що Міжнародна морська організація має домогтися «значного прогресу» з цього питання, щоб підтримати віру найбільш

уразливих країн в успіх процесу. Виступаючи на конференції з клімату COP28 у Дубаї, Ішода розкритикував країни, які ставлять свої фінанси вище за екзистенціальну загрозу таким державам, як Маршаллові острови, які являють собою сукупність коралових атолів, найвища точка суші яких знаходиться лише на висоті декількох метрів над рівнем моря, що постійно підвищується.

Раніше ІМО не вдалося домовитися про введення збору за вуглецеві викиди, коли в липні 2025 року вона представила свою оновлену стратегію декарбонізації судноплавання, яка передбачає досягнення нульових викидів від суден до 2050 року. Лідери судноплавної галузі



заявляють, що угода про глобальний механізм стягнення зборів за викиди вуглецю має вирішальне значення для заохочення інвестицій у низьковуглецеве судноплавство.

У 2021 Маршаллові Острови за підтримки інших острівних держав Тихого океану вперше запропонували ІМО впровадити з 2025 року збір за вуглецеві викиди в розмірі 100 доларів за тону, який потім переглядатиметься кожні п'ять років. Однак проти цієї пропозиції виступили такі країни, як Китай і Саудівська Аравія, і домогтися угоди не вдалося.

Пропозиція Маршаллових Островів є однією з конкуруючих між собою схем, які обговорюватимуться в ІМО.

Коаліція «Getting to Zero» Глобального морського форуму, що об'єднує близько 200 організацій, включаючи найбільші судноплавні компанії, минулого року закликала ввести початковий збір у розмірі USD200 за тону. Японія висунула альтернативний план підвищення зборів, починаючи з USD56 за тону CO₂, тоді як Міжнародна палата судноплавства просуває свій власний план, у якому основна увага приділяється механізму без визначення величини зборів.

Вплив на торгівлю

Генеральний секретар МПС Гай Платтен заявив: «З наших власних економічних досліджень ми знаємо, що навіть 100 доларів за тону не матимуть будь-якого значущого негативного впливу на світову торгівлю». Це питання буде одним із найскладніших, з якими доведеться зіткнутися новому главі ІМО Арсенію Домінгесу. Питання про те, як витратять-



ся доходи від зборів, також залишається відкритим, але судновласники прагнуть гарантувати, що ті, хто зробить найсміливіші перші кроки з декарбонізації, не постраждають. Це питання порушувалося на COP28 на найвищому рівні. Конференція Організації Об'єднаних Націй з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), яка підтримала початкову пропозицію Маршаллових Островів про встановлення зборів у розмірі USD100 за тону, заявила, що доходи від них покриють значну частину очікуваного щорічного рахунку в розмірі приблизно USD118 млрд, які необхідні для реалізації запланованих до 2050 року заходів з декарбонізації суден та створення мережі зеленого палива.

Світовий банк у звіті за 2022 рік підрахував, що доходи від зборів за вуглецеві викиди можуть становити від 40 до 60 мільярдів доларів на рік.

Вибору немає

«Нам не хочеться вказувати іншим, що і як робити. Але ми відчуваємо, що у нас немає вибору, тому що трохи збентежені тим, що в даному питанні деякі віддають пріоритет

економічним міркуванням», — сказав Ішода.

Домінгес підкреслив, що ІМО працює над цим питанням і визнає невідкладність введення нових схем і правил, які сприятимуть декарбонізації. «Одна з переваг ІМО полягає в тому, що ми враховуємо всі думки, об'єднуємо всі сторони... і саме так ми приймаємо рішення. Ми визнаємо проблеми, з якими стикаються деякі країни, особливо малі острівні держави, що розвиваються», — сказав він.

Затверджено повну заборону на постачання російського ЗПГ до ЄС

Рада ЄС затвердила повну заборону на постачання російського ЗПГ до ЄС з 1 січня 2027 року, трубопровідного газу — з 30 вересня 2027 року. Про це йдеться у заяві Ради ЄС.

«Імпортувати російський трубопровідний газ і ЗПГ до ЄС відтепер буде заборонено, — йдеться у документі. — Повна заборона на постачання російського ЗПГ набере чинності з початку 2027 року, а на трубопровідний газ — з 30 вересня 2027 року».



МНСС: МОРЯКИ, ЯКІ ЗІТКНУЛИСЯ З ПІРАТСТВОМ, ВІДЧУВАЮТЬ СЕРЙОЗНІ ПСИХОЛОГІЧНІ ТРУДНОЩІ

За словами клінічного психолога МНСС (Mental Health Support Solutions), який у межах Програми гуманітарного реагування на морське піратство про-

вів понад 140 інтерв'ю та зустрічей із колишніми заручниками та їхніми сім'ями, хоча піратство залишається проблемою галузі, саме моряки несуть на собі основний тягар наслідків, тому екстремально важливо, щоб керівники галузі та компанії розглядали цю серйозну загрозу безпеці як пріоритетне завдання.

«Морська галузь повинна нарешті визнати, що піратство за своєю суттю є проблемою людського фактора. Люди, які перебувають у небезпеці, — це не щось абстрактне. Це та сама робоча сила, яка забезпечує функціонування світової торгівлі, і їхня психологічна стійкість — це не розкіш чи додаткова опція», — підкреслює психолог.

За останнє десятиліття понад 6000 моряків опинилися в заручниках у піратів, багато хто залишався в полоні тривалий час і відчував сильний психологічний тиск. МНСС повідомляє, що психічні та емоційні наслідки цих подій можуть зберігатися ще дуже довго після звільнення.

«У компаніях має стати стандартною практикою ґрунтовна підготовка членів екіпажу перед рейсом, чітке і чесне донесення інформації про протоколи безпеки, надання необхідного часу для відновлення після звільнення з полону і надалі довгостроковий доступ до кваліфікованих фахівців у галузі психічного здоров'я. Все, що менше цього, — це невиконання обов'язку і неможливість керівництва впоратися зі своїми обов'язками», — вважає психолог.

МНСС зазначає, що у деяких моряків розвивається тривожність або підвищена пильність при роботі в зонах високого ризику, тоді як інші, навпаки, не хочуть визнавати потенційну небезпеку. Обидві реакції можуть негативно позначитися на їхній здатності дотримуватися протоколів безпеки та ефективно управляти ризиками.

МНСС підкреслює, що багато моряків вирушають у рейс без належної психологічної підготовки.

«Чіткі протоколи компанії та інструкції щодо дій у надзвичайних ситуаціях мають вирішальне значення для надання допомоги екіпажам у подоланні стресу і невизначеності у разі піратських нападів. Моряки повинні знати не тільки оперативні процедури, а й те, як їхня компанія підтримуватиме їх та їхні сім'ї у разі інциденту».

МНСС звернула увагу на відмінності в діях піратів у різних регіонах. Так, якщо загалом піратство часто передбачає захоплення цілих суден і навіть екіпажів та жорстоке поводження із заручниками, то нігерійські пірати, як правило, недовго утримують екіпажі, і рівень насильства під час таких інцидентів набагато нижчий. Менше з тим, навіть після таких зіткнень із піратами моряки відчують значні психологічні проблеми.

МНСС закликає судноплавні компанії та фрахтувальників визнавати ризики для психічного здоров'я моряків, пов'язані з піратством, і забезпечити завчасний та інформативний доступ до психологічної підтримки до, під час і після роботи в небезпечних водах.


E

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7587 3210

PROG/134
5 December 2025

PROGRAMME OF MEETINGS FOR 2026¹

8 – 12 June	TECHNICAL COOPERATION COMMITTEE (TC) – 76th session	IMO
15 – 19 June	5th meeting of the Intersessional Working Group on Relations with Non-Governmental Organizations (ISWG-NGO 5) ²	IMO
22 – 26 June	SUB-COMMITTEE ON NAVIGATION, COMMUNICATIONS AND SEARCH AND RESCUE (NCSR) – 13th session	IMO
6 – 10 July	COUNCIL – 137th session	IMO
20 – 24 July	SUB-COMMITTEE ON IMPLEMENTATION OF IMO INSTRUMENTS (III) – 12th session	IMO
7 – 11 September	3rd meeting of the Intersessional Working Group on Development of Technical Provisions for Safety of Ships using Alternative Fuels ²	IMO
14 – 18 September	SUB-COMMITTEE ON CARRIAGE OF CARGOES AND CONTAINERS (CCC) – 12th session	IMO
21 – 25 September	45th meeting of the Editorial and Technical (E&T) Group (IMSB Code) ²	IMO
21 – 25 September	15th meeting of the Expert Group on Data Harmonization ²	IMO
28 September – 2 October	22nd meeting of the Joint IMO/ITU Experts Group on Maritime Radiocommunication Matters ²	IMO
1 – 2 October	18th session of the London Protocol Compliance Group (LP-CG 18) ²	IMO
5 – 9 October	48th CONSULTATIVE MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON CONVENTION 1972) 21st MEETING OF CONTRACTING PARTIES (LONDON PROTOCOL 1996)	IMO
12 – 16 October	IMSO A 30	IMO
12 – 16 October	32nd meeting of the PPR Technical Group on the Evaluation of Safety and Pollution Hazards of Chemicals (ESPH 32) ²	IMO
19 – 23 October	IOPC Funds	IMO
2 – 6 November	COUNCIL – 138th session	IMO
9 – 13 November	33rd meeting of the ICAO/IMO Joint Working Group on Harmonization of Aeronautical and Maritime Search and Rescue ²	Sweden
16 – 27 November	MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 85th session and the resumed 2nd extraordinary session ³	IMO
7 – 11 December	MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 112th session	IMO
OTHER EVENTS		
18 May	International Day for Women in Maritime	IMO
25 June	Day of the Seafarer	IMO
24 September	World Maritime Day	IMO
28 – 29 September	Orientation Seminar for IMO delegates	IMO
26 – 27 October	World Maritime Day Parallel Event	Republic of Korea
IMO/UN OBSERVANCE DAYS		
20 March	French Language Day	
20 April	Chinese Language Day	
23 April	Spanish Language Day	
23 April	English Language Day	
6 June	Russian Language Day	
18 December	Arabic Language Day	

НОВІ ВИМОГИ ІМО ДО СУДЕН І ТРАНСПОРТУ

Основні регуляторні зміни ІМО:

- Внесення змін до розділів II-1, II-2, V та XIV Конвенції SOLAS;
- Нове видання Міжнародного кодексу морських небезпечних вантажів (IMDG Code, 42-24);
- Поправки до Додатку VI Конвенції MARPOL.

ПАКЕТ НОВИХ ПРАВИЛ ІМО ЩОДО ГЛОБАЛЬНОГО СУДНОПЛАВСТВА НАБУВ ЧИННОСТІ 1 січня 2026 року

Комплекс поправок до ключових конвенцій і кодексів Міжнародної морської організації (ІМО), що зачіпає безпеку, екологію та підготовку екіпажів, набрав чинності з 1 січня 2026 року.

Зміни передбачають обов'язкове навчання моряків заходам щодо запобігання та реагування на домагання, булінг і сексуальне насильство в рамках Кодексу з підготовки і дипломування моряків (STCW), а також оновлення стандартів підготовки і сертифікації персоналу риболовецьких суден відповідно до Конвенції STCW-F і нового обов'язкового Кодексу STCW-F.

З 1 січня вводиться обов'язкова звітність про втрачені за борт контейнери: капітани суден повинні передавати інформацію про такі інциденти найближчим суднам, прибережним державам і державі прапора відповідно до поправок до конвенцій MARPOL і SOLAS. Також уточнено перелік переданих даних, включаючи координати і кількість втрачених контейнерів.

Поправки до SOLAS вводять нові вимоги до проектування, експлуатації і контролю суднових вантажопідіймальних пристроїв і якірних лебідок, а також посилюють вимоги до використання суднового рідкого палива з температурою спалаху не нижче 60°C, включаючи обов'язкове надання декларації постачальника перед бункеруванням.

Розширено застосування Полярного кодексу: вимоги щодо безпеки навігації і планування рейсу поширюються на риболовецькі судна довжиною від 24 м, прогулянкові яхти валовою місткістю від 300 тонн і вантажні судна – від 300 до 500 тонн, що працюють у полярних водах.

Для нових контейнеровозів і балкерів валовою місткістю від 3 тис. тонн, побудованих з 1 січня 2026 року, стає обов'язковим встановлення електронних інклінометрів для визначення, відображення і реєстрації бортової качки. Оновлені норми пожежної безпеки вводять заборону на використання і зберігання вогнегасних речовин, що містять перфтороктансульфонову кислоту (PFOS), як на нових суднах, так і на раніше побудованих – під час першого освідчення після 1 січня 2026 року.

Також вводяться додаткові вимоги щодо протипожежного захисту автомобільних, спеціальних і ро-ро приміщень, включаючи системи відеоспостереження і автоматичного виявлення пожежі, оновлюються норми Міжнародного морського кодексу з небезпечних вантажів (IMDG), Зернового кодексу, Кодексу IGF щодо суден, що використовують газове та інше низькоспалахуюче паливо, а також Кодексу IGC.

Додатково набрали чинності поправки до низки технічних кодексів ІМО: оновлено Кодекс розширеної програми освідчень балкерів і нафтових танкерів (ESP Code) у частині контролю компаній, що проводять вимірювання корпусу; уточнено вимоги до Міжнародного кодексу рятувальних засобів (LSA) із введенням нових норм щодо вентиляції повністю закритих шлюпок для суден, що оснащуються після 1 січня 2029 року; передбачено поетапне впровадження оновлених стандартів електронних картографічних систем ECDIS; а також внесено зміни до кодексів IGC і IGF, що стосуються застосування високомарганцевої аустенітної сталі для криогенних умов.



ІМО ПОГОДИЛА ЗМІНИ ПРАВИЛ ТЕХНІЧНОГО ОГЛЯДУ СУДЕН, ДИСТАНЦІЙНІ ІНСПЕКЦІЇ ТА ІНШІ ПИТАННЯ

Рішення ухвалені за підсумками 12-ї сесії підкомітету (SDC 12).

Підкомітет з проєктування і будівництва суден Міжнародної морської організації (ІМО) погодив проєкти поправок до Кодексу розширених оглядів суден 2011 року та правила застосування дистанційних інспекцій.

Рішення ухвалені за підсумками 12-ї сесії підкомітету (SDC 12), яка відбулася 19–23 січня 2026 року. Поправки до Кодексу розширених оглядів плануються принципово схвалити на 111-й сесії Комітету з безпеки на морі ІМО з подальшим затвердженням і прийняттям на наступних сесіях.

Одночасно погоджено проєкти керівництв щодо використання дистанційних методів інспектування, які плануються офіційно дозволити при проведенні оглядів суден.

Також підкомітет погодив проєкти змін до вимог щодо засобів доступу для інспекцій, роз'яснення щодо безпечного повернення судна в порт і евакуації після пожежі або затоплення, поправки до Кодексу морських мобільних бурових установок 2009 року та оновлені керівництва щодо застосування елементів із армованого волокном пластику в суднових конструкціях.

Окремим рішенням строк фази накопичення досвіду щодо підводного шуму суден продовжено на два роки — до 2028 року. Крім того, створені робочі групи з вимог безпеки до літій-іонних акумуляторів як основного джерела електроенергії та зі стандарту управління сигналізацією в машинно-контрольних приміщеннях.

Вносити зміни до вимог Конвенції СОЛАС щодо шляхів евакуації підкомітет не став.

На 12-й сесії Підкомітету з проєктування і будівництва суден (SDC) було обговорено широкий спектр і інших профільних питань і актуальних напрямів роботи.

Зокрема, в рамках сприяння зусиллям щодо скорочення викидів парникових газів із суден SDC розпочав розробку міжнародно-правових норм, що регулюють питання безпеки екіпажу і судна при використанні альтернативних видів палива і технологій. Основна увага була зосереджена на вдосконаленні вимог і рекомендацій ІМО щодо:

- суден з ядерною енергетичною установкою;
- питань, пов'язаних із використанням електричних батарей;

— технологій застосування енергії вітру в судноплаванні.

Підкомітет погодив комплексний план робіт на найближчі роки, який, серед іншого, включає перегляд глави VIII СОЛАС «Ядерні судна» і Кодексу ІМО з безпеки ядерних торговельних суден.

SDC 12 також обговорив проблематику підводного шуму від суден і потенційної шкоди для морських організмів. З 2024 року реалізується програма збору даних («етап накопичення досвіду») для формування бази знань, яка повинна лягти в основу норм регулювання підводного шуму. З огляду на технічну складність питання, прийнято рішення продовжити етап до кінця 2028 року і провести під егідою ІМО комплексне дослідження з метою аналізу джерел шуму, методик вимірювань та ін.

З інших питань порядку денного SDC 12 провів значну роботу над проєктами документів ІМО обов'язкового і рекомендаційного характеру, для подальшого затвердження / прийняття на майбутніх у 2026 році сесіях Комітету з безпеки на морі:

- поправки до Кодексу ПРО 2011 року щодо вимог до використання технічних засобів дистанційного огляду;
- Керівництво з набором практичних рекомендацій щодо використання технічних засобів дистанційного огляду;
- поправки до Технічних положень щодо засобів доступу для перевірок (резолюція MSC.133(76));
- Пояснювальні примітки щодо безпечного повернення в порт і впорядкованої евакуації та залишення судна після аварії внаслідок пожежі або затоплення;
- поправки до Кодексу ПБУ 2009 року щодо електрообладнання, здатного працювати після аварійного відключення;
- переглянуте Керівництво щодо використання елементів із пластмаси зі скловолокном у суднових конструкціях (у частині забезпечення протипожежної безпеки).

Продовжилася робота за низкою інших напрямів, зокрема щодо розробки експлуатаційних вимог до системи обробки оповіщень у центральному посту управління енергетичною установкою, розробки поправок до СОЛАС щодо традиційних і нетрадиційних рушійних установок, рекомендацій щодо застосування пластмасових труб на судах тощо.

Нові правила ІМО щодо обов'язкового звітування про загублені контейнери в морі

Нові правила ІМО щодо обов'язкового інформування про втрату в морі контейнерів почали діяти з 2026 року. Всесвітня рада судноплавства (WSC) позитивно оцінила нещодавнє ухвалення Комітетом з безпеки на морі (MSC 108) Міжнародної морської організації (ІМО, IMO) поправок до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (Конвенція СОЛАС, SOLAS). З 1 січня 2026 року встановлюється новий стандарт морської безпеки та захисту довкілля і вимагається обов'язкове повідомлення про всі контейнери, втрачені в морі. «Забезпечуючи швидке і детальне інформування про втрачені та дрейфуючі контейнери, поправки до Правил 31 і 32 глави V SOLAS підвищать безпеку судноплавства, сприятимуть оперативному реагуванню і зменшать потенційну небезпеку для довкілля», — прокоментував старший віцепрезидент з безпеки та захисту WSC Ларс К'єр.

Згідно з новими правилами, капітан судна, з якого були втрачені контейнери, повинен негайно і детально повідомити про інцидент найближчій судна, прибережну державу і державу прапора. Держава прапора потім передає цю інформацію через Інтернет до ІМО через спеціальний модуль на платформі «Глобальна інтегрована інформаційна система судноплавства» (GISIS). Капітани суден, які виявили дрейфуючі контейнери, також повинні повідомити про це найближчі судна і прибережну державу.



Для контейнерів, втрачених у морі, звіти повинні надаватися негайно і оновлюватися в міру надходження додаткової інформації. Остаточна кількість втрачених контейнерів має бути підтверджена після ретельної перевірки. Обов'язкові відомості включають місцезнаходження втрачених контейнерів, їх загальну кількість і наявність у них небезпечних вантажів. За можливості необхідно надавати додаткові деталі. Капітани також можуть добровільно надавати інформацію про вантаж, морські умови тощо. Для дрейфуючих контейнерів, виявлених у морі, звіти повинні містити місцезнаходження і загальну кількість таких контейнерів. Крім того, додаткові відомості, аналогічні тим, що стосуються втрачених контейнерів, можуть надаватися добровільно. Напередодні введення вимог щодо обов'язкової звітності, з 2008 року WSC збирає інформацію від своїх членів про кількість контейнерів, втрачених у морі. «Звіт про втрату контейнерів у морі» регулярно публікується до ІМО.

Наша довідка. Всесвітня рада судноплавства (WSC) є асоціацією морських перевізників. Члени WSC експлуатують великотоннажні судна для перевезення контейнерів і транспортних засобів. За власними оцінками WSC, на їх частку припадає понад 90% світового обсягу контейнерних перевезень і 60% перевезень транспортних засобів. У межах Європейського союзу вони забезпечують зовнішню торгівлю на суму 1,7 трлн євро.



ЧЕРЕЗ БЛОКАДУ ОРМУЗЬКОЇ ПРОТОКИ НА СУДНАХ ОПИНИЛИСЯ ЗАБЛОКОВАНИМИ 20 тис. МОРЯКІВ

Близько 20 тис. моряків опинилися заблокованими на знерухомлених суднах через фактичне закриття руху Ормузькою протокою. Про це повідомив Генеральний секретар Міжнародної морської організації (ІМО) ООН Арсеніо Домінгес.

"Те, що ми маємо зараз, викликає велике занепокоєння, особливо якщо врахувати, що 20% світового експорту нафти проходить через Ормузьку протоку. Це має глобальні негативні наслідки. Але головне, що турбує нас як ІМО – становище моряків. 20 тис. моряків застрягли через поточну ситуацію", – сказав він.

Домінгес додав, що блокада Ормузької протоки, яка з'єднує Перську затоку з Оманською затокою і далі з Індійським океаном, зачепила "близько 15 тис. пасажирів на круїзних лайнерах". "Це гуманітарна проблема", – зазначив глава ІМО, не навівши подробиць.

Через Ормузьку протоку проходить приблизно п'ята частина світового експорту нафти і не менше третини імпорту нафти КНР.

Моряки, які перебувають під загрозою в Перській затоці, – це «не статистика в межах моделі оцінки ризиків», – говорить Дебора Лейд, генеральний директор благодійної організації The Seafarers' Charity.

Наразі в районі Перської затоки і навколо нього судна зазнають нападів, екіпажі перебувають у критичній ситуації, і вже є жертви серед моряків.

Реакція судноплавної галузі на розвиток подій у регіоні була швидкою, включаючи рекомендації та інструкції експертів, чітку і налагодженому комунікацію та перенаправлення суден іншими маршрутами.

Втім, у діях інших структур, які повинні забезпечувати добробут моряків, наразі спостерігаються суттєві прогалини.

Під час пандемії COVID-19 сотні тисяч моряків були змушені залишатися на борту після закінчення строку дії контрактів, не маючи можливості повернутися додому. Глобальна надзвичайна ситуація охопила не лише сушу, а й море, – моряки були позбавлені своїх базових прав, гарантованих відповідно до Конвенції про працю в морському судноплаванні.

Світ звернув на це увагу лише тоді, коли порушилися ланцюги поставання, полиці магазинів спорожніли, а поставки почали затримуватися.

Виходячи з цього досвіду, влада, регулятори, компанії повинні вже уважно стежити за розвитком ситуації, щоб не допустити повторення минулої кризи, оскільки військова ескалація в регіоні безпосередньо загрожує безпеці моряків.

Загальна підготовка щодо протидії загрозам, яка значною мірою ґрунтується на уникненні зіткнень із піратами, не готує моряків до ризиків, пов'язаних із ракетами та безпілотниками.

Крім того, екіпажі не мають своєчасної та доступної інформації про загрози, особливо коли AIS на суднах вимкнені.

Постійний страх, який відчувають моряки в зонах підвищеного ризику, таких як Чорне море або Аденська затока, призводить до травм. Це призводить до того, що моряки «постійно напоготові», страждають від недосипання або травм, але при цьому від них, як і раніше, очікується безпечна експлуатація складних суден.

Вже надходять повідомлення про те, що деякі танкери, завантажені нафтою, ризикують погіршити ситуацію, наважуючись пройти через Ормузьку протоку. Комерційний тиск завжди присутній. Надбавки за військові ризики, зміна маршруту та портові обмеження створюють операційний тиск, який може відсунути на другий план питання захисту добробуту моряків.

Конвенція про працю в морському судноплаванні чітко визначає: моряки мають право на безпеку, поінформовану згоду та право відмовитися від продовження рейсу або бути репатрійованими, якщо обстановка стає надмірно небезпечною.

На практиці забезпечити дотримання цих прав буває непросто, що підтвердив випадок із танкером «Elbus» (прапор Палау). Його екіпаж у січні 2026 року відмовився заходити в Чорне море, однак їхню вимогу проігнорували, і практично одразу судно зазнало нападу.

Іронічно, що саме в січні кілька країн-постачальників морської робочої сили направили відкрите звернення до міжнародної морської спільноти, закликаючи держави, судовласників і операторів поважати морське право та правила безпеки.

Вони підкреслили важливість міжнародних норм для захисту моряків. На жаль, попри те, що моряки є рушійною силою 90% світової торгівлі, їх піддають неприпустимим ризикам.

Все частіше від благодійних організацій очікують, що вони запобігнуть цю прогалину, надаючи екстрену допомогу та підтримку морякам, які опинилися на «передовій». І благодійні організації це роблять, тому що морякам потрібна допомога тут і зараз.

Але благодійність не повинна замінювати обов'язок урядів, регуляторних органів і операторів піклуватися про цивільних моряків, які просто виконують свою роботу і не повинні при цьому ризикувати своїм життям.

Складно передбачити конкретні кризові ситуації. Проте в сучасному світі, коли військові конфлікти трапляються все частіше, кожен причетний має нести відповідальність за те, щоб існуючі заходи захисту моряків працювали на практиці, а не лише на папері.

Простих рішень немає, але є чіткі пріоритети. На цьому тлі важливе значення мала заява Генерального секретаря Міжнародної морської організації Арсеніо Домінгеса, в якій він засудив дії, що призвели до загибелі моряків. Тепер у Комітеті з безпеки на морі ІМО є можливість піти далі. Ефективним наступним кроком могло б стати спеціальне керівництво, яке допомагати своєчасно виявляти моряків, що зазнали психологічних травм унаслідок воєнних дій, а також пом'якшувати наслідки і надавати підтримку.

Державні органи влади та адміністрації портів також можуть зробити свій внесок. Навіть просто ефективне дотримання встановлених міжнародних правил і норм щодо соціального захисту та забезпечення добробуту моряків уже було б значним результатом.

Також у судноплавній галузі необхідно враховувати вплив психологічного стресу, пов'язаного з перебуванням у зонах воєнних конфліктів, на заходи з управління втомою. У разі інцидентів структурована психологічна допомога повинна розглядатися як стандартний захід реагування.

Моряки, які перебувають у Перській затоці в зоні воєнних дій, – це не статистичні дані в моделі ризику. Це люди, які мають сім'ї, зобов'язання і плани на майбутнє.

Питання в тому, чи загубиться занепокоєння становищем моряків серед заголовків про зростання цін на паливо, чи цей момент стане поворотною точкою в інтеграції добробуту екіпажів в основу планування морської безпеки.



IMO BRAVERY AWARDS 2026

Call for Nominations

Working at sea is a dangerous occupation. The risk of fire and flood is ever present. Collisions between vessels occur far too frequently. Navigation errors see ships founder on unwelcoming coasts. Dealing with such events, and other dangers, can bring out the very best in seafarers, many of whom selflessly risk their own lives to rescue others.

The International Maritime Organization officially recognises some of the bravest sailors in our industry through their annual IMO Honours for Exceptional Bravery at Sea. In 2024, members of The Nautical Institute were proud to be present when one of our certified Dynamic Positioning Officers, Captain Jorge Fernando Galaviz Fuentes AFNI, was one of just two seafarers to receive this exceptional award.

The IMO has issued their call for nominations for the 2026 Award ceremony. As an accredited non-governmental organisation, The Nautical Institute is honoured that we can propose any of our members or other seafarers for consideration by the IMO's judging panel.

The criteria are simple: "The Honours will be conferred on individuals or groups of individuals who, at the risk to their own life, perform acts of exceptional bravery in attempting to save life at sea or in attempting to prevent or mitigate damage to the marine environment. Such acts of bravery may also involve extraordinary seamanship skills in very difficult conditions or any other display of outstanding courage."

If you are aware of any seafarer, whether a member of The Nautical Institute or not, who has engaged in an act of bravery at sea between 1 March 2025 and 28 February 2026, please download the nomination form and send it to imo@nautinst.org, or to your national maritime administration.





ІМО ОБГОВОРЮЄ ЗМЕНШЕННЯ ВПЛИВУ СУДНОПЛАВСТВА НА ДОВКІЛЛЯ

У рамках 13-ї сесії Підкомітету Міжнародної морської організації (ІМО) із запобігання забрудненню та реагування були розглянуті актуальні питання захисту довкілля та реагування на інциденти, пов'язані із забрудненням моря з суден.

Підкомітет Міжнародної морської організації (ІМО, ІМО) із запобігання забрудненню та реагування (PPR) запропонував розробити новий обов'язковий кодекс для зниження екологічних ризиків під час перевезення пластикових гранул у вантажних контейнерах. За підсумками сесії 9–13 лютого 2026 року погоджено пакет проєктів поправок і рекомендацій для передачі до Комітету із захисту морського середовища ІМО (MEPC 84). Підкомітет запропонував зробити документ обов'язковим через додаток III до Міжнародної конвенції із запобігання забрудненню з суден (МАРПОЛ) та/або через Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі (СОЛАС), представивши три можливі варіанти без вибору єдиного.

Також погоджено проєкти поправок до додатка I до МАРПОЛ, які передбачають нові вимоги до поводження з нафтовмісними трюмними водами. У матеріалах підкомітету зазначено, що примусове випаровування нафтовмісних трюмних вод може застосовуватися як допустимий спосіб утилізації за умови дотримання встановлених вимог для

суден валовою місткістю 400 і більше валових тонн (GT), оснащених інтегрованою системою обробки трюмних вод, встановленою після набрання чинності поправками. Одночасно пропонується змінити порядок ведення «нафтового журналу».

Щодо додатка IV до МАРПОЛ підкомітет погодив проєкти поправок, які передбачають запровадження обов'язкового плану управління стічними водами та журналу обліку операцій зі стічними водами для суден, що підпадають під дію додатка. Остаточні параметри поправок залишаються в опрацюванні; перегляд додатка очікується до 2028 року.

Крім того, PPR погодив пакет поправок до Технічного кодексу щодо NOx 2008 року, який розширює процедури сертифікації суднових двигунів для роботи на безвуглецевих і змішаних видах палива, включаючи аміак.

Окремим рішенням схвалено проєкти поправок до додатка VI до МАРПОЛ, які передбачають обов'язкове встановлення на нових танкерах, що перевозять сировину, клапанів тиску–вакууму з мінімальним тиском відкриття 0,2 бар.

Наша довідка: PPR – підкомітет ІМО, що готує проєкти екологічних норм, які потім розглядаються і затверджуються Комітетом із захисту морського середовища (MEPC).

ІМО ВИЗНАЧИЛА 529 СУДЕН, ЩО ПРАЦЮЮТЬ ПІД ФАЛЬШИВИМИ ПРАПОРАМИ

Секретаріат Міжнародної морської організації (ІМО) нарахував 529 суден, що плавають під фальшивими прапорами. Ця масштабна проблема шахрайства стала головною темою порядку денного на засіданні юридичного підкомітету, яке має виявити системні недоліки у глобальній реєстрації суден.

У записці, поширеній перед LEG 113, секретаріат повідомив, що кількість суден під фальшивими прапорами зросла після LEG 112, і що 356 із цих суден не класифіковані жодним класифікаційним товариством. Список, складений із перевіркою S&P Global і опублікований на платформі GISIS ІМО, розподіляє це явище за ймовірною державою прапора та типом судна і підкреслює, що обман зачіпає танкери, балкери, контейнеровози та менші судна.

У звіті зафіксовано заяви та попередження від урядів і зацікавлених сторін галузі з усього світу. Нідерланди виявили два шахрайські вебсайти, які нібито видавали сертифікати Сінт-Мартена; було підтверджено, що 17 суден ходять під фальшивим прапором Сінт-Мартена. Франція повідомила про підроблену вебсторінку морської адміністрації острова Метью, хоча жодне судно не було ідентифіковане. Малаві, яка не має виходу до моря, виявила підроблений реєстр суден Малаві, повідомила про шахрайство в Інтерпол, і кількість суден під фальшивими прапорами скоротилася з 27 у вересні 2025 року до восьми на момент публікації звіту.

Тимор-Лешті та Лесото повідомили ІМО про те, що вони не керують міжнародними реєстрами після появи шахрайських сторінок і сертифікатів. Велика Британія підняла питання, пов'язані з неправомірним використанням номерів MMSI Бермудських островів судами, що видають себе за комерційні риболовецькі судна, всупереч законодавству Бермудських островів. Бенін виявив підроблений вебсайт морської адміністрації та спочатку повідомив про 33 судна під фальшивими прапорами, але після подальших перевірок ця цифра знизилася до 13. Гамбія провела очищення реєстру, у результаті чого було виключено 72 судна, і ввела мораторій на нові реєстрації після виявлення підроблених сертифікатів.

Інші надані дані виявили раптові сигнали AIS із інформацією про Ботсвану, попри те, що ця країна не має реєстру (17 підроблених прапорів Ботсвани), шахрайські сертифікати на судна для перевезення

екіпажів, пов'язані з Малі (17 підроблених прапорів Малі), та дискредитоване твердження про те, що Гвінея санкціонує створення Альфа-реєстру судноплавства, що уряд заперечив – було виявлено 39 суден, що плавають під підробленим прапором Гвінеї. Справа Тонги нещодавно потрапила в заголовки новин. Її міжнародний реєстр було припинено у 2002 році, тому іноземні судна, що використовують прапор Тонги, повинні розглядатися як судна без громадянства відповідно до міжнародного права, заявив нещодавно уряд Тонги. Було виявлено 13 танкерів. Коморські острови представляють складну картину численних вебсторінок і підроблених сертифікатів; після перевірки 83 судна як і раніше зареєстровані як такі, що плавають під підробленим прапором Коморських островів.

У таблиці секретаріату також зазначено значну кількість випадків використання під фальшивим прапором суден, пов'язаних із Гаяною (74), Арубою (35), Кюрасао (32) та багатьма іншими державами і територіями.

Секретаріат звернеться до юридичного комітету з проханням вжити додаткових заходів для запобігання протиправним діям і посилення перевірок, що спрямовано як на захист морської безпеки, так і на викриття та позбавлення анонімності суден, які використовують підроблені реєстри.

Тема використання суден під фальшивими прапорами постійно фігурувала в новинному циклі судноплавства, висвітлюючи історії про шахрайські реєстри, які простягаються від Вануату до Зімбабве та Мадагаскару.

Юрисдикційна невизначеність, що дозволяє суднам змінювати свої ідентифікаційні дані, маніпулювати реєстрами або діяти без ефективного нагляду, не є випадковою. Вона закладена в бізнес-модель. Саме тому фіктивні прапори та тіньові флоти продовжують множитися, попри посилення санкцій, нагляду та значно зрослу увагу з боку ЗМІ та політиків. Галузь отримує вигоду з непрозорості. Держави прапора – у випадку найсерйозніших порушників, чий прапор часто передається недобросовісним закордонним бізнес-інтересам – отримують вигоду з поблагливості регуляторних органів.



Проблема фальшивих прапорів у центрі уваги ІМО

ІМО готується обговорити зростаючу проблему, оскільки регулюючі органи з труднощами справляються із суднами, що змінюють прапори.

Уряд Нікарагуа заявив, що згідно з даними, які передаються через AIS, танкер *Tiuga* (112,700-dwt/2002) зареєстрований під прапором цієї центральноамериканської країни. Однак насправді це судно жодним чином не пов'язане з Нікарагуа і ніколи не заходило в її порти.

«Цим підтверджується, що це судно діяло шахрайським шляхом», — йдеться в офіційному листі міністерства закордонних справ країни до Міжнародної морської організації (ІМО).

Згідно з базою даних Equasis, у 2023 році це судно було продано невідомим особам. Однак уже наступного року США пов'язали судно із сім'єю сирийського судноплавного магната Абдула Джаліла Маллаха, який перебуває під санкціями США.

США стверджували, що судно використовувалося у 2021 році для незаконної торгівлі між Іраном і Сирією.

Невідомо, коли саме судно «*Tiuga*» нібито передавало неправдиву інформацію, але в судноплавних базах даних воно записане як судно, що працює під іранським прапором з 2023 року.

Це судно — лише одне з майже 530 суден, зареєстрованих під фальшивими прапорами у 39 різних країнах. І це лише ті судна, щодо яких є інформація про фальшиву реєстрацію в базах даних ІМО.

Відома експертка у сфері реєстрації суден під прапорами Пауліна Ізевіч повідомила, що вона спостерігає зростання кількості суден, які передають «усе, що їм заманеться» через AIS, включаючи інформацію про належність до держави прапора, з якою вони ніколи не мали або більше не мають зв'язку.

У базі даних Clarkson зазначено, що Нікарагуа зареєструвала під своїм прапором вісім суден, але танкера «*Tiuga*» у цьому списку немає. Натомість у ньому є інше судно, рефрижератор *Seun* (4,348-dwt/1979), яке, за твердженням Нікарагуа, було шахрайськи зареєстроване під її прапором під час його останнього рейсу цього місяця зі Шрі-Ланки на суднороздільні верфі в Алангу (Індія).

Уряд Нікарагуа повідомив ІМО, що організація, яка нібито діяла від імені адміністрації її прапора, є шахрайською і не має повноважень видавати документи судну *Seun* і публікувати ці дані на вебсайті. Йдеться про організацію, що називає себе *Nicaragua International Aquatic Transportation Administration* (Niata), яка, згідно з інформацією на її вебсайті, базується в Маямі, штат Флорида. Зазначений номер телефону недоступний.

Питання фальшивих прапорів буде обговорюватися на засіданні Юридичного комітету ІМО. Цю тему вирішено було підняти на тлі різкого зростання кількості суден, зареєстрованих під фальшивими прапорами.

Секретаріат ІМО опублікував документ, у якому детально описані випадки, виявлені державами-членами з березня минулого року.

Серед них — фальшива реєстрація на ім'я крихітного тихоокеанського острова, населеного лише морськими птахами, а також підтвердження Беніном того, що 33 судна шахрайським чином використовували його прапор. Чотири з цих суден були затримані в міжнародних водах, включаючи судно «*Boracay*» (115,600-dwt / 2007), яке було затримане і згодом звільнене французькою владою в жовтні минулого року.

У документі зазначається, що кількість суден, зареєстрованих під фальшивими прапорами Коморських островів, зросла на 800%, але реальна картина залишається неясною.

КЕРІВНИЦТВО З ЗАСТОСУВАННЯ ПОПРАВОК 41–22 МКМПНВ

Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (МКМПНВ) містить обов'язкові вимоги до перевезення небезпечних вантажів морем. Вперше він був опублікований Міжнародною морською організацією (ІМО) у 1965 році. З січня 2004 року Кодекс став обов'язковим для держав, що підписали СОЛАС (Міжнародну конвенцію з охорони людського життя на морі), що фактично зробило його міжнародним зводом правил морського перевезення небезпечних вантажів.

Хоча він спрямований передусім на морський транспорт, положення Кодексу охоплюють ширше коло галузей і послуг — виробників, пакувальників, вантажовідправників, операторів внутрішнього транспорту (автомобільного, залізничного та внутрішнього водного транспорту), портові адміністрації та операторів терміналів. МКМПНВ ґрунтується на тій самій «Оранжевій книзі» (Рекомендації ООН щодо перевезення небезпечних вантажів — Типові правила), що й інші правила перевезення небезпечних вантажів. МКМПНВ містить авторитетні рекомендації щодо класифікації, зберігання, розділення, пакування, маркування, термінології та дій у надзвичайних ситуаціях.

Минають роки, а на суднах і в портах продовжують траплятися серйозні аварії, пов'язані з небезпечними вантажами. Помилки, непорозуміння, неправильно зазначена інформація в деклараціях, неналежне пакування та зберігання — часті причини таких інцидентів. Сьогодні, пропорційно до зростання розмірів і місткості мегаконтейнеровозів і портів, у які вони заходять, зростає ймовірність економічних, людських і екологічних аварій.

Це керівництво призначене для допомоги вантажовідправникам, експедиторам, персоналу, що займається букуванням, а також тим, хто здійснює укладання небезпечних вантажів у вантажні транспортні одиниці, призначені для морського перевезення.

Передбачається, що, допомагаючи сторонам зрозуміти свої обов'язки та обов'язки інших учасників транспортного ланцюга, можна покращити як комунікацію, так і дотримання вимог.

У цьому виданні відображено положення поправки 41–22 до МКМПНВ, яка є обов'язковою з 1 січня 2024 року і стосується всіх етапів, які необхідно пройти під час букування та завантаження партії небезпечних вантажів.

Керівництво складається з Частини А, у якій представлені операційні етапи, і Частини Б, у якій міститься загальний довідковий матеріал.

Частина А. Керівництво розбиває процес підготовки та букування вантажу на такі етапи і розглядає ролі та вимоги сторін, що беруть участь на кожному етапі:

Крок 1: Класифікація небезпечних вантажів.

Крок 2: Вибір пакування.

Крок 3: Маркування та етикетування.

Крок 4: Підготовка транспортного документа для букування судноплавної лінії.

Крок 5: Застосування правил розділення вантажів.

Крок 6: Укладання вантажів у вантажні транспортні одиниці.

Крок 7: Видача сертифіката про укладання вантажної транспортної одиниці.

У Частині В представлена загальна інформація про Кодекс IMDG та посилання на додаткові матеріали.

Кодекс практики ІМО / МОП / ЄЕК ООН щодо укладання вантажів у вантажні транспортні одиниці (Кодекс ГТЕ) був прийнятий як необов'язкове міжнародне правило, на яке посилається МКМПНВ.



НАВІГАЦІЙНІ РІШЕННЯ НОВОГО ПОКОЛІННЯ ВІДПОВІДАЮТЬ НОВИМ ЗАВДАННЯМ

Є проблеми, з якими стикається не одне покоління моряків, — наприклад, боротьба з негодою, хвилями та застосування морського права. Однак існують і такі труднощі, які відображають особливості часу, в якому ми живемо: від дедалі жорсткіших вимог до безпеки та нових природоохоронних правил до інноваційних судових технологій і гострої необхідності декарбонізації.

Однією з переваг сучасних моряків порівняно з моряками минулих епох є доступ до цифрових технологій. Якщо раніше члени екіпажу орієнтувалися за зорями за допомогою магнітного компаса, то моряки ХХІ століття покладаються на електронні навігаційні карти, які отримують значно точніші й оперативніші оновлення через супутник, радикально покращуючи зв'язок між судном і берегом.

Більше немає потреби покладатися на паперові карти для прокладання найбезпечнішого та економічного курсу. Найсучасніше цифрове обладнання та дані дозволяють сучасним екіпажам оптимізувати рейс, виявляти потенційні небезпеки, такі як скелі та коралові рифи, айсберги та піщані мілини, затонулі судна та інші перешкоди, а також змінювати курс, щоб уникнути загроз, пов'язаних із негодою.

Завдяки технологічним досягненням і вдосконаленому супутниковому зв'язку в майбутньому можна буде отримувати важливі оновлення щодо навігації та безпеки практично в режимі реального часу. Це дозволить морякам оптимізувати планування переходів, рейсів і заходів у порти, водночас мінімізуючи витрати, споживання палива та викиди. Усе це було б неможливо без морських і навігаційних даних. Щоб оптимізувати судно, необхідно чітко розуміти його місцезнаходження у просторі та часі, а навігаційні дані забезпечують надійну основу, яку моряк і судновласник можуть використовувати для прийняття рішень щодо оптимізації.

Перехід від паперових карт до цифрових систем, таких як ECDIS, докорінно змінив морську навігацію. Найближчі роки обіцяють стати не менш еволюційними для морської галузі: значні досягнення очікуються у сфері навігаційних продуктів і послуг, які моряки використовують на борту, і на які оператори та менеджери суден можуть покладатися під час планування з берега.

Новий стандарт даних для навігаційних засобів

Майбутні навігаційні рішення ґрунтуватимуться на S-100, новому стандарті даних Міжнародної гідрографічної організації (ІНО). Завдяки єдиній, узгодженій системі даних S-100 змінить способи перегляду, обміну та використання морських геопросторових даних, надаючи судноводіям узгоджений і безперешкодний доступ до них.

Стандарт даних S-100 збагатить уявлення користувача про морське середовище завдяки широкому спектру наборів даних, таких як батиметричні дані, дані про рівень води та поверхневі течії. Ця інформація згодом забезпечить команди містка численними сумісними наборами даних і накладеннями даних для вдосконалення всіх етапів плануван-

ня переходу. У майбутньому цифрові шари зможуть навіть замінити численні морські публікації, допомагаючи оптимізувати маршрути, у тому числі залежно від погодних умов.

Ці рішення нового покоління стануть невід'ємною частиною майбутнього судноплавства, надаючи морякам більш точні, своєчасні та корисні дані та повідомляючи їм, де вони знаходяться, а не де вони були.

Окрім того, що нові стандарти даних сприяють безпечнішій навігації, вони є «будівельним матеріалом» для останньої хвилі інновацій у гідрографічній галузі, яка охоплює оптимізацію рейсів, зелені та цифрові судноплавні коридори, автономні судна та багато іншого.

Впровадження стандарту даних ІНО S-100 вже розпочалося: очікується, що перші продукти та послуги на базі S-100 відповідатимуть усім вимогам з 2026 року, а обов'язковими вони стануть з 2029 року. Більше того, перша серія продуктів і послуг на основі стандарту S-100 уже готується до впровадження: триває їх доопрацювання, тестування та випробування.

Встановлення довіри у невизначені часи

Щоб повною мірою скористатися всіма перевагами, які пропонують технології нового покоління, нам необхідно буде забезпечити потреби сучасних моряків, які, на відміну від своїх попередників, застосовуватимуть цифрові рішення під час навігації. У свою чергу, майбутні морякам для управління суднами, оснащеними інноваційними платформами та системами штучного інтелекту, знадобиться інший набір навичок, відмінний від того, який був необхідний попереднім поколінням мореплавців.

Крім того, морякам знадобляться глибокі знання та повна впевненість у системах, на які вони спиратимуться під час планування та виконання безпечного, ефективного та низьковуглецевого рейсу. Ці системи, у свою чергу, залежатимуть від навігаційних даних, отриманих із надійного джерела. З цієї метою Гідрографічна служба Великої Британії (УКНО) продовжує впроваджувати інновації, щоб гарантувати, що продукти та послуги ADMIRALTY зможуть забезпечити безпечну навігацію сьогодні і для майбутніх поколінь. Довіряючи рішенням, продуктам і послугам ADMIRALTY, їхні користувачі можуть впевнено прокладати маршрути, будучи впевненими в тому, що вони володіють найактуальнішою інформацією для забезпечення безпеки свого судна, екіпажу, вантажу та навколишнього середовища. Ці дані збираються, оцінюються та перевіряються командою експертів світового рівня УКНО. Завдяки швидкій передачі даних у майбутньому, використовуючи продукти ADMIRALTY, моряки зможуть оптимізувати планування переходів, рейсів і заходів у порти, що призведе до економії витрат, зниження впливу судноплавної діяльності на морське середовище та сприятиме швидкій декарбонізації галузі.

ВЕЛИКА БРИТАНІЯ САНКЦІОНУВАЛА ЗАКРИТТЯ ПРОТОКИ ЛА-МАНШ ДЛЯ «ТІНЬОВОГО ФЛОТУ»

Прем'єр-міністр Великої Британії Кір Стармер офіційно дозволив збройним силам і правоохоронним органам країни затримувати у британських територіальних водах судна «тіньового флоту», що перебувають під санкціями. Про це повідомляється на офіційному сайті уряду Великої Британії. Згідно з цим рішенням Велика Британія фактично закриває протоку Ла-Манш для проходу підсанкційних суден.

Тепер британські військові зможуть підніматися на борт суден «тіньового флоту», які прямують транзитом через територіальні води Великої Британії. Після затримання судна щодо його власників, операторів та екіпажу можуть бути порушені кримінальні справи за порушення санкційного законодавства. Велика Британія вже запровадила санкції проти 544 суден, пов'язаних із «тіньовим флотом», які, за даними уряду країни, перевозять близько 75% російської нафти. Рішення було оголошено напередодні саміту Об'єднаних експедиційних сил (JEF) у Гельсінкі, до складу яких входять 10 країн Північної Європи.



ФІНИ ПЕРЕХОДЯТЬ НА ТРАДИЦІЙНІ МЕТОДИ НАВІГАЦІЇ В БАЛТІЙСЬКОМУ МОРІ

Для навігації суден у Балтійському морі фінські моряки знову почали використовувати традиційні методи. Причиною є сильні перешкоди в супутниковій навігації.

Як зазначає фінський ЗМІ, глобальна навігаційна супутникова система, яку використовують для мореплавства у східній частині Фінської затоки, дедалі більше зазнає систематичних перешкод. Особливо почастишали випадки навмисного спотворення навігаційних сигналів, через що судно отримує хибні координати свого місцезнаходження.

Якщо в авіації застосовують кілька паралельних навігаційних систем, то в мореплаванні залежність від супутників є дуже сильною, зазначає керівниця відділу в Центрі геопросторових даних при Земельному відомстві Фінляндії Санна Каасалайнен. Багато альтернативних навігаційних систем було демонтовано на користь сучасніших рішень, заснованих на супутниковому позиціонуванні.

Це змусило моряків повернутися до використання старих способів навігації, які були розроблені до появи супутникових систем і не

зазнають впливу перешкод. Так, у багатьох країнах знову почали використовувати старі радіомаяки та інші традиційні навігаційні методи.

На думку професорки Каасалайнен, рішенням на майбутнє може стати гібридна навігація — одночасне використання різних джерел інформації. «Усе більш поширеними стають системи, засновані на датчиках і картах», — пояснює вона.

Учені вважають, що потрібно розробити пристрій, який автоматично обиратиме найнадійніше джерело даних про місцезнаходження. Також, на їхню думку, Фінляндії потрібен сервіс, що надаватиме актуальну інформацію про перешкоди.

У Євросоюзі ж разом із Європейським космічним агентством ESA розробляють нову систему позиціонування на базі малих супутників. Вона використовує більше частот, ніж у нинішніх навігаційних мережах, і для втручання в її роботу знадобиться більше ресурсів. За задумом, вона ускладнить створення перешкод, хоча й не зможе повністю їх виключити.

ТУРЕЧЧИНА ПОСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА СУДНОПЛАВСТВОМ У БОСФОРІ ТА ДАРДАНЕЛЛАХ

Міністр транспорту та інфраструктури Туреччини Абдюлькадір Уралоглу оголосив про впровадження нової цифрової системи контролю навігації в протоках Босфор і Дарданелли. Підвищити безпеку одного з найбільш завантажених морських шляхів у світі планується завдяки високошвидкісному морському інтернету та сучасним приймально-передавальним станціям.

«Завдяки нашим системам морського інтернету та новим приймально-передавальним станціям NAVDAT у Стамбулі ми будемо цілодобово й миттєво відстежувати рух суден у протоках, забезпечувати їх безперебійним, безпечним і високошвидкісним зв'язком, передавати графічний, текстовий і мультимедійний контент. Проєкт, що впроваджується, також дозволить підвищити безпеку судноплавства на критично важливих водних шляхах», — заявив глава Мінтрансу Туреччини.

За словами Уралоглу, проєкт також спрямований на підвищення ефективності реагування на надзвичайні ситуації та захист морської екосистеми. У межах його реалізації в Босфорі з'являться три плавучі платформи та маяк. Ці об'єкти доповнюватимуть чинні традиційні системи контролю, оперативно виявлятимуть загрози довкіллю, а також збиратимуть гідрографічні, метеорологічні та навігаційні дані.

Раніше повідомлялося, що Анкара проводить політику імпортозаміщення у критично важливих сферах. Турецькі служби вже перейшли на власні програми контролю судноплавства, відмовившись від американського програмного забезпечення, яке понад 20 років використовувалося береговою охороною. Турецькі протоки залишаються однією з найбільш напружених морських артерій планети. Лише через Босфор у 2025 році, за даними місцевого Мінтрансу, пройшло понад 40 тисяч суден.



НОВІ ТЕХНІЧНІ РІШЕННЯ ДОПОМОЖУТЬ ВИЗНАЧАТИ МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ СУДНА ПІД ЧАС КІБЕРАТАК

Норвезька компанія Tschudi Ship Management запустила технологічний проєкт для боротьби зі зростаючою загрозою спуфінгу та створення радіоперешкод на морі. Судновласник об'єднався з американською NAL Research і норвезькою SGM Technology в межах проєкту PntGuard після того, як зіткнувся з атаками на свій флот на тлі зростаючої геополітичної напруженості.

Рішення, запропоноване в межах проєкту, полягає у використанні резервного сигналу PNT на звичайних супутниках зв'язку Iridium, який екіпаж судна може використовувати для підтвердження свого місцезнаходження та подання звукового сигналу тривоги в разі нападу.

PNT — це аббревіатура від «позиціонування, навігація та синхронізація» (positioning, navigation and timing), ключових даних, що використовуються в сигналах глобального супутникового позиціонування. PNT є вразливою до глушіння сигналу та спуфінгу.

Керівник дослідницької групи NAL Роберт Біллс повідомив, що прототип системи було встановлено на 10 суднах, які належать компаніям, пов'язаним із норвезьким бізнесом, включно з Frontline і Wallenius Wilhelmsen, і він пройшов шестимісячні випробування. «За цей час

ці судна пройшли 100 тисяч морських миль, включно з Перською затокою, де були зафіксовані деякі серйозні випадки глушіння сигналів», — сказав він.

Біллс зазначив, що нове технічне рішення добре зарекомендувало себе, дозволивши екіпажам бути поінформованими про те, коли їхнє місцезнаходження піддається спуфінгу або глушінню супутникових сигналів.

Нещодавно компанія аносувала чип PNT, який пропонується як рішення для боротьби зі спуфінгом і глушінням. Віцепрезидент Iridium Рохіт Бреггс стверджує, що в майбутньому технологія PNT може стати справді пріоритетним супутниковим рішенням для суден. Сьогодні на ринку існують рішення для захисту від радіоперешкод і спотворень сигналів, але, за словами Біллса, вони ефективні лише для виявлення проблеми, а не для визначення надійного місцезнаходження.

«Ми хотіли запропонувати рішення, яке не лише інформує екіпажі суден про проблеми, а й надає їм інформацію та координати, яким вони можуть довіряти», — підкреслив він.



ДОГОВІР ПРО ЗАХИСТ ВІДКРИТОГО МОРЯ НАБУВ ЧИННОСТІ

Угода про біорізноманіття за межами національної юрисдикції (High Seas Treaty) набуде чинності 17 січня 2026 року, повідомила Європейська комісія. Документ поширюється на райони, на які припадає близько 50% поверхні Землі та 95% обсягу Світового океану. Він передбачає створення морських охоронюваних районів у відкритому морі, регулювання використання морських генетичних ресурсів і обов'язкову оцінку екологічного впливу господарської діяльності.

Договір ратифікувала 81 сторона, включно з Євросоюзом і 16 його державами-членами, ще 145 країн його підписали. Росія не підписувала і не ратифікувала цей договір. Поріг у 60 ратифікацій було досягнуто 19 вересня 2025 року, що дало змогу запустити процедуру набуття документом чинності через 120 днів.

Для реалізації угоди заявлено фінансову підтримку, зокрема через програму Global Ocean Programme з бюджетом €40 млн (\$43,6 млн), з яких €10 млн (\$10,9 млн) спрямовано на технічну допомогу.

Довідково: Райони за межами національної юрисдикції включають відкрите море і морське дно поза контролем окремих держав. Вони містять значну частину морських ресурсів і біорізноманіття та зазнають тиску через забруднення і надмірну експлуатацію. Угоду BBNJ було ухвалено у 2023 році, і вона стала першим міжнародним договором, що комплексно регулює діяльність у відкритому морі.

ПОДАТКОВЕ РЕЗИДЕНТСТВО – ШО ЦЕ ТАКЕ ТА ЯК ЙОГО ВИЗНАЧАТИ?

Продовжуючи тему



Ірина Восводіна,
Партнерка, керівниця напрямку
корпоративного права компанії Interlegal

Питання податкового резидентства стали особливо актуальними з початком повномасштабного вторгнення в Україну. Мільйони українців виїхали за кордон, де одні отримали тимчасовий захист, а інші – навіть посвідки на проживання.

Залишаючись в іноземній країні, вони працевлаштувалися, перевезли сім'ю або релокували власний бізнес в нову країну. У підсумку, нова держава почала оподатковувати дохід, який вони отримують там. Водночас Україна продовжує вважати цих людей своїми резидентами та претендувати також на їх доходи. Задля уникнення подвійного оподаткування доходу важливим є питання визначення податкового резидентства особи.

Нагадаємо, що окрім правил оподаткування на українських резидентів розповсюджуються правила КІК (контрольованих іноземних компаній). За цими правилами резиденти України зобов'язані звітувати та повідомляти про власні іноземні компанії, а в окремих випадках також сплачувати податки з доходу таких компаній-нерезидентів. Також слід пам'ятати про правила автоматичного обміну інформації між країнами в рамках стандарту CRS (Common Reporting Standard). У випадку відкриття рахунку за межами України іноземний банк обов'язково запитає про державу вашого податкового резидентства. Якщо це українське резидентство, то раз на рік інформація щодо рахунку та його залишку буде направлятися в Україну. Ці правила CRS вже діють у 120 державах світу.

З огляду на це, на сьогодні питання аналізу та визначення податкового резидентства стало особливо актуальним для власників бізнесу. В таких обставинах, на перший погляд, клієнтам, які фактично проживають за кордоном, нелегко розібратися в питаннях: податковим резидентом якої держави я є на сьогодні, чи продовжую я бути резидентом України та як мені змінити податкове резидентство? Це питання ускладняється також тим, що в Україні на сьогодні немає ані процедури втрати або відмови від індивідуального податкового номера, ані отримання сертифіката, довідки про статус нерезидента.

Поняття та критерії встановлення податкового резидентства

Враховуючи актуальність та багатоаспектний характер викладеної проблеми, зупинимось детальніше на питанні податкового резидентства, його ознаках та тонкощах аналізу.

Перш за все, податкове резидентство не прирівнюється до громадянства та не визначається автоматично за посвідкою на постійне проживання. Статус резидентства є більш широким поняттям та визначається як більш тісний зв'язок фізичної особи з державою її постійного

перебування. Такий зв'язок та його тісний характер встановлюється на підставі аналізу наступних ознак (критеріїв):

1. Місце постійного проживання особи.
2. Центр її життєвих інтересів (особисті, соціальні та економічні зв'язки особи з державою).
3. Її перебування в державі понад 183 дні протягом календарного року.
4. Держава її громадянства (підданства).

Місцем постійного проживання не вважається зареєстрована адреса проживання особи. Цей критерій є більш широким і охоплює будь-яку житлову нерухомість у власності особи. Окрім цього, житло, яке знаходиться у довгостроковому (три і більше місяців) користуванні особи, свідчить також про місце постійного проживання для цілей резидентства.

Центр життєвих інтересів являє собою сукупність особистих, економічних та соціальних зв'язків особи з країною свого резидентства. При дослідженні економічних зв'язків беруться до уваги факти ведення бізнесу або працевлаштування в державі, розмір та характер отримуваних доходів особою.

Особисті зв'язки визначаються за:

- місцем проживання членів сім'ї, зокрема дружини та неповнолітніх дітей,
- місцем роботи або отримання дружиною доходу, місцем навчання дітей,
- місцем медичного обслуговування особи або членів сім'ї тощо.

Цікаво, що за Податковим кодексом України діючий статус ФОП або проживання членів сім'ї особи в нашій державі є достатньою підставою для визнання в Україні центру життєвих інтересів в контексті податкового резидентства.

Для правильного визначення податкового резидентства варто пам'ятати, що ці критерії аналізуються та застосовуються послідовно. Простіше кажучи, на першому етапі аналізується місце постійного проживання особи, наприклад в Україні та Німеччині. Якщо у особи немає в Україні житлової нерухомості, але вона має в довгостроковій оренді квартиру в Німеччині, то її можна вважати резидентом останньої. При цьому інші критерії надалі не аналізуються. Інша ситуація виникає, коли у особи є житло в обох країнах і визначити податкове резидентство за цим критерієм неможливо. В такому разі вже потрібно аналізувати та визначати її центр життєвих інтересів.

Як це працює на практиці?

Розглянемо на 2 кейси для порівняння:

1. Особа вже понад 6 років проживає в Німеччині, де має власне житло, місцеву компанію і навіть щорічно подає податкову декларацію.



Однак в Україні вона також мала квартиру, компанію та продовжувала бути ФОП (хоча діяльності не здійснювала). За українським законодавством незакритого ФОП стало достатньо, щоб вважати її податковим резидентом України, і, як наслідок, на клієнта продовжували поширюватися правила КІК щодо його іноземної компанії.

2. Інший кейс стосувався нашого клієнта, якому належала компанія в ОАЕ. Сам клієнт постійно проживав між двома державами. Саме місце проживання його сім'ї в Україні стало вирішальною обставиною для визнання його центра життєвих інтересів в Україні та резидентом нашої держави відповідно.

Як можна побачити, визначення податкового резидентства та аналіз ознак резидентства України є індивідуальним та унікальним для кожної ситуації. При цьому нерідко особисті аспекти життя особи можуть відігравати вирішальну роль для визнання її резидентом України.

Цікаво, що наявна судова практика містить лише поодинокі старі рішення стосовно аналізу питань резидентства та застосування відповідних норм ПКУ. Однак у вказаних рішеннях суди взагалі відразу аналізували усі критерії резидентства, що суперечить нормам Податкового кодексу України. Такий судовий підхід також суперечить позиції Організації Економічного співробітництва та розвитку як єдиної міжнародної організації, компетентної у цій сфері. Водночас ці рішення варті уваги для розуміння факторів та конкретних обставин, які впливають на визначення податкового резидентства особи.

Так, в рамках справи №826/48/17 у постанові від 20.03.2017 Окружний адміністративний суд м. Києва встановив у позивача статус податкового резидента Франції. Суд спирався на такі обставини:

- договір оренди житла у Страсбурзі (яке позивач орендував разом із дружиною);

- роботу дружини позивача в Раді Європи;
- довідку Держприкордонслужби України про кількість днів перебування в Україні;
- контракти на надання експортних послуг, стороною яких був позивач як індивідуальний підприємець.

За вказаною фабулою укладений договір оренди житла свідчить про місце постійного проживання позивача у Франції. Центр життєвих інтересів позивача також знаходиться у Франції, оскільки він проживає там з дружиною, сам здійснює бізнес-діяльність як підприємець, а дружина має там роботу.

При розгляді іншої справи №280/2725/19 у рішенні від 24.09.2019 Запорізький окружний адміністративний суд визнав позивача податковим резидентом Іспанії. Факт постійного проживання позивача там був доведений посвідкою на постійне проживання в Іспанії, картою медичного обслуговування, випискою міськради Барселони з реєстру жителів муніципалітету.

Таким чином, визначення податкового резидентства є важливим для визначення місця оподаткування власних доходів, для поширення правил КІК щодо своїх іноземних компаній та для цілей CRS. Аналіз податкового резидентства є комплексною та індивідуальною процедурою, що охоплює аналіз комерційних та особистих аспектів життя особи та членів її сім'ї.

Команда Interlegal проконсультує Вас з різних питань податкового резидентства, комплексно проаналізує Вашу ситуацію, допоможе визначити резидентство та розробити покроковий план його змін з урахуванням персональних обставин.

Стаття написана у співавторстві з Дмитром Бондарем, провідним юристом Interlegal.



СТРАХУВАТИ БУДУТЬ, АЛЕ ВЖЕ ДОРОЖЧЕ

Міжнародний союз морських страховиків IUMI поширив комюніке щодо ситуації на Близькому Сході.

«IUMI та спільнота морських страховиків уважно моніторять ситуацію на Близькому Сході і, зокрема, безпеку та свободу судноплавства в Перській затоці та Червоному морі. Пріоритетом для судновласників має бути безпека моряків», — йдеться в повідомленні.

«Ситуація постійно змінюється. Низка суден опинилися заблокованими в Перській затоці, багато операторів переорієнтовують свої судна, щоб уникнути регіонів із високим ступенем ризику. Страховики уважно стежитимуть за тим, як це позначатиметься на скупченні суден у портах і на суднах та екіпажах, які прямуватимуть довгими маршрутами. У короткостроковій перспективі цілком імовірно збої в ланцюгах постачання».

«Покриття воєнних ризиків у Перській затоці та Червоному морі залишається і залишатиметься доступним у межах конкретних договорів, що укладаються на кожен окремих рейс, доти, доки судноплавство дозволене урядами та державами прапора», — підкреслили в IUMI.

При цьому «У поточній швидкозмінній ситуації страховики регулярно переглядатимуть можливість і готовність надавати страхове покриття».

«За подібних обставин деякі страховики надсилатимуть своїм клієнтам повідомлення про розірвання договору страхування, — попереджають у Міжнародному союзі морських страховиків. — Це необхідно для того, щоб страховик міг провести переоцінку ризиків і поновити страхове покриття на скоригованих умовах».

«Важливо розуміти, що повідомлення про розірвання договору страхування не обов'язково означає припинення страхового покриття. Страхове покриття воєнних ризиків залишається доступним для судновласників і операторів, які бажають його отримати».

Страховики-члени IUMI здебільшого забезпечують страхування майна (корпусів і суднового обладнання, а також вантажів), а страхуванням відповідальності займаються P&I клуби, уточнили в IUMI.

UK P&I CLUB ЗБЕРІГ ЛІМІТ СТРАХОВОГО ПОКРИТТЯ ВОЄННИХ РИЗИКІВ

Виятки щодо ризиків при заході суден у води Росії, України та Білорусі збережені.

Рада директорів UK P&I Club зберегла ліміт спеціального страхового покриття воєнних ризиків відповідальності судновласників на рівні \$500 млн на одне судно та одну подію на 2026 страховий рік, впливає з циркуляра клубу від 9 лютого 2026 року.

Виятки щодо ризиків при заході суден у води Росії, України та Білорусі збережені; при цьому в межах механізму зворотного викупу покриття граничний ліміт встановлено на рівні \$125 млн на одну подію проти \$100 млн роком раніше.

Клуб також зберіг додаткове страхове покриття біохімічних ризиків за вимогами екіпажу та судовими витратами з лімітом \$30 млн на судно за кожним інцидентом.

Окремим рішенням ліміт відповідальності за забруднення нафтою залишено без змін — \$1 млрд на одну подію щодо кожного судна.

UK P&I Club — клуб взаємного страхування судновласників, що входить до Міжнародної групи P&I. Забезпечує страхове покриття відповідальності судновласників, включно з воєнними ризиками, вимогами екіпажу та відповідальністю за забруднення довкілля.



НА ШЛЯХУ ДО ІНКЛЮЗИВНОЇ МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ

Існує нагальна потреба в розширенні прав і забезпеченні різноманіття в лавах робочої сили морської галузі, але цього не станеться доти, доки не відбудеться трансформаційний зсув в галузевій культурі, який створить простір для підтримки жінок у морі та водночас відстоюватиме різноманіття і безпеку.

Запуск першої у своєму роді навчальної програми «Курс підготовки жінок-амбасадорок» (Female Ambassadors Training Programme) покликаний сприяти цьому зсуву, і його основна мета є цілком зрозумілою: підготувати офісних працівників до ролі наставників і союзників для жінок-офісерок і морячок. Найважливіші складові цієї ініціативи включають регулярні перевірки, масштабні підготовчі заняття та кураторські зустрічі раз на два місяці — усе це невід’ємні елементи надійної системи підтримки.

Програма діє як лінза, висвітлюючи справжні проблеми та перспективи жінок, які працюють у морі, а також сприяючи глибшому розумінню й осмисленню. Основоположним аспектом цієї програми є її інклюзивність: до участі в ній запрошуються і чоловіки, і жінки, це своєрідний майданчик, де представники обох статей зможуть вести відкритий діалог і розбиратися у специфічних проблемах, з якими стикаються жінки в морській сфері.

Влитися в переважно чоловічу галузь може бути непросто

Морська галузь дуже потребує таких курсів і мереж підтримки для створення інклюзивного середовища, у якому жінки, окрім підтримки й упевненості, почуватимуться в безпеці. Історично в цій галузі домінували чоловіки, тому сьогодні необхідний перегляд гендерного балансу й відновлення атмосфери радушності та доброзичливості на робочому

місці, з акцентом на підтримку жінок. Щотижневі перевірки та програми наставництва є найважливішими інструментами, що зміцнюють здатність жінок орієнтуватися в тонкощах морського життя, проявляючи при цьому стійкість і впевненість у собі.

Крім того, запуск цих курсів, які може пройти будь-який працівник, сприятиме розвитку культури різноманіття й інклюзивності, що принесе користь не лише жінкам, а й збагатить галузь завдяки залученню нових перспективних кадрів.

Почати працювати в галузі, де домінують чоловіки, жінкам може виявитися дуже непросто, вони можуть зіткнутися з ізоляцією на борту, з труднощами у спілкуванні, тому що їм буде складно знайти серед екіпажу близьких за духом та інтересами людей. Вони можуть відчувати, що їхні колеги-чоловіки не надто раді їхній появі на борту, що в них немає підтримки. Тому вкрай важливо забезпечити системи соціального захисту, які створюють у морячок відчуття зв’язку з іншими та підтримки, і гарантують, що жінки не будуть самотніми на своєму робочому місці. Не менш важливо створити можливості для того, щоб відкрито вирішувати такі проблеми, як сексуальні домагання. Саме такі програми, як «Курс підготовки жінок-амбасадорок», значною мірою сприяють створенню безпечнішого робочого середовища для всіх.

Ця програма є важливим кроком на шляху до такої морської галузі, де кожен працівник відчуватиме свою цінність і значущість, де до нього ставитимуться з повагою та надаватимуть усіляку підтримку.

Хоча це лише перший крок, його значення неможливо переоцінити. Ми вже є свідками зміни парадигми в бік справедливішої та безпечнішої морської галузі. «Курс підготовки жінок-амбасадорок» виходить за межі простого навчання; це каталізатор зміни галузевої культури, підтримки різноманіття, забезпечення безпеки та розширення прав і можливостей жінок.

МОРСЬКА МЕДИЦИНА



MARITIME MEDICINE

VIKAND представляє медичну профілактичну програму для моряків

VIKAND запустила цілодобову профілактичну медичну програму, спрямовану на охорону здоров’я моряків і захист комерційної життєздатності судноплавної галузі.

Презентація програми відбулася в посольстві США в Лондоні 7 лютого 2026 року. За словами керівників VIKAND, які її представили, підтримання хорошої фізичної форми та здоров’я моряків має першочергове значення для запобігання втраті досвідчених морських кадрів. Крім того, вони визнали, що для вирішення проблем, пов’язаних зі здоров’ям, добробутом і безпекою моряків, часто застосовуються пасивні рішення.

"Міжнародна палата судноплавства прогнозує у 2026 році світовий дефіцит кваліфікованого командного складу в 90 000 осіб. Галузь повинна визнати, що для залучення нових кадрів і утримання наявних їй необхідно серйозно переглянути та поліпшити свій підхід до піклування про здоров’я моряків", — йдеться в заяві VIKAND, саме з цією метою VIKAND розробила свою програму, щоб запропонувати морській галузі інструменти та ідеї для проактивного підходу до добробуту моряків.

"Здоров’я членів екіпажу потребує постійної турботи й підтримки, подібно до того, як обладнання та механізми машинного відділення потребують регулярного технічного обслуговування, щоб уникнути дороговартісних поломок. Те саме стосується і екіпажів, де структурований підхід до піклування про здоров’я працівників — це шлях до зростання доходів від експлуатації флоту", — вважає Пітер Хульг, генеральний директор VIKAND.

Зниження ризиків для здоров’я моряків може скоротити довгострокові витрати на охорону здоров’я в судноплавній галузі, підвищити її комерційну життєздатність і посилити стійкість її глобальної робочої сили.

В ексклюзивному інтерв’ю Рональд Спітаут, керуючий директор VIKAND OneHealth, пояснив, що галузь може забезпечити профілактичне медичне обслуговування на борту, використовуючи наявні цифрові/медичні технології та інновації.

OneHealth від VIKAND обіцяє сприяти піклуванню про здоров’я екіпажів, надаючи їм медичну допомогу в будь-який час і в будь-якому місці, допомагаючи знизити ризики та витрати, пов’язані з проблемами зі здоров’ям моряків.

ФІЗИЧНІ ТРАВМИ, ОТРИМАНІ В РЕЙСІ, ПОЗНАЧАЮТЬСЯ НА ПСИХІЦІ МОРЯКІВ

Зв’язок між фізичними травмами та психічним станом є дуже глибоким. Серйозна травма або хронічне захворювання можуть призвести до проблем із психічним здоров’ям, таких як депресія, тривога та посттравматичний стресовий розлад (ПТСР).

Дослідження підкреслюють важливість лікування не лише фізичних аспектів, а й психологічних наслідків травм для повного одужання та відновлення.

У разі травми на борту...

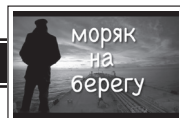
- Будьте уважні один до одного. Не чекайте, що той, хто потребує допомоги, сам попросить про неї. Політика компанії у сфері підтримання психічного здоров’я має усувати будь-які перешкоди
- Не будьте байдужими: членам екіпажу слід знаходити час для того, щоб, як мінімум, просто поцікавитися, як справи у їхніх колег, чи все в них гаразд.
- Зосередьтеся на емоційній підтримці: окрім того, що міцний дружній колектив є запорукою безперебійної роботи судна, колектив-

на підтримка зміцнює душевні сили, допомагаючи справлятися зі стресом.

7 основних правил, які допоможуть упоратися з посттравматичним стресовим розладом

Лікування посттравматичного стресового розладу може допомогти вам відновити відчуття контролю над своїм життям. Основне лікування — психотерапія, однак не виключається і медикаментозне лікування. Зверніться по допомогу до медиків і виконуйте базові рекомендації:

1. Дотримуйтеся свого плану лікування.
2. Зберіть інформацію про те, що таке посттравматичний стресовий розлад, як із ним справляються тощо.
3. Дбайте про себе.
4. Не займайтеся самолікуванням.
5. Займіться своїм хобі, щоб відволіктися від поганих думок.
6. Підтримуйте зв’язок із близькими та медиками.
7. Розгляньте можливість відвідування групи підтримки.



«ВІД ТРАПА ДО ОФІСУ: ПЕРЕЗАВАНТАЖЕННЯ КАР'ЄРИ МОРЯКА»

Юлія Сергіївна Денисова (на фото праворуч)

Кар'єрний експерт, Нідерланди

- 12+ років у морській галузі, понад 10 років у HR/Крюїнгу, 3 роки у сфері кар'єрного консультування
- Допомогла понад 100 морякам скласти резюме та знайти роботу в Європі, США та Канаді
- Авторка освітніх програм з опанування професії крюїнг-менеджера
- Обіймає посаду QHSE Advisor у секторі морської енергетики



Вікторія Валентинівна Гловацька

Кар'єрний експерт, Велика Британія

- 12+ років у крюїнговому менеджменті та кар'єрному консультуванні
- Ступінь MBA з менеджменту в Лондонському університеті
- Допомогла понад 200 студентам з України знайти професію в морській сфері завдяки курсу «Кар'єра в крюїнгу: від нуля до затребуваного фахівця»
- Обіймає посаду Loss Prevention Executive у клубі морського страхування в Лондоні.

Чому моряки програють співбесіди на березі, навіть маючи сильний досвід

Для багатьох моряків перша берегова співбесіда стає несподіваним досвідом.

Здавалося б, за плечима роки роботи в морі, управління екіпажем, відповідальність за безпеку, проходження інспекцій, робота в умовах постійного тиску та обмеженого часу. Однак уже на перших інтерв'ю багато хто стикається з тим, що сильний морський досвід не завжди автоматично перетворюється на успішну пропозицію роботи на березі.

І справа тут далеко не у відсутності компетенції чи цінності морського бекграунду. Найчастіше проблема полягає в іншому — береговий ринок оцінює кандидата інакше, ніж це прийнято на флоті.

Дуже часто моряк і роботодавець говорять різними професійними мовами. Моряк розповідає про завдання, операції та технічний бік роботи, тоді як компанія намагається зрозуміти інше: наскільки кандидат уміє мислити системно, взаємодіяти з людьми, розуміти бізнес-логіку і чи зможе він адаптуватися до берегового середовища.

Саме тому навіть сильні фахівці з хорошим досвідом іноді програють співбесіди кандидатам із меншим морським стажем, але більш адаптовано до берегового середовища комунікацією.

Морський досвід ≠ автоматично зрозуміла цінність для офісу

На борту професіоналізм часто оцінюється через досвід, дисципліну та здатність виконувати завдання у складних умовах. На березі критерії стають ширшими.

Компанія оцінює не лише те, що кандидат робив, а й:

- як він мислить;
- як ухвалює рішення;
- як комунікує;
- чи розуміє вплив своїх дій на бізнес;
- чи здатний адаптуватися до корпоративного середовища.

Багато моряків на співбесідах детально розповідають про свої обов'язки:

- проводив maintenance;
- проходив PSC;
- працював з екіпажем;
- відповідав за безпеку;
- вів документацію.

Але для роботодавця це часто звучить як перелік функцій, а не як демонстрація цінності.

Проблема не в досвіді. Проблема в подачі досвіду.

На березі важливо вміти показати не лише «що я робив», а й:

- який результат це давало;
- які ризики ви запобігали;
- як ваші рішення впливали на операції;
- як ви координували людей і процеси;
- яку відповідальність ви несли для бізнесу.

Наприклад, фраза:

«Я проходив інспекції PSC»

звучить значно слабше, ніж:

«Підтримував судно у стані inspection readiness та координував підготовку екіпажу для мінімізації зауважень і запобігання operational delays».

У другому випадку з'являється бізнес-контекст.

Моряки часто говорять «завданнями», а компанії шукають мислення та мову цінностей

Це одна з ключових причин, чому навіть сильні кандидати програють інтерв'ю.

На борту мислення часто будується навколо виконання завдання:

- завершити операцію;
- усунути несправність;
- пройти перевірку;
- забезпечити безпеку.

На березі компанії оцінюють ширше. А саме:

- як кандидат аналізує ситуацію;
- чи вміє бачити наслідки рішень;
- чи здатний управляти пріоритетами;
- чи розуміє комерційну сторону процесів.

Тому відповіді моряків часто звучать надто технічно й лінійно.

Наприклад:

«Я відповідав за maintenance системи.»

Але інтерв'юер намагається почути інше:

- як кандидат планував роботу;
- як управляв ресурсами;
- як взаємодівав із підрядниками;
- як мінімізував downtime;
- як ухвалював рішення в умовах обмеженого бюджету або строків.

На березі технічна компетенція вважається базою. Конкурентну перевагу створює здатність мислити системно.

Чому відповідь «I can work under pressure» більше не працює

Практично кожен моряк на співбесіді говорить:

«I can work under pressure.»

Проблема в тому, що сьогодні цього недостатньо. По-перше, такі фрази стали надто загальними. По-друге, робота під тиском сприймається як стандарт для морської галузі, а не як унікальна перевага.

Компанії хочуть бачити конкретику. Не «вмію працювати під тиском», а:

- як саме ви діяли;
- як ухвалювали рішення;
- як розставляли пріоритети;
- як координували людей;
- як знижували ризики;
- який результат отримали.

Саме тому сильніше звучать реальні приклади.

Наприклад:

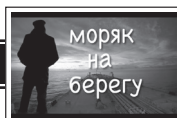
«Під час позапланового ремонту в порту необхідно було координувати роботу екіпажу, підрядників і агента в обмежені строки, щоб уникнути затримки виходу судна.»

Така відповідь демонструє leadership, coordination, time management, operational awareness, business impact. Тобто саме ті якості, які шукає береговий роботодавець.

Одна з головних помилок — недооцінка soft skills

Багато моряків вважають, що компанії наймають виключно за технічні знання. Це вже давно не так.

Чим вища берегова позиція, тим більше значення мають:



- комунікація;
- переговори;
- управління очікуваннями;
- stakeholder management;
- здатність пояснювати рішення;
- емоційна стійкість;
- уміння працювати в команді.

На борту authority часто вбудований у посаду

На березі вплив доводиться вибудовувати через комунікацію.

Це стає несподіванкою для багатьох моряків. В офісі недостатньо бути технічно правим. Потрібно вміти переконувати, аргументувати, погоджувати, доносити інформацію різним відділам, враховувати інтереси бізнесу.

Саме тому деякі кандидати з меншим морським досвідом проходять співбесіди успішніше, тому що вміють адаптувати свою комунікацію до берегового середовища.

Компанії шукають не “колишнього моряка”, а майбутнього офісного спеціаліста

Це дуже важливий психологічний момент. Багато моряків приходять на співбесіду з позицією:

«Подивіться, який у мене досвід у морі.»

Але роботодавець оцінює інше:

«Чи зможе ця людина бути ефективною саме в нашій офісній структурі?»

Це дві різні речі.

Тому на співбесіді важливо показувати:

- адаптивність;
- готовність навчатися;
- розуміння корпоративного середовища;
- здатність працювати в системі процесів;
- розуміння комерційних наслідків рішень.

Особливо це стосується ролей:

- Marine Superintendent;
- Operations;
- QHSE;
- Crewing;
- Compliance;
- Marine Assurance.

У всіх цих позиціях морський досвід важливий, але сам по собі вже не є достатнім аргументом.

На березі наймають future potential

І ще один важливий момент, який моряки часто недооцінюють: на березі компанії наймають не лише за минулий досвід, а й за майбутній потенціал.

На флоті цінність спеціаліста багато в чому визначається поточним рангом, стажем і підтвердженою кваліфікацією. На березі підхід ширший. Роботодавець оцінює не лише те, ким кандидат був учора, а й ким він може стати всередині компанії через кілька років.

Саме тому на співбесідах компанії звертають увагу на здатність навчатися; гнучкість мислення; ініціативність; комунікацію; готовність адаптуватися; рівень зрілості та відповідальності; уміння бачити процеси ширше за свою функцію. Іншими словами, береговий роботодавець часто ставить собі запитання: «Чи зможемо ми розвинути цю людину всередині компанії?»

Тому іноді кандидат із меншим морським досвідом, але з сильною мотивацією, хорошою комунікацією та зрілим підходом може отримати пропозицію швидше, ніж більш досвідчений моряк, який демонструє лише технічну експертизу.

Це не означає, що морський досвід втрачає цінність. Навпаки, він залишається сильним фундаментом. Але на березі його вже недостатньо просто “мати”. Важливо показати, як цей досвід допоможе вам рости далі, ухвалювати рішення, взаємодіяти з людьми та приносити компанії цінність уже в новій ролі.

Мова комунікації на березі змінюється

Багато моряків недооцінюють цей фактор.

На борту комунікація частіше прямотиніна: короткі інструкції; швидке ухвалення рішень; чітка ієрархія. На березі комунікація стає більш дипломатичною та багаторівневою.

З’являються: meetings; negotiations; reporting; stakeholder alignment; internal politics; presentation skills. Тому кандидат може бути дуже сильним технічно, але справляти на співбесіді враження людини, яка ще не адаптувалася до берегової комунікаційної культури.

Особливо це помітно у відповідях на behavioural questions.

Наприклад:

- “Tell us about conflict management.”
- “Describe a difficult stakeholder situation.”
- “How do you manage competing priorities?”

Багато моряків відповідають надто коротко або надмірно технічно, хоча компанія намагається оцінити зрілість мислення та стиль взаємодії.

Що дійсно допомагає вигравати інтерв’ю

Перше — перестати сприймати співбесіду як екзамен з морського досвіду. На березі інтерв’ю — це оцінка потенціалу людини як частини бізнес-системи.

Друге — навчитися перекладати морський досвід мовою бізнесу.

Третє — готуватися до співбесіди заздалегідь.

Більшість моряків готуються до запитань про судно, але не готуються розповідати про себе; пояснювати мотивацію переходу; демонструвати soft skills; пояснювати свої сильні сторони в контексті бізнесу.

Саме тому підготовка стає критично важливою.

Стратегічний висновок

Перехід на берег — це не лише зміна місця роботи. Це зміна професійного мислення.

Компанії шукають не просто досвідченого моряка. Вони шукають людину, яка зможе:

- адаптуватися до нового середовища;
- розуміти бізнес;
- комунікувати всередині системи;
- ухвалювати рішення в межах корпоративної логіки;
- створювати цінність для компанії вже на березі.

Саме тому сильний морський досвід не гарантує успішної співбесіди автоматично.

Однак хороша новина полягає в іншому: більшість проблем пов’язана не з відсутністю компетенції, а з подачею досвіду.

Коли моряк вчиться говорити про свою роботу через результати, ризики, координацію, leadership і вплив на бізнес — його досвід починає сприйматися зовсім інакше.

І саме в цей момент колишній моряк перестає бути просто кандидатом «з моря» і починає виглядати як майбутній управлінець морської індустрії.



СПРИЯТЛИВЕ ПСИХОСОЦІАЛЬНЕ РОБОЧЕ СЕРЕДОВИЩЕ: ШЛЯХ ДО ПРОЦВІТАННЯ ПРАЦІВНИКІВ ТА СИЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ

Так звучить тема Всесвітнього Дня охорони праці, що відзначається 28 квітня.

Ця дата була заснована Міжнародною організацією праці (МОП) у 2003 році для привернення уваги до питань запобігання нещасним випадкам та профілактиці професійних захворювань.

За даними МОП, щороку понад 840 тисяч людей помирають від захворювань, пов’язаних із несприятливим психосоціальним середовищем на роботі. І йдеться не лише про переробки чи надмірне навантаження, а також про погані стосунки в колективах. Постійне перебування в такому середовищі може вести до серцево-судинних захворювань, психічних розладів і навіть самогубств.



Права моряків на доступ до Інтернету

Доступ до Інтернету став важливою частиною життя людей у всьому світі. ООН і кілька країн, зокрема Коста-Рика, Естонія, Фінляндія, Франція, Греція та Іспанія, розглядають доступ до Інтернету як фундаментальне право людини.

Без нього стає дедалі складніше брати участь у соціальній, фінансовій, політичній та освітній діяльності, а також дізнаватися останні новини. Моряки становлять інтелектуальний, освічений прошарок населення і потребують Інтернету для виконання багатьох своїх повсякденних дій, однак часто вони не можуть вийти в Інтернет, перебуваючи в морі або в деяких морських портах. Моряки без доступу до Інтернету часто запитують, чи передбачене їхнє право на цей доступ у законодавстві?

Права моряків регулюються загальним морським правом, міжнародними конвенціями, які затверджені державним правом, нормами й положеннями законодавства, а також трудовими угодами моряків. Однак у жодному з цих законів не міститься чіткого визначення права моряків на доступ до Інтернету.

Наразі стандартні угоди Міжнародної федерації транспортних робітників (International Transport Workers' Federation, ITF), стандартні контракти Філіппінського управління з працевлаштування за кордоном (Philippines Overseas Employment Administration, POEA) і угоди Міжнародного переговорного форуму (International Bargaining Forum, IBF) не містять вимоги щодо надання морякам доступу до Інтернету.

Найголовнішою в цьому відношенні міжнародною конвенцією є Конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 року (MLC 2006), яка рекомендує, але не вимагає надання морякам доступу до Інтернету. У параграфі 4 (j) інструкції В3.1.II MLC 2006 рекомендується розглянути можливість надання морякам «розумно необхідного доступу до ... електронної пошти та Інтернету, де це можливо, причому плата за такий доступ має бути помірною».

Не дивно, що MLC 2006 не містить чіткої вимоги щодо надання морякам доступу до Інтернету. Конвенція MLC 2006 була складена на базі угоди Geneva Accord, укладеної у 2001 році між профспілками та судновласниками і покликаної об'єднати та привести в актуальний стан чинні на той момент конвенції й рекомендації Міжнародної організації праці (International Labour Organization). Її метою не було створення нових конвенцій, які не містилися в офіційних документах, що існували на той час.



Під час підготовки MLC 2006, що відбувалася в період між 2000 і 2005 роками, електронна пошта та високошвидкісний Інтернет були відносно новими технологіями і ще не мали широкого поширення серед моряків. Так, найпопулярніша серед моряків соціальна мережа Facebook не була загальнодоступною аж до 2006 року, коли вона стала відкритою для кожного користувача старше 13 років, який має адресу електронної пошти.

MLC 2006 передбачає процедуру оперативного внесення змін (згідно з міжнародними організаційними стандартами), однак навіть прискорений процес займає щонайменше три роки. Внести до конвенції зміни простіше, якщо запропонована зміна відображає звичну практику, прийняту в судноплаванні. Історично склалося так, що права моряків розроблялися на основі торговельних звичаїв і практик. Закони про права моряків відображали інтереси судновласників, які полягали в необхідності захисту моряків як способу набору й утримання кваліфікованих і відповідальних людей у сфері судноплавання.

Набір і утримання моряків на робочих місцях і сьогодні є основною сферою уваги морського судноплавання. У документі, поданому на розгляд Міжнародної асоціації морських економістів (International Association of Maritime Economists) у 2014 році, його автори Аймілія Папахристу, Даміан Станчев та Іоанніс Теотокас розповіли, що в ході проведеного ними дослідження моряки як основну причину, яка не дає їм надовго залишатися на своїй роботі, назвали відірваність від сім'ї та недостатній зв'язок із родичами й друзями під час морських рейсів. Дослідження також показало, що 85,3 відсотка моряків-респондентів є користувачами різних соціальних мереж.

Низка судновласників уже визнали важливість надання своїм екіпажам безкоштовного або недорогого доступу до Інтернету. Їм відомо, що сучасні кандидати на морські вакансії вважають доступ до Інтернету абсолютно необхідним аспектом повсякденного життя і ключовим елементом привабливості роботи в морському судноплаванні.

Попереднім кроком на шляху до внесення до конвенції MLC 2006 положення про вимогу надання морякам доступу до Інтернету має стати виконання поточної практики включення відповідних умов до деяких угод про працевлаштування моряків.

INSA прийнята як повноправний член ICS

Індійську національну асоціацію судновласників (INSA) прийнято як повноправного члена Міжнародної палати судноплавання (ICS), що забезпечує індійським судновласникам офіційне представництво в головній міжнародній торговельній організації галузі.

INSA представляє індійські судноплавні компанії та бере участь у розвитку флоту, морській освіті й взаємодії з регулюючими органами на національному та міжнародному рівнях. ICS заявила, що членство INSA розширить регіональний внесок у роботу її комітетів і експертних груп, а також додасть точку зору індійської промисловості до обговорень питань добробуту моряків, цифровізації, декарбонізації та утилізації суден. Генеральний секретар ICS Томас Казакос заявив, що розширення ролі Індії у глобальному судноплаванні та морській освіті робить участь INSA особливо актуальною, оскільки галузь стикається зі спільними проблемами. Генеральний директор INSA Аніл Девлі заявив, що повноправне членство в ICS дозволить індійським судноплавним компаніям робити безпосередній внесок у міжнародні галузеві дискусії та розроблення політики, зокрема в Міжнародній морській організації, одночасно підтримуючи безпечне, стає й ефективне глобальне судноплавання.

Пропозиція щодо створення фонду судноплавання з нульовими викидами (ZESF)

Міжнародна палата судноплавання (ICS) представила глобальному регулятору судноплавання, Міжнародній морській організації (ІМО), пропозицію щодо створення фонду судноплавання з нульовими викидами (ZESF).

Пропозиція ґрунтується на концепції зборів, висунутій урядом Японії, та підтримці з боку держав ЄС глобальної системи внесків на основі фіксованої ставки. Оновлена пропозиція також вносить ясність у розподіл зібраних мільярдів доларів. Ідея створення Фонду судноплавання з нульовими викидами та механізм зборів будуть розглянуті державами-членами ІМО на наступному раунді переговорів щодо викидів парникових газів.

Пропозиція включатиме підтримку виробництва судового палива з нульовими та близькими до нульових викидами, а також розгортання нової бункерувальної інфраструктури в портах країн, що розвиваються, по всьому світу, а також підтримку навчання безпечному використанню нових видів палива. Відповідно до цієї пропозиції внески суден за тону викидів CO₂-еквівалента використовуватимуться для скорочення значного розриву у витратах між паливом із нульовими викидами парникових газів і традиційним мазутом, надаючи фінансову винагороду за запобігання викидам парникових газів завдяки використанню нового судового палива.

Clarksons Research провела оцінку пропозиції ICS, заявивши, що ставка внеску, яка додає витрати в діапазоні від 20 до 300 доларів США за тону спожитого мазуту, не матиме непропорційно негативного впливу на національну економіку з точки зору цін на доставлені вантажі. Зазначається, що ZESF дозволить судноплавному сектору досягти відправної точки у використанні дорожчих екологічно чистих видів палива, таких як аміак, водень, екологічно чисте біопаливо, синтетичний метанол і синтетичний СПГ. "Наступного року необхідно терміново узгодити глобальний механізм ціноутворення на викиди парникових газів для судноплавання, який знизить ризик інвестицій у суднове паливо з нульовими викидами парникових газів і надасть мільярди доларів для підтримки країн, що розвиваються. До першої цілі ІМО на 2030 рік залишилося менше чотирьох років. Якщо ми не досягнемо відправної точки у виробництві та споживанні судового палива з нульовими викидами парникових газів до 2030 року, важко уявити, як чистий нульовий рівень буде досягнутий до 2050 року", — заявив Генеральний секретар ICS Гай Платтен.

ЗМІНИ У ВИМОГАХ МАКТ ДО МОРСЬКИХ СУДЕН І ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ключові зміни за лінією МАКТ включають поправки до низки документів:

- Процедура зміни класу (PR 1A);
- Обмеження щодо вогнегасних засобів (UI SC309);
- Функції контролю та захисту систем очищення вихлопних газів (SOx) (UR M86);
- Виробництво і застосування на судах систем трубопроводів із пластмас (UR P4);
- Процедурні вимоги до постачальників послуг (UR Z17).

IACS поширила вимоги безпеки суднових двигунів на аміак

Документ передбачає додаткові вимоги з урахуванням ризиків токсичності та вибухонебезпечності.

Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (IACS) розширила єдині вимоги щодо безпеки суднових двигунів, включивши аміак до сфери їх дії, йдеться в повідомленні асоціації.

Зміни внесено до єдиної вимоги UR M78: в оновленій редакції аміак включено поряд із природним газом, етаном, скрапленим вуглеводневим газом, метанолом і етанолом. У IACS зазначили, що оновлення спрямоване на формування чіткішої системи вимог безпеки для нових суднових палив.

Документ передбачає додаткові вимоги з урахуванням ризиків токсичності та вибухонебезпечності.

Зокрема, запроваджуються вимоги до систем повернення та уловлювання газу, систем зниження наслідків викидів аміаку (ARMS),

уточнюються норми щодо вентиляції та запобігання витокам, а також посилюються вимоги до систем подачі палива й обладнання.

Виробники двигунів повинні будуть подавати розширений пакет документації, включно з технічними схемами, концепціями безпеки та звітами з аналізу ризиків.

Оновлені вимоги застосовуватимуться класифікаційними товариствами — членами IACS до двигунів, заявки на типові схвалення яких подано з 1 липня 2027 року, повідомили в асоціації.

«Включення аміаку до UR M78 є важливою віхою на нашому шляху до декарбонізації», — заявив голова Групи із загальної політики IACS доктор Аджай Асок Кумар.

Наша довідка

Міжнародна асоціація класифікаційних товариств об'єднує 12 класифікаційних товариств і розробляє єдині технічні вимоги та роз'яснення, що застосовуються в системі класифікації суден. За даними IACS, правила та стандарти асоціації охоплюють понад 90% світового тоннажу вантажного флоту.

НАБУЛИ ЧИННОСТІ НОВІ ВИМОГИ SOLAS ДО ЯКІРНО-БУКСИРНИХ ЛЕБІДОК

Зміни передбачають обов'язкову сертифікацію, випробування та перевірки обладнання в експлуатації.

З 1 січня 2026 року набули чинності нові обов'язкові вимоги до безпеки якірно-буксирних лебідок, випливає з роз'яснень класифікаційного товариства Lloyd's Register.

Зміни внесено до правила II-1/3-13 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS) і вони передбачають обов'язкову сертифікацію, випробування та перевірки обладнання в експлуатації. Вимоги поширюються на лебідки, що використовуються для спуску, підйому та переміщення якорів і швартовних ліній під час підводних робіт.

Такі системи застосовуються на якірно-буксирних судах, судах забезпечення морських робіт і на окремих буксирах. Якірні брашпили, що обслуговують власні якорі судна, під дію нових правил не підпадають.



Для якірно-буксирних лебідок, установлених з 1 січня 2026 року, запроваджується обов'язкова сертифікація до введення в експлуатацію, включно з перевіркою проєктної документації та перевантажувальними випробуваннями на рівні 110% утримувальної здатності гальма та максимального тягового зусилля. Лебідки, що перебувають в експлуатації, мають пройти випробування та ретельний огляд не пізніше першого поновлюваного огляду з безпеки конструкції вантажного судна після цієї дати.

Крім того, SOLAS вимагає регулярних оглядів, випробувань і технічного обслуговування якірно-буксирних лебідок. Судновласники зобов'язані включити обладнання до суднових програм технічного обслуговування та забезпечити наявність експлуатаційної документації.

Lloyd's Register оновив рішення для завантаження контейнеровозів

Рішення дають змогу ефективніше завантажувати судна, швидше виконувати розрахунки та знижувати ризики втрати контейнерів під час сильної хитавиці.

Класифікаційне товариство Lloyd's Register (LR) оголосило про оновлення програмних рішень для завантаження контейнеровозів, спрямоване на зниження втрат контейнерів і підвищення ефективності експлуатації флоту, йдеться в повідомленні компанії.

Оновлений пакет об'єднує доопрацьовані інструменти BoxMax і Roll Design Assessment з оновленою платформою LashRightUX і новою цифровою системою RollRight. У компанії зазначають, що рішення дають змогу ефективніше завантажувати судна, швидше виконувати розрахунки та знижувати ризики втрати контейнерів під час сильної хитавиці.

За даними World Shipping Council, у 2024 році в морі було втрачено 576 контейнерів — більш ніж удвічі більше, ніж роком раніше. Попри те, що це невелика частка від сотень мільйонів контейнерів, які щороку перевозяться, такі інциденти залишаються джерелом фінансових та екологічних ризиків.

Оновлені рішення дають змогу точніше розраховувати допустиме навантаження на контейнери та за дотримання вимог збільшувати обсяг перевезеного вантажу без зниження рівня безпеки. Система RollRight надає екіпажам дані в реальному часі про ризики небезпечної хитавиці з урахуванням фактичних погодних умов і формує ранні попередження.

Крім того, Lloyd's Register очолює створення галузевого консорціуму Lashing Exchange Format (LXF), який націлений на стандартизацію обміну даними про кріплення контейнерів і спрощення процедур погодження.

Нове Керівництво ClassNK

Класифікаційне товариство ClassNK випустило «Керівництво для суден, що використовують альтернативні види палива (редакція 3.0)».

Як зазначено в повідомленні товариства, на додаток до вимог безпеки для суден, що використовують як паливо метанол, етаноловий спирт, скраплений газ і аміак, у цьому виданні додано нові вимоги, що стосуються суден, які працюють на водні, а також містяться рекомендації щодо проєктування суден, які працюють на альтернативному паливі.

У керівництві детально описано вимоги до безпеки суден, що працюють на альтернативному паливі. Воно встановлює вимоги до встановлення, засобів керування, пристроїв безпеки тощо, спрямовані на мінімізацію ризиків для суден, моряків і навколишнього середовища, пов'язаних із використанням альтернативних видів палива. Доступ до керівництва можна отримати на сайті товариства після реєстрації.



ІМО підписала оновлену угоду про обмін даними з Паризьким меморандумом

Підписання зміцнює глобальне співробітництво та покращує обмін інформацією.

Генеральний секретар Міжнародної морської організації (ІМО) Арсеніо Домінгес і Генеральний секретар Паризького меморандуму про взаєморозуміння Люк Смолдерс підписали оновлену угоду про обмін даними. Як зазначено в повідомленні ІМО, підписання зміцнює глобальне співробітництво та покращує обмін інформацією, допомагаючи підвищити ефективність інспекцій суден у всьому світі.

Це шоста оновлена угода, укладена в межах регіонального режиму угоди про контроль і дотримання договірних зобов'язань. Аналогічні угоди були підписані у 2025 році з секретаріатами Меморандумів про взаєморозуміння в Абуджі, Індійському океані, Токіо, Середземномор'ї та Ер-Ріяді.

Наразі у світі існує десять режимів угод про контроль і дотримання договірних зобов'язань (PSC): вісім регіональних меморандумів про взаєморозуміння, одна регіональна угода та Берегова охорона США як десятий режим. До них належать: Європа і Північна Атлантика (Паризький меморандум); Азія і Тихий океан (Токійський меморандум); Латинська Америка (Угода Вальпараїсо); Карибський регіон (Карибський меморандум); Західна і Центральна Африка (Абуджійський меморандум); Чорне море (Чорноморський меморандум); Середземне море (Середземноморський меморандум); Індійський океан (Меморандум про Індійський океан); і Перська затока (Ер-Ріядський меморандум), а також Берегова охорона США.

Деякі держави-члени беруть участь більш ніж в одному режимі. Усі регіональні режими мають статус спостерігача в ІМО як міждержавної організації (МЮО).

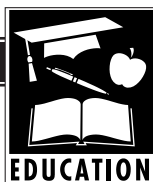
СОМАЛІ ПІДКЛЮЧИЛАСЯ ДО СИСТЕМИ ПОРТОВОГО КОНТРОЛЮ СУДЕН В ІНДІЙСЬКОМУ ОКЕАНІ

Портовий державний контроль використовується в міжнародній практиці для виявлення суден, що не відповідають установленим стандартам. Кабінет міністрів Сомалі схвалив меморандум про взаєморозуміння щодо співпраці у сфері портового державного контролю (Port State Control, PSC) в Індійському океані, повідомило державне агентство SONNA. Рішення ухвалено 22 січня 2026 року на черговому засіданні уряду в Могадішо. Як уточнює агентство, меморандум був поданий до міністерства портів і морського транспорту Сомалі та затверджений як рамковий документ.

Сомалі «офіційно приєдналася» до меморандуму про взаєморозуміння щодо портового контролю в Індійському океані. Участь у ньому дає країні змогу долучитися до системи перевірок іноземних суден у національних портах на дотримання міжнародних вимог щодо безпеки, умов праці та охорони навколишнього середовища.

Наша довідка

Портовий державний контроль використовується в міжнародній практиці для виявлення суден, що не відповідають установленим стандартам, впливає з матеріалів Міжнародної морської організації, яка відносить меморандум Індійського океану до регіональних угод у цій сфері.



ICS випустила керівництво з палубних операцій

Deck Procedures Guide — перше комплексне керівництво, повністю присвячене палубним операціям на судах. Deck Procedures Guide стане безцінним посібником для моряків, відповідальних за палубне обладнання та залучених до бункерувальних операцій. Крім того, цей документ буде корисним для суперінтендантів, фахівців з охорони праці, безпеки, охорони довкілля та забезпечення якості (HSEQ), працівників відділів безпеки в судноплавних компаніях, навчальних закладів, операторів терміналів і компаній, що переходять на використання альтернативних видів палива. Нове видання охоплює вантажні операції, швартування та якірні роботи, бункерування, підготовку судна до штормових умов і технічне обслуговування палубного обладнання на судах усіх типів.

«Керівництво з палубних операцій доповнює Bridge Procedures Guide та Engine Room Procedures Guide, створюючи узгоджений набір ресурсів, що підтримують передову практику під час експлуатації суден, — прокоментувала вихід видання Емілі Єйтс, комерційна директорка Міжнародної палати судноплавства. — Хоча кожне керівництво розроблене з урахуванням потреб цільової аудиторії, воно пропонує капітанам, судновим механікам і членам палубної команди набір інструкцій і процедур, що безпосередньо відповідають їхнім обов'язкам.



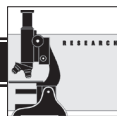
Ці керівництва працюють разом, покращуючи операційну координацію та комунікацію між підрозділами судна».

У новому керівництві наведено рекомендації щодо дотримання Міжнародного кодексу морського перевезення навалочних вантажів (IMSBC) та Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG), а також чек-листи й інструменти оцінки ризиків. Окрема глава присвячена бункеруванню альтернативними видами палива — СПГ, метанолом і аміаком.

«Палубні операції є основою безпеки судна, і екіпажам необхідні чіткі, перевірені процедури для всіх можливих ситуацій», — заявив директор з морських питань ICS Джон Стоурт.

Керівництво розроблено за участю Swire Shipping, Anglo-Eastern Univan Group, Японської асоціації судновласників, MISC Group, Intercargo та CLIA.

Керівництво з палубних операцій пропонує міжнародну альтернативу регіональним рекомендаціям, скорочуючи наявні прогалини та підвищуючи стандарти безпеки. ICS рекомендує мати примірник цього керівництва на борту кожного судна і підкреслює, що воно орієнтоване на найкращі практики, а не на запровадження нових обов'язкових вимог, пропонує практичні рекомендації, застосовні до сучасного різноманітного глобального флоту.



ХТО ПЕРЕМОЖЕ В БИТВІ МОРСЬКИХ ТЕХНОЛОГІЙ?

Саймон Френсіс, засновник SHINC, платформи обліку сталійного часу, намагається спрогнозувати, які з нинішніх численних морських стартапів виявляться здатними "вирушити у велике плавання".

Марк Роберг із Stage 2 Capital і засновник CRM-платформи Hubspot нещодавно записав подкаст, у якому ставить запитання про те, хто виграв перегони ШІ: стартапи чи компанії-"старожили".

Він зазначив, що серед назв компаній, які входили до індексу Доу-Джонса 30 років тому і входять сьогодні, майже не зустрічається жоден зі стартапів.

Сьогодні, з розвитком штучного інтелекту (ШІ) і машинного навчання (МН), складається ситуація, аналогічна тій, яка була в середині-кінці 1990-х років, коли швидко з'явився Інтернет.

Який вигляд матиме галузь уже після 8-10, а не 30 років активного застосування ШІ та МН?

Хоча ми, можливо, і не знаємо точно, на що буде здатний ШІ через 10 років, проте потрібно прагнути використовувати його в основі будь-якого рішення. Наразі технології розвиваються так стрімко, що нові компанії цілком можуть побудувати бізнес, який за значно короткий період розростеться до таких масштабів, що почне витісняти деякі з наявних компаній з індексу Доу-Джонса.

Однак, чи справді ШІ та МН перебувають в ажіотажному циклі, як це було з Інтернетом наприкінці 90-х — на початку 2000-х, коли в його розвиток вкладали величезні гроші, при цьому не маючи конкретного уявлення про те, як із цього всього генерувати доходи й прибутки?

Чи справді ринок готовий до ШІ в його нинішньому вигляді? Ті, хто має реальне бачення, хто може використовувати ШІ/МН для створення реальної цінності для клієнта, мають потенціал захопити частку ринку усталених компаній.

У своєму недавньому морському інформаційному бюлетені Андерс Вартдаль (Anders Vartdahl) посилається на дослідницьку роботу Coatue про майбутнє штучного інтелекту та його потенційні наслідки. У ній зазначається, що за 35 років від початку впровадження у світі бізнесу ПК та Інтернету продуктивність працівників зросла на 35%. Перші тести

використання ШІ в B2B демонструють, що ШІ може практично звести нанівель потребу в багатьох сучасних ручних процесах.

Крім того, машинне навчання дає змогу аналізувати масиви даних внутрішньої та зовнішньої інформації й надавати особам, які ухвалюють фінансові рішення, цінну інформацію, щоб вони могли якомога швидше зробити точний вибір.

Також у дослідженні Coatue підкреслюється, що час на впровадження нових платформ/технологій з роками неухильно скорочується. На впровадження ПК пішло 20 років, Інтернету — 12 років, а мобільних телефонів — лише 6 років. З огляду на таку тенденцію, можна припустити, що повсюдне впровадження ШІ у виробничі та фінансово — економічні процеси може зайняти лише 4-5 років.

Як це вплине на судноплавний бізнес? Хоча багато хто відзначає зростання кількості поглинань і консолідацій на ринку, залишається лише гадати, хто посяде лідерські позиції — "старожили" чи новатори. Ми вже бачимо, як такі системи, як SEDNA і Clearbox, витягують дані з електронних листів і документів та автоматично заповнюють користувацькі платформи VMS і ERP. Наступний етап — об'єднати всі джерела даних — внутрішні, зовнішні, прогностичні та історичні — для створення озера даних, на якому зможе будуватися МН.

Завдання полягає в тому, щоб надати особам, які ухвалюють комерційні рішення (відділам фрахтування та експлуатації), інформацію та інструменти, які допоможуть їм ухвалювати найефективніші рішення щодо фрахтування, контролювати вантажі протягом усього рейсу, створювати дієві сповіщення, а також мінімізувати відхилення, аналізувати результати, повертати інформацію про відхилення назад в озеро даних, щоб модель машинного навчання могла поліпшити процес ухвалення рішень наступного разу, і, нарешті, проаналізувати, чи було ухвалене комерційне рішення щодо фрахту правильним.

Кінцевими цілями є досягнення максимального прибутку, мінімізація збитків, постійне підвищення ефективності ухвалення рішень і створення вимірюваної цінності.



Зниження викидів у судноплаванні сприяє потеплінню океану

Правила використання суднового палива, запроваджені у 2020 р., призвели до суттєвого скорочення забруднення діоксидом сірки (SO₂). Водночас вони могли сприяти потеплінню океану за рахунок зменшення хмарності.

За даними дослідницької групи з Університету Меріленду (США), правила Міжнародної морської організації (ІМО) щодо боротьби із забрудненням морського середовища змусили вантажовідправників знизити вміст сірки в паливі з 3,5% до 0,5%, що призвело до зниження викидів SO₂ на 80%. Однак діоксид сірки не лише є основним забруднювачем, а й маскує глобальне потепління, утворюючи аерозолі, які ущільнюють хмари, що відбивають сонячні промені назад у космос.

Автори дослідження визначили скорочення викидів SO₂ як потенційну причину рекордних температур океану у 2023 р. Вони також зазначили, що їхня робота показала, що «освітлення морських хмар» може стати потенційним геотехнічним рішенням проблеми глобального потепління. Інші вчені зазначають, що це дослідження, можливо, перебільшує вплив паливної політики ІМО.

«Дослідження того, чому останнім часом температура була такою високою, тривають, і знижений вміст сірки в судновому паливі є лише одним із чинників, що цьому сприяють», — прокоментував Джоел Гірші з Британського національного океанографічного центру.

ДЕРЖАВИ ПРАПОРА ЗАПРОШУЮТ ПРИЄДНАТИСЯ ДО «МІЖНАРОДНОЇ АСОЦІАЦІЇ ДЕРЖАВ ПРАПОРА»

Ліберія, Республіка Маршаллові Острови та Республіка Панама продовжують роботу зі створення Міжнародної асоціації держав прапора "International Flag State Association".

Міжнародна асоціація держав прапора (IFA), що об'єднує три найбільші у світі судові реєстри — Ліберію, Республіку Маршаллові Острови та Республіку Панама, проводить свої засідання з 2021 року. IFA — перший у своєму роді альянс, створений для того, щоб надати своїм членам платформу для більш формальної взаємодії щодо глобальних викликів, урахування думки зацікавлених сторін, а також розроблення й упровадження міжнародних інструментів для підвищення безпеки на морі, захисту морського середовища та добробуту моряків.

На відміну від інших морських секторів, держави прапора раніше не мали власного офіційного глобального майданчика. IFA має намір заповнити цю прогалину. Так, у 2024 році члени IFA розширили можливість Угоди про обмін інформацією між реєстрами (RISC), поліпшивши шляхи обміну інформацією за допомогою інтегрованої онлайн-бази даних. База даних RISC — це онлайн-інструмент для консультацій між державами прапора, які підписали угоду, що забезпечує легший доступ

до інформації про проблемні судна, які можуть ухилятися від дотримання правил або здійснювати підозрілу діяльність.

Попри те, що обмін інформацією дотепер залишається пріоритетним напрямом діяльності IFA, вона має намір подати заявку на отримання консультативного статусу в Міжнародній морській організації, щоб мати можливість активніше брати участь у формуванні міжнародної політики.

До числа представників організацій-засновників IFA входять: Альфонсо Кастільєро, головний операційний директор Ліберійського міжнародного судового та корпоративного реєстру; Білл Галлахер, старший заступник уповноваженого з морських справ Морської адміністрації Республіки Маршаллові Острови, та Александер Де Грасія, заступник глави Морської адміністрації Панами.

У представленні організації зазначається таке: «IFA об'єднує найвпливовіші держави прапора світу, на частку яких припадає понад 40% світового вального тоннажу, з метою сприяння безпеці на морі, захисту довкілля, поліпшенню добробуту моряків і впровадженню практичних, узгоджених на міжнародному рівні правил і положень. Судноплавство — це міжнародна галузь, і морські норми та правила мають залишатися глобальними».



Поповнення у CARNIVAL CORPORATION

Carnival Corporation, провідна круїзна компанія у світі, оголосила про своє перше замовлення на будівництво нового судна з початку пандемії COVID-19.

13 лютого 2026 року компанія заявила, що підписала контракт з німецькою суднобудівною компанією Meyer Werft на будівництво четвертого круїзного лайнера класу Excel для свого бренду Carnival Cruise Line. Очікується, що нове судно водотоннажністю 180 000 тонн, яке стане 10-м судном класу Excel чотирьох брендів корпорації, приєднається до флоту навесні 2027 року. Нове судно приєднається до нинішніх суден класу Excel компанії Carnival Cruise Line, включно з Mardi Gras, Carnival Celebration і Carnival Jubilee. Нове судно, здатне прийняти понад 6400 гостей, працюватиме на скрапленому природному газі (СПГ). Carnival Corporation & plc, як провідна світова туристична компанія, управляє більш ніж 90 суднами дев'яти брендів, а до 2026 року до флоту групи планується додати ще вісім нових суден.



КИТАЙСЬКИЙ КОНТЕЙНЕРОВИЗ УПЕРШЕ ЗДІЙСНИВ ЗАХІД, ШВАРТУВАННЯ ТА РОЗВАНТАЖЕННЯ В АВТОНОМНОМУ РЕЖИМІ

Перший у Китаї інтелектуальний контейнеровоз Zhi Fei, введений у комерційну експлуатацію, 21 лютого 2026 року успішно виконав автономний захід і автоматичне швартування на повністю автоматизованому терміналі порту Ціндао (провінція Шаньдун).

Судно увійшло в зону причалювання в безпілотному автономному режимі, самостійно спланувавши маршрут і точно виконавши маневрування. Після позиціонування контейнеровоз був закріплений біля причалу за допомогою вакуумної автоматизованої системи швартування терміналу. Процес фіксації корпусу тривав менше 30 секунд і відбувся без участі екіпажу.

Після завершення швартування судно синхронно взаємодіяло з автоматизованими козловими кранами, автоматизованими транспортними

засобами та іншим перевантажувальним обладнанням терміналу. Розроблені портом Ціндао інтелектуальна система управління терміналом (A-TOS) та система інтелектуального управління обладнанням (A-ECS) забезпечили координацію операцій у режимі реального часу зі швидкістю реакції в мілісекундах, що дозволило виконати вантажно-розвантажувальні роботи без участі людини.

Контейнеровоз оснащений розробленою в Китаї інтелектуальною навігаційною системою та підтримує три режими експлуатації: ручне управління, дистанційне управління і безпілотний автономний режим.

Це перший для Китаю досвід повного циклу безекіпажної експлуатації контейнерного судна на автоматизованому терміналі — від автономної навігації та швартування до проведення вантажних операцій.

Поповнення флоту в судновому реєстрі республіки Маршаллові острови

Валовий тоннаж у судновому реєстрі Республіки Маршаллові Острови (RMI) вперше перевищив 200 млн тонн, а кількість суден, зареєстрованих під прапором RMI, досягла майже 5,6 тис. Зазначається, що тоннаж флоту в реєстрі RMI, який має представництва у 28 країнах по всьому світу, зріс удвічі з 2014 року. Судновий реєстр Маршаллових Островів уже 19 років бере участь у програмі QALSHIP-21 Берегової охорони США та перебуває в так званому «білому списку» Паризького і Токійського меморандумів про взаєморозуміння (MoU).

За останні кілька десятиліть держава прапора здійснила значні інвестиції у створення власного колективу експертів для задоволення зростаючих потреб ринку. Інвестиції включають, зокрема, відкриття нових офісів в Азії, Європі та Америці у ключових морських і фінансових центрах. Крім того, реєстр RMI сформував експертні групи у сфері використання газу та відновлюваних джерел енергії (ВДЕ) для надання спеціалізованої технічної підтримки власникам і операторам флоту, які займаються вирішенням питань цифровізації та декарбонізації в галузі.

Також фахівці реєстру активно працюють на ринку пасажирських круїзних суден у співпраці із судновласниками, суднобудівними верфями та всіма зацікавленими сторонами.

ВЧЕНІ ПОПЕРЕДЖАЮТЬ ПРО НАБЛИЖЕННЯ СУПЕР-ЕЛЬ-НІНЬО

Глобальні кліматичні зміни — частіші посухи, повені та екстремальна спека — додають новий рівень волатильності для товарних ринків. Кліматологи попереджають, що цього року може сформуватися супер Ель-Ніньйо, можливо, одне з найсильніших за всю історію спостережень.

Прогнозуються екстремальні погодні явища по всьому світу, які матимуть серйозний вплив на ринки суховантажних перевезень, особливо в сегменті суден малого та середнього тоннажу, що спеціалізуються на транспортуванні сільськогосподарської продукції. Попередні Ель-Ніньйо мали ширші наслідки для інших сегментів — великих балкерів, газозовів і танкерів.

Ель-Ніньйо — це періодичне потепління температури поверхні Тихого океану, яке спричиняє екстремальні погодні явища, зокрема посухи в екваторіальних регіонах, включаючи Африку, Індію, Індонезію, Австралію та країни Карибського басейну, а також зливові дощі в інших регіонах.

Згідно з прогнозами Європейського центру середньострокових прогнозів погоди та Національного управління океанічних і атмосферних досліджень (NOAA), з середини 2026 року має сформуватися нове Ель-Ніньйо. Рекордні пориви вітру в екваторіальній частині Тихого океану вже призводять до підвищення температури поверхні моря вище середнього рівня у східному напрямку, до Південної Америки. Деякі кліматологи прогнозують, що глобальні температури у 2027 році можуть стати найвищими за всю історію спостережень.

Наслідки для сільського господарства, ймовірно, будуть серйозними. Посухи, спричинені Ель-Ніньйо, вже знизили врожайність сільськогосподарських культур у Південно-Східній Азії та Австралії, завдавши удару по виробництву рису, пшениці та пальмової олії, тоді як повені в Центральній Азії та на західному узбережжі Південної Америки знижують урожай і пошкоджують інфраструктуру.



У Південній півкулі висохлі пасовища призводять до передчасного забою худоби та скорочення поголів'я стад у довгостроковій перспективі.

Унаслідок цього відбувається зниження виробництва основних продуктів харчування, таких як рис і пшениця, що зазвичай призводить до різкого зростання цін на продукти та ширшого інфляційного тиску.

Для балкерів типорозмірів «хендімакс» і «панамакс» явище Ель-Ніньйо може виявитися сприятливим. Перебої в постачанні змушують імпортерів фрахтувати судна з віддаленіших регіонів, таких як Бразилія, що збільшує тонно-кілометри та підвищує фрахтові ставки.

В інших регіонах ситуація складніша. Більш посушливі умови на східному узбережжі Південної Америки можуть скоротити експорт сої, що негативно позначиться на попиту на судна типорозміру «панамакс», а тайфуни можуть порушити постачання залізної руди до Австралії, що вдарить по ринку «кейпсайзів». Тепліші зими також можуть знизити попит на вугілля, що створить додатковий тиск на судна цього класу.

У сфері енергоперевезень зниження попиту на природний газ і паливо для опалення може завдати шкоди сегменту газозовів, а також секторам нафтових танкерів і танкерів-продуктовозів.

Періоди посухи, спричинені явищем Ель-Ніньйо, такі як посуха 2023/2024 років, можуть різко знизити рівень води в Панамському каналі, що призведе до зменшення допустимої осадки, затворів суден і збільшення часу очікування транзиту.

Однак скорочення кількості транзитів через Панамський канал має і позитивні сторони для судновласників, оскільки судна змушені здійснювати довші рейси навколо південного краю Південної Америки.

Національне управління океанічних і атмосферних досліджень (NOAA) прогнозує, що формування нового Ель-Ніньйо може розпочатися вже в серпні 2026 року.



Ціна «достатньо хорошого» прогнозування морської погоди

Ізабель Хоутон, керівниця відділу прогнозування в Sofar Ocean, робить важливе застереження для судноплавної галузі: помилки в прогнозах погоди, коли умови виглядають явно суворими, завдають найбільшої шкоди саме тоді, коли прогноз здається керованим.

Коли у грудні 2025 року судно Baltic Klipper втратило 16 контейнерів біля острова Уайт, висота хвиль не становила особливої небезпеки. Натомість екіпаж зіткнувся з довгоперіодним свелем: хвилями з періодом понад 15 секунд, які спричинили параметричну качку — небезпечне резонансне явище, здатне призвести до катастрофічних наслідків для суден в умовах, що в іншому виглядають сприятливими.

Цей інцидент підкреслює критичний розрив у тому, як судноплавна галузь оцінює погодні ризики: помилка прогнозу завдає найбільшої шкоди не там, де умови явно суворі. Вона найбільш небезпечна там, де вони здаються керованими.

Де помилка прогнозу завдає найбільшої шкоди?

Судновласники та оператори тривалий час зосереджувалися на уникненні штормів із великою значною висотою хвиль. Але взаємозв'язок між станом моря та безпекою суден є тоншим. Параметрична хитація виникає, коли період зустрічі з хвилею збігається з власним періодом крену судна — умовою, яка значною мірою залежить від пікового періоду хвилі, параметра, який багато оперативних прогнозів відображають недостатньо точно.

Після інциденту з судном ONE Arus компанія CTI Consultancy оцінила середню вартість FOB у 25 000 доларів за контейнер — і це без урахування екологічних штрафів, списань, рятувальних робіт, збоїв у розкладі та репутаційних втрат. Подібні ризики потребують більшої уваги, що виходить за межі традиційного уникнення несприятливих погодних умов.

Чому прогнозування морської погоди залишається складним завданням?

Прогнозування океанських хвиль ускладнює проблеми атмосферного прогнозування. Хвилі інтегрують вплив вітру на великих відстанях і протягом тривалого часу, що означає накопичення помилок у прогнозах вітру, які потім переходять у помилки прогнозів хвиль. Хвилювання, спричинене віддаленими штормами, потрібно відстежувати по всій акваторії океану, що вимагає від моделей точного відтворення як умов джерела, так і фізики поширення.

Глобальні системи прогнозування, такі як Європейський центр середньострокових прогнозів погоди (ECMWF) — галузевий стандарт для атмосферних прогнозів — забезпечують високоякісні атмосферні прогнози, але їхні продукти для прогнозування хвиль призначені для широкого застосування і можуть не враховувати спектральні деталі, важливі для руху суден.

У випадку з судном Baltic Klipper прогнози ECMWF не передбачили довгоперіодний свел, який зрештою призвів до інциденту. Натомість прогноз Sofar використовував прямі власні спостереження за свелем вище за течією для коригування прогнозів і зафіксував подію більш ніж за два дні до його початку.

Подолання розриву

Покращення прогнозів як несприятливих погодних умов, так і більш тонких аспектів, важливих для морської галузі, таких як свел, потребує цілеспрямованого розвитку систем прогнозування хвиль — удосконалення збору спостережень та їх інтеграції в моделі, а також налаштування критично важливих змінних, таких як період хвиль. Сучасна оптимізація рейсів має включати ймовірнісні прогнози, що відображають невизначеність, спектральну інформацію про хвилі (період і напрям), а також інструменти підтримки прийняття рішень, які перетворюють стан моря на прогнози руху конкретного судна.

Для судновласників переваги більш ефективного оптимізації рейсів очевидні: покращені прогнози дозволяють точніше планувати маршрути з меншим ризиком. Замість додавання запасу часу для уникнення будь-яких несприятливих умов, можна впевнено прокладати маршрути в дійсно безпечних умовах, уникаючи тих, що лише здаються сприятливими.

Якщо «безпека» визначається лише висотою хвиль, рішення з високими ставками ухвалюються, маючи лише половину інформації. Інцидент із Baltic Klipper нагадує, що, попри покращення показників втрати контейнерів останніми роками, постійні інновації у прогнозуванні залишаються критично важливими. Коли прогнози не здатні передбачити хвилювання і контейнери падають за борт, пояснення мало що означають для судновласників, які можуть зіткнутися із загальною аварією. У морському прогнозуванні погоди «достатньо добре» часто виявляється недостатнім.



Танкери MR2 з жорсткими парусами WINDWINGS отримали схвалення SOLAS

Погодження стосуються огляду з ходового містка, розміщення навігаційних вогнів і лінії візування радара. Судновласник Union Maritime та інженерна компанія BAR Technologies отримали еквівалентні схвалення Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS) для двох продуктивних танкерів класу MR2 із системою жорстких парусів WindWings, йдеться у заяві компанії. Схвалення надали адміністрація прапора Маршаллових Островів і класифікаційне товариство Bureau Veritas.

Погодження стосуються огляду з ходового містка, розміщення навігаційних вогнів і лінії візування радара — параметрів, на які впливає встановлення крилових парусів. Генеральний директор BAR Technologies Джон Купер заявив, що схвалення підтверджує сумісність WindWings із міжнародними вимогами безпеки.

Танкери MR2 (корпуси W23131 і W23132) будуються на верфі Wuhu Shipyard у Китаї, їх передача замовнику запланована на 2026–2027 роки. Компанії оцінюють середню економію на рівні 1,5 т пального та понад 4,7 т викидів CO₂ на добу на одне встановлене крило.

Рейтинг надійності морських контейнерних альянсів за підсумками 2025 року

Перше місце посів альянс Gemini Cooperation.

Аналітична компанія Xeneta, що спеціалізується на відстеженні ставок фрахту контейнерних перевезень, опублікувала рейтинг надійності світових альянсів контейнерних ліній за підсумками 2025 року. На думку укладачів рейтингу, перше місце з великим відривом посідає альянс Gemini Cooperation із показником своєчасних прибуттів рейсів на рівні 81% від загальної кількості. При цьому найкращі результати були досягнуті на маршруті Європа — Північна Америка (87% своєчасних прибуттів), найгірші — на маршруті АТР — Європа (25%).

На другому місці — альянс Non-alliance із показником своєчасних прибуттів рейсів на рівні 34%. Найкращого результату альянс досяг на маршрутах західного узбережжя Південної Америки (57%), найгіршого — на маршруті АТР — Європа (25%).

На третьому місці — MSC (окремо) із середнім показником 27% своєчасних прибуттів. Найкращий результат зафіксовано на маршруті Європа — Близький Схід (36%), найгірший — на маршруті АТР — Близький Схід (3%).

Останні позиції посідають альянси Premier та OCEAN із середнім показником 26%. На маршрутах АТР — Близький Схід вони показали результат

по 11% своєчасних прибуттів, тоді як найкращі показники були досягнуті на маршруті АТР — Північна Америка.

Коментуючи лідерство Gemini, аналітики відзначили меншу кількість заходів у порти у членів альянсу, використання вертикально інтегрованих терміналів, розгалужену систему шатлових перевезень і акцент на утриманні частки ринку в Північній Америці.

Зниження кількості своєчасних рейсів Gemini на 12% порівняно з першим кварталом продемонструвало очікуване погіршення графіка, а також низку негативних чинників, таких як перевантаженість портів Північної Європи. Попри те, що обіцянка Gemini щодо 90% своєчасних прибуттів на всіх маршрутах виявилася завищеною в цих умовах, їхні продумані бізнес-стратегії забезпечили виняткову стійкість.

Крім того, відзначається прихильність членів альянсу до тактики мінімізації кількості незаповнених рейсів. Maersk і Hapag-Lloyd оголосили лише про 18 холостих рейсів у 2025 році, зокрема лише два рейси на маршруті АТР — Північна Америка та дев'ять на маршруті АТР — Європа, які припали на тривалі святкові періоди в Китаї (жовтень).

CHIRP Ukraine

Людські втрати унаслідок морських інцидентів

Організації часто заявляють, що ставлять безпеку на перше місце. Однак, на жаль, комерційні та репутаційні реалії часто перешкоджають досягненню цієї високої цілі: замість того, щоб розглядати інциденти як можливість вчитися на досвіді, деякі компанії спрямовують усі зусилля, щоб виставити себе на 100% безпечними у 100% випадків. Але в галузі, яка, як відомо, є більш «небезпечною», ніж багато інших, це просто не може бути вірним.

Сумна новина про капітана Огуза Кока, який нещодавно загинув під час нічної передачі лоджана в Босфорі, нагадує нам про небезпеку, властиву морській галузі. І хоча багато хто, включаючи нас, поспішили висловити співчуття його родині та друзям, колективній морській галузі потрібно робити більше для підвищення безпеки.

За словами британського антрополога Робіна Данбара, середньостатистична людина підтримує стосунки приблизно зі 150 друзями та родичами. Таким чином, справжні наслідки інциденту, пов'язаного з безпекою, виходять далеко за рамки кола безпосередніх учасників; трав-

ми та інциденти, які трапляються в нашій галузі, буквально зачіпають мільйони життів.

CHIRP відомо про кілька випадків, коли ті, хто повідомляв про проблеми безпеки за каналами звітності своєї організації, стикалися зі скороченням або покараннями. Таке придушення сприяє лише тому, що проблеми безпеки не вирішуватимуться, і ризик повторних інцидентів залишиться незмінно високим.

Незалежна, неупереджена і конфіденційна система звітності CHIRP дозволяє приватним особам і компаніям піднімати питання безпеки без ризику репресій або втрати репутації. Представлені звіти були надіслані CHIRP для підвищення обізнаності про ризики у всій галузі, або для обміну найкращими практиками, або для висвітлення проблеми. У багатьох з цих звітів ви побачите, що CHIRP виступав на захист звітувачів, обговорюючи проблеми з компаніями або державами прапора, захищаючи при цьому особистість наших звітувачів.



Олександр Піпченко, д.т.н., к.д.н.,
AFNI, CHIRP Ambassador (Ukraine)

M2205

Загроза асфіксії

Член екіпажу увійшов у морозильну камеру для виконання рутинних обов'язків, де зберігався сухий лід, про що йому не було відомо. Член екіпажу швидко втратив свідомість через високий рівень CO₂, що виділяється сухим льодом. На щастя, інший член екіпажу швидко підняв тривогу, і постраждалий був врятований та отримав першу медичну допомогу. Потім його відправили до лікарні для обстеження.

Коментар CHIRP

Рішення про транспортування сухого льоду для презентації страв несе значні ризики, і керівництво несе за це відповідальність. Керівництво повинно ретельно оцінити пов'язані з цим ризики на організаційному рівні, перш ніж схвалити закупівлю сухого льоду.

Суворе дотримання правил і керівництв має важливе значення при роботі з сухим льодом, враховуючи властиві йому небезпеки. Ключові міркування включають визнання сухого льоду небезпечним вантажем (UN 1845) і розуміння специфічних ризиків при його транспортуванні. Дотримання правил стає життєво важливим для забезпечення збереження вантажу і благополуччя осіб, що беруть участь у роботі з ним. Особливу увагу необхідно приділяти належній обробці, упаковці і вентиляції, щоб знизити ризики, пов'язані з транспортуванням сухого льоду.

Необхідно провести ретельну оцінку ризиків, щоб переконатися в тому, що вивчені всі потенційні небезпеки.

Оскільки сухий лід надходить від франчайзі/субпідрядника, важливо донести детальну інформацію про його небезпеку, належне поводження та безпечне зберігання до різних зацікавлених сторін, включаючи керівництво, капітана, старшого помічника, старшого механіка та весь персонал судна. Місце зберігання сухого льоду відразу підпадає під визначення замкненого приміщення, для входу в яке потрібен допуск на виконання робіт.

Твердий сухий лід повинен бути упакований у негерметичні контейнери, щоб забезпечити безпечне виділення газоподібного вуглекислого

газу, що утворюється при сублімації (перехід речовини із твердого стану в газоподібний, оминаючи рідку фазу), тим самим запобігаючи надмірному тиску в контейнері та пов'язаному з цим ризику вибуху. Вирішального значення набуває належна вентиляція, що дозволяє уникнути накопичення вуглекислого газу в закритих приміщеннях і знизити ймовірність задухи для всіх, хто там працює. Для входу в приміщення морозильної камери, де зберігається сухий лід, потрібен допуск.

Належна підготовка членів екіпажу щодо поводження з сухим льодом є відповідальністю керівництва. Вона охоплює такі небезпеки, як вибух, задуха та пошкодження тканин через надзвичайно низькі температури. Програми підготовки повинні підкреслювати важливість належної вентиляції та уникнення невентильованих приміщень. Керівництву слід розробити надійні стратегії зниження ризиків та процедури реагування на надзвичайні ситуації, включаючи застосування персональних газових детекторів та застосування відповідних засобів індивідуального захисту (ЗІЗ) для запобігання пошкодженню при контакті зі шкірою.

Людський фактор

Можливості — Сухий лід або твердий CO₂ вимагають хороших знань для зменшення ризиків. Чи має ваше берегове керівництво необхідні навички для управління ризиками для екіпажу? Чи усвідомлювали ви небезпеку, якщо раніше перевозили сухий лід, особливо на круїзному лайнері або суперяхті? Чи знаєте ви, що це класифікується як небезпечний вантаж? Чи проходили ви навчання з поводження з сухим льодом?

Комунікація — Наскільки добре ви обізнані про перевезення сухого льоду в морозильних камерах або інших відсіках, де він може зберігатися? Чи позначені ці приміщення як замкнені?

Як це доводиться до відома членів екіпажу на борту?

Оповіднення — Член екіпажу ледь не загинув через відсутність знань про сухий лід та його небезпеку. Чи надає ваша компанія додаткову інформацію про перевезення сухого льоду? Чи бачили ви паспорти безпеки матеріалів для сухого льоду (MSDS)? Вам їх пояснили?

M2209

Порушення МАРПОЛ

Кілька звітувачів повідомили CHIRP, що їх танкер використовував важке паливо (Intermediate Fuel Oil, IFO) з вмістом сірки 2,4%, незважаючи на те, що судно не було оснащено системою очищення вихлопних газів (скруббер — scrubber) для зниження вмісту сірки до рівня нижче 0,5%, як того вимагає МАРПОЛ VI, правило 14. Судно працює по всьому світу і не оснащено системою очищення вихлопних газів (скруббер) для зниження вмісту сірки нижче 0,5%. (МАРПОЛ VI, правило 14). Щоб про це не дізналися, судно переходило на спалювання судового дизельного палива під час роботи в портах або зонах контролю викидів (emission control area, ECA).

Звітувачі були дуже стурбовані повідомлюючи про цю ситуацію, оскільки судно є частиною «темного флоту» суден, що порушують між-

народні правила. Вони боялися можливих наслідків, якщо їхня особистість стане відомою.

Коментар CHIRP

Після тривалого спілкування зі звітувачами CHIRP довела ці побоювання до відома держави прапора, призначеної особи на березі (DPA) і страхових компаній.

Цей звіт ілюструє, на що готові піти деякі безвідповідальні власники суден, щоб обійти правила, спрямовані на захист навколишнього середовища. Ймовірно, це пов'язано з тим, що чистіше паливо коштує дорожче, а компанія ставить прибуток вище безпеки.

Інцидент також наводить на думку про те, що процедури інспекції з боку держави прапора і порту повинні бути переглянуті, щоб гарантувати, що така поведінка може бути виявлена. Судна, що признають використання палива з вмістом сірки вище 0,5%, повинні бути зобов'язані

продемонструвати, яким чином вони мають намір знизити рівень сірки, або за допомогою системи скрубберів, або іншим методом.

Систему очищення вихлопних газів слід розглядати лише як тимчасовий захід, і в кінцевому рахунку всі судна повинні бути переведені на використання палива з низьким вмістом сірки.

Людський фактор

Культура — Організація судна, певно, не піклується про дотримання екологічних вимог. Це, мабуть, не дивно, враховуючи, що судно «порушує санкції». Вимога спалювати чистіше паливо або встанов-

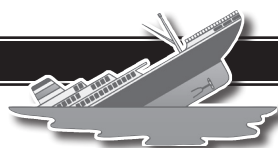
лювати скрубери діє вже три роки. Чи дотримується ваше судно цього правила?

Тиск — Компанія використовує економічний тиск, щоб приховати невідповідність судна вимогам МАРПОЛ, але в разі виявлення грошові штрафи переважають будь-яку короткострокову економію.

Місцеві практики — Практика компанії, що експлуатує судна, які не оснащені системою очищення вихлопних газів, повинна бути припинена. Якщо ви працюєте на судні з аналогічною проблемою, будь ласка, зв'яжіться з CHIRP.

Безпечного плавання,
Команда CHIRP Ukraine

УРОКИ МОРСЬКИХ АВАРІЙ



MARINE ACCIDENTS LESSONS

Втома – причина загибелі двох моряків на борту грецького судна

Морська адміністрація Багамських Островів (ВМА) завершила розслідування інциденту, що стався 30 червня 2023 року на борту грецького рефрижераторного судна Beluga Reefer (627,926 cbf / 1992 / прапор Багамських Островів), яке потрапило в сильний шторм під час переходу з Дурбана до Порт-Елізабета. У цій трагедії загинули двоє російських моряків із Калінінграда — боцман і матрос.

У звіті про розслідування зазначається, що виснажений боцман припустився трагічної помилки — зібрав свою команду на палубі в небезпечну погоду, щоб завершити роботу, про яку напередодні вже відвітував як про виконану.

Розслідування, проведене Морською адміністрацією Багамських Островів, встановило, що палубна команда у складі чотирьох моряків вийшла на відкриту палубу для завершення кріплення тросів і палубних механізмів. Капітан про це не знав, оскільки боцман повідомив, що завдання було виконано напередодні. У ВМА класифікували цю недостовірну інформацію як «ситуативне порушення». «Це рішення — перенести виконання робіт із кріплення швартовного поста на час після відпочинку — було зумовлене втомою, викликану зміною графіка роботи в період, коли судно працювало вздовж узбережжя», — йдеться у звіті.

Рефрижератор під прапором Багамських Островів потрапив у сильний шторм; у певний момент на нього обрушилися хвилі висотою понад три метри. Чотирьох моряків, які працювали на палубі, збило з ніг і протягнуло по палубі. Двоє отримали травми, несумісні з життям, ще одного моряка було доставлено до лікарні, де йому провели операцію, а

четвертий отримав легкі травми. Потерпілих випадково виявив старший помічник капітана, який також перебував на палубі, виконуючи свою звичайну роботу, і наражався на такий самий ризик.

У ВМА заявили, що виконання робіт на відкритих палубах у несприятливих погодних умовах має бути обмежене. Якщо ж відкласти роботи до покращення погоди неможливо, слід принаймні використовувати страховальні лінії, зазначено у звіті.

У документі пояснюється, що зазвичай у перервах між заходами в порти боцман і палубна команда працювали за встановленим восьмигодинним графіком, що забезпечувало достатній безперервний відпочинок. Перед інцидентом періоди роботи та відпочинку були змінені протягом восьми днів поспіль з урахуванням суднозаходів, відходів і вантажних операцій. Це означало, що команда працювала та відпочивала позмінно, що негативно вплинуло на режим сну.

Менеджер судна, грецька компанія Acheon Akti Navigation, після трагедії внесла зміни до процедур, що стосуються реалізації Права на зупинку робіт і програми управління ризиками.

Крім того, на всіх суднах компанії на виході з житлових приміщень тепер розмішуватимуть попереджувальні знаки про заборону виходу на верхню палубу в погану погоду.

ВМА рекомендувала компанії повністю переглянути всі судові процедури, приділивши особливу увагу звітності про нещасні випадки, перевірці готовності судна до виходу в море, доступу на палубу та переванню екіпажу судном, плануванню робіт і налагодженню комунікації.

П'ЯНИЙ ВАХТОВИЙ ОФІЦЕР СПАВ, КОЛИ СУДНО СІЛО НА МІЛИНУ

Британське бюро з розслідування морських пригод (МАІВ) розкритикувало політику щодо вживання алкоголю на борту BBC Marmara після інциденту, що стався у 2021 році біля берегів Шотландії. Розслідування показало численні порушення безпеки.

Судно BBC Marmara (6200 DWT, 2010 р. побудови), що належить компанії Briesse Schifffahrt, отримало значні пошкодження після посадки на мілину в районі Ейлін-Тродей рано-вранці 25 липня 2021 року. У звіті МАІВ зазначено, що причиною аварії стало поєднання скасування контролю за ефективністю вахти, вживання алкоголю та відсутності дисципліни на борту.

Після аварії судно було знято з мілини, проте огляд показав серйозні пошкодження корпусу. Розслідування встановило, що судно відхилилося від маршруту, коли другий помічник капітана заснув, перебуваючи в стані сп'яніння. Він вживав алкоголь до та після своєї вахти.

Система спостереження (BNWAS) і засоби контролю бадьорості з боку берегових служб були вимкнені. У звіті МАІВ наголошується:



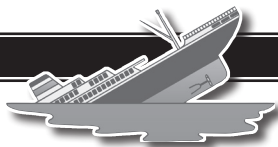
«Старші офіцери толерували вживання алкоголю на борту, а події, що призвели до аварії, свідчать про відсутність дисципліни та неефективність управління на всіх рівнях».

Також виявлено, що оператор служби управління рухом суден (VTM) у Сторновеї був відволіканий іншим завданням, не мав належної підготовки та не контролював ризик втрати уваги.

Пиво і Jldgermeister

Під час рейсу один із матросів отримав звістку про смерть родича й запросив колег, зокрема другого помічника капітана, на «поминки». З 20:30 вони розпивали пиво та Jldgermeister, а о 23:30 другий помічник заступив на вахту. Після опівночі двоє інших моряків принесли ще три банки пива на місток. Вони пили, розмовляли, слухали музику. Близько 01:00 другий помічник залишився один; через годину судно відхилилося від курсу.

Сигнал ECDIS про небезпеку пролунав 15 разів, але реакції не було. О 02:48 запис реєстратора зафіксував гучне хрюпіння, а о 03:32 судно сіло на мілину.



37-річний офіцер працював у Briese Schifffahrt із 2014 року, але це був його перший контракт на BBC Marmara. Він мав особисті проблеми та, ймовірно, уже був у стані сп'яніння, коли заступав на вахту.

Вжиті заходи. Компанії Briese Schifffahrt рекомендовано перерозподілити навантаження між членами екіпажу, щоб уникнути конфлікту між безпекою навігації та експлуатаційними завданнями. На містку вночі та за умов обмеженої видимості повинен перебувати спостерігач.

Після інциденту компанія вдосконалила систему управління безпекою, зокрема щодо вживання алкоголю, роботи систем тривоги й організації вахти.

Британському Агентству морської та берегової охорони (UK MCA) доручено переглянути вимоги до персоналу берегових операторів VTM.

Крім того, повідомляється, що ще одне судно компанії Briese Heavylift – BBC Jade (12 000 DWT, 2008 р.) – отримало заборону на вхід у води Австралії щонайменше на шість місяців після того, як інспектори виявили 57 тонн вибухових речовин, розміщених і збережених із порушенням правил.

РІЗКА КРИТИКА ДІЙ РЯТУВАЛЬНИКІВ

Новий звіт, присвячений евакуації екіпажу з автомобілевоза Fremantle Highway, що горів біля узбережжя Нідерландів, містить різку критику дій рятувальників.

Аналіз є результатом інтерв'ю з усіма організаціями, які брали участь у рятувальній операції, і підтверджує попередні повідомлення ЗМІ про те, що рятувальники були погано підготовлені, повільно діставалися до судна та діяли дезорганізовано. Fremantle Highway (ледвеїт 18 549 тонн), що належить компанії "K" Line, загорівся вночі 25 липня 2023 року біля узбережжя Нідерландів.

Судно було завантажене понад 3700 автомобілями. Подальша рятувальна операція «була настільки заплутаною та хаотичною, що лише «професійна інтуїція» та «прагматичні рішення» запобігли катастрофі», згідно зі звітом, підготовленим агентством Trimension у Делфті та опублікованим газетою Leeuwarder Courant. Унаслідок пожежі рятувальне обладнання на судні вийшло з ладу.

16 членів екіпажу були врятовані двома гелікоптерами приватної служби, найнятої Береговою охороною Нідерландів. Однак ще семеро людей вирішили стрибнути в океан і були врятовані катером берегової охорони. Один із членів екіпажу помер від травм, отриманих під час стрибка та удару об воду.

Втім, звіт частково спростовує звинувачення у повільному реагуванні. За даними Leeuwarder Courant, перший виклик із судна надійшов рано вранці 26 липня. Екіпаж повідомив, що сталася пожежа, але вона нібито контрольована і допомога не потрібна. Літаку берегової охорони знадобилося дві години, щоб пролетіти над судном, після чого рятувальники повідомили, що евакуація необхідна якнайшвидше.



Аналіз показує, що початкова неправильна оцінка серйозності ситуації затримала прибуття рятувального гелікоптера, а також те, що рятувальники спочатку були готові до гасіння пожежі, а не до евакуації, тому їх терміново довелося переоснащувати для рятувальної операції.

Однак у звіті зазначається, що помилки почалися вже під час евакуації 16 членів екіпажу. За даними звіту, пілоти гелікоптерів не знали, куди доставляти врятованих людей. Вони прямували до лікарні, але диспетчер направив їх на авіабазу Леуварден.

Далі непорозуміння призвели до того, що гелікоптери знову змінили маршрут і зрештою приземлилися в аеропорту Елде, який не був готовий приймати постраждалих. Газета повідомляє, що карети швидкої допомоги були направлені до зачинених воріт, і зрештою травматологічна команда в аеропорту «змилувалася» та забрала членів екіпажу ще до прибуття медиків.

Екіпажі гелікоптерів також не знали, де їм дозаяправлятися. Повідомляється, що один із гелікоптерів сів на газову бурову платформу в Північному морі для дозаправки перед подальшим польотом до аеропорту. Інший вилетів до Емсхавена, вважаючи, що саме там потрібно дозаправитися, хоча це можна було зробити в аеропорту.

Через кілька днів після інциденту деякі ЗМІ вже натякали на проблеми, які пізніше були розкриті у звіті. Газета зазначає, що мета документа – покращення майбутньої взаємодії та координації. Водночас Рада безпеки Нідерландів продовжує розслідування пожежі.

Пожежа тривала кілька днів, знищивши понад 2000 транспортних засобів і кілька палуб, перш ніж була ліквідована. Судно Fremantle Highway було відбуксировано до порту Емсхавен.

ВСЕ, ЩО МОГЛО ПІТИ НЕ ТАК, – ПІШЛО НЕ ТАК

Коли буксир Capt. Beau вирушив буксирувати покинуте вантажне судно з Маямі на Гаїті, екіпаж чекав неприємного сюрпризу. Майже все, що могло піти не так, пішло не так: у штормовому морі судно зірвалося з буксирного каната, набрало води й затонуло.

Йдеться про старе 270-футове вантажне судно Carib Trader II. Йому було близько 50 років, і воно перебувало не в ідеальному стані; мало тривалу історію порушень під час інспекцій, а раніше на ньому виявляли кокаїн. У листопаді 2020 року судно затримали в Маямі через низку проблем із безпекою, і воно залишалося там понад рік, очікуючи ремонту. У лютому 2022 року власник організував буксирування Carib Trader II на Гаїті, де судно мало бути відремонтоване. Перед виходом у море судно перевірили на наявність пошкоджень, а берегова охорона затвердила план буксирування.

Екіпаж буксира Capt. Beau завіз буксирний канат за допомогою «уздекки» Spectra, ланцюга та троса, закріплених до швартових пристроїв вантажного судна. Караван вирушив у путь і попрямував на південь, до Старого Багамського каналу.

6 березня, коли судна проходили біля узбережжя Куби, погода була гіршою, ніж передбачав план буксирування. Вітер досягав 30 вузлів, а хвилі – 7–9 футів. Приблизно о 00:35 помічник капітана почув хлопок, і буксир різко пішов уперед. Він запідозрив розрив каната й розбудив капітана, який заступив на вахту. Екіпаж натягнув буксирний канат і виявив, що обидві гілки уздекки Spectra розійшлися. У темряві Capt. Beau маневрував, щоб знову закріпити канат.

Приблизно о 01:40 екіпаж помітив, що якір Carib Trader вийшов з ладу і завис у товщі води. Екіпаж повторно завіз канат, закріпивши

уздекку на лівому борту, і відновив буксирування на малій швидкості, плануючи огляд судна після світанку.

Близько 07:20 помічник капітана піднявся на борт Carib Trader для огляду. Він виявив, що машинне відділення затоплене, а вода вже піднялася вище головного двигуна. За вказівкою капітана він увімкнув портативний водовідливний насос і налаштував його на відкачування води за борт. Ситуація не покращилася, і до 11:00 стало зрозуміло, що насос не справляється з надходженням води.

До 15:00 Carib Trader почав кренитися на правий борт, і стало очевидно, що судно затоне. Помічник капітана залишив судно, а капітан наказав механіку перерізати буксирний канат. Carib Trader II затонув на глибині 3300 футів приблизно о 16:20.

На основі наявної інформації та історії «неналежного» технічного обслуговування Carib Trader Національна рада з безпеки на транспорті США (NTSB) визначила, що ймовірною причиною затоплення став непомічений витік у машинному відділенні нижче ватерлінії. Вантажне судно багато років не ставилося в сухий док, і стан корпусу був невідомий.

Щодо розірваної уздекки, її стан на момент аварії відповідав допустимим межам плану буксирування і міг створити навантаження на буксирний канат. За оцінками NTSB, два несподівані джерела опору – якір, що тягнувся, та зростаюча осадка корми Carib Trader – ще більше збільшили навантаження, підвищуючи ймовірність розриву будь-якого елемента в умовах хвиль 7–9 футів.



БАГАТОГРАННА ДОЛЯ КАПІТАНА А. Д. ЛАПІНА



Капітан А. Д. Лапін

Анатолій Дмитрович Лапін народився 15 вересня 1936 року на Алтаї, у родині обхідника залізничних колій. Раннє дитинство він провів у далекому Сибіру. Ніхто й припустити не міг, що йому випаде така дивовижна доля.

У важкому 1946 році родина переїхала до Карелії, куди був відряджений батько для відновлення Карело-фінської залізниці, повністю знищеної під час боїв на знаменитій «лінії Маннергейма». Анатолій добре навчався, уже тоді проявляючи себе як природжений навігатор і романтик, з любов'ю здійснюючи подорожі Ладогою, під вітрилом, пошитим зі старого материного простирадла, з томиком Єсеніна в руках.

Незважаючи на протести та вмовляння батьків, у 15 років Анатолій, на даху товарного вагона, з торбою за плечима, назавжди поїхав із рідного дому до Мурманська і в 1951 році вступив до першого в СРСР морехідного училища

Міністерства рибного господарства. Доля усміхнулася йому: у приймальній комісії з'ясувалося, що йому не вистачає віку для вступу, але добросерда секретарка, побачивши палаючі очі хлопця, трохи «скоригувала» заяву.

Він із відзнакою закінчив училище і отримав призначення до знаменитої на всю країну Червонопрапорної китобійної флотилії.

І ось він в Одесі. У очікуванні рейсу жив у готелі «Лондонський», у номері їх було восьмеро.

Першим його судном став китобій «33-й Беспощадний», а першим портом заходу — прекрасний Монтевідео, де Анатолій уперше в житті купив собі цивільний одяг.

Робота китобойів була дуже важкою. Молодому штурману стали у пригоді навички спортсмена, набуті ще в Карелії, витривалість мурманського полярника та природна самодисципліна. Платили там добре, але сумні очі кита, пронизаного гарпуном, ранили душу.

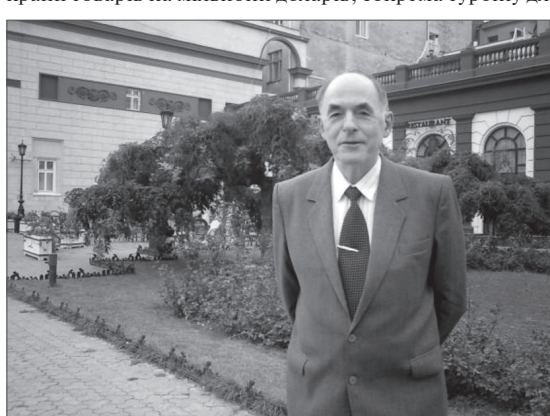
Лапін невдовзі вступив на заочне відділення судноводійного факультету ОБІМУ і закінчив його з відзнакою.

Першим його вантажним судном став «Придніпровськ», де він працював під керівництвом чудового моряка Сергія Івановича Дьоміна, який і дав йому подання на капітана.

Ставши капітаном у 29 років, він прийняв судно суховантажного флоту — турбохід «Фізик Курчатов».

На цьому судні він, зокрема, здійснив низку рейсів на Кубу в розпал Карибської кризи, брав участь у прориві морської торговельної блокади В'єтнаму, за допомогою суднового обладнання оновив карту заходу в порт Момбаса в Кенії.

У 1972 році Лапін був рекомендований на роботу до представництва «Совінфлоту» в Індії, в Бомбеї. Індія, найбільший азійський союзник СРСР, отримувала величезну кількість радянських вантажів. Капітан Лапін, чудовий професіонал, який блискуче володів англійською мовою, змінив уявлення індійських партнерів про радянських моряків. Одним із перших радянських спеціалістів він був прийнятий до престижного англійського клубу «Breach Candy Club». Окрім оперативної роботи, активно займався розшуком загублених вантажів, повернувши країні товарів на мільйони доларів, зокрема турбіну для великої електростанції.



Не відставала від нього і дружина Тетяна Андріївна, яка працювала в представництві «Аерофлоту» в Бомбеї. Молода, красива й культурна пара, вони всіляко намагалися покращити імідж радянських людей в очах індійських бізнесменів та іноземної колонії.

Талановита, щедро обдарована природою людина, він присвятив життя морській стихії. Розгром і розпад ЧМП — найбільшої судноплавної компанії світу, якою Лапін пишався і якій віддав 34 роки життя, він сприйняв як трагедію, як особисту поразку.

Завершивши кар'єру судноводія у 1999 році, він став одним із експертів з нагляду за якістю мореплавства від ІМО — найавторитетнішої у світі організації під егідою ООН з питань морського торгового судноплавства.

Обраний чотири рази головою Асоціації морських капітанів Одеси, він послідовно боровся за збереження морського статусу міста, його культурної морської спадщини, за створення незалежних морських профспілок України, за гідність одеських моряків на міжнародному ринку праці, за порятунок Одеського морського музею, проти перетворення улюбленого міста на бідну «морську провінцію».

20 листопада 2020 року, на 84-му році життя, Анатолій Дмитрович Лапін помер.

Досковський Г. К. — капітан усіх груп річкових суден



Китобій «33-й Беспощадний»



Універсальний суховантаж «Придніпровськ», тип «Бежия»



Турбохід «Фізик Курчатов»



День відкритих дверей в НУОМА

21 березня 2026 року в Національному університеті «Одеська морська академія» відбувся День відкритих дверей у форматі марафону «Ми і море»

Під час заходу майбутні абітурієнти мали змогу безпосередньо ознайомитися з унікальною матеріально-технічною базою університету, яка забезпечує здобувачам одні з найкращих в Україні умов для практичного опанування морських спеціальностей.

Зустрічі з В. о. ректора, представниками приймальної комісії та директоратами чотирьох Навчально-наукових інститутів НУОМА дали можливість учасникам отримати вичерпні відповіді на всі запитання — як щодо вступу, так і щодо умов навчання, дозволя, побуту та перспектив працевлаштування після завершення навчання.

The 12th session of the IMO's Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW 12)

The 12th session of the IMO's Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW 12) was held from 22 to 27 February 2026. HTW 12 agreed on two sets of draft interim training guidelines; one for seafarers on ships using methyl/ethyl alcohol as fuel and one for seafarers on ships using ammonia as fuel, marking an important step in supporting safe uptake of alternative fuels and new technologies. The comprehensive review of the STCW Convention and Code was also progressed.



ЧОТИРИ РОКИ СТИЙКОСТІ



У штаб-квартирі ІМО у Лондоні в рамках сесії Підкомітету ІМО з людського елементу, підготовки та несення вахти, українська делегація провела презентацію «Вплив збройної агресії Російської Федерації проти України на морську освіту і підготовку морських спеціалістів: чотири роки стійкості».

Захід відбувся у символічну дату — четверту річницю початку повномасштабного вторгнення РФ — як нагадування про грубе порушення міжнародного права та його наслідки, зокрема у морській сфері. Українська сторона поінформувала держави — члени ІМО про вплив російської агресії на морську безпеку, освіту і підготовку моряків, а також наголосила на необхідності збереження цієї теми у фокусі уваги Організації.

Під час заходу з доповідями виступили, в.о.ректора Національного морського університету «Одеська морська академія» Вадим Захарченко та в.о.ректора Одеського національного морського університету Ірина Савельєва. Спікери представили практичний досвід функціонування українських морських закладів освіти в умовах війни, подолання наслідків руйнування інфраструктури, релокації та постійних безпекових ризиків, а також підтвердили спроможність України забезпечувати підготовку моряків відповідно до міжнародних стандартів.



Наша довідка



Ірина Владиславівна Савельєва — доктор економічних наук, професор, фахівчиня з багаторічним досвідом у сфері морського транспорту, економіки та управління.

Ірина Владиславівна є випускницею ОНМУ, має ґрунтовну академічну підготовку та послідовний професійний шлях, тісно пов'язаний із розвитком університету. З 2002 до 2017 року вона обіймала посаду декана факультету транспортних технологій та систем. Під її керівництвом були підготовлені тисячі фахівців транспортної галузі.

У 2013 році вона захистила докторську дисертацію з економіки та управління підприємствами, а у 2015 році отримала вчене звання професора кафедри «Морські перевезення». З 2022 року працювала проректоркою з наукової роботи ОНМУ.

Особливе місце в її діяльності займає міжнародна співпраця. Ірина Савельєва є дійсним членом Транспортної академії України, радником України в Міжнародній морській організації (ІМО), а також очолює ініціативу ООН UN Water Action "Global Women in the Facets of Water". Вона є володаркою міжнародної премії глобальної ініціативи Alphazulu "SDG Advocates" — Exceptional Advocate of the Year 2025.


30 interlegal
years together

30 РОКІВ ПОРУЧ: Ювілейний рік Interlegal

Редакція міжнародного морського журналу «Sea Review» щиро вітає наше багаторічне стратегічне партнерство та друга – Міжнародну юридичну службу Interlegal – із визначною датою, 30-річчям від дня заснування!!!

Для морської спільноти України та всього Чорноморського регіону назва Interlegal вже давно стала синонімом стабільності та глибокої експертизи. Свій шлях компанія розпочала у 1995 році, і за ці три десятиліття стала важливим центром юридичної підтримки шіпінгу, транспорту та міжнародної торгівлі зі своїми офісами у 7 країнах та мережею з понад 60 партнерських представництв по всьому світу.

Ми, в «Sea Review», особливо цінуємо нашу тривалу співпрацю. Головний офіс Interlegal в Одесі неодноразово ставав гостинним майданчиком для знакових подій Морського інституту України (МІУ), зокрема Ювілейної конференції до нашого 25-річчя !.

Експертиза, перевірена часом

Практика Interlegal охоплює найскладніші аспекти морського права – від врегулювання спорів за чартерами та коносаментами до повного супроводу угод із купівлі-продажу суден та яхт. Кожен кейс компанії у сфері міжнародної торгівлі та портової інфраструктури підтверджує репутацію команди як надійного провідника у світі юридичних стандартів.

Команда лідерів

Успіх Interlegal – це, перш за все, люди. Ми знаємо партнерів компанії як провідних фахівців, чії думки часто звучать на сторінках на-

шого видання та на міжнародних форумах. Артур Нішевич, Микола Мельников, Артем Скоробогатов, Ірина Воеводіна, Олексій Ремесло, Карина Горова – кожен із вас зробив значний особистий внесок у розвиток морського бізнесу.

Бажаємо команді Interlegal незмінно тримати обраний курс, підкорювати нові професійні горизонти та знаходити ефективні рішення для найскладніших завдань морегосподарського комплексу.

Сім футів під кілем та нових Перемог!



Fifty Years of The Nautical Institute

The Nautical Institute's half-century of achievement is set out in this heavily illustrated, handsomely produced commemorative book.

Fifty Years of The Nautical Institute follows the NI's progress from early attempts to set up a professional maritime body to the Institute becoming a respected global player in the maritime world.

The Institute's journey to its Golden Anniversary under the leadership of Julian Parker, Philip Wake and Captain John Lloyd is illustrated with a wealth of fascinating archive material, much of it sourced from the pages of the Institute's professional journal, Seaways. Photographs and cuttings remind us how much has changed in those five decades, from the size and design of ships, to pay rates, fashions and attitudes towards safety, women and the environment.

Code: 0405. Non-member price: £79. Member price: £55.30.



Шановні пані та панове!

Книга, присвячена 20-річній історії Морського інституту України (МІУ) – *Nautical Institute of Ukraine* (автор-укладач Почесний секретар МІУ В. Г. Торський, FNI) – вийшла з друку. Обсяг книги – 600 с., папір – мелований, обкладинка – тверда з позолотою, мови видання – рос., англ., укр., формат 60х90. Тираж – 130 екз. Відгуки на книгу можна переглянути за адресою: <https://www.nautinst.com.ua/yubilejnoe-izdanie-20-let-miu-s-pravom-na-uspex/>.

Бажаючи придбати ювілейне видання книги «20 років МІУ – із правом на успіх?» можуть перерахувати благодійний внесок у розмірі 1500 грн на р/р МІУ: №26005018434801, ПАТ «СЕНС-БАНК», IBAN UA483003460000026005018434801.

У графі «Призначення платежу» вказати благодійний внесок і ПІБ платника.

Кожному, хто надішле внесок, гарантується 1 екз. книги.

Acting Rector ONMU Iryna Savelieva, wrote

I had the pleasure of meeting with Professor Vladimir Torskiy, FNI, Honorary Secretary of the The Nautical Institute of Ukraine, who stood at the origins of the Ukrainian branch and has tirelessly supported its activities for more than 25 years.

It was an honour to welcome him to Odessa National Marine University.

We discussed prospects for cooperation in promoting safety standards in the maritime industry, strengthening the connection between maritime education and professional practice, and supporting the development of competencies required by the modern shipping sector.

Cooperation with professional organizations such as the Nautical Institute plays an important role in aligning maritime education with the needs of the industry and advancing a strong culture of safety at sea.





The Nautical Institute appoints project lead for the STEER Project

We are pleased to announce the appointment of Captain Ann Pletschke CMMar CMarTech FNI as Project Manager for the STEER Project (Seafarer Technology Engagement, Empowerment and Resilience), delivered in collaboration with Lloyd's Register Foundation. We are also delighted to confirm that Captain Aly Elsayed AFNI, Senior Technical Manager, will provide specialist technical support as a member of the STEER Project team.

Captain Ann Pletschke brings more than 25 years of seagoing and shore-based experience to the project, including offshore operations and the design, management and operation of newbuild and existing autonomous vessels, marine assurance, vessel inspection and safety management. A Chartered Master Mariner (CMMar) and Chartered Marine Technologist (CMarTech), Captain Pletschke is also actively involved with the IMO MSC working groups for the MASS Code as part of The Nautical Institute delegation.

Reflecting on her new role, Captain Pletschke said: I have seen a great evolution in how technology is introduced and used at sea. I have witnessed first-hand, most recently as a Master of a newbuild DP 2 vessel, both the benefits and the challenges for seafarers. This is why I am so passionate about leading the STEER Project.

She added: #ListeningToSeafarers is at the heart of this project. My vision is to ensure that no demographic is left unheard, including those who have

dealt with the technological shifts over the past 50 years and those who will work in a very different maritime environment in 50 years to come.

The importance of human-centred design

Supporting the project, Captain Aly Elsayed AFNI brings over 25 years of maritime industry experience spanning vessel operations, maritime training and applied research. A Master Mariner with 14 years at sea onboard oil and chemical tankers, he holds deep operational expertise and, as a former simulation instructor, brings specialist experience in simulation-based ship handling and technical training. Captain Elsayed also represents the Institute at the International Maritime Organization, contributing to the MASS regulatory and technical discussions.

Commenting on the project, Captain Elsayed said: The human element and human-centred design (HCD) are fundamental. Usability and ergonomics determine whether technology truly supports seafarers or overloads them.

He added: Technology strengthens safety when systems are well aligned with human capabilities, supporting situational awareness, enabling better decisions and helping seafarers perform tasks effectively while managing workload. When that alignment is missing, distraction and cognitive load can increase, which may in turn raise

the risk of human error.

Join the STEER Project community

To learn more and register your interest, visit: <https://www.nautinst.org/steer-project.html>.



The STEER Project nominated for a Crew Welfare Award

STEER Project, in partnership with Lloyds' Register Foundation has been nominated for a Safety4Sea Crew Welfare Award under the Non-Profit Organisation category.

Vote here: <https://crewwelfareweek.com/awards/#non-profit-organisation>



VISIT TO ODESA

After more than four years away, I finally had the chance to return to my hometown — Odesa. A city that, for me, will always remain more than just a place on the map.

Walking through the port and familiar streets brought back many memories from my time at Odesa National Maritime University (official) — a place that laid the foundation for my professional journey in the maritime industry.

This visit was filled with many meaningful meetings, but one in particular stood out.

I was truly glad to reconnect with Professor Vladimir Torskiy (FNI), Honorary Secretary of the The Nautical Institute Ukraine Branch. Professor Torskiy is one of those individuals whose contribution goes far beyond titles — a true advocate for maritime education and a driving force behind the Ukrainian maritime community for over two decades.

I would like to sincerely thank him not only for the warm meeting, but also for our continued the warm meeting, but also for our continued collaboration, his support and his active role in developing and connecting maritime professionals.



It was also a privilege to receive a recognition from the Institute during this visit. I am truly grateful to be part of this professional community and to contribute, in my own way, to promoting maritime knowledge and supporting seafarers.

And yet, what remains unchanged is the people. Wherever I travel, I often meet Ukrainian maritime professionals, many of them graduates of Odesa National Maritime University and Odesa National Maritime Academy — consistently demonstrating a strong foundation, high standards and a commitment to the profession.

Talented, resilient and deeply committed Ukrainian maritime professionals continue to live, work and contribute not only locally, but across the global shipping industry.

Standing with Ukraine and believing in the strength, resilience and future growth of its maritime community.

**Viktoriia Glavatska, AFNI —
Loss Prevention Executive | P&I |**

Коментар Президента МІВ

So glad you were able too make this voyage at last Viktoriia!

Also happy to read you were able to meet up with Vladimir Torskiy (FNI). A true marine professional and ambassador for the Nautical Institute!

Walter Vervloesem, FNI • The NI President (from May 2026), Chairman IMCS Group of Companies.



The Nautical Institute and IMarEST refresh international accreditation scheme for maritime training and education



The Nautical Institute and The Institute of Marine Engineering, Science & Technology (IMarEST) have re-launched the Certificate of Excellence, an international accreditation recognising organisations that demonstrate globally benchmarked standards of quality in maritime training and education.

The Certificate of Excellence is open to universities, maritime academies, and commercial training providers. Successful institutions awarded the international accreditation are to be commended for encouraging professionalism, delivering expert teaching and leadership, as well as providing an engaging, well-resourced learning environment.

Chris Goldsworthy CEng CMarEng FIMarEST, Chief Executive of the IMarEST, said: "We are delighted to be working with our colleagues at The Nautical Institute to restore this prestigious recognition. Following feedback from members and partners across the world, we recognise a demand for global standards in maritime education, so this accreditation reinforces our dedication to industry innovation, workforce excellence and continual learning across our sector."

Capt. John Lloyd FNI, CEO of The Nautical Institute, commented: "High-quality maritime education is fundamental to the safety, sustainability



and long-term success of our industry. By relaunching the Certificate of Excellence in collaboration with IMarEST, we are setting a clear standard for institutions that not only meet global expectations but also demonstrate a commitment to continuous improvement. This initiative will help ensure that the next generation of maritime professionals are equipped with the skills, knowledge, and leadership required to support a safer and more resilient future for the sector."

The Certificate of Excellence sets a benchmark for quality and continuous improvement in maritime education and training. Institutions applying for accreditation will be evaluated against three key areas that reflect international best practice:

- Education and training standards
- Education and training quality
- Institutional quality assurance

Applications are open for all eligible academies, training centres, and other educational bodies that offer training in marine-related programmes. For further information and application guidance, please visit the Certificate of Excellence, here: https://lnkd.in/eQ_vXz99

Congratulations to Centurion University's School of Maritime Studies

The NI proud to announce that the School of Maritime Studies, Centurion University has been awarded the Certificate of Excellence by The Nautical Institute and the Institute of Marine Engineering, Science & Technology (IMarEST).

This international accreditation recognises organisations that meet globally benchmarked standards in maritime education and training, strengthening competence, professionalism and safety in the industry.

The audit identified multiple areas of good practice, including strong student engagement, excellent welfare provision and extensive modern campus facilities. The school demonstrated a clear commitment to professional international partnerships, supported by a robust quality management system, creating an inclusive, supportive and high-performing learning environment.

The Certificate of Excellence reflects The Nautical Institute's mission to promote professionalism, best practice, and safety at sea and ashore.

By recognising institutions that deliver quality-assured maritime education, we encourage high standards in maritime education and support the maritime leaders of the future worldwide.

Congratulations to Centurion University's School of Maritime Studies on this well-deserved recognition.



SINCERE THANKS

Earlier, it was my honour and pleasure to chair the latest meeting of Council at The Nautical Institute.

As always, a good working session, coupled with the social interaction that works so well when seafarers get together to discuss matters that matter.

Sincere thanks to all of you who attended, from the UK and from the rest of the world, in person and on-line — your passion and commitment to our great organisation is very much appreciated.

Please do not be offended if I do not tag all of you below — there are so many of you.

Captain Trevor Bailey
MNM CMMar FNI
President The Nautical
Institute





Learnmarine was proud to participate in MLYE'26

Learnmarine (Head – Captain A. Pipchenko, AFNI) was proud to participate in MLYE'26 – Maritime & Logistics Youth Expo at the San Jacinto Maritime Training Center on March 29, 2026.

It was great to see so many students exploring opportunities in maritime and logistics, meeting industry representatives, and learning more about the knowledge, skills, and technologies behind modern maritime careers.

During the event, we showcased NavSimulator 3D and had the opportunity to introduce students to practical, technology-driven maritime training. Technology is becoming an increasingly important part of maritime education, and events like this help make that connection visible at an early stage.

Captain A. Pipchenko, AFNI said: "Thank you to Port Houston and San Jacinto Maritime Training Center for organizing and supporting an event focused on the future of maritime workforce development".



26 червня 2026 року (п'ятниця) о 16:00 (онлайн – платформа Zoom) відбудеться засідання Комітету МІУ з порядком денним:

1. Участь у засіданні Ради МІВ у квітні 2026 року (Торський В. Г.)
2. Про План роботи МІВ на 2026-2030 роки (Торський В. Г.)
3. Участь у Форумі відділень МІВ (Кліметц Г. В., Піпченко О. Д.)
4. Участь у AGM МІВ (Торський В. Г.)
5. Участь у Вебінарах: "Bridging the gap: from seafarer to shore based leadership", "THE IMPACT TECHNOLOGY ON SEAFARERS" (Торський В. Г.)
6. Про укладення Договору між МІУ та ОНМУ (Торський В. Г., Ігнат'єв О. М.)
7. Розгляд програми курсів для моряків та курсантів – Конфліктні ситуації на борту судна та шляхи їх вирішення – "Onboard Conflict: From Signal to Resolution" (Голіков А. О., Торський В. Г.)
8. Прийом нових членів (Торський В. Г.)
9. Випуск журналу МО №2 (102), 2026 (Торський В. Г. та члени робочої групи)
10. Різне.

26 червня 2026 року (п'ятниця) о 17:00 (онлайн – платформа Zoom) відбудуться річні збори членів МІУ з порядком денним:

1. Затвердження звіту про фінансову діяльність МІУ за 2025 рік та Акта перевірки фінансово-господарської діяльності МІУ за 2025 рік (Торський В. Г., Синиця Є. П.).
2. Затвердження бюджету МІУ на 2026 рік (Торський В. Г., Синиця Є. П.).
3. Затвердження річної ставки членських внесків для плавскладу на суднах під українським прапором і берегових працівників (Торський В. Г.).

Список членів МІУ та МІВ, що сплатили внески у I кварталі 2026 року

06.01.2026	Mr. V. Torskiy	9812593	87£
08.01.2026	Capt. V. Torskiy (junior)	615592	75£
24.01.2026	Mr. A. Chepok	2015423	75£
25.01.2026	Mr. O. Pipchenko	0214206	75£
26.01.2026	Mr. A. Knyshov	2528149	75£
29.01.2026	Mr. N. Tsymbal	1017422	75£ (for 2025)
04.02.2026	Mr. O. Manko	2528151	75£
04.02.2026	Ms. V. Razumova	2528148	75£
05.02.2026	Mr. O. Remeslo	1419593	75£
05.02.2026	Mr. N. Melnikov	816316	75£
05.02.2026	Mr. A. Nitsevych	716181	87£
11.02.2026	Mr. I. Vorokhobin	1017382	75£ (for 2025)
28.02.2026	Mr. A. Buha	NEW 2631245.	80£ + 30£
28.02.2026	Mr. V. Stepanenko	NEW 2631244.	85£ + 30£
04.03.2026	Mr. E. Kalinichenko	1117498	75£
05.03.2026	Mr. L. Oberto Santana	NEW 2631255.	80£ + 30£
07.03.2026	Capt. P. Honcharenko	NEW 2631351	85£ + 30£
13.03.2026	Mr. A. Gab	1621361	75£
13.03.2026	Mr. D. Mikulyanich	NEW 2631352	85£ + 30£
20.03.2026	Mr. O. Grygoriuk	NEW 2631420	85£ + 30£

УВАГА!

З 1 квітня 2026 року за рекомендацією Nautical Institute (MIB) встановлюється річна ставка членських внесків для плавскладу на суднах під українським прапором і берегових працівників у розмірі:

- 95 фунтів (для категорії FNI),
- 85 фунтів (для категорії AFNI),
- 80 фунтів (для категорії MNI), вступний внесок для всіх категорій 30 фунтів,
- БЕЗКОШТОВНО (для категорії AMNI-Student, не більше 4-х років),

за курсом НБУ на момент платежу на р/рахунок Морського інституту України: №26005018434801, в АТ "СЕНС БАНК", UA 48 300346 0000026005018434801.

У графі "за що" вказувати – членські внески за рік сплати та ПІБ платника;

Берегові працівники сплачують членські внески на рахунок Відділення за квитанцією (https://www.nautinst.com.ua/site_ru.php?id=documents).

Плавсклад сплачує членські внески до Лондона на рахунок МІВ (зазвичай з індивідуальної банківської картки моряка).

У разі несплати членських внесків, на жаль, Ваше членство в МІВ і МІУ буде призупинено.

Комітет МІУ



Remembering Elizabeth II

*To mark the 100th anniversary
of the birth of this much-loved monarch*

As we mark 100 years since the birth of Elizabeth II, here is a short piece about the monarch's life and legacy from historian, author and broadcaster

"I declare before you all that my whole life whether it be long or short shall be devoted to your service", said the future Elizabeth II on her 21st birthday in 1947. Her final sig-

nificant message to the nation, delivered during her Platinum Jubilee address in May 2022, was to restate that she was 'your servant'.

The longest-reigning monarch in UK history and very nearly the longest-reigning monarch in the world, Elizabeth II was respected and admired across the globe, an icon of service and leadership – yet she was the little girl who was never meant to be Queen.

Elizabeth, born on 21 April 1926, came into the world only eight years after the devastating horrors of the First World War, in the age of the 1920s, with penicillin yet to be discovered and not all women in possession of the vote.

When she was 10 years old, on 10 December 1936, Edward VIII abdicated, her father acceded to the throne as George VI – and she became heir. She met the news with customary calm, writing 'Abdication Day' on the notes that she was already writing. The Second World War broke out when she was 13 years old. She later trained to be an ambulance driver on the front line and always remembered the 'tides of happiness and relief' of Victory in Europe (VE) Day and the sacrifices of the wartime generation.

In 1947, Princess Elizabeth wed Prince Philip after corresponding through the war. Winston Churchill declared the wedding

should be a 'splash of colour on the hard road we have to travel'. She became a mother of four, and later a grandmother of eight and great-grandmother of 12. Always committed to family, she described her husband as 'my strength and stay'.

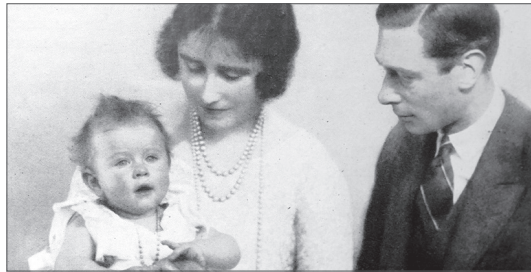
Elizabeth II's coronation in 1953 was met with an outpouring of delight, 'The Coronation was like a phoenix-time,' said Princess Margaret. The queen was totally committed. 'Throughout all my life and with all my heart, I shall strive to be worthy of your trust,' she said.

The monarch's life saw incredible change, from the shock of the Second World War to the post-war world of the National Health Service (NHS), from the advent of the home computer to the internet. She became history's most-travelled monarch, circling the world over 40 times, and became the first to have their coronation televised.

She adopted television as a way of communicating with her people, from celebratory moments to the difficult days of Covid-19, when she reminded us that 'better days will return' and 'we will meet again'.

Elizabeth II saw her greatest duty as advocating for peace between nations. She presided over the last countries transitioning to independence from the British Empire and saw her legacy was the Commonwealth and its bonds of friendship between countries. She was a great diplomatic force for mutual understanding and negotiation. As she put it, the 'reward is peace on earth ... but we cannot win it without determination and concerted effort.'

When Elizabeth II died in 2022, the world had changed beyond measure, but she had been constant: reflective, devoted and committed to service.



Become a member of the NI and enjoy some great benefits...

- **Formal acknowledgement of your professional status**, including being able to display your Nautical Institute membership on your CV, business card, email signature, website etc.
- **Network with colleagues, prospective employers and customers** at local Institute branch events and seminars.
- **Protect yourself against the threat of criminalization** through specialist legal fees insurance cover.
- **Receive your monthly copy of Seaways**, the Institute's highly respected international maritime journal (delivered to you as a printed magazine but also readable online).
- **Take a free online training course every 12 months** courtesy of one of the world's leading maritime e-learning providers, Ocean Technologies Group.
- **Listen online to topical technical presentations** given at key Nautical Institute events.
- **Gain discounted entry to leading maritime conferences and events** around the world.
- **Share and learn through the Institute's technical forums**, helping you to access the collective wisdom of your Institute colleagues.
- **Have your voice heard at IMO, IALA and other key forums** on important policy issues.
- **Take advantage of big discounts on all Nautical Institute books**, short course and self-study schemes.
- **Participate in the Institute's member-only 'virtual branch' webinars** and stay abreast of key developments in the maritime industry.





Misdirect Logic

One morning John noticed something floating towards the deserted island that had become his home since the ship sank six months ago.

As the object came closer, he realized that it was a large barrel. He very soon thereafter realized that hanging on to the barrel was a very scantily clad woman. In fact she was the most beautiful woman he had ever seen.

Arriving on shore the woman left the barrel and slowly and suggestively walked towards John. She whispered into John's ear, "I have something you want!"

John broke into a dead run towards breaking waves yelling, "Don't tell me you've got beer in that barrel!"

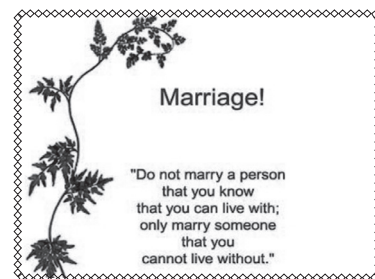
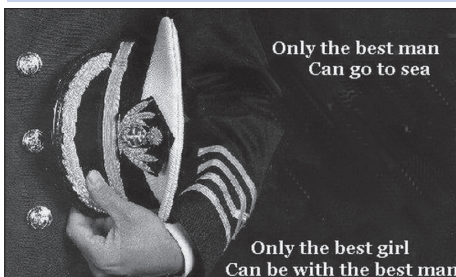
Любопытные факты О БРАТЬЯХ НАШИХ МЕНЬШИХ

- Когда европейцы впервые увидели жирафа, они назвали его «верблюдопардом», решив, что это гибрид верблюда и леопарда.
- Животное с самым большим мозгом по отношению к телу — муравей.
- Около 70 процентов живых существ Земли — бактерии.
- Слон — единственное животное с 4 коленями.
- Зоопарк в Токио каждый год закрывается на 2 месяца, чтобы звери могли отдохнуть от посетителей.
- Муравьи предпочитают питаться не муравьями, а термитами.
- Когда жирафа рождает, ее детеныш падает с высоты полутора метров.
- Несмотря на горб, позвоночник у верблюда прямой.
- Собаки женского пола кусают чаще, чем псы.
- Каждый год от укусов пчел погибает людей больше, чем от укусов змей.
- У акул иммунитет к раку.
- На горилл действуют противозачаточные таблетки.
- Животное, которое дольше всех может не пить — крыса.
- Бегемоты рождаются под водой.
- Орангутанги предупреждают об агрессии громкой отрыжкой.
- Крот может за одну ночь прорыть туннель длиной в 76 метров.
- У улитки около 25 000 зубов.
- Черная паучиха может съесть до 20 пауков в день.
- Крокодилы ответственны более чем 1000 смертей на берегах Нила в год.
- Древние египтяне учили бабуинов прислуживать им за столом.
- Нужно 4 часа, чтобы сварить вкрутую страусино яйцо.
- Ленивцы проводят 75 % жизни во сне.

Английские пословицы и поговорки

BRavery NEVER GOES OUT OF FASHION

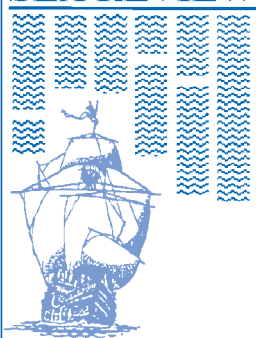
- Fortune favours the bold. *Счастье сопутствует смелым. Храбрым счастье помогает. За смелым удача бежит.*
- Faint heart never won a fair lady. *Робкому сердцу никогда не завоевать прекрасной дамы. Смелость города берет.*
- Grasp the nettle and it won't sting. *Если резко схватить крапиву, то не обожжешься. Удалому море по колено.*
- Cheek brings Success. *Дерзание приносит успех. Вперед смельчака удача шагает.*
- He most prevails who nobly dares. *Кто дерзает, тот и побеждает. Смелый там найдет, где робкий потеряет.*
- Meekness is not weakness. *Робость — не слабость.*
- He that fears every bush must never go a^birding. *Кустов бояться — на охоту не ходить. Волков бояться — в лес не ходить.*
- He that is afraid of wounds must not come near a battle. *Боишься ран — держись подальше от боя.*
- Fear has long legs. *У страха длинные ноги. У страха глаза велики. Кто дрожит, тот и бежит. Трус и таракана принимает за великана.*
- He that fears lives not. *Кто боится, тот и не живет. Страх много, а смерть одна.*
- The coward often dies, the brave but once. *Трус умирает неоднократно, а смелый только раз. Раньше смерти не умрешь.*
- Foolish fear doubles danger. *Со страху опасность кажется вдвое большей. У страха глаза велики.*
- A bully is always a coward. *Задира всегда трус. Шкодлих, как кошка, а труслив, как заяц. Молодец среди овец, а против молодца и сам овца.*
- A bad bush is better than an open field. *Даже плохой куст лучше, чем открытое поле.*



Современные афоризмы

- Если из вас постоянно делают дурака, значит вы для этого благодатный материал.
- Одной водкой сыт не будешь, но это редко кого огорчает.
- "Все в руках человека, именно поэтому они часто опускаются"
- Какими б узкими не были рамки, в них всегда остается лаяйка.
- В неравной борьбе за равенство все равны.
- Кто много говорит, не успевает слышать.
- Лучше недооценить себя, чем своего противника.
- Любовь придумана для того, чтобы уравнивать умных с дураками.
- Женщины обращают внимание не на красивых мужчин, а на мужчин с красивыми женщинами.
- Есть что вспомнить, да нечего детям рассказать...
- Называть знаменитых людей бездарностями имеют право только настоящие... бездарности.
- Смысл жизни зависит от ее качества.
- Сверхназойчивость — вводит неправильный пароль, пока компьютер не согласится.
- Сверхвежливость: Наступить на муравейник и извиниться перед каждым.
- Одни с ходу определяют модель иномарок, другие на них ездят.
- Женщина страшится будущего в двух случаях — когда ее настоящее ужасно и когда ее настоящее прекрасно.
- Английский юмор произошел от плохого перевода.
- Настоящий трагизм жизни заключается в том, что старыми становятся слишком рано, а мудрыми — слишком поздно.
- Сказки — это страшные истории, осторожно подготавливающие детей к чтению газет и просмотру телевизора.
- Как правило, самыми последними с днем рождения тебя поздравляют самые близкие друзья.
- Никогда нигде не опаздывают только те, кого никто нигде не ждет.
- Опыт это такая вещь которая появляется сразу после того, как была нужна.

Discover New Worlds in YOUR JOURNAL SEA REVIEW



Головний редактор / Chief editor — В. Г. Торський / Torskiy V. G., FNI

Регістраційне свідоцтво КВ № 5686 от 11.12.2001

Журнал виходить українською та англійською мовами.

При підготовці Огляду використано власні матеріали, матеріали зарубіжних морських журналів, газет та Інтернет-сторінки таких міжнародних організацій: IMO, NI, ICS/ISF, ABS, DNV, BV, NKK, GARD, ITF, ILO, NUMAST, IACS та інші.

Переклади з англійської: В. Г. Торський, Л. П. Москвіна

Переклад оригінальних матеріалів на українську мову:

Чепок А.О., Климец А.В., Пипченко А.Д.

Комп'ютерний набір: В. Г. Торський, Л. П. Москвіна

Дизайн і верстка: В. Г. Торський, А. Н. Петренко, Н. С. Жукова

Коректор: В. Г. Торський

Для членів відділення NI в Україні та членів NI в інших країнах поширюється безкоштовно

Registered certificate KV 5686. The journal is edited in Ukrainian and English language.

Four issues published annually: March, June, September and December.

Overseas dispatched by air.

The NI of Ukraine is not, as a body, responsible for opinions expressed in the "Sea Review," unless it is expressly stated that these are the Committee's views. "Sea Review" is posted to all Institute members of Ukraine and abroad free of charge.

При передрукуванні посилання на "Sea Review" обов'язкове.

© Морський огляд, 2026

Електронна версія журналу

Адреса редакції: 65029, Одеса, Дідріхсона, 8, НУ«ОМА», корп. 2, каб. 240.

E-mail: torskiy@te.net.ua

Макет журналу підготовлено видавництвом «Екологія», 65091, м. Одеса, вул. Розумовська, 21. Тел. +38 (048) 7-855-855. Поширюється у всіх регіонах України, в інших країнах, а також на міжнародних морських виставках, конференціях та семінарах.

Редакція публікує статті, що відображають різні погляди, зокрема й авторів, чиїх точок зору вона не поділяє.

Редакція не несе відповідальності за достовірність, повноту та якість інформації, матеріали взяті з відкритих джерел.

ВІТАЄМО!

З прийняттям до членів МІУ:

Григорюк Олег. Директор ПРМТУ,
Вице-президент ITF.

Viktor Stepanenko. Professor, Institute
of Naval Forces of the NUOMA.

Andrii BUHA. Commander, Institute
of Naval Forces of the NUOMA.

Petro HONCHARENKO. Captain,
Institute of Naval Forces of the NUOMA.

Мікуляніч Діонісій. Директор
ТОВ «ТРЕЙНМАР».