



SEA REVIEW



Заснований у 2001 році

3(103) 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

РИЗИКИ В СУДНОПЛАВСТВІ

(Короткий огляд)

З самого початку зародження торговельного мореплавства люди визнали, що суднам у період перебування в морі загрожують численні та різні за походженням небезпеки. Підтвердженням цьому слугувала велика кількість випадків аварій і загибелі суден у процесі виконання ними виробничих та інших операцій. Тому з давніх-давен найважливішим обов'язком власників і екіпажів суден було забезпечення безпеки плавання за допомогою різних засобів і методів. Поступово, на основі аналізу матеріалів розслідування інцидентів та аварійних подій на морі, були встановлені небезпечні для мореплавства фактори і з метою виключення їхнього впливу на судна розроблені та стали застосовуватися на практиці відповідні правила і вимоги. Йшли роки, змінювалися і вдосконалювалися типи, розміри, призначення суден, їхнє оснащення та обладнання, умови експлуатації, проте забезпечення безпеки мореплавства, як і раніше, залишається найважливішою вимогою, яку зобов'язані виконувати всі учасники транспортних та інших операцій на морі: держави, що володіють флотом, судовласники, проектант та будівники суден, обслуговуючі підприємства та організації, органи нагляду та контролю та ін.

Останнім часом у морській спільноті склалося переконання, що не менш важливо, ніж учитися на прикладах нещастя, що трапилися раніше, спробувати їх попереджати, вживати своєчасно необхідних заходів захисту проти небезпек і загроз, які існують для судна і людей на борту в даному конкретному випадку. А це означає, що потрібно вміти визначати потенційні небезпеки для судна і людей, природного середовища, оцінювати ризики їхнього реального прояву і вживати заходів до зниження цих ризиків, по можливості, до рівня, який можна вважати прийнятним (допустимим) в умовах нинішнього розвитку науки, техніки, технології, методів і засобів забезпечення безпеки операцій на морі.

Нерозумно і часто неможливо витратити величезні кошти на захист від усіх потенційних небезпек, потрібно виділити ті, які слід вважати пріоритетними в даному випадку, і визначити найефективніші способи зменшення



ризиків їхнього прояву. Тобто непланованих подій, які можуть завдати шкоди, викликати матеріальні та фінансові втрати, загибель суден, людей та ін. Крім ризиків аварій для судна, пов'язаних із небезпеками природного, техногенного характеру або викликаних впливом людського фактора, існують ризики щодо негативних експлуатаційних та фінансових результатів морського перевезення (порушення умов чартеру, псування і пошкодження вантажу, несплата фрахту). У зв'язку з цим стало очевидно, що для вирішення проблеми безпеки судноплавства необхідно на додаток до застосовуваного «приписувального» підходу розробити і застосовувати на практиці нові методи зниження аварійності флоту.

Цій вимозі відповідає новий напрям, що активно розвивається зараз в IMO та іншими морськими організаціями – «risk assessment and risk management». Він має увібрати в себе всі якості традиційного мистецтва мореплавства і водночас дозволити визначати, оцінювати існуючі ризики та обґрунтовано вживати заходів до їх усунення або зниження. Необхідно зазначити, що сьогодні про ризик говорять фахівці найрізноманітніших дисциплін: філософи, соціологи, медики, екологи, суднобудівники, атомники. Існують різні концепції та підходи до визначення поняття «ризик», його зв'язку з такими поняттями як «небезпека», «невизначеність», «надійність». Різним аспектам ризику, методам його аналізу та оцінки, прикладення до природних явищ, технічних систем, діяльності людей присвячена величезна кількість публікацій, наукових проєктів, матеріалів семінарів і конференцій.

У даному матеріалі з позицій практичного застосування наводяться тільки найважливіші відомості, що стосуються визначення, оцінки, аналізу ризиків та управління ними при експлуатації суден.

Отже, в судноплавній індустрії під ризиком розуміється- «The combination of the frequency and the severity of the consequence» – визначення, прийняте IMO (MSC Circ.1023/MEPC Circ. 392). Тобто це поняття включає два компоненти: ймовірність події та серйозність (тяжкість) її наслідків. Іншими словами, ризик- це кількісна міра небезпеки з урахуванням її наслідків. Оцінка ризику (Risk assessment) часто визна-

ЗМІСТ (INSIDE)

Редакторська Колонка (Editor's Column)	1–3
Культура безпеки (Safety Culture)	4–5
Людський фактор (Human Factor)	5–8
Захист навколишнього середовища (Environment)	9
Охорона на морі (Security at Sea)	10
Новини IMO (IMO News)	11–13
Безпека мореплавства (Safety of Navigation) .	14–17
Морське страхування (Maritime Insurance)	18
Морське право (Maritime Law)	19
Морська освіта (Maritime Education)	19
Моряк на березі (Go Ashore)	20–21
Морська медицина (Maritime Medicine)	21–22
Новини КПП (PSC News)	23
Новини науки і техніки (Science & Technics News in Shipping)	24–26
Повідомлення про актуальні події на морі (Reports of Current Incidents at Sea)	27–28
Уроки морських аварій (Marine Accidents Lessons)	28–29
Ми про вас пам'ятаємо (We Remember about You)	30
Виставки, конференції (Exhibitions, Conferences)	31
Нові книги (New Books)	31
Новини НУОМА (NUOMA News)	32
Ювілей (Jubilee & Dates of Birth)	33–36
Новини МІУ і МІВ (NIU & NI News)	37–39
На дозвіллі (On Leisure)	40

чається як — «The process of understanding (1) what bad things can happen, (2) how likely they are to happen and (3) how severe the effects may be».

Управління ризиком (Risk management) може бути визначено як: «The process whereby decisions are made to accept a known or assessed risk or the implementation of action to reduce the consequences or probability of occurrence». Тобто управління ризиками може застосовуватися для того, щоб знизити ймовірність прояву небажаної події або зменшити тяжкість її наслідків.

Поняття ризиків, методи оцінки та управління ними використовуються зараз практично у всіх областях виробничої діяльності людей, при різних торговельних, банківських та інших операціях. Класифікація ризиків вельми велика, вона включає ризики природні, промислові, соціальні, медичні, інвестиційні, кредитні, правові, підприємницькі, цінкові. Ми будемо надалі розглядати тільки ризики, що відносяться до сфери торговельного мореплавства. Так, у березні 2000 р. на 72-й сесії КБМ ІМО були введені поняття індивідуального та суспільного ризику. Індивідуальні — це ризики смерті, поранення та захворювання людини в даному місці, наприклад, члена екіпажу або пасажирів на борту судна. Мета визначення індивідуального ризику — забезпечити, щоб людина, на яку може вплинути аварія судна, не була піддана надмірному ризику. У судноплавній індустрії прийняті такі критерії індивідуального ризику: максимально допустимий річний ризик: для члена екіпажу 1×10^{-3} , для пасажирів 1×10^{-4} , для людей на березі — 1×10^{-4} .

Суспільний ризик використовується для визначення ризику аварій, що впливають на багатьох людей (катастрофа). Він може бути виражений за допомогою діаграм, що показують співвідношення частоти аварій і кількості жертв. Орієнтовний розрахунок ризику загибелі людини — члена екіпажу морського судна дає значення 5×10^{-4} , тобто з кожних десяти тисяч моряків щорічно гине з різних причин приблизно 5 осіб. Однак статистика нещастя на морі свідчить, що ця цифра занижена, насправді вона більша в 2–3 рази. Максимально прийнятним рівнем загального ризику загибелі екіпажу при аварії судна прийнята величина $2,5 \times 10^{-6}$. Однією з головних перешкод для застосування сучасних підходів до оцінки ризику в судноплавній індустрії є відсутність об'єктивних даних про загибель людей у морі.

Результати досліджень свідчать, що рівень індивідуального та суспільного ризику для осіб, які працюють на морських судах, залежить від таких основних умов:

1. Ступеня застосування на борту міжнародних і національних документів з безпеки. На субстандартних судах ризики для людей вищі;
2. Повноти та змісту нормативних документів компанії та судової системи управління безпекою (СУБ);
3. Політики компанії, професіоналізму та ставлення до питань безпеки членів екіпажу.

Останнє особливо важливо: як показує досвід, при впровадженні на судах елементів «культури» безпеки, суттєво підвищуються доходи компанії від транспортування вантажів і зменшується кількість постраждалих на виробництві моряків. Ризики зазвичай поділяють на такі категорії (рівні): верхній рівень — недопустимий ризик (intolerable), нижній — знехтовно малий (negligible).

Недопустимі ризики мають бути знижені в будь-якому випадку, незважаючи на спожиті

на це витрати. Знехтовні ризики до уваги не беруться. Між цими крайніми рівнями знаходиться зона ризиків, у якій вони мають бути знижені за схемою «зниження ризику — необхідні витрати» і обраний відповідний (розумний) спосіб зниження ризиків. Цю зону називають «As Low as Reasonable Practicable» (ALARP), у якій потрібно знижувати ризики до прийнятного рівня — пропорційно необхідним витратам (cost-effective risk reduction measures).

Зрозуміло, для визначення рівня ризику R потрібно вміти кількісно оцінювати ймовірність P переходу небезпеки в реальну подію (аварію) та її наслідки — C. При оцінці ризику за допомогою формули $R=P \times C$ ймовірностям і наслідкам аварії зазвичай надаються різні, відмінні від нуля значення в діапазоні від 0 до 1, залежно від конкретних обставин. При цьому можуть використовуватися статистичні дані, результати аналізу подій, аварій, досвід фахівців та ін.



Між цими крайніми рівнями знаходиться зона ризиків, у яких вони мають бути знижені за схемою «зниження ризику» — необхідні витрати, і обраний відповідний (розумний) спосіб зниження ризиків. Тут потрібно знижувати ризики до прийнятного рівня — пропорційно необхідним витратам.

Проблема ризику постійно супроводжує роботу капітана. У зв'язку з цим доречно посылитися на думку відомого фахівця в галузі безпеки мореплавства В. А. Абчука: «Море наповнене небезпеками: урагани і шторми, рифи і мілини, тумани і айсберги існують, незважаючи на всі досягнення науки і техніки. Єдиноборство з цими грізними ворогами мореплавства пов'язане з чималим ризиком. Ризик посилюється тим, що в морі людина і її засіб пересування — судно опиняються іноді у владі явищ, які мають випадковий характер: високі хвилі і сильний вітер, тумани і гроза приходять зазвичай несподівано і кожного разу по-іншому. Ніякі, навіть найкращі, прогнози не в змозі повністю виключити невизначеність стихії. А де невизначеність і випадковість, там не минути ризику. І багато рішень людини на морі мають ризикований характер». Найчастіше ризиковані ситуації виникають при прийнятті рішень, пов'язаних із судноводінням, із вирішенням навігаційних завдань, що безпосередньо впливають на ефективність роботи судна. Вважається, що відхилення від рекомендацій керівних документів (настанови, інструкції, правила) означає ризик невинуватий, неправомірний. Ризик виправданий, якщо дії, пов'язані з ним, правомірні, а негативний результат, нанесена шкода є наслідком причин, які: по-перше, не залежать від того, хто приймає рішення і, по-друге, які він не може точно передбачити.

Під правомірними діями розуміються дії законні, що відповідають положенням керів-

них документів, правил тощо. Ризик правомірної дії завжди виправданий. Правомірні дії не пов'язані з тим, яким виявився результат. Правомірними визнаються законні дії в тому числі, коли їхній результат виявився негативним. Ризик визнається правомірним при одночасній наявності чотирьох умов:

- 1) ризик має відповідати значенню тієї мети, для якої він робиться;
- 2) мета ця не може бути досягнута звичайними не ризикованими засобами;
- 3) ризик не повинен переходити в завідоме заподіяння шкоди;
- 4) об'єктом ризику мають бути матеріальні, речові фактори, але не життя і здоров'я людини.

Наприклад, виправданим може бути гасіння пожежі на борту великими масами води, що пов'язано з ризиком втрати остійності та перекидання судна. Ризик повністю виправданий при рятуванні людей. Разом з тим, комерційний тиск на капітана, особистісні якості та стан офіцера (необачність, пригніченість, самовпевненість, втома, неухважність) можуть викликати дії, пов'язані з безрозсудним ризиком: не знижується швидкість судна при обмеженій видимості або в штормову погоду, ігнорується отримане навігаційне попередження, вахтовий офіцер не викликає капітана на місток у важкій ситуації і сам приймає рішення, яке може виявитися помилковим. Всім відомий приклад невиправданого ризику — висока швидкість ходу лайнера «Титанік» у районі можливої зустрічі льодових полів та айсбергів.

Водночас існують операції, які вважаються допустимими, незважаючи на високий рівень ризику, який практично неможливо виключити. Наприклад, плавання в зимовий період у Північній Атлантиці, біля канадських берегів — значно більш ризиковане підприємство, ніж у той самий час на маршруті протока Гібралтар — Куба, в зоні переважно штильової погоди. Однак потреби міжнародної торгівлі роблять необхідними рейси торговельних суден на лінії Європа-Канада, незважаючи на високий ризик аварії в штормових умовах.

Активна розробка «risk-based» підходів у судноплавній індустрії почалася наприкінці XX століття. З метою підняти турботу про безпеку суден на більш високий якісний рівень, ІМО в травні 1994 р. доповнила Конвенцію СОЛАС-74 новим розділом IX — «Управління безпечною експлуатацією суден», щоб зробити обов'язковим для всіх держав Міжнародний Кодекс управління безпечною експлуатацією суден та запобіганням забрудненню (МКУБ), прийнятий ІМО в листопаді 1993 р. Однією з вимог нового Кодексу було «забезпечення захисту проти всіх передбачуваних (визначених) ризиків». Виконаний пізніше аналіз результатів використання МКУБ у практиці судноплавства показав, що загалом Кодекс справив помітний позитивний вплив на безпеку мореплавства, проте знизити аварійність світового флоту до допустимого в сучасних умовах рівня не вдалося. Одна з основних причин такого стану — недоліки судових СУБ. Зокрема, не досягалася одна з найважливіших цілей МКУБ: забезпечити захист судна від усіх передбачуваних ризиків, що пов'язано з відсутністю в компаніях і на судах відповідних методик оцінки та аналізу ризиків. Виходячи з цього та наявного досвіду застосування Risk Management, ІМО внесла низку коректив у МКУБ.

Нова виправлена версія Кодексу набула чинності з 1 липня 2010 р. У новій редакції

Кодексу містяться більш чітко виражені вимоги до компаній щодо застосування сучасних методів оцінки та управління ризиками. Так, для досягнення цілей компанії, встановленої Кодексом, необхідно:

- 1) ідентифікувати ризики (небезпеки), пов'язані з суднами, персоналом і навколишнім середовищем;
- 2) оцінити ці ризики, тобто визначити рівень загрози для судна, людей на борту та навколишнього середовища кожної з потенційних небезпек;
- 3) визначити пріоритетні ризики прояву небезпек із недопустимим або високим рівнем загрози;
- 4) встановити заходи захисту суден від пріоритетних загроз з метою зменшення ймовірності аварійних подій та пом'якшення їхніх наслідків.

У зв'язку з цим віднедавна в діяльності ІМО, низки класифікаційних товариств та судноплавних компаній отримав застосування новий для судноплавної індустрії підхід до мінімізації аварій на морі — формалізована оцінка безпеки (Formal Safety Assessment — FSA). Алгоритм FSA включає такі етапи:

1. Визначення небезпек (Hazard Identification. What might go wrong?). Складання переліку небезпек, специфічних для даного судна та умов його роботи. Ґрунтується на знаннях, статистичних даних, минулому досвіді щодо судна, людей, середовища.
2. Аналіз ризиків (Risk Analysis. How often and how bad?). Виконується розподіл ризиків, щоб зосередити увагу на зонах високого ризику і визначити фактори, що впливають на рівень ризику. Це дозволяє відповідно змінювати виробничі процедури і операції знизити ризики. Можуть бути різні типи ризиків — що відноситься до людей, середовища, майна. Тут можна пов'язати небезпеки з їхніми джерелами та впливами. Наприклад, для судна, безвідносно до його типу, віку та ін. особливостей, можна представити такі ризики: удар, вибух, пожежа, посадка на ґрунт.
3. Вибір способів контролю (управління) ризиками (Risk control opinion. Can matters be improved?). Мета — пропозиції ефективних і практично придатних способів управління ризиками. Розглядаються всі ризики, встановлені на етапах 1, 2 і обираються відповідні в даних умовах заходи з управління ризиками.
4. Оцінка витрат від отримуваних вигод. (What would it cost and how much better would it be?) Мета — визначити переваги та необхідні витрати, пов'язані з впровадженням кожного виду заходів щодо зниження ризиків, виділених на попередньому етапі. Вигоди можуть включати зменшення кількості жертв, травм, аварій, пошкодження середовища тощо.
5. Рекомендації щодо вироблення рішень (Recommendations for decision — fht making). Мета — вироблення рекомендацій, які будуть представлятися особі, що приймає рішення. Слід визначити заходи щодо зниження ризиків для судна в даних умовах експлуатації, які є економічно прийнятними і зменшують ризики до практично допустимого рівня.

Спочатку техніку FSA застосовували в ІМО для попереднього аналізу та оцінки ризиків при підготовці або зміні міжнародних правил і стандартів з безпеки морських операцій та захисту навколишнього середовища від забруднення з суден. Ряд класифікаційних товариств використовує FSA на стадії проектування суден,

особливо нових типів, зі специфічними елементами. Розробки в галузі застосування FSA для безпеки суден здійснюються як в ІМО, так і поза Організацією, вченими та практиками багатьох країн. З усього різноманіття наявних матеріалів судноплавні компанії обирають методики, практично придатні для ідентифікації та оцінки ризиків потенційних загроз для своїх суден — з урахуванням їхніх конкретних характеристик, технічного стану, умов експлуатації, інших відомих даних. Особливо важливим завданням у методичному забезпеченні Risk Management є розробка більш досконалих способів оцінки ризику небезпечних подій, що застосовуються до конкретних умов і обставин роботи судна. Така методика могла б стати ключовою процедурою в системі управління безпекою (СУБ), що дозволяє в кожному рейсі визначити найбільш істотні загрози для судна і вживати необхідних захисних заходів. У компаніях уже тривалий час функціонують СУБ, у яких використовуються документи та процедури для запобігання небезпечним ситуаціям при виконанні різних суднових операцій — швартовних, вантажних, планування рейсу, бункерування, роботи на висоті та ін. Відповідно до вимог МКУБ зараз вони ґрунтуються на попередньо виконаній оцінці ризиків потенційних загроз і виборі найбільш ефективних заходів щодо їхнього зниження та мінімізації наслідків.

При визначенні способу зниження ризику до прийнятного рівня можна скористатися такими рішеннями. Спочатку техніку FSA застосовували в ІМО для попереднього аналізу та оцінки ризиків при підготовці або зміні міжнародних правил і стандартів з безпеки морських операцій та захисту навколишнього середовища від забруднення з суден. Ряд класифікаційних товариств використовує FSA на стадії проектування суден, особливо нових типів, зі специфічними елементами. Розробки в галузі застосування FSA для безпеки суден здійснюються як в ІМО, так і поза Організацією, вченими та практиками багатьох країн. З усього різноманіття наявних матеріалів судноплавні компанії обирають методики, практично придатні для ідентифікації та оцінки ризиків потенційних загроз для своїх суден — з урахуванням їхніх конкретних характеристик, технічного стану, умов експлуатації, інших відомих даних. Особливо важливим завданням у методичному забезпеченні Risk Management є розробка більш досконалих способів оцінки ризику небезпечних подій, що застосовуються до конкретних умов і обставин роботи судна. Така методика могла б стати ключовою процедурою в системі управління безпекою (СУБ), що дозволяє в кожному рейсі визначити найбільш істотні загрози для судна і вживати необхідних захисних заходів. У компаніях уже тривалий час функціонують СУБ, у яких використовуються документи та процедури для запобігання небезпечним ситуаціям при виконанні різних суднових операцій — швартовних, вантажних, планування рейсу, бункерування, роботи на висоті та ін. Відповідно до вимог МКУБ зараз вони ґрунтуються на попередньо виконаній оцінці ризиків потенційних загроз і виборі найбільш ефективних заходів щодо їхнього зниження та мінімізації наслідків.

При визначенні способу зниження ризику до прийнятного рівня можна скористатися такими рішеннями

- відмова від операцій, пристроїв, систем, що мають високий ступінь небезпеки;

- заміна небезпечних операцій іншими — менш небезпечними; досконалення об'єктів і систем;
- розробка та застосування спеціальних способів захисту;
- управлінські та організаційні заходи;
- контроль за рівнем безпеки, навчання персоналу, стимулювання безпечної роботи тощо.

Практика експлуатації транспортного флоту свідчить про народження правил і стандартів безпеки, комплектування їх професійно підготовленими екіпажами, добре технічне обслуговування, безсумнівно, знижують ризики аварій і подій, проте повністю їх не усувають. Нещастя на морі будуть відбуватися і, коли вони трапляються, необхідні швидкі та цілеспрямовані дії, щоб врятувати життя людей, обмежити шкоду майну та природному середовищу. Це накладає на команду і власників суден обов'язок оцінювати ризики виникнення на суднах надзвичайних ситуацій, виділяти пріоритетні щодо можливих наслідків і вживати заходів для їхнього зниження або усунення.

Зазначені вимоги зумовили розробку в судноплаванні різних заходів і процедур, об'єднаних у загальну систему управління в кризових ситуаціях. (Crisis management). Вона передбачає складання відповідних планів дій, чек-листів, «прив'язаних» до певних небезпечних ситуацій, підготовку судового та берегового персоналу, позначає необхідні ресурси, роль і відповідальність судових офіцерів, засоби оповіщення та зв'язку. Найбільш повне вираження ця система отримала в Міжнародному Кодексі управління безпекою (МКУБ) та в документах судових систем управління безпекою (СУБ).

Як показує досвід застосування цих документів на практиці, ефективність їхнього позитивного впливу на безпеку експлуатації суден залежить, насамперед, від людей — членів екіпажу та персоналу судноплавної компанії, від їхнього свідомого, сумлінного та відповідального ставлення до виконання своїх обов'язків у рамках СУБ — за безумовним повним застосуванням відповідних правил, вимог та інструкцій — міжнародних, національних, нормативних документів компанії. Тобто першочерговим завданням для підвищення безпеки судноплавання стає виховання керівників та співробітників компанії, судового персоналу в дусі свідомого та обов'язкового дотримання діючих вимог і правил. Підвищену увагу необхідно приділяти питанням виховання в плані безпеки курсантів морських навчальних закладів, прагнучи сформувати у майбутніх офіцерів стійкі установки безпечних дій, рішень і вчинків, виховувати у них почуття високої відповідальності за безпеку судна, своїх товаришів, збереження природного середовища.

Завершити цей невеликий огляд хотілося б на позитивній ноті. Останнім часом у морській спільноті склалася думка, що при заходах з практичної реалізації принципу SAFETY FIRST, які здійснюються зараз на всіх рівнях у судноплавній індустрії, аварійність при операціях на морі суттєво знизиться. Велику роль при цьому має відіграти застосування в компаніях і на суднах відповідних методик оцінки та управління ризиками.

Головний редактор «МО»
Торський В. Г.

ВІМСО ЗАПУСКАЄ КАМПАНІЮ, ЩОБ ПІДКРЕСЛИТИ КЛЮЧОВУ РОЛЬ МОРЯКІВ

ВІМСО випустила рекламний ролик, акцентуючи увагу влади та учасників галузі на гострій необхідності забезпечити більш ефективний захист моряків.

Кампанія є відповіддю на зростаюче занепокоєння щодо ризиків, з якими стикаються моряки в умовах дедалі більш нестабільної геополітичної обстановки. Останніми роками спостерігається зростання кількості морських маршрутів, зачеплених конфліктами, слабкий державний захист і випадки несправедливої криміналізації моряків.

Близько 20 000 моряків опинилися в Перській затоці, де вони зазнали підвищеної небезпеки та значного психологічного стресу. ВІМСО підкреслює, що збої в судноплаванні впливають не лише на світову торгівлю, але й мають серйозні гуманітарні наслідки для екіпажів і їхніх сімей.

Генеральний секретар і виконавчий директор ВІМСО Девід Луслі закликав уряди приділяти більше уваги соціальним витратам цих ризиків. Він підкреслив, що коли судна зазнають нападів або захоплень, сім'ї моряків страждають від страху та невизначеності щодо безпеки своїх близьких.

Організація також стурбована тим, що моряки піддаються кримінальному переслідуванню в таких випадках, як виявлення наркотиків

на борту або екологічні аварії, іноді без достатніх доказів або дотримання належної правової процедури.

«Моряків за жодних обставин не можна брати під варту або засуджувати без достатніх доказів і дотримання належної правової процедури. Нам необхідно, щоб влада не допускала судових прецедентів, коли не дотримується презумпція невинуватості, і нам необхідне повне дотримання міжнародних конвенцій для забезпечення захисту наших моряків», — підкреслив Луслі.

Після пандемії COVID-19 виникла необхідність визнати моряків ключовими працівниками.

Європейський Союз на даний момент уже схвалив надання цього статусу морякам, як і Міжнародна організація праці — шляхом нещодавніх поправок до Конвенції про працю в морському судноплаванні. Безсумнівно, це підтверджує важливість моряків для світової торгівлі.

ВІМСО продовжує закликати всі країни офіційно визнати моряків ключовими працівниками та забезпечувати їм захист відповідно до цього статусу.

COLUMBIA SHIPMANAGEMENT: ГОЛОВНЕ – ЯКІСТЬ, А НЕ КІЛЬКІСТЬ

«На даний час у нас в управлінні, у різних формах, перебуває близько 450 суден. Ця цифра постійно збільшується, але ми не прагнемо до швидкого зростання. Мене не особливо хвилює, яке місце за величиною займає наша компанія, тому що це не має відношення до рибутковості або ефективності роботи. В першу чергу мене хвилює якість наших послуг», — підкреслив президент і Генеральний директор Columbia Shipmanagement Марк О'Ніл у своєму недавньому інтерв'ю.

Абсолютний пріоритет компанії — якість послуг, що надаються. Все почалося з засновника і нинішнього виконавчого голови компанії капітана Генріха Шьоллера. О'Ніл називає його своїм наставником і підкреслює, що Шьоллер підтримував його протягом усіх останніх 7 з лишком років, протягом яких Columbia трансформувалася в дещо більше, ніж просто компанію з управління суднами.

Не менш важливі для О'Ніла і його команди взаємовідносини з клієнтами. «Ми максимально орієнтовані на інтереси клієнтів, для нас дуже важлива якість взаємовідносин з нашими клієнтами», — зазначає він.

Яка у Columbia мета? Комплексна, цілісна, всеосяжна платформа, яка дозволяє клієнтам створити модель дійсно якісних послуг, що підходять саме їм. «Ми не є постачальниками універсальних послуг», — говорить О'Ніл. У Columbia індивідуальний підхід до кожного клієнта, адаптований до їхніх запитів, можливостей і завдань.

Columbia домоглася величезного успіху, який будувався на трьох стовпах — людях, партнерських відносинах і ESG.

Люди.

Все починається з людей. Це перший стовп. Компанія приділяє особливу увагу особистим і професійним навичкам, а також науково-технічним знанням своїх співробітників, дбає про їхній постійний розвиток, організовуючи для них цільову підготовку та різні курси підвищення кваліфікації. «Наші люди — наше все, вони — це і є Columbia», — говорить О'Ніл. Він називає згуртованість колективу та командну роботу найважливішими складовими успіху компанії. О'Ніл розповів про те, як на початку російсько-української війни він записував щотижневі відеозвернення для членів екіпажів, щоб не допустити на борту ворожнечі серед російських та українських моряків, яких дуже багато на суднах, що перебувають в управлінні Columbia. «Ми зібрали весь наш береговий персонал, росіян, українців, і сказали: «Послухайте, перш за все, ви — члени команди Columbia. Я не хочу жодних проблем на борту наших суден. У першу чергу ви — частина команди Columbia». Це спрацювало, хоча компанія повною мірою усвідомлювала, який величезний вплив ця війна справила на її українських та російських співробітників, і одразу ж організувала гарячу лінію психологічної підтримки. Так само було і в період пандемії Covid — з перших днів у компанії почала діяти система підтримки психічного здоров'я для плавскладу та берегового персоналу.

Партнерські відносини.

Другий стовп — партнерські відносини з клієнтами і, звичайно, країновими агентствами по всьому світу, багато з яких стали «при-

вілейованими партнерами». Що стосується впровадження передових технологій, компанія твердо вірить у те, що за допомогою інновацій можна підвищити ефективність бізнесу за допомогою розвитку стратегічного партнерства, використання перехресної синергії та надання високоякісних послуг. Columbia встановила партнерські відносини з такими компаніями, як Adobe та Kaiko Systems, щоб використовувати можливості цифровізації та штучного інтелекту у своїх власних операціях. Також, що найголовніше, стратегія партнерства поширюється безпосередньо на членів команди Columbia. О'Ніл — переконаний прихильник культури, яка заохочує різноманітність та співпрацю, сприяє особистісному та професійному зростанню і дає людям можливість повністю розкрити свій потенціал. «Ми прагнемо до постійного розвитку наших співробітників», — пояснює він, — тому інвестиції в людські ресурси розширюють не тільки їхні можливості, а й зміцнюють нашу організацію в цілому. За допомогою комплексних програм навчання, наставництва та безперервного навчання ми даємо нашим співробітникам можливість постійно розширювати свої знання та навички, стимулюючи їх залишатися в авангарді технологічних досягнень».

ESG.

Третій стовп — це відданість Концепції ESG (екологічність, соціальна відповідальність та корпоративне управління). Columbia була першою компанією з управління суднами, яка ввела Кодекс поведінки для всіх членів команди, а її програма «Мені не все одно» ("I care"), заснована на принципах відданості справі, поваги та відповідальності, лежить в основі її корпоративної культури. Можливо, Columbia — єдина компанія з управління суднами, яка публікує щорічний Звіт ESG, у якому висвітлюються всі аспекти екологічних, соціальних та управлінських ініціатив. Динамічна та прогресивна ESG-стратегія необхідна для успіху в сучасному світі, вважає О'Ніл і сподівається, що як члени їхньої команди, так і їхні клієнти, будуть дотримуватися її принципів. Сам О'Ніл став свого роду глобальним послом концепції ESG, він твердо переконаний у її численних перевагах. Як приклад він розповів про свій нещодавній візит до Оксфордського університету з метою залучення талановитих молодих людей у судноплавання — галузь, якої вони довгий час уникали.

«Я намагався зацікавити кращі уми, що сиділи переді мною, розписуючи їм принади життя у нас, на Кіпрі, і обіцяючи їм будинки, машини та інші матеріальні блага. Однак, виявилось, що тих чотирьох або п'яти осіб, які прийшли в нашу організацію з Оксфордського університету, залучила не зарплата і не кіпрський спосіб життя, а наша ESG-стратегія і всі ті добрі справи, які ми здійснюємо по всьому світу. Я був вражений тим, що їх приваблювало саме це, а не солідний оклад і соціальні пільги», — розповів О'Ніл.

Звучить як виражена формула для зростання як компанії, так і її співробітників.

НОВА ПОСЛУГА ВІД MENTAL HEALTH SUPPORT SOLUTIONS

У Mental Health Support Solutions (MHSS), організації, що об'єднує дипломованих психологів, які надають психологічну підтримку трудівникам флоту і пропонують різні послуги в цій галузі морським компаніям, відзначають зростання запитів з боку клубів взаємного страхування P&I на неофіційні консультації в межах розслідування морських подій.

Працюючи в цій організації фахівці чудово розбираються в людській психіці і нерідко можуть виявити аномалії, які непрофесіонали не помітили б. Нова послуга напевно зацікавить команди, що ведуть розслідування в інтересах клубів P&I, судновласників і держав прапора.

Курує роботу в межах цієї послуги клінічний і судовий психолог Джулія Опперманн. Вона має досвід роботи з німецькою поліцією, її залучали як експерта для розкриття складних і заплутаних злочинів, коли, наприклад, за фотографіями з місця злочину необхідно було визначити, чи могла мати місце інсценізація, і чи можуть початкові висновки бути не зовсім вірними.

Чарльз Воткінс, Генеральний директор і засновник MHSS, вважає цю послугу необхідною, якщо ми хочемо гарантувати, що морські злочини будуть розслідуватися на такому ж рівні професіоналізму, що і на березі, а отже, інтереси жертв цих злочинів будуть належним чином захищені. «На даний час ми бачимо, що ймовірність порушення судового переслідування в результаті події на борту дуже невелика. Однак це відбувається не з вини будь-якого конкретного агентства, що розслідує ці події, а через роздроблений характер відповідальності,

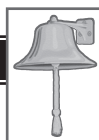
яку несуть судновласник, менеджер, прапор, страховик і, можливо, якісь ще органи.

«Більше того, морське судноплавство — це сектор, який вимагає спеціальних знань і розуміння його унікальних особливостей, зокрема того, що для моряків судно на кілька місяців стає одночасно і місцем роботи, і домом. Це породжує стреси, з якими люди, що працюють на березі, ніколи не стикаються, і які можуть впливати на поведінку членів екіпажу в рейсі. Джулія володіє унікальною кваліфікацією для керівництва цією службою, оскільки у неї є досвід як на суші, так і роботи з моряками».

MHSS уже давно виступає на захист моряків, активно сприяючи зміцненню психічного здоров'я моряків і надаючи їм підтримку в скрутну хвилину. Ця нова судово-медична служба — ще один крок вперед на шляху до забезпечення правосуддя для жертв морських злочинів. Г-н Воткінс продовжує: «Велика частина поглибленого судово-медичного аналізу місця злочину може бути проведена в офісі, до того, як судно зайде в порт, що заощадить час і ресурси. Експерти можуть надати висновок, вивчаючи фотографії місця злочину і документацію».

Джулія Опперманн додає: «Судові психологи зможуть як дистанційно, так і очно застосувати свої знання про людську поведінку для оцінки того, що могло статися. Ми можемо не тільки допомогти виявити неправомірні дії, а й сприяти засвоєнню уроків на майбутнє, щоб запобігти подібним подіям».

ЛЮДСЬКИЙ ФАКТОР



HUMAN FACTOR

ЖІНКИ В МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ ПОВИННІ ОДЕРЖУВАТИ ВИЗНАННЯ ЗА СВОЇ ЗАСЛУГИ

Ірен Росберг, директор програм Blue MBA та Blue Board Leadership Programme у Копенгагенській школі бізнесу, пише про Міжнародний день жінок у морській галузі.

День жінок у морській галузі — це можливість відзначити прогрес, але це також має бути момент для чесності. Морська галузь багато років говорить про гендерну рівність, однак жінки як і раніше недостатньо представлені у більшій частині сектора, особливо на морі та на керівних посадах. Питання зараз не в тому, чи підтримує галузь жінок у принципі. Більшість компаній скажуть, що підтримують. Важливіше питання полягає в тому, чи готова морська галузь створити умови, в яких жінки можуть просуватися по службі, тому що вони кваліфіковані, здатні та готові до лідерства.

Для мене ця відмінність має значення. Жінок не слід розглядати на посади тільки тому, що вони жінки. Насправді, пора нам припинити обурюватися ідеєю, що одного лише гендерного визначника має бути достатньо, щоб виправдати місце за столом переговорів. Жодна жінка не хоче входити до ради директорів, обіймати керівну посаду, очолювати відділ або представляти організацію, задаючись питанням, чи заслужила вона це, чи хтось повинен був продемонструвати прогрес, найнявши жінку. Це не розширення прав і можливостей. Це ще одна форма обмеження, оскільки вона зводить професійних жінок до їхньої гендерної приналежності, перш ніж визнати їхні здібності.

Це не означає заперечення потреби в гендерній рівності. Навпаки, це означає вимогу серйознішого її розуміння. Реальна рівність досягається не шляхом призначення жінок на видимі посади та називання цього прогресом. Вона досягається, коли жінки мають рівний доступ до навчання, технічних знань, досвіду роботи в оперативній сфері, мереж, наставництва та шляхів просування по службі, які дозволяють правильно будувати кар'єру. Вона досягається, коли жінок не тільки запрошують у галузь, а й надають їм інструменти та можливості, щоб вони стали незамінними в ній.



Морська галузь змінюється занадто швидко, щоб це залишалося просто соціальною проблемою. Цифровізація, декарбонізація, нові правила, автоматизація та передові технології змінюють навички, необхідні сектору. У той же час галузь стикається з нестачею талантів і досвіду. На цьому тлі нездатність належним чином розвивати жінок не тільки несправедлива, а й недокожлядна з комерційної точки зору. Морська галузь не може дозволити собі ігнорувати або недовикористовувати значну частину свого потенційного кадрового потенціалу, одночасно попереджаючи про брак кваліфікованих фахівців на майбутнє.

Саме на цьому галузь повинна зосередити свої зусилля. Якщо морська галузь хоче бачити більше жінок на керівних посадах, вона повинна інвестувати в них ще до того, як з'являться вакансії. Це означає цілеспрямоване підвищення кваліфікації, професійний розвиток, ознайомлення з технічними та комерційними рішеннями, а також ефективніші шляхи від початкових посад до керівних позицій. Жінок необхідно підтримувати в тих областях, де формується вплив: операційна діяльність, фінанси, технології, безпека, регулювання, комплектування екіпажів, управління суднами, фрахтування та стратегія. Видимість важлива, але компетентність ще важливіша. Без компетентності видимість стає крихкою.

Жінки також несуть відповідальність у цій розмові. Ми не можемо просто просити про включення; ми також повинні бути готові. Ми повинні інвестувати у власну експертизу, шукати знання, створювати мережі, розвивати лідерські навички та зробити так, щоб нас було важко ігнорувати.

У морській галузі існують реальні бар'єри, і багато з них коріняться в застарілих уявленнях про те, кому місце в цій індустрії і хто повинен нею керувати. Але ці бар'єри найефективніше долаються, коли жінки входять у приміщення з впевненістю, змістовністю та авторитетом, який неможливо ігнорувати.



SEAFARERS HAPPINESS INDEX: ЧУТТЯ НЕВИЗНАЧЕНОСТІ – НОВА ПАНДЕМІЯ

В результатах здійснюваного благодійною організацією «Mission to Seafarers» дослідження "Seafarers Happiness Index" (SHI) відобразилася подвійна динаміка: на початку кварталу цього року вона була одна, а потім різко змінилася на тлі конфлікту в Перській затоці, і середній показник задоволеності моряків впав до 7,18 пунктів порівняно з 7,26 у попередньому кварталі. Хоча в першій половині I кварталу він демонстрував зростання на рівні 7,35, потім він обвалився до 7,01 – протягом кількох тижнів після початку конфлікту.

Зниження одразу на 4,6% свідчить про надзвичайно швидке погіршення ситуації. Навіть моряки, які працюють за межами безпосередньої зони конфлікту, повідомляли про підвищений стрес і страх, описуючи відчуття невизначеності, що поширилося повсюдно серед моряків, як «нову пандемію».

"Дані за перший квартал показують дві абсолютно різні історії. Спочатку ситуація була обнадійливою, благополуччя моряків поліпшувалося, і були підстави для обережного оптимізму. Але початок конфлікту в Перській затоці змінив усе, і швидкість, з якою погіршувалося становище моряків, повинна стривожити всіх нас. За цими цифрами стоять реальні люди, які опинилися в скрутному становищі, налякані та відірвані від своїх родин. У той же час структурні проблеми, які ми відстежуємо роками, нікуди не зникли", – прокоментував результати Seafarers Happiness Index Бен Бейлі, програмний директор «Mission to Seafarers».

Основні висновки:

Показники задоволеності зв'язком впали з 7,81 у 4 кварталі 2025 року до 7,65 у I кварталі 2026 року, зниження склало 0,16 пункта.

Показники задоволеності доступністю звільнень на берег незначно, але все ж збільшилися – з 6,56 до 6,78 – на 0,22 пункта. Однак це як і раніше одна з категорій з найнижчими показниками, і зафіксоване підвищення навряд чи можна розцінювати як відчутне зрушення на краще.

Показники задоволеності заробітною платою покращилися з 6,81 до 6,98, збільшившись на 0,17 пункта. Однак це скромне поліпшення приховує глибші побоювання щодо стагнації заробітної плати та зниження реальної купівельної спроможності через інфляцію.

Найбільш значне поліпшення показало навчання та розвиток, підвищившись з 6,99 до 7,52, збільшившись на 0,53 пункта.

Показники задоволеності стосунками в екіпажі підвищилися з 7,68 до 7,93 – на 0,25 бала. Ця категорія залишається найвище оціненою в Індексі, відображаючи важливість згуртованості екіпажу в подоланні труднощів, пов'язаних із життям у морі.

Мабуть, найтривожнішим результатом першого кварталу 2026 року є різке зниження показників задоволеності робочим навантаженням: з 6,59 до 6,36, падіння на 0,23 пункта.

"Результати "Seafarers Happiness Index" є яскравим нагадуванням про те, як швидко глобальні події впливають на тих, хто працює в морі. Дані відображають те, що ми чуємо повсюдно в галузі: на додачу до давніх проблем, пов'язаних із робочим навантаженням, втому та тривалою розлукою з близькими, моряки сьогодні несуть соціальні витрати геополітичної нестабільності", підкреслив Том Герберт, регіональний керівник по Азії та фахівець у галузі благополуччя екіпажу компанії Idwal.

Ключові категорії оцінки Seafarers Happiness Index .

Загальна задоволеність 7,22 ↓ с 7,39.

Зниження загальної задоволеності відображає сукупну вагу проблем, задокументованих у цьому звіті. Моряки висловлюють реальне задоволення деякими аспектами своєї роботи, одночасно висловлюючи занепокоєння умовами, в яких ця робота виконується.

Позитивні відгуки підкреслюють професійну гордість, фінансову стабільність і унікальні переваги морської професії. Негативні відгуки вказують на ізоляцію, погане керівництво, відсутність звільнень на берег і стрес від тривалої розлуки з сім'єю. Зниження цього основоположного показника свідчить про несприятливе зміщення балансу між задоволенням від роботи та жертвами, на які моряки йдуть заради цієї роботи.

Забезпеченість інтернет-зв'язком 7,65 ↓ с 7,81.

Зниження показників за цією категорією, незважаючи на триваючі інвестиції галузі, відображає складність революції в сфері зв'язку. Моряки позитивно оцінюють той факт, що інтернет на борту став набагато

доступнішим, але стикаються з новими проблемами: недостатній обсяг трафіку, брак часу та психологічний тягар цифрової присутності при фізичній відсутності.

Підключення до мережі на багатьох судах за останні роки зазнало позитивних змін, але технологія доступна не повсюдно. Там, де доступ до інтернету залишається обмеженим або дорогим, моряки все більше почуваються в невідповідному становищі порівняно зі своїми колегами на краще оснащених судах. Постійний доступ до інтернет-зв'язку перейшов з розряду розкоші в розряд необхідності, і це відображається на задоволеності екіпажу.

Звільнення на берег. 6,78 ↑ с 6,56.

Незначне поліпшення за цією категорією не повинно маскувати головну проблему: звільнення на берег залишається однією з категорій з найнижчими показниками, а доступ до звільнень на берег як і раніше обмежується високим робочим навантаженням моряків під час стоянок у портах, портовими правилами та відсутністю необхідної інфраструктури на терміналах.

Моряки як і раніше наполягають на тому, що звільнення на берег необхідне для підтримки психічного здоров'я та благополуччя, однак доступ до нього стає все більш утрудненим.

Заробітна плата. 6,98 ↑ с 6,81.

Поліпшення показників задоволеності заробітною платою відображає задоволеність абсолютним рівнем доходу, а не його динамікою. Моряки визнають, що робота в морській галузі забезпечує дохід, який вони не змогли б легко отримати на березі, особливо в країнах, що розвиваються. Однак ця задоволеність затьмарюється усвідомленням стагнації заробітної плати та зниженням купівельної спроможності через інфляцію.

Харчування на борту. 7,31 ↑ с 7,29 / Умови для занять фізкультурою та підтримки здоров'я. 7,30 ↑ с 7,09.

Показники за цими категоріями залишилися відносно стабільними. Ці категорії відображають важливість таких факторів, як харчування, можливості для занять фізкультурою та підтримки здоров'я. Залежність якості їжі від кухаря залишається істотним фактором, що створює нерівність між суднами. У відповідях неодноразово порушувалися питання здоров'я: жирна їжа, брак свіжих продуктів і брак часу для занять фізкультурою.

Усилилися побоювання щодо доступності та наявності продуктів харчування та води. Цю тенденцію необхідно відстежувати, якщо ситуація в Ормузькій протоці не зміниться.

Навчання та кар'єра. 7,52 ↑ с 6,99.

Значне поліпшення показників за цією категорією свідчить про позитивний розвиток. Інвестиції галузі в навчання, мабуть, приносять результати, оскільки моряки високо оцінюють надані їм можливості для професійного розвитку. Однак є нюанс – важливо розрізняти реальне та формальне підвищення кваліфікації. Навчання, яке допомагає морякам краще справлятися зі своєю роботою, цінується; а курси "для галочки" викликають невдоволення.

Стосунки в екіпажі. 7,93 ↑ с 7,68.

Поліпшення показників за даною категорією відображає важливість згуртованості екіпажу. Незважаючи на робоче навантаження, моряки продовжують вибудовувати позитивні робочі стосунки на борту судна. Цей соціальний аспект морського життя залишається джерелом задоволення та буфером проти інших проблем. Важливість ролі керівництва в сприянні позитивній взаємодії між членами екіпажу неможливо переоцінити.

Робоче навантаження. 6,36 □ с 6,59.

Зниження показників у цій категорії є найтривожнішим результатом. Моряки висловлюють невдоволення нестабільністю робочих графіків, недостатньою кількістю годин відпочинку та тиском, пов'язаним із необхідністю працювати понад нормативні обмеження. Криза в галузі робочого навантаження відображає пастку, у якій опинилася галузь внаслідок інтенсифікації, і вимагає термінового вирішення. Практика підробки записів про години відпочинку зберігається, створюючи небезпечний розрив між документально підтвердженим дотриманням вимог і робочою реальністю. Коли відбуваються інциденти, пов'язані



з втому, за документами з дотриманням режиму праці та відпочинку все виходить у порядку, у зв'язку з цим виникають серйозні сумніви щодо ефективності нормативного регулювання в галузі.

Соціально-побутове обслуговування на березі. 6,82 ↑ с 6,68.

Незначне поліпшення в цій категорії відображає зростання доступності соціально-побутового обслуговування моряків у низці портів. У той час як деякі порти пропонують відмінні умови та заслуговують на похвалу, інші надають мало подібних послуг або взагалі жодних.

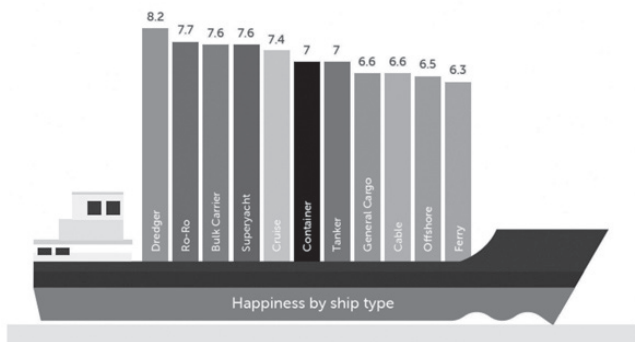
Розрізнення в рівні задоволеності за групами:

Seafarers Happiness Index охоплює в основному робочу силу в активному працездатному віці, при цьому група 25–35 років є найчисленнішою і, що примітно, найменш задоволеною.

Примітно, що чим вища посада, тим нижчий рівень задоволеності. Так, кадети та матроси повідомляють про високий рівень задоволеності, тоді як старші офіцери (особливо капітани) показують найнижчі показники, що є наслідком їхньої зростаючої відповідальності без співрозмірної підтримки. У галузі як і раніше домінують чоловіки, а частка працюючих у морі жінок залишається вкрай низькою.

У регіональному розрізі задоволеність найвища в регіонах, що розвиваються, таких як Південно-Східна Азія. Найменше задоволені своєю роботою моряки з країн з високим рівнем життя, де існують привабливі альтернативні місця роботи на березі.

Тип судна істотно впливає на благополуччя: екіпажі суден типу Ro-Ro та балкерів демонструють найвищий рівень задоволеності, тоді як екіпажі танкерів, офшорних суден і поромів щасливі менше через вище робоче навантаження, операційний тиск і обмежений доступ до звільнення на берег.



Вік судна, на відміну від стилю керівництва та культури на борту, не чинить сильного впливу на показники задоволеності. Тим не менш, трохи гірше за інших почуваються екіпажі суден середнього віку (11–20 років). Можливо, це пояснюється труднощами, пов'язаними з технічним обслуговуванням таких суден.

Тривалість контракту впливає на рівень задоволеності двоюко. На перший погляд, короткий контракт здається кращим. Хоча для деяких моряків кращі триваліші контракти, які обіцяють вищий заробіток.

"Seafarers Happiness Index" показує невелике зниження, але за цифрами стоїть набагато важливіша історія. Він відображає, наскільки тісно життя в морі пов'язане з подіями на березі, особливо під час конфліктів, коли попадання в зони геополітичної напруженості може означати фізичну небезпеку, перебої з продовольством і водою, а також затримки з посадкою на борт / списанням — що швидко трансформується в ризики, ізоляцію та невизначеність", — підсумував Ів Ванденборн, керівник відділу запобігання збиткам в Азійсько-Тихоокеанському регіоні страхової компанії NorthStandard.

Стивен Джонс, засновник Seafarers Happiness Index, проводить паралелі між ситуацією в період пандемії COVID-19 і сьогодишньою Ормузькою кризою.

Ми нічому не навчилися у пандемії COVID-19.

Зрештою, визначальним для відкриття Ормузької протоки буде не відсутність загрози, а наявність довіри. Довіри до того, що судно не стане мішенню. Довіри до того, що якщо щось піде не так, наслідки будуть зрозумілі та розв'язні.

Ця довіра не будується на заявах або коротких спалахах активності. Вона накопичується з часом, завдяки повторенню та стабільності. Кожен безпечний рейс змінює її. Кожен збій підриває її. Втратити її можна в одну мить, а повертається вона повільно.

Це неприємна реальність, що ховається за риторикою про відновлення судноплавства в протоці і визначає проблеми, з якими стикаються багато моряків.

Ця ситуація відобразилася на останніх результатах Seafarers Happiness Index. Хоча основний показник фіксує лише незначне падіння, за цифрами ховається вельми цікава картина. Останній звіт Seafarers Happiness Index, заснований на відповідях моряків різних посад, національностей і тих, хто працює на судах різних типів, показує, що до початку конфлікту в Перській затоці показники щастя зросли до 7,35/10. Протягом кількох тижнів після початку операції «Епічна лють» вони впали до 7,01. Зниження майже на п'ять відсотків відбулося швидше, ніж будь-коли з початку пандемії.

Перші тижні 2026 року вселяли надію і навіть оптимізм: з'являлися ознаки стабілізації настроїв моряків. Поліпшення спостерігалися одразу за кількома ключовими категоріями, і з'явилася робка надія на те, що нестабільність останніх років ослабне.

Але полетіли бомби, протоки закрилися, і почалося томливе очікування.

Області, в яких після початку кризи спостерігалася найрізкіше зниження показників задоволеності — це звільнення на берег, санітарно-побутові умови та робоче навантаження, що й не дивно. Вони безпосередньо збігалися з реальним станом, у якому опинилися судна, що застрягли в зоні бойових дій. Екіпажі не могли зійти на берег. Служби підтримки зникли. Психологічне навантаження від роботи в зоні небезпек безпілотників і ракет стиснуло всі інші проблеми на борту в щось набагато важче для перенесення.

Голоси з Перської затоки.

Цифри розповідають одну історію, але за ними стоять голоси, які описують у найдрібніших деталях, що означають на практиці зниження цих показників для моряків. Моряки відкрито діляться своїм досвідом перебування на судах, які виявилися втягнутими в конфлікт, до суті якого вони не мають жодного відношення.

«Я бачив іранські безпілотники та ракети, що літали на малій висоті», — повідомив один моряк. «Найбільше мене лякає думка про те, що збитий безпілотник або ракета може впасти на нас». Інший розповів, як під час вахти йому довелося кинути все й бігти в укриття, тому що прямо над ним почали літати винишувачі.

Криза вийшла за рамки фізичного страху. У міру виснаження запасів і відсутності можливості їх поповнити, забезпечення предметами першої необхідності стало предметом щоденної тривоги. Ще в березні моряки повідомляли про те, що на судах ввели нормоване споживання води та сильно скоротили харчування.

Один моряк поділився зворушливою історією про те, що він приховує від дружини та доньки жалюгідне становище, у якому опинилося його судно. «Я не хочу, щоб вони знали, що ми відчуваємо». На жаль, сім'ї моряків дізнаються з новин, з чим зіткнулися їхні близькі.

Окрім безпосередньої фізичної небезпеки, конфлікт оголив іншу проблему, що стосується свободи (або її відсутності) пересування екіпажів. Моряки, які бажають скористатися своїм правом залишити судно, що перебуває в зоні військових дій, змушені зважати на те, що якщо вони залишать судно, то їх можуть занести до чорного списку, і згодом їм буде дуже важко знайти роботу в морі. «Я дуже хочу повернутися додому, але боюся, що більше не знайду роботу. Тому почуваюся в пастці», — написав один моряк.

Порівняння з пандемією пішли швидко й неодноразово. «Ми нічому не навчилися у COVID», — прямо заявив один моряк. «Усе це відчувається так само. Я не можу повернутися додому, і ніхто не може приїхати сюди, щоб змінити мене».

Паралелі з 2020 роком очевидні. Екіпажі знову опинилися в пастці обставин, затиснуті між обов'язком і небезпекою. Створюється відчуття, що галузь, яка обіцяла змінитися на краще, зайшла в той самий глухий кут.

Як завжди, урок один і той самий: одного разу підірвану довіру не можна повернути просто словами, її потрібно заслужити, крок за кроком, рейс за рейсом.

Примітка. Глобальна благодійна організація з питань благополуччя моряків Mission to Seafarers і творці проекту «Seafarers Happiness Index» оголосили про запуск нової програми — «Shore-Based Seafarers Happiness Index» (ShoreHI), показника благополуччя та задоволеності берегових морських фахівців.



БОРОТЬБА З ДОМАГАННЯМИ НА МОРІ

Марінос Коккініс, Генеральний директор OneCare Group

Рішення зробити навчання на курсах із запобігання знущанням і домаганням обов'язковим для всіх моряків з 2026 року давно назріло, але якщо морська галузь вважає, що одного навчання буде достатньо для вирішення проблеми, то вона нечесна сама з собою.

Знущання і домагання на морі ніколи не були рідкістю або поодиноким випадком. Це глибоко вкорінені проблеми, які занадто довго залишалися безкарними. Схема життя на борту дозволяє приховувати злочинну поведінку. Ієрархія, ізоляція, втома і культурні відмінності створюють умови, в яких зловживання можуть відбуватися непомітно, неодноразово і без наслідків.

Прикладів безліч. Жінок принижують, з їхньою думкою не рахуються, дотримуючись застарілих стереотипів; молодих курсантів цькують під прикриттям «загартування». На жаль, занадто багато випадків, коли жертви мовчать, бо бояться втратити роботу або не знають, до кого звернутися за допомогою.

Незважаючи на таку похмуру картину життя на борту, важливо підкреслити, що є багато екіпажів, які привітно і з розумінням ставляться до представників різних культур, релігій і переконань. Хороші приклади є, і їх не так вже й мало. Галузь повинна об'єднати зусилля, щоб таке ставлення стало нормою, а випадки цькування і домагань — винятком.

Це не просто проблема поведінки, це проблема лідерства, проблема психічного здоров'я і проблема безпеки. Завдяки по-справжньому комплексному підходу, що залучає всі зацікавлені сторони галузі, ми можемо почати реально змінювати ситуацію, поступово звільняючи моряків від цієї глибоко вкоріненої проблеми.

Курси, які стануть обов'язковими з 2026 року, — це необхідний крок, але не можна допустити, щоб він перетворився на просту формальність.

Якщо це стане просто черговим модулем електронного навчання, після проходження якого буде поставлена чергова галочка у відповідному полі, морська галузь зазнає фіаско.

Це навчання повинно відображати реальну динаміку життя в морі. Воно повинно включати не тільки явні приклади знущань, але і більш приховані, не очевидні, підступні моделі поведінки, які найчастіше залишаються непоміченими або безкарними. Саркастичні коментарі, що видаються за жарти, соціальна ізоляція тих, хто відрізняється від інших, пасивно-агресивне мовчання, використання посадового становища з метою підпорядкування і контролю. Ці явища складніше виявити, але вони не менш згубні.

Повага не повинна залежати від посади, національності, статі та інших індивідуальних відмінностей. Вона повинна бути базовою умовою роботи в морі. Обов'язкове навчання може покласти

початок цим змінам, але тільки якщо ми будемо розглядати його як початок реальних змін, а не як кінець дискусії. Важливо пам'ятати, що навчання — це лише частина більш масштабних змін, яких галузь гостро потребує. Нам потрібна корпоративна культура, яка заохочує емпатію та відповідальність, а не тільки продуктивність. Нам потрібна обстановка на борту, де гідність не заробляється мовчанням. Нам потрібно, щоб керівники компаній на березі самі задавали тон, чітко даючи зрозуміти, що цькування в будь-якій формі є неприйнятним і буде припинятися.

Якщо ми не можемо гарантувати психологічну безпеку для наших екіпажів, то всі розмови про інновації, ефективність і стійкість будуть безглуздими. Ні про яку безпечну експлуатацію судна не може бути мови, якщо члени його екіпажу бояться один одного.



Галузевий альянс запускає платформу для боротьби з сексуальними домаганнями на морі

Альянс All-Aboard, коаліція компаній та організацій, які прагнуть поліпшити життя екіпажів у рейсі, запустив проєкт із розробки глобальної системи, яка допоможе компаніям ефективніше виявляти, запобігати та реагувати на небажану сексуальну поведінку на борту суден.

За даними альянсу, існують переконливі докази того, що сексуальні домагання на морі широко поширені та значно занижуються в статистиці. У звіті за 2025 рік було встановлено, що 80% опитаних моряків за останні п'ять років зіштовхувалися або були свідками сексуальних злочинів на морі.

Нова ініціатива, яка отримала назву Unspoken (невисловлене), збиратиме історії моряків про їхній особистий досвід сексуальних домагань на морі. Ці історії потім послугують основою для розробки першої в галузі узгодженої глобальної структури, яка допоможе компаніям краще оцінювати серйозність інцидентів і співмірливо на них реагувати.

«Якщо ми хочемо поліпшити життя наших екіпажів на борту, нам доведеться подивитися неприємній правді в очі. Поміж іншого, тим самим ми вносимо вклад у підвищення привабливості морської професії. За допомогою Unspoken у нас є чудова можливість створити перспективну структуру, яка принесе користь галузі та, що найважливіше, морякам», — сказав Мікаель Сков, генеральний директор Hafnia та співголова All Aboard Alliance.

За допомогою Unspoken моряки можуть на умовах анонімності ділитися своїми особистими історіями, деякі з яких потім будуть опубліковані на вебсайті, щоб продемонструвати масштаб цієї проблеми та кинути виклик мовчанню, яке часто її оточує.

Зібрані дані допоможуть альянсу отримати уявлення про те, з якими формами небажаної поведінки найчастіше зіштовхуються моряки на борту, яку оцінку дають подібним інцидентам і як на них реагують, а також про те, як можна посилити заходи профілактики.

Альянс уточнив, що вебсайт Unspoken не стане ні місцем збору викривальної інформації та повідомлень про порушення, ні службою екстреної допомоги. Історії, які розміщують на сайті, попередньо проходять процедуру перевірки та схвалення. Інформація про компанію публікуватися не буде. Також, при поданні матеріалів не збирається жодна особиста інформація, що дозволяє ідентифікувати особу. Всі історії будуть анонімізовані, потім агреговані та проаналізовані в сукупності.

Окрім сексуальних домагань, моряки часто стають жертвами знущань і переслідувань. Для боротьби з ними Міжнародна морська організація в червні минулого року запустила інтерактивну карту світу, на яку нанесли канали повідомлень про порушення, національну політику та служби підтримки, наявні в різних державах прапора. Цей інструмент був розроблений для того, щоб дати морякам можливість отримати допомогу, у якій би точці світу вони не перебували, а також для підвищення прозорості в реагуванні морської влади на домагання.

У 2024 році у звіті, опублікованому в межах ініціативи Global Maritime Forum Diversity@Sea, було встановлено, що майже 42% працівників морської галузі зіштовхувалися зі знущаннями, домаганнями або дискримінацією в морі, а Safer Waves повідомляє, що 58% пережили сексуальні домагання в морі.

Згідно з оцінками, представленими у звіті, від 8% до 25% усіх моряків зіштовхуються з домаганнями та цькуванням. Для жінок-моряків цей показник перевищує 50%. Згідно з даними ISWAN (Міжнародна мережа соціального забезпечення та допомоги морякам), тільки за перший квартал 2023 року кількість випадків домагань і цькування збільшилася на 45% порівняно з попереднім кварталом, причому багато інцидентів були пов'язані зі зловживаннями з боку старших офіцерів.



Резолюція КЗМС ІМО

Комітет із захисту морського довкілля Міжнародної морської організації (КЗМС ІМО) ухвалив резолюцію, що засуджує напади на комерційне судноплавство в районі Ормузької протоки та пов'язані з цим ризики забруднення морського середовища, йдеться в повідомленні ІМО. Комітет визнав уразливість Перської затоки та прилеглих до неї вод, попередивши, що ці напади можуть призвести до великомасштабного забруднення морського середовища нафтою, небезпечними й отруйними речовинами та небезпечними залишками від ракет, безпілотних літальних апаратів, пожеж і вибухів. Комітет попросив Генерального секретаря провести моніторинг впливу на довкілля та подати доповідь на наступній сесії Ради ІМО.

ІМО ПРИЙНЯЛА СТРАТЕГІЮ ТА ПЛАН БОРОТЬБИ З МОРСЬКИМ ПЛАСТИКОВИМ СМІТТЯМ НА 2026 РІК

Як уточнюється в повідомленні ІМО, це підтверджує мету організації щодо повного припинення скидання пластикових відходів у море з суден до 2030 року.

«Стратегія та план дій спрямовані на покращення портових приймальних споруд та переробки відходів, посилення дотримання нормативних вимог, а також розширення інформованості громадськості, підвищення кваліфікації моряків та розвиток міжнародного співробітництва, включаючи адресну технічну допомогу та нарощування потенціалу», — сказано в повідомленні.

Крім того, комітет погодився розробити обов'язковий кодекс, що регулює морські перевезення пластикових гранул у вантажних контейнерах відповідно до додатка III до Конвенції MARPOL та/або Конвенції SOLAS. Підкомітету із запобігання забрудненню та реагуванню на нього (PPR 14) було доручено розробити кодекс.



КЗМС ІМО узгодив нові напрями роботи на наступні два роки

— Поправки до пункту 12 Додатка VI до конвенції MARPOL, що забороняють повторне введення озоноруйнівних речовин на суднах.

— Заходи щодо вирішення проблеми морських автономних надводних суден включені до документів, які перебувають у веденні Комітету з захисту морського середовища.

— Новий документ за темою «Підтримка реалізації Угоди про захист морських територій від біологічного різноманіття в межах нормативно-правової бази ІМО із захисту морів і океанів та морського біорізноманіття» підлягає подальшому розгляду на 85-й сесії Комітету захисту морських ресурсів.

— Також було затверджено циркуляр, що сприяє впровадженню систем маркування риболовних знарядь відповідно до добровільних керівних принципів ФАО з маркування риболовних знарядь (ДГМС).

— Затверджено пакет поправок до Конвенції про управління баластними водами. Перегляд норм було проведено з метою усунення прогалин у законодавстві. Комітет прийняв переглянуті Керівні принципи управління баластними водами та розробки планів управління баластними водами (G4).

У повідомленні ІМО зазначається, що комітет просунувся в роботі над проблемою підводного випромінюваного шуму, погодившись продовжити фазу накопичення досвіду на два роки — до кінця 2028 року. Фаза накопичення досвіду спрямована на усунення перешкод, з якими стикаються держави-члени при застосуванні переглянутих принципів ІМО.

Комітет також вжив таких заходів:

— Затверджено технічне завдання для п'ятого дослідження ІМО з викидів парникових газів.

— Прийнято Керівні принципи для проведення вимірювань викидів CH₄ та/або N₂O на випробувальних стендах і на борту суден з використанням суднових дизельних двигунів.

— Затверджено проект поправок до Технічного кодексу з викидів оксидів азоту 2008 року щодо палива, яке не містить вуглецю.

— Вирішено, що необхідно розробити окремий юридично обов'язковий документ для контролю та управління обростанням суден біоматеріалами з метою мінімізації поширення інвазивних водних видів.

Нагадаємо, 84-та сесія Комітету з захисту морського середовища відбулася в штаб-квартирі ІМО в Лондоні з 27 квітня по 1 травня 2026 року.

Закриваючи засідання, генеральний секретар ІМО Арсенію Домінгес сказав: «Ми повернулися на правильний шлях, але нам необхідно відновити довіру. Я закликаю вас підтримувати цей темп у вашій міжсесійній роботі та готувати матеріали, які можуть об'єднати членів організації».

Комітет відновить свою другу позачергову сесію в п'ятницю, 4 грудня 2026 року, за умови затвердження на 85-й сесії (КЗМС-85), проведення якої заплановано на 30 листопада — 3 грудня.

Майже 100 делегацій виступили, щоб висловити свої думки про прийняття середньострокових заходів з боротьби з викидами парникових газів (ПГ) з суден, відомих як концепція IMO Net Zero, та надали безліч пропозицій про те, як просувати переговори.

Комітет прийняв рішення про створення міжсесійної робочої групи для вирішення різних проблем і забезпечення ширшого узгодження глобальних заходів напередодні 85-ї сесії КЗМС. Держави-члени зможуть подати нові поправки та коригування до раніше схваленого проекту поправок.

Напередодні 85-ї сесії КЗМС (30 листопада — 3 грудня) будуть заплановані два міжсесійні наради (з 1 по 4 вересня та з 23 по 27 листопада), а також одноденний семінар експертів з моделей ланцюжка постачання, які відстежують походження палива та його переміщення по всьому ланцюжку постачання, забезпечуючи належне відстеження та перевірку викидів.

Другу позачергову сесію КЗМС (перервану в жовтні минулого року) планується відновити 4 грудня після обговорення на 85-й сесії КЗМС.



ІМО б'є на сполох з приводу відновлення сомалійського піратства

Міжнародна морська організація та регіональні держави, що забезпечують морську безпеку, висловили тривогу з приводу відновлення сомалійського піратства після серії захоплень суден в Аденській затоці та західній частині Індійського океану, в результаті яких десятки моряків опинилися в заручниках.

У різкій заяві голова Джибутіського кодексу поведінки/Джединської поправки (DCoC/JA), який наразі очолює Південна Африка, попередив, що досягнення в галузі морської безпеки за останнє десятиліття залишаються «крихкими», незважаючи на багаторічне міжнародне військово-морське патрулювання та регіональне співробітництво.

У заяві підкреслюється триваюче захоплення танкера MT Houngr 25 під прапором Палау, який, як повідомляється, утримується піратами з 24 квітня, на борту перебувають 17 членів екіпажу, а гуманітарні умови погіршуються.

Регіональні держави також висловили занепокоєння долею екіпажів вантажного судна Sward під прапором Сент-Кітс і Невіс та танкера MV Eureka під прапором Того, які, як повідомляється, були захоплені останніми тижнями. «Нинішній інцидент слугує яскравим нагадуванням про те, що сомалійське піратство як і раніше придушується, але не викорінено», — йдеться в заяві.

DCoC/JA, регіональна антипіратська структура, що підтримується ІМО та охоплює західну частину Індійського океану та Аденську затоку, заявила, що останні напади демонструють гостру необхідність відновлення оперативної координації та міжнародної взаємодії.

Попередження послідувало за заявами Генерального секретаря ІМО Арсеніо Домінгеса під час 111-ї сесії Комітету з морської безпеки, де він висловив занепокоєння з приводу відновленої піратської загрози біля берегів Сомалі.

Держави, що підписали угоду, закликали уряди, військово-морські сили та організації морської безпеки активізувати зусилля щодо забезпечення звільнення заручників та запобігання подальшим нападам.

Вони також закликали судновласників та операторів посилити звітність, обмін інформацією та впровадження заходів із забезпечення

морської безпеки відповідно до Кодексу ISPS та передовими галузевими практиками управління.

У заяві підкреслювалося, що проблема переросла з розряду проблем безпеки на гуманітарну кризу. «Моряки в жодному разі не повинні ставати непрямыми жертвами геополітичної напруженості, злочинності чи затримок у колективних діях», — йдеться в заяві сторін, що підписали документ.

Об'єднаний морський інформаційний центр (JMIC) підвищив рівень загрози для узбережжя Сомалі та басейну Сомалі до «істотного» у зв'язку з недавнім сплеском піратських нападів у цьому районі.

Управління морських торговельних операцій Великої Британії (UKMTO) також закликала комерційні судна проявляти крайню обережність. Нешодавні інциденти включають чотири передбачувані піратські на-

пади за чотири дні біля узбережжя Сомалі, у тому числі два підтверджені захоплення. Перший інцидент було зафіксовано 21 квітня приблизно за 45 морських миль від узбережжя недалеко від Марейо. Шість озброєних чоловік піднялися на борт танкера Houngr 25, вантажного приблизно 18 500 барелями нафти. На борту танкера перебувало 17 членів екіпажу, коли він був взятий під контроль і переведений у сомалійські води, після чого встав на якор між Хаафуном (Хафун) і Бандер-Бейлою. 23 квітня UKMTO повідомило, що два озброєні катери в 83 морських милях на південний схід від Ейла, узбережжя Сомалі, спробували піднятися на борт вантажного судна, але відступили після того, як екіпаж зробив попереджувальні постріли. Того ж дня JMIC повідомило, що риболовецьке судно під сомалійським прапором повідомило про спробу захоплення невідомими особами поблизу Хаафуна.

26 квітня UKMTO повідомило, що вантажне судно Sward було захоплено 10 озброєними людьми на 3 невеликих суднах приблизно за шість морських миль на північний схід від Гаракада, Сомалі, і направлено в сомалійські територіальні води. Це стало другим захопленням судна менше ніж за тиждень.

Відновлення піратства в Сомалі чинить додатковий тиск на і без того перевантажені глобальні морські торговельні шляхи.

СУД НАД СОМАЛІЙСЬКИМИ ПІРАТАМИ

До Індії доставлені 35 сомалійських піратів для проведення суду. Це перший випадок затримання піратів для проведення суду за більш ніж 10 років.

У Мумбаї (Індія) на індійському есмінці Kolkata доставлені 35 осіб, обвинувачених у захопленні судна з заручниками MV Ruen (прапор Мальти) у грудні 2023 року. Судно з 17 заручниками було звільнено індійським спецназом 17 березня 2024 року в 480 км від узбережжя Сомалі. Раніше сомалійських піратів просто роззброювали і залишали в морі. Доставка їх для проведення суду — перший випадок за більш ніж 10 років. У відповідності з законодавством Індії, обвинувачені можуть бути засуджені до смертної кари, якщо будуть визнані винними в убивстві або спробі убивства, або до довічного ув'язнення за саме піратство.

"Корабель ВМС Kolkata доставив у Мумбаї 35 піратів, які здалися морякам, і передав їх місцевій поліції для подальших юридичних дій у відповідності з індійським законодавством", — йдеться в повідомленні. У ВМС підкреслили, що це сталося на 100-й день операції індійських військово-морських сил у районі Аравійського моря, де на тлі заго-

стрення близькосхідного конфлікту активізувалися атаки еменських повстанців-хуситів і сомалійських піратів на торговельні судна. За цей час індійські кораблі відповіли на 18 сигналів про лихо, поданих атакованими суднами, а операція зі звільнення Ruen стала "кульмінацією" цих зусиль, зазначає пресслужба. Це не перший випадок, коли в Індії судитимуть сомалійських піратів. У 2011 році в ході кількох операцій ВМС країни затримали більше 100 сомалійських піратів, у 2017 році їх засудили до семи років позбавлення волі за різні злочини. З урахуванням часу, проведеного під слідством, вони відбули свої терміни до 2018 року і були повернені в Сомалі спеціальними рейсами. Увечері 16 березня есмінець Kolkata, сторожовий корабель Subhadra і патрульний літак P81 в 260 милях на схід від узбережжя Сомалі провели успішну операцію зі звільнення захопленого піратами балкера Ruen під прапором Мальти. У ході неї 35 піратів були змушені здатися, звільнені 17 членів екіпажу, серед яких громадяни Болгарії, Анголи та М'янми. Сомалійці, які захопили судно, планували використовувати його для здійснення актів піратства у відкритому морі.

Доповідь МОМ про нелегальних мігрантів

Майже 8 тис. осіб загинули або пропали безвісти у 2025 році на нелегальних міграційних маршрутах. Про це повідомила Міжнародна організація з міграції (МОМ), яка входить до структури ООН. "У минулому році на міграційних маршрутах по всьому світу загинули або пропали безвісти 7 904 особи, — йдеться в доповіді МОМ, розміщеній на її порталі. — Хоча це менше, ніж у 2024 році (9 200 смертей), цифра залишається однією з найвищих за десятиліття". Абсолютна більшість нелегальних мігрантів загинули при спробі дістатися морем до бажаного берега, зазначає МОМ. Найбільш смертоносним є шлях з Лівії та Тунісу через Середземне море до Італії. У минулому році під час руху ним загинули 2,1 тис. мігрантів. Далі йде Атлантичний маршрут — із Західної Африки на Канарські острови, що входять до Іспанії. Кількість загинувших і пропалих безвісти на ньому у 2025 році склала близько 1 тис. На третій позиції за небезпекою — маршрут з Африканського Рогу через Баб-ель-Мандебську протоку в Ємен і Саудівську Аравію. Кількість загинувших і пропалих безвісти на ньому — 992. Всього у 2025 році при спробі перебратися з Африки на інші континенти загинули і пропали безвісти 4 767 нелегальних мігрантів.



МОРЯКИ ЗАЗНАЮТЬ СЕРІОЗНИХ РИЗИКІВ. ЗАБЕЗПЕЧУЮЧИ СВІТОВУ ТОРГІВЛЮ

Саме такою є головна тема Міжнародного дня моряка, який світова морська спільнота відзначає 25.06.2026. Це свято, засноване державами-членами Міжнародної морської організації (ІМО) у Манілі у 2010 році, підкреслює унікальність і стратегічну важливість працівників флоту – професії, що має колосальне значення для світової економіки та кожного жителя нашої планети.

Щороку ІМО обирає девіз, щоб привернути увагу до викликів, з якими стикаються члени екіпажів. Цього року кампанія проходить під гаслом: «Забезпечуємо світову торгівлю. Наражаємося на ризики».

У межах цієї ініціативи особлива увага приділяється важким навантаженням і небезпекам роботи в морі, особливо в зонах підвищеного ризику та регіонах, охоплених конфліктами. Організатори підкреслюють: життєво важливий внесок моряків часто залишається непоміченим. Тому головна мета кампанії – визнати заслуги членів екіпажів суден і розповісти про ризики, що стоять за кожним важким рейсом.



МІЖНАРОДНИЙ ДЕНЬ ЖІНОК У МОРСЬКІЙ ГАЛУЗІ – 2026

Цього року Міжнародний день жінок у морській галузі, який відзначається 18 травня, був зосереджений на важливості забезпечення гендерної рівності на всіх рівнях морської індустрії – як на березі, так і на морі.

Хоча прогрес поступово досягається, жінки й надалі вкрай незначною мірою представлені в більшості секторів судноплавства, особливо на технічних, керівних і морських посадах, що підтверджує необхідність постійних зусиль і вагомих дій з боку галузі.

Під гаслом «Від політики до практики: просування гендерної рівності задля досягнення досконалості в морській справі» цей день покликаний привернути увагу до дій, спрямованих на перетворення амбіцій і зобов'язань галузі на конкретні кроки, які змінять життя жінок у цьому секторі – як тих, хто працює в морі, так і тих, хто працює на березі.

Генеральний секретар ІМО Арсеніо Домінгес заявив: «Попри нашу тривалу відданість сприянню гендерному різноманіттю в морському секторі, давні проблеми залишаються. Настав час глибоко замислитися й запитати себе: у чому ми припускаємося помилок і яких практичних заходів можемо вжити, щоб вийти за межі риторики та досягти значущих, довгострокових змін?»

18 травня 2026 року Міжнародна морська організація (ІМО) провела спеціальний захід у штаб-квартирі ІМО в Лондоні, присвячений важливості врахування гендерного аспекту та пов'язаним із ним питанням.

Захід, який проводився в очному форматі з повним синхронним перекладом, транслювався наживо на YouTube-каналі ІМО.

Захід відкрив Генеральний секретар Арсеніо Домінгес, а його учасники, серед яких були експерти в різних галузях і представники морської спільноти, ділилися своїми поглядами на те, яких практичних кроків необхідно вжити, щоб ефективно перейти від слів до справи.

Однією з головних подій заходу стала презентація «Посібника з урахування гендерного аспекту», яку представила професорка Всесвітнього морського університету Момото Кітада.

Цей документ стане практичним ресурсом, покликаним допомогти морським адміністраціям, судноплавним компаніям, портам і морським навчальним закладам інтегрувати гендерні аспекти у свою політику, процедури та діяльність.

Світовий морській спільноті запропоновано долучитися до обговорення цієї теми в соціальних мережах і ділитися історіями

про досягнення жінок у морській галузі, використовуючи хештег #WomenInMaritimeDay.

Згідно з останнім опитуванням ІМО–WISTA, жінки й надалі вкрай недостатньо представлені у світовій морській галузі: вони становлять менш як 19 % від загальної кількості опитаних працівників і лише 1 % від числа чинних моряків. Хоча опитування зафіксувало збільшення загальної кількості жінок, які працюють у морській галузі, порівняно з 2021 роком, участь жінок як у державному, так і в приватному секторі залишається непропорційно низькою. Результати дослідження також виявили бар'єри, що й надалі перешкоджають інклюзивності, зокрема гендерні стереотипи, проблеми безпеки на робочому місці, обмежені заходи підтримки сімей і гендерний розрив в оплаті праці.

Водночас у нових секторах, таких як ESG (екологія, соціальна політика та корпоративне управління), декарбонізація та морські послуги, спостерігається вищий рівень представленості жінок, що свідчить про поступовий прогрес у підвищенні рівня різноманітності та інклюзивності галузі. Бібі Колліопулу, президент WISTA Hellas, зазначила, що, хоча вища представленість жінок у берегових секторах стає дедалі помітнішою, можливості для подальшого покращення залишаються значними.

Цього року в рамках відзначення Дня жінок – працівниць морської галузі інформаційний портал SAFETY4SEA започаткував спеціальну рубрику «Жінки на морських вахтах», запросивши експертів галузі поділитися своїми поглядами щодо просування гендерної рівності в морському секторі.

Учасники обговорень наголошують на необхідності посилення підзвітності, забезпечення прозорості кар'єрного зростання, розвитку інклюзивної корпоративної культури, наставництва, рівних можливостей і створення безпечніших умов праці як на борту суден, так і на березі.

Багато авторів також безпосередньо пов'язали гендерну рівність із майбутньою стійкістю, екологічністю та конкурентоспроможністю судноплавства, підкресливши, що різноманітність сприяє впровадженню інновацій, підвищенню ефективності ухвалення рішень, утриманню кваліфікованих кадрів і зростанню операційних показників. Загалом була висловлена тверда спільна думка про те, що інклюзивність має стати невід'ємною частиною повсякденної морської культури та корпоративної практики.



The IMO Sub-Committee on Navigation, Communications, Search and Rescue (NCSR 13)

The 13th session of the IMO's Sub-Committee on Navigation, Communications, Search and Rescue (NCSR 13) was held from 22 to 26 June 2026. NCSR 13 advanced maritime digitalization by finalizing draft guidance for the implementation of next generation Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS S-100), establishing a transition scheme for a future shift from analogue to digital VHF voice communications, and further progressing NAVDAT as a framework for digital broadcasting of maritime safety and search and rescue information from shore to ship.





111 сесія комітету з безпеки на морі ІМО

На розгляд було винесено великий пакет поправок до глав IV і V Конвенції СОЛАС та низки пов'язаних кодексів Міжнародної морської організації (ІМО). Основну увагу було приділено доопрацюванню та подальшому ухваленню рекомендаційного Кодексу з безпеки морських автономних надводних суден (МАНС). Із цього питання на сесію було подано понад 20 документів від держав і міжнародних організацій.

Продовжився комплексний аналіз різних видів альтернативного палива та технологій з метою розроблення вимог і рекомендацій щодо забезпечення безпеки суден та екіпажів під час використання таких видів палива.

Було розглянуто підсумки чергового аудиту правил класифікаційних товариств щодо їх відповідності Цільовим стандартам побудови нафтових танкерів і навалочних суден.

Комітет розглянув підсумки сесій підзвітних органів ІМО, що відбулися у 2025 та 2026 роках:

- Підкомітету з людського фактору, підготовки та несення вахти;
- Підкомітету з проектування та конструкції суден;
- Підкомітету з перевезення вантажів і контейнерів;
- Підкомітету з мореплавства, зв'язку, пошуку та рятування;
- Підкомітету із забезпечення виконання документів ІМО.

113 сесія юридичного комітету ІМО

Юридичний комітет Міжнародної морської організації (ІМО) у рамках 113-ї сесії розглянув пропозицію щодо створення спеціальної робочої групи для предметного аналізу Кодексу МАНС та виявлення можливих подальших проблемних питань з точки зору Юридичного комітету.

«Прийнято рішення повернутися до його обговорення на наступній сесії Комітету з урахуванням рішення КБМ 111 щодо прийняття Кодексу МАНС».

Зазначається, що розроблення міжнародно-правового регулювання експлуатації морських автономних надводних суден (МАНС) залишається одним із головних питань порядку денного. Розглянуто зміни, які необхідно внести до дорожньої карти участі Юридичного комітету в розробленні Кодексу МАНС, що відображають результати роботи попередніх сесій Комітету з безпеки на морі (КБМ 110) та Комітету зі спрощення формальностей (КСФ 49), які відбулися у 2025 році.

За результатами розгляду питань справедливого поводження з моряками, включаючи надання фінансового забезпечення у разі залишення моряків без допомоги, Комітет доручив Спільній тристоронній робочій групі МОП/ІМО (JTWG) розробити стандартну операційну процедуру (SOP) із визначенням конкретних строків скоординованих дій усіх залучених сторін у випадках залишення моряків без допомоги.

Щодо розроблення заходів із запобігання незаконним діям, пов'язаним із реєстрацією суден, включаючи проблему фіктивної реєстрації суден і наявності підроблених судових реєстрів, Комітет погодив проект добровільного керівництва з рекомендаціями щодо реєстрації суден. Робота з цього питання буде продовжена на наступній сесії, де планується доповнити керівництво додатковими рекомендаціями.

Наступна сесія Комітету (LEG 114) відбудеться з 12 по 16 квітня 2027 року.

Нові рекомендації щодо реєстрації суден

Міжнародна морська організація схвалила нові рекомендації щодо реєстрації суден з метою підвищення прозорості та запобігання шахрайському використанню прапорів.

Документ спрямований на усунення прогалини в нормативному регулюванні: обов'язкової міжнародної системи реєстрації суден наразі не існує. Рекомендації передбачають посилення перевірки даних, контроль процедур реєстрації та підвищення достовірності інформації про судновласників. Генеральний секретар ІМО Арсеніо Домінгес назвав це рішення «важливим кроком» для підвищення безпеки судноплавства, захисту морського середовища та боротьби із шахрайською реєстрацією.

За даними організації, протягом останнього року було зафіксовано 529 суден, які використовували неправдиві прапори, при цьому майже 40 держав зіткнулися з незаконним використанням своїх прапорів без їхньої згоди. ІМО також повідомила про зростання кількості випадків залишення моряків без допомоги: у 2025 році було зареєстровано 410 нових випадків (понад 6 тис. осіб), а з початку 2026 року — ще 103. Крім того, організація визнала наявність прогалини в нормативному регулюванні відповідальності за інциденти, пов'язані з використанням альтернативних видів палива, і продовжить роботу над її усуненням.

СТРАТЕГІЯ ЦИФРОВІЗАЦІЇ ВІД ІМО

Комітет зі спрощення формальностей Міжнародної морської організації (FAL) на своїй 50-й сесії, що проходила з 23 по 27 березня 2026 року, схвалив глобальну стратегію ІМО з цифровізації в морській галузі.

Стратегія має бути інтегрована до Стратегічного плану ІМО, впровадження цифровізації планується в усіх органах і процесах організації, включаючи взаємодію з морськими адміністраціями, судноплавною галуззю та моряками.

Метою є підвищення ефективності та зниження адміністративного навантаження шляхом спрощення обміну, верифікації та оновлення посвідчень особи членів екіпажу і пасажирів, сертифікатів на судна, а також використання даних для підвищення безпеки мореплавства, зменшення впливу судноплавства на довкілля та протидії кіберзагрозам.

Схвалена Комітетом зі спрощення формальностей Стратегія буде направлена для розгляду та обговорення в інші комітети ІМО — юридичний, із захисту морського середовища та з безпеки на морі, після чого буде представлена для прийняття на 35-й сесії Асамблеї ІМО у 2027 році.

Також Комітет зі спрощення формальностей схвалив доповнення до Додатка до Конвенції FAL 1965 року, що зобов'язують держави-члени ІМО застосовувати заходи кібербезпеки для захисту морських «єдиних вікон». Доповнення будуть подані для схвалення на наступній сесії комітету у 2027 році. Очікується, що нові вимоги щодо забезпечення кібербезпеки «морських вікон» набудуть чинності з 1 січня 2029 року.



IMO's Facilitation Committee (FAL 50)

The 50th session of the IMO's Facilitation Committee (FAL 50) was held in London from 23 to 27 March 2026. FAL 50 continued discussions on an IMO Strategy on Maritime Digitalization. FAL 50 also agreed on amendments to the FAL Convention, and to progress the work on the new Maritime Cyber Code in the Facilitation Committee.

ПЕРЕГЛЯНУТО ГЛАВУ СОЛАС ЩОДО РЯТУВАЛЬНИХ ЗАСОБІВ

На 12-й сесії Підкомітету із суднових систем та обладнання (SSE) було продовжено комплексний перегляд глави III Конвенції СОЛАС «Рятувальні засоби» та Міжнародного кодексу з рятувальних засобів (Кодекс КРЗ):

- Підкомітет затвердив дорожню карту подальшої роботи до 2030 року.
- Підготував проект поправок до Кодексу КРЗ щодо частково закритих рятувальних шлюпок, а також до нового розділу «Додаткові вимоги до рятувальних плотів, що автоматично відновлюють початкове положення, та двосторонніх рятувальних плотів із тентом».
- Було продовжено роботу над всебічним переглядом резолюції MSC.402(96) «Вимоги до технічного обслуговування, ретельного огляду, експлуатаційних випробувань, капітального ремонту та ремонту рятувальних і чергових шлюпок, спускових пристроїв і механізмів роз'єднання» з метою вирішення проблем, пов'язаних із виконанням вимог цієї резолюції.
- Розглянуто пропозиції щодо визначень «виробник», «тип», «модель», «серія» («Make», «Type», «Model» і «Series»), однак через розбіжності в позиціях було ухвалено рішення визначити та підготувати конкретний текст поправок у міжсесійний період і подати результати на наступній сесії SSE 13.
- Розглянуто та схвалено проект переглянутого Типового курсу 3.06 «Огляд рятувального обладнання та заходи щодо його використання».
- Підкомітет завершив перегляд Керівництва з технічного обслуговування та огляду стаціонарних систем вуглекислотного пожежогасіння (MSC.1/Circ.1318/Rev.1) з метою уточнення положень щодо випробування та огляду балонів CO₂. За результатами роботи документ направлено на подальший розгляд і затвердження Комітетом з безпеки на морі (КБМ 112).
- Продовжено роботу з перегляду Кодексу FTP 2010 з метою забезпечення можливості застосування на судах нових систем і матеріалів, а також з оновлення правила II-2/9 Конвенції СОЛАС щодо стримування поширення вогню з урахуванням чинних керівництв і вимог.



Актуальним напрямом роботи Підкомітету залишалися питання боротьби з пожежами у вантажних приміщеннях суден, що перевозять автомобілі з інноваційними джерелами живлення, включаючи електро-мобілі з літій-іонними акумуляторними батареями.

- Підкомітет скоригував до 2029 року строки розроблення вимог щодо підвищення ефективності пожежної безпеки на судах, які перевозять такі транспортні засоби, та вніс відповідні зміни до плану роботи.
- Продовжив розроблення поправок до глави II-2 Конвенції СОЛАС і Кодексу FSS щодо пожеж на контейнеровозах. Зокрема, завершив розроблення нового правила II-2/7.11 Конвенції СОЛАС стосовно вимог до випробувань, технічного обслуговування та калібрування тепловізорів, підготував проект поправок до правила II-2/10.7.3.1 Конвенції СОЛАС, що стосуються списодібних розпилювачів водяного туману, а також відповідне Керівництво з проектування, експлуатації, випробувань і схвалення розпилювачів водяного туману з метою їх затвердження на КБМ 112.

У межах розроблення нормативної бази з безпеки для скорочення викидів парникових газів із суден, що використовують нові технології та альтернативні види палива, Підкомітет розглянув пропозиції щодо розроблення проекту Тимчасового керівництва з безпеки суден, які використовують акумуляторні системи накопичення енергії (BESS), включаючи системи з літій-іонними елементами ємністю від 20 кВт•год, суперконденсатори та інші види батарей, а також стаціонарні й змінні (у тому числі контейнерні) системи.

Підкомітет підготував і затвердив план роботи до 2030 року.

Серед інших питань Підкомітет схвалив поправки до чотирьох циркулярів Комітету з безпеки на морі щодо уточнення звітності за циклами термічних випробувань рятувальних засобів.

Наступна сесія Підкомітету (SSE 13) відбудеться з 15 по 19 березня 2027 року.

ІМО, УВКБ ООН та ICS оновили рекомендації щодо проведення рятувальних операцій на морі

Міжнародна морська організація (ІМО, IMO), Управління Верховного комісара ООН у справах біженців (УВКБ ООН) та Міжнародна палата судноплавства (ICS) випустили переглянуте керівництво з рятування на морі для капітанів суден, судновласників, державних органів і страховиків, посиливши практичні рекомендації щодо рятування та висадки на берег біженців і мігрантів, які зазнають лиха на морі.

Переглянуте видання «Рятування на морі: керівництво з принципів і практики в контексті переміщення біженців і мігрантів» оновлює редакцію 2015 року та містить детальніші рекомендації щодо правових стандартів, процедур рятування та висадки у безпечних місцях, де врятовані особи не наражаються на небезпеку, зокрема на примусове повернення до зони бойових дій.

Оновлення було підготовлено на тлі безперервних випадків загибелі людей на основних морських міграційних маршрутах.

У 2025 році в Середземному морі загинули або зникли безвісти 1 953 особи, на маршрутах до Південної та Південно-Східної Азії — 892 особи, а на атлантичному маршруті до Західної Африки — 424 особи.

Дані щодо Південної та Південно-Східної Азії були зафіксовані серед понад 6 500 біженців-рохінджа, які намагалися перетнути море у 2025 році, що робить цей маршрут найсмертоноснішим у світі серед морських маршрутів біженців і мігрантів.

Генеральний секретар ІМО Арсеніо Домінгес заявив, що переглянуте керівництво надає урядам, капітанам суден та екіпажам чіткіші практичні рекомендації для перетворення юридичних зобов'язань щодо рятування на конкретні дії на морі.

Директор Управління Верховного комісара ООН у справах біженців (УВКБ ООН) з питань міжнародного захисту та пошуку рішень Елізабет Тан зазначила, що це керівництво допомагає державам, судноплавному сектору, гуманітарним організаціям і неурядовим організаціям виконувати свій обов'язок щодо рятування біженців і мігрантів, які потрапили в біду, та доставки їх до безпечного місця.

Генеральний секретар ICS Томас Казакос заявив, що торговельні судна часто першими реагують на лихо, а переглянуте керівництво покликане зробити рятувальні операції безпечнішими, більш передбачуваними та такими, що відповідають нормам міжнародного права.

ВИКОРИСТАННЯ ВІРТУАЛЬНИХ ЗАСОБІВ НАВІГАЦІЙНОГО ОБЛАДНАННЯ В СУДНОВОДІННІ

Степаненко В. В. AFNI

професор кафедри Кораблеводіння Інституту Військово-Морських Сил ORCID ID: 0009-0009-3893-964X

Буга А. О. MNI

старший викладач кафедри Кораблеводіння Інституту Військово-Морських Сил ORCID ID: 0009-0006-8322-7252

Корніюк В. Я.

викладач кафедри Кораблеводіння Інституту Військово-Морських Сил ORCID ID: 0000-0003-4373-5237

У сучасних умовах інтенсивного розвитку морського транспорту, зростання обсягів перевезень та ускладнення умов судноплавства особливої актуальності набуває підвищення ефективності навігаційного забезпечення. Засоби навігаційного обладнання (ЗНО) є ключовим елементом системи безпеки мореплавства, забезпечуючи орієнтування суден, позначення навігаційних небезпек та підтримку безпечно-го руху на водних шляхах. Розвиток концепції електронної навігації (e-Navigation) зумовив появу нових підходів до організації навігаційного забезпечення, зокрема із застосуванням технології автоматичної ідентифікаційної системи (AIC).

Використання AIC як засобу навігаційного обладнання (AIS AtoN) відкриває нові можливості щодо підвищення оперативності, гнучкості та інформативності навігаційного забезпечення, однак одночасно породжує низку технічних та експлуатаційних обмежень.

Ефективність навігаційного обладнання залежить від наступних критеріїв: раціонального розміщення ЗНО на березі та на воді; забезпечення безперервної дії в установленому режимі; складу технічних засобів, якості їх роботи та їх здібності у будь-який час доби, у певних гідрометеорологічних умовах забезпечити виконання завдання кораблем; методів навігаційно-гідрографічного забезпечення.

Підвищення ефективності навігаційного обладнання досягається постійним удосконаленням цих основних критеріїв.

Процес стратегічного розвитку e-Navigation, ініційований Міжнародною Морською Організацією (IMO) та підтриманий Міжнародною організацією морських засобів навігації (IALA), Міжнародною гідрографічною організацією (IHO), Міжнародним союзом електрозв'язку (ITU), Міжнародною електротехнічною комісією (IEC) та виробниками навігаційного обладнання, став вікном можливостей для вдосконалення існуючих та повноцінної розробки нових технологій для надання нових видів послуг морськими засобами навігаційного обладнання, які можна зробити гнучкими, недорогими та швидкими у розгортанні.

Впровадження AIC як засобу навігаційного обладнання дозволило суттєво розширити функціональні можливості систем навігаційного забезпечення. На відміну від традиційних засобів, AIS AtoN забезпечують передачу навігаційної інформації у цифровому вигляді з відображенням її на суднових інформаційних системах незалежно від умов видимості.

AIS AtoN – цифровий засіб навігації, який транслюється уповноваженим постачальником послуг за допомогою AIC, як “Message 21” (звіт по засобам навігації) та відображається на навігаційному обладнанні, такому як ECDIS, ARPA або інтегрована навігаційна система (INS).

У своєму циркулярі IMO визначила два типи AIC-ЗНО: фізичні (фактично існуючі) та віртуальні. Міжнародна асоціація морських засобів навігації та маяків, оцінивши можливості технології AIC на думку постачальників послуг ЗНО запропонувала третій тип: синтетичні AIC-ЗНО, які у свою чергу поділяються на контрольовані та прогнозовані.

Фізичний AIC-ЗНО – пристрій AIC встановлений безпосередньо на стаціонарному або плавучому ЗНО і сам транслює “Message 21”, яке може містити наступну інформацію: тип та назва ЗНО, координати в реальному часі, стан ЗНО – помилка роботи світлосигнального пристрою, помилка RACON, помилка “Off Position” тощо.

У випадку плавучого засобу його позиція на електронних дисплеях може відрізнитися від позиції, нанесеної на карті. Також помилка “Off Position” сигналізує про те, що засіб знаходиться поза межами призначеного йому радіуса положення.

Фізичний ЗНО-AIC також може використовуватися для трансляції “Message 21” найближчих віртуальних та синтетичних AIC-ЗНО.

На рис. 1а наведено приклад відображення фізичного AIC-ЗНО в електронній картографічній системі.

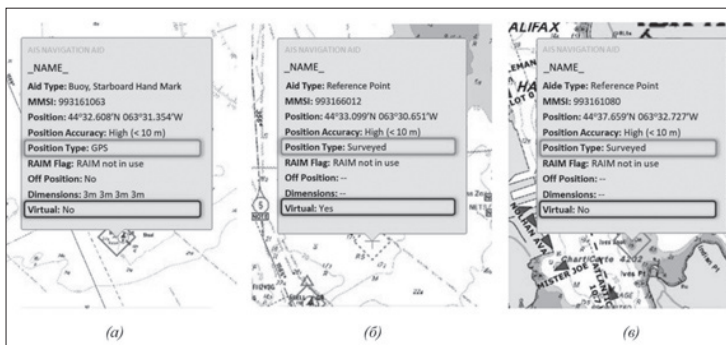


Рис. 1 – Приклад відображення AIC-ЗНО на екрані ECDIS:

а – фізичного; б – віртуального; в – прогнозованого синтетичного

Віртуальний AIC-ЗНО – це засіб навігації, що сам по собі фізично не існує, на відміну від плавучих знаків та маяків, а являє собою AIC “Message 21”, що транслюється в певне місце на водному шляху з берегової станції AIC або блоку AIC, встановленого на іншому фізичному пристрої (наприклад, стаціонарному або плавучому засобі). Ці засоби можна побачити лише на електронній картографічній інформаційній системі або іншому дисплеї з підтримкою AIC, наприклад такому як радар.

Приклад відображення інформації віртуального AIC-ЗНО в електронній картографічній системі наведений на рис. 1б.

Синтетичні AIC-ЗНО поділяються на дві категорії: контрольовані та прогнозовані.

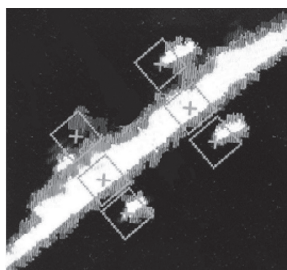
Робота контрольованого синтетичного AIC-ЗНО нагадує роботу фізичного. Замість встановлення пристрою AIC на засобі, пристрій позиціонування підключається до системи моніторингу, яка передає інформацію про стан засобу на базову станцію AIC, а вже базова станція транслює AIC “Message 21”. Враховуючи, що місцезнаходження засобу відоме в режимі реального часу, контрольована синтетична AIC-ЗНО може використовуватися як на плавучих, так і на стаціонарних засобах.

Прогнозований синтетичний AIC-ЗНО – це AIC “Message 21”, що транслюється з берегової станції AIC або блоку AIC, встановленого на іншому пристрої (наприклад, стаціонарному або плавучому засобі). ЗНО, за який транслюється AIC “Message 21”, фізично існує, але ні його місцезнаходження, ні його статус не контролюються.

Приклад відображення прогнозованого синтетичного AIC-ЗНО в електронній картографічній системі наведено на рис. 1в.

Прогнозований синтетичний AIC-ЗНО не може гарантувати цілісність AIC “Message 21”, оскільки місцезнаходження та статус не контролюються. Відповідно, не рекомендується використовувати його на плавучих ЗНО. Використання прогнозованого синтетичного AIC-ЗНО на стаціонарному засобі є прийнятним, оскільки місцезнаходження не змінюється, тільки статус ЗНО не може бути перевірений.

Для позначення AIC-ЗНО в ECDIS та ARPA запропоновано використовувати символ у формі ромба. Фізичні та синтетичні AIC ЗНО використовують форму ромба із суцільною лінією, тоді як віртуальні AIC-ЗНО використовують пунктирну лінію (рис. 1). Інформація про AIC-ЗНО відображається при наведенні на знак курсору або натисканням на значок лівою кнопкою трекболу (миші). Наразі немає конкретного визначеного символу для синтетичних AIC-ЗНО, тому кожний тип визначається за номером MMSI, параметрами кодування AIC-ЗНО (віртуальні: так/ні) та режимом позиціонування.



Екран радара з можливістю відображення цілей АІС.

Частина моста Френсіса Скотта-Кі в Балтиморі, штат Меріленд, де шість віртуальних пристроїв АІС-ЗНО використовуються для позначення проходу під мостом.

Використання AIS AtoN є особливо ефективним у випадках, коли встановлення та обслуговування традиційних засобів є технічно складним або економічно недоцільним. До таких умов належать райони з суворими кліматичними умовами, інтенсивним льодоутворенням або значною динамікою водного середовища, де фізичні буї сезонно знімаються, можуть бути втрачені, зміщені зі свого місця або пошкоджені.

Додатковою перевагою є можливість оперативного розгортання віртуальних засобів для позначення аварійних ситуацій або тимчасових навігаційних небезпек. Це дозволяє значно підвищити рівень безпеки судноплавства за рахунок своєчасного інформування судноводіїв.

АІС-ЗНО не залежать від погодних умов. На відміну від традиційних буїв, знаків або маяків, які можуть залишитись непоміченими в умовах поганої видимості, вони завжди відображаються на екранах ECDIS або ARPA, що дає судноводію можливість їх своєчасного виявлення.

Віртуальні засоби навігації можуть використовуватися для позначення якірних стоянок, обмежених або небезпечних зон, а також на екологічно чутливому та ізолюваному узбережжі. Вони забезпечують хороше покриття, незважаючи на пересічений ландшафт.

За результатами проведених випробувань встановлено, що використання віртуальних засобів навігації є важливим фактором у підвищенні безпеки плавання. Але, незважаючи на значні переваги, застосування AIS AtoN пов'язане з рядом обмежень. Зокрема, достовірність переданої інформації залежить від справності та коректності роботи навігаційного обладнання, в тому числі на борту судна, відсутності радіоелектронних завад. Існує також ризик спотворення або навмисного втручання в передані дані (jamming, spoofing).

Крім того, ефективність використання таких засобів значною мірою залежить від рівня підготовки судноводіїв та їх здатності інтерпретувати інформацію, що відображається в електронних навігаційних системах.

На основі вищезазначеного зробимо невеликий підсумок.

Проведений аналіз показав, що традиційні фізичні засоби навігаційного обладнання залишаються важливим елементом системи безпеки мореплавства завдяки їх надійності та незалежності від електронних систем. Водночас їх ефективність обмежується умовами видимості та потребує значних витрат на утримання.

AIS-засоби навігаційного обладнання, зокрема віртуальні та синтетичні, забезпечують принципово новий рівень гнучкості та оперативності навігаційного забезпечення. Їх використання є доцільним у складних умовах експлуатації або для тимчасового позначення небезпек.

Найбільш ефективним підходом є комплексне застосування фізичних та AIS-засобів навігації, що дозволяє компенсувати недоліки кожного з них та забезпечити підвищення загального рівня безпеки судноплавства.

Міжнародні організації при впровадженні АІС-ЗНО пропонують користуватися наступними принципами:

- введення в експлуатацію АІС-ЗНО повинно здійснюватися відповідно до Розділу V/13 Конвенції SOLAS про створення та експлуатацію засобів навігаційного обладнання та таким чином, щоб не впливати на основну мету АІС — запобігання зіткненням (передача між суднами);
- важливо враховувати можливість плутанини між нанесеним на карту положенням фізичного ЗНО та положенням динамічно представленого символу АІС-ЗНО;
- віртуальні АІС-ЗНО не повинні використовуватися для постійного позначення об'єкта, для якого може бути використаний фізичний ЗНО. Однак за певних обставин вони можуть використовуватися в короткостроковій або довгостроковій перспективі для позначення об'єктів або деталей карти в місцях, де розгортання фізичних засобів було б ускладнено або неможливо.

Важливим напрямком роботи для національних морських адміністрацій, усіх відповідних органів є забезпечення проходження моряками, персоналом відповідних берегових служб курсів з використання засобів навігаційного обладнання АІС для підвищення ефективності забезпечення безпеки плавання.

ЗРОСТАННЯ КІЛЬКОСТІ МЕГАКОНТЕЙНЕРОВІЗІВ ПОСИЛЮЄ ПОБОЮВАННЯ, ПОВ'ЯЗАНІ З ПОЖЕЖАМИ НА БОРТУ

Згідно з прогнозом Allianz Global, озвученим у їхньому щорічному Огляді судноплавства та безпеки, значне збільшення кількості великих контейнеровозів протягом наступних двох років неминуче призведе до зростання кількості інцидентів. «Зростання кількості декаділь більш суден призводить до більшого скупчення контейнерних вантажів і, відповідно, до більших ризиків, і ця тенденція може загострити проблеми, що спостерігалися останніми роками, такі як пожежі, посадки на міліну та блокування портів», — ідеться в огляді.

За словами капітана Шрірама Патхака, старшого консультанта з морських ризиків компанії Allianz Commercial, пожежі та вибухи вважаються головною причиною втрат на морі, на частку яких припадає близько 32% втрат. «Я хотів би відзначити позитивний момент: втрати суден у 2022 році були на найнижчому рівні», — заявив капітан Патхак на конференції Seatrade Maritime Salvage and Wreck у Лондоні. Загалом у 2022 році загинули 38 суден, що приблизно на 36% менше, ніж роком раніше, — 59 суден. Капітан Патхак зазначив, що це позитивний момент, зважаючи на те, що «30 років тому світовий флот втрачав понад 200 суден на рік», і додав, що лише 6 років тому кількість загиблих суден обчислювалася тризначними цифрами.

Однак, хоча кількість загиблих суден скоротилася, кількість інцидентів не зменшилася: у 2022 році було зареєстровано 3032, а роком раніше — 3000.

Зі збільшенням розмірів контейнеровозів і, відповідно, їхньої місткості, тобто кількості контейнерів на борту, зростає ризик виникнення пожежі і вибухів, які є основними причинами загибелі вантажних суден.

Згідно зі звітом Allianz, у 2013 році пожежі та вибухи стали причиною 13 інцидентів, а до 2022 року їхня кількість зросла до 116 інцидентів. У 2022 році 8 із 38 суден загинули внаслідок пожежі на борту.

Електромобілі, що перевозяться морем, становлять новий тип загрози, хоча наразі не доведено, що через електромобілі виникає більше пожеж, ніж через звичайні автомобілі з двигунами внутрішнього згоряння. Проте очевидно, що коли пожежа все ж виникає, електромобілі горять з більшою інтенсивністю та виділяють токсичніший коктейль отруйних газів.

Більше того, використання типового протипожежного обладнання, такого як спринклери та розпилювачі CO₂, буде неефективним під час гасіння літій-іонних акумуляторів, оскільки вони горять і без кисню.

Тим не менш, деякі експерти вважають, що більшість побоювань щодо електромобілів і літій-іонних акумуляторів є міфами. Так, Мартій Сімоїокі, старший менеджер із запобігання збиткам з Alandia Insurance, виступаючи на тій самій конференції, представив суперечливий слайд, у якому стверджувалося, що дані про температури та рівень токсичності газів під час горіння електромобілів надто перебільшені, і що близько 80% загорянь електромобілів відбуваються через палаючий пластик усередині автомобілів. Сімоїокі додав, що його думку підтверджують дослідження низки шведських і норвезьких наукових та промислових інститутів.

Його виступ викликав суперечки. Один із делегатів, капітан торговельного флоту Адріан Скейлс із "Brookes Bell", назвав думку Сімоїокі небезпечною та навіть як приклад пожежу на борту "Freemantle Highway" у серпні минулого року, коли через дуже високу температуру плавився алюміній, а газ, що утворився від понад 300 палаючих електромобілів, вибухнув із такою силою, що дах надбудови буквально підкинуло на 2 метри.





УДК 632:614.842.8:629.12

НАУКОВА РОЗРОБКА ПОЖЕЖЕБЕЗПЕЧНОЇ ЗЕРНО-ФУМІГАНТОВОЇ СУМІШІ У ФУМІСЛИВАХ НА СУДНАХ

Бєлобров Є.П., д.мед.н., професор, МНІ, Морський інститут України, Одеса.

Рангаєв О.В. AFNI, директор Морської фумігаційної компанії «Скаллопс-Україна», Чорноморськ.

Торський В.Г. FNI, к.тех.н., професор НУ «Одеська морська академія», Одеса.

Крицький О.І. Державна служба надзвичайних ситуацій ГУ Одеської області, Одеса.

Большой Д.В., к. хім. н., с. н. с ДП «УкрНДІ медицина транспорту МОЗ Україна, Одеса.

На цей час світова практика морської фумігації експортних вантажів зерна та кормів у судноплаванні торговельного флоту свідчить, що спільнота аграріїв та моряків незважаючи на високу ефективність застосування сучасних методів боротьби з шкідниками хлібних запасів при транзитній фумігації на судах в рейсах okazались економічно та техніко-технологічно, неготовими до одночасного створення та використання непересічних фумігантів з високими пожежобезпечними властивостями на судах-зерновозах.

Багатоградна діяльність Міжнародної Морської Організації (ІМО) в забезпеченні пожеже безпеки судноплавання на судах морського флоту втілюється в узгоджену систему організаційних та технічних норм та правил Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі SOLAS 74/78 з вимогами вдосконалення компетенції членів екіпажів суден різного призначення, включно суден транзитної фумігації вантажів у справі запобігання та боротьби з пожеж отруто-фумігантів у фумісливах у трюмах[1].

Триваючи в 20-і роки другого тисячоліття аварії суден у різних країнах—членів ІМО від пожеж з травмами і отруєннями екіпажів, дозволили ІМО виявити, як і раніше, недостатньо відповідальне, найчастіше, малокомпетентне відношення судновласників, операторів і фрахтувальників до впровадження і користування, забезпечення пожежонебезпеки в судноплаванні з фумігованими вантажами.

Особливе занепокоєння у судноплаванні та морської фумігації вантажів у морській галузі України у 20-х передвоєнних роках викликав бурхливе зростання експорту українського зерна (50 млн тон та більше) з одночасним збільшенням застосування пожежонебезпечних отруто-фумігантів у фумісливах, а також збільшення випадків їх загорань та пожеж на судах у портах доставки зерна та кормів [2].

Моніторинг літературних джерел та вивчення причин пожеж отруто-фумігантів (фосфіду алюмінію) у фумісливах при вилученні з трюмів судна та супроводжуваних випадками отруєння фосфіном та пожежними газами (ціаністий водень, формальдегід, аміак, оксидів азоту та інше). Наприклад, трагедії членів екіпажів, докерів та портових працівників у портах Гамбург (Німеччина) м/в «Novus», Кременчук (Україна) судно «річка-море», порт Ашдот (Ізраїль) м/в «Simas» та на рейді порту Ізмір (Туреччина) м/в «Arvika» та інше, пов'язані з застосуванням на судах рутинних, мало вивчених, неефективних, марних, (іноді небезпечних для розвитку пожежі) способів гасіння водою та піском. До того, ліквідатори пожеж фуміслів після завершення пожеже-рятувальних робіт не були впевнені, що погашені отруто-фуміганти не будуть знову займатися, по-друге, не рішались питання, представляють вони загрозу вторинної пожежі фуміслів та вантажів зерна з ризиком масових отруєнь персоналу [3,4]. Відсутність у наступний час в доступній літературі даних та нормативних документів гасіння пожеж стало предметом модельних експериментальних вивчавній.

Мета досліджень. У лабораторно експериментальних досліджень вивчати та науково обґрунтувати новий спосіб виготовлення та застосування пожежобезпечної зерно-фумігантової суміші, як високо ефективної технології 100% виключення випадків займання, а тим більше пожеж, отруто-фумігантів у фумісливах.

Матеріали та методи. В експериментальних дослідженнях для вивчення розподілу таблеток отруто-фумігантів серед зерна або фрагментів кормів (гранули, кусочки та частинки макухи або шроту) використали прозорі моделі фуміслів у вигляді скляних банок, а також моделі фумігантів в виде продажно́ї чорного кольору квасолі та технічної кукурудзи як модель насипного вантажу. В опитах використали таблетки фосфіду алюмінію (ALP) «Фостоксин» виробництва Німеччини. Концентрацію фосфіну у повітрі модельних банок вимірювали за допомогою електронного газоаналізатора «Honeywell» фірми «Honeywell Analytics Ltd» Dorset, BH 17 0 RZ (United Kingdom, Великобританія), виробництва Китай, 9256BWSA214302721, а також переносного ручного газоаналізатор «Gas detection – ACCURO» з набором індикаторних трубок з різною шкалою вимірів 0,0 – 1000, - ppm (0,0 – 1400,0 мг/м3) фірми «Drager Safety AG & Co. RGA» (Німеччина). Отримана дані статистично оброблялись.

Результати та їх обговорення. Як видно з даних, які представлені у таблиці 1, результати вивчення випадків займання та пожеж залишків отруто-фумігантів у фумісливах (рукавах) та фуміпоучах (мішечках), свідчать про те, що у всіх цих випадках однозначне, незважаючи на різні роки подій і географічні місця портів, різних суден.

Займання та пожежа залишок таблеток фосфіду алюмінію у залежності від їх розподілу у фумісливах або фуміпоучах перед дегазацією вантажів у портах прибуття зерновозів, їх вантажомісткості, роду зернових або кормових вантажів, що доставляються у порти прибуття, розвиток аварійних морських подій на судах, пов'язаних з пожежами отруто-фумігантів у фумісливах проходять однаково безуспішно, марно. Як й у раніше проведених у 2020- 2024 роках досліджень, підтверджується однорідність пагубних сценаріїв займання та розвитку вторинних пожеж фуміслів, зерна та кормів після спроби їх гасіння марними небезпечними методами засипання піском та заливання водою. Рішення цих проблем морської фумігації, безпеки судноплавання та збереження життя та здоров'я персоналу активізувало розробку виробничих інструкцій, положень та правил з безпеки транзитної фумігації на судах, попередження випадків пожеж фуміслів та способів одночасного гасіння та знешкодження фосфін-вмісних препаратів у фумісливах при їх займанні у трюмах судна (Патент України № UA 143856U, що оставляло проблему не ліквідованою [5].

Класично, принцип ліквідування пожежі складається з комплексу дій, спрямованих на врятування людей, захист майна (вантажів) та ліквідування займання. Процес базується на 4-х основних способах припинення горіння: охолодження, ізоляції вогнища від кисню, розбавлення горючих середовищ (знижка концентрації фосфіну у зоні реакції) та хімічне інгібування (гальмування) реакції пожежі. З урахуванням факту небезпеки перекидання пожежі отруто-фумігантів у фумісливах на зерно або корма трюмів, у подальшій розробки концепції розробки пожежобезпечної зерно-фумігантової суміші у фумісливах було необхідно зосередитися на способі розбавлення змішування (горючих таблеток отруто-фумігантів з зерном або кормами).

Дослідження питань процесів пожеж займання та пожежі фуміслів, ховаються в вогнище купки сипучих таблеток фосфіду



Таблиця 1

Дата, порт прибуття, місце пожежі	Назва судна, об'єм та виробник вантажу	Назва фуміганту, місце фумігації, кількість фумісливів спосіб розміщення у трюмі	Тип займання та пожежі фумісливів та фуміпоучів	Спосіб гасіння та ліквідування пожежі фумісливів
05.02.2012 р. порт Дамієтта, Єгипет,	m/v «F.D.Vittorio Raiola», пшениця США, 62 377 т	Фосфід алюмінію, фумісливи 931 шт, траншейна фумігація	Займання та пожежа у трюмі та вилучених на палубі фумісливів	Пожежники порту вилучали з трюмів та вкидали за борт з гасінням полум'я плаваючих біля борту фумісливів з пожежних шлангів
12.04.2020 р. порт Гамбург, Німеччина	m/v «Novus» шрот соняшника, Україна, 72 000 т	Фосфід алюмінію, фумісливи, Одеса, траншейна фумігація	Відкриття трюму, займання та пожежа фумісливів з переходом на зерно Ліквідування пожежі пожежними порту	Гасіння шляхом захоплення грейфером маси вогнища пожежі зерну з вивантаженням на причалі та вивезенням з порту
06.08.2023 р. порт Кременчук, Україна	судно «річка-море», кукурудза, Україна, 1800 т	Фосфід алюмінію, фуміпоучі 70 шт., Кременчук, траншейна фумігація	Після збору фумігатор-никами та розміщення фуміпоучів у металеву бочку сталася спалах і пожежа.	Гасили безрезультатно за допомогою піску, цементу, водою з розчином мила, та хлорного вапна
12.11.2023 р. порт Ашдот, Ізраїль	m/v «Simas», кукурудза, Україна, 12 000 т	Фосфід алюмінію, фумісливи 185 шт., Чорноморськ, Україна, траншейна фумігація	Після збору екіпажом та розміщення фумісливів у металеві бочки під трапом біля бака сталася спалах і велика пожежа.	Гасили марно силами екіпажу методом засипання піском та заливання водою. Ліквідували пожежу за допомогою пожежних порту.

Таблиця 2

Динаміка концентрації фосфіну у залежності від розведення сухих сумішей моделей зерна та таблеток фумігантів

Назва об'єктів, що вивчаються	Стан купки таблеток та концентрація фосфіну у повітрі над фумігантами через 5 хвилин, мг/м ³	Стан шарів таблеток фуміганту на дні та кукурудзи та концентрація фосфіну у повітрі над шаром кукурудзи через 10 хвилин, мг/м ³	Концентрація фосфіну у повітрі над шаром пожеже-безпечної зерно-фумігантової суміші через 15 хвилин, мг/м ³
Модель № 1	2,40 ± 0,12	3,40 ± 0,17	4,80 ± 0,14
Модель № 2	1,12 ± 0,10	1,35 ± 0,12	1,64 ± 0,16
Модель № 3	0,12 ± 0,03	0,42 ± 0,02	0,41 ± 0,04

алюмінію у вогнище з кіркою та з високою у центрі, понад 800°C температурою. Вогнище отруто-фумігантів у фумісливах у товщі зерна або кормів у трюмах у рейсі не може бути причиною пожежі із-за недостатньої концентрації кисню у між зерновому просторі вантажу у герметично закритих трюмах. Зате при приходу у порт розвантаження та відкриванні трюмів для дегазації, часто займання та пожежі фумісливів проходить блискавично – через стрімке потужне надходження великого об'єму свіжого повітря у трюм. З метою перевіряти та науково підтвердити концепцію повного виключення випадків самозаймання, горіння та пожеж фумісливів з практики морської фумігації зернових або кормових вантажів проведені експериментальні роботи. Розрахунок складу пропорцій пожежебезпечної зерно-фумігантової суміші таблеток фосфіду алюмінію та зерна 1:4 проводили з урахуванням даних Г.О. Закладного для суден-зерновозів не великої вантажомісткості [6]. Результати проведених модельних лабораторно-експериментальних досліджень представлені у таблиці 2.

Результати досліджень підтвердили, що, дійсно, розподіл купки отруто-фумігантів на дні модельної ємності № 1 та є об'єкт з явними можливостями спікання з високими наростаючої, майже в 2 рази від вихідної величини з концентрацією фосфіну у повітрі над модельним шаром 4,80 ± 0,14 мг/м³. В модельної ємності № 2 добре видне розмежування двох шарів отруто-фумігантів на дні та шару кукурудзи над отрутою. 77 Однак, рівень фосфіну мав слабе повільне проникнення через шар кукурудзи, але шар таблеток під кукурудзою зберігав можливі ризики до небезпечного вогнища. При обстеженні моделі № 3 з протипожежної зерно-фумігантової суміші таблетки фосфіду алюмінію виготовленою перемішуванням фуміганта з кукурудзою відзначається про відносно рівномірний його розподіл у зерні. Зріст концентрація фосфіну у повітрі над сумішшю на 15 хвилині дослідів визначалася рівномірним ростом, однак майже і в 12 разів слабе від даних змісту фосфіну чим у моделі № 1 з купкою фосфіду на дні ємності.

Лабораторні експериментальні дослідження моделі пожежебезпечної зерно-фумігантової суміші у фумісливах у морській практиці можуть підтвердити відсутність накопичення небезпечних поже-

жонебезпечних високих концентрацій фосфіну, здатних привести до скритих пожеж фосфіду алюмінію з явищами спікання таблеток у центрі вогнища у фумісливах на судах.

Висновки

Головною причиною займання та пожеж залишків отрути у фумісливах при відкритті кришок трюмів з зерном або кормами з високим ступенем ймовірності можливо скрите горіння отрути з утворенням вогнища таблеток у герметично закритих трюмах із-за недостовірної інформації про реакції фумігантів у трюмах у рейсі.

Скрите горіння таблеток фосфіду алюмінію у товщі зерна у трюмах можливо лише при заповненні купкою отруто-фуміганту на дні фумісливів при фумігації на судах-зерновозах.

Дієвим методом виключення з практики морської фумігації вантажів випадків загорань та пожеж залишків таблеток отруто-фумігантів у вигляді вогнища фумісливів є заборонені застосування натуральних препаратів фосфіду алюмінію з заміною на розроблену пожежебезпечну зерно-фумігантової суміші у фумісливах.

Література

- Мартиненко В.І., Поступальський М.І. Технічні засоби боротьби з пожежами на судах. Довідковий посібник. – Миколаїв: ЧП Гудим І.А. ; 2004. – 256 с.
- Белобров Є.П., Ворохобін І.І., Сонкін Ш.М., Копорх С.В., Лисенко І.В. В Україні вперше провели дегазацію імпортованого фуміганта зерно і одночасно фумісливів на борту балкера // Міжнар. морськ. журнал «Морський огляд», № 2 (82), 2021. С. 11-12.
- Белобров Є.П. Фумісливи, як причина займання та пожеж у трюмах та на палубах вантажних суден // Міжнар. морск. журнал «Морський огляд», № 4 (80), 2020. С. 8-9.
- Белобров Є.П., Торський В.Г., Большой Д.В., Крицький А.І. Рангаєв О.В., Непочатов С.В. Фумісливи, як причина пожеж у трюмах та на палубах суден – знову на порядку денному // Міжнар. морськ. журнал «Морський огляд», № 1 (93), 2024. С. 16-17.
- Спосіб одночасного гасіння та знешкодження фосфінвмісних препаратів у фумісливах при їх з займанні у трюмах судна/ Белобров Є.П., Рангаєв О.В., Большой Д.В., Андреев В.В. // Патент України № UA 143856 U . Бюл. № 15 від 10.08.2020 р.
- Технологія фумігації зерна у трюмі// Кн. Г.А. Закладной. Фумігація зерна фосфіном у трюмах малотоннажних суден у рейсі. Монографія. – 2018. – 80 с.



ПРИЙНЯТТЯ РІШЕНЬ У НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

Страховий клуб Britannia Club у співпраці з данською організацією CONOVAN, яка спеціалізується на підтримці психічного та фізичного здоров'я моряків, провели дослідження психології прийняття рішень у критичних ситуаціях.

Метою цього дослідження було сформулювати глибше уявлення та розуміння того, як розвиваються процеси в надзвичайних ситуаціях, і на основі цих знань запропонувати практичні інструменти для управління ними та зниження ризику виникнення інцидентів. Документ слугує коротким вступом до цієї складної теми й є актуальним практично для всіх, чий дії та рішення в критичних ситуаціях впливають на безпеку експлуатації судна: офіцерів, осіб рядового складу, лоцманів і берегового персоналу.

Прийняття рішень — це процес вибору між різними варіантами або способами дій. Якщо говорити більш складною мовою, прийняття рішень включає поєднання когнітивних та емоційних процесів, на які впливають різні зовнішні й внутрішні чинники. Важливо зазначити, що прийняття рішень не є універсальним процесом; різні обставини, такі як дефіцит часу, обмеженість ресурсів або неповнота інформації, можуть суттєво впливати на те, як приймаються рішення. Усвідомлення цієї варіативності має важливе значення для ефективного прийняття рішень.

Комплексний підхід до безпеки в морській галузі

Оцінка ризику: Першим кроком є оцінка ризиків, пов'язаних із ситуацією. Необхідно визначити потенційні небезпеки, оцінити їхню серйозність та ймовірність виникнення кожної з них. Такий аналіз допомагає визначити пріоритетність дій і використання ресурсів.

Ситуаційна обізнаність: Підтримання чіткого й точного розуміння поточної ситуації має життєво важливе значення. Це включає збір інформації з різних джерел, моніторинг умов і прогнозування можливих змін або розвитку подій.

Навчання та готовність: Особи, які приймають рішення та виконують критично важливі для безпеки функції, повинні пройти ґрунтовну підготовку й бути добре готовими до дій у надзвичайних ситуаціях.

Моделювання ситуацій, судові навчання та практичний досвід відіграють важливу роль у підвищенні здатності людей ефективно реагувати.

Моделі прийняття рішень. Використовуйте установлені моделі прийняття рішень для структурування процесу мислення. До найпоширеніших підходів належать цикл СОВД (спостерігати, орієнтуватися, вирішувати,

діяти), модель «ВИРІШИТИ» (визначити проблему, встановити критерії, розглянути альтернативи, визначити найкращу альтернативу, розробити й реалізувати план, оцінити та проконтролювати виконання рішення), модель RPD (стратегія за замовчуванням, тобто прийняття рішень на основі розпізнавання), а також модель Сунепін (для класифікації проблем залежно від рівня їхньої складності).

Комунікація: Ефективна комунікація має життєво важливе значення у критичних для безпеки ситуаціях, особливо коли до них залучено кілька сторін. Чіткий і лаконічний обмін інформацією допомагає забезпечити взаєморозуміння та прийняття обґрунтованих рішень.

Дефіцит часу: Критичні для безпеки ситуації часто пов'язані з часовими обмеженнями, тому особи, які приймають рішення, повинні знаходити баланс між необхідністю швидких дій і ретельним аналізом. Надзвичайно важливо уникати поспішних рішень без належної оцінки.

Дублюючи та резервні системи: Проекуйте системи з резервними варіантами для пом'якшення наслідків можливих відмов. Це допоможе підтримувати виконання критично важливих функцій навіть у разі виникнення проблем в основних системах.

Етика та цінності: Особи, які приймають рішення, повинні враховувати етичні аспекти та дотримуватися встановлених протоколів і стандартів безпеки. Надзвичайно важливо забезпечити баланс між потенційними ризиками та етичною й правовою відповідальністю.

Навчайтеся на попередніх інцидентах: Аналізуйте попередні критичні для безпеки інциденти, щоб зрозуміти їхні причини та зробити відповідні висновки. Такий процес безперервного вдосконалення допомагає уникнути подібних помилок у майбутньому.

Людський фактор: Усвідомлюйте обмеження та когнітивні викривлення, з якими люди можуть стикатися в умовах сильного стресу. Ураховуйте ці чинники під час прийняття рішень і розроблення систем, що підтримують працездатність людини.

Безперервна оцінка: Прийняття рішень у критичних для безпеки ситуаціях є ітеративним процесом. Постійно оцінюйте ефективність ухвалених рішень і коригуйте стратегії на основі оновленої інформації та зворотного зв'язку, що надходить у режимі реального часу.

Командна робота та співпраця: Заохочуйте ефективну командну роботу та співпрацю між особами, які беруть участь у виконанні критично важливих для безпеки завдань. Злагоджена команда здатна ухвалювати більш ефективні рішення завдяки об'єднанню досвіду, знань і взаємній підтримці.

ПОШКОДЖЕННЯ ОБЛАДНАННЯ ТА ПОЖЕЖІ ПРИЗВОДЯТЬ ДО ЗРОСТАННЯ ВАРТОСТІ СТРАХОВИХ ВИПЛАТ

За даними Північної асоціації морських страховиків (Cefor), пошкодження обладнання та пожежі й надалі залишаються основними причинами зростання вартості страхових виплат на скандинавському ринку морського страхування. Члени Cefor здійснюють страхування корпусів суден і суднового обладнання приблизно 31 % світового флоту, включаючи 3538 суден валовою місткістю понад 20 000 брутто-реєстрових тонн.

Згідно з опублікованим річним звітом, 2025 рік став третім роком поспіль, коли було зафіксовано зростання кількості страхових випадків із сумою збитків понад 10 мільйонів доларів США. Примітно, що також спостерігається збільшення сукупних збитків на суднах вартістю понад 10 мільйонів доларів. Це є досить незвичним явищем, оскільки історично сукупні збитки переважно виникали на судах невисокої вартості.

Ці значні збитки призвели до збільшення середньої вартості страхових випадків на одне судно на 33 % у 2024 та 2025 роках порівняно з 2021 роком. У 2025 році було зареєстровано 13 страхових випадків із сумою збитків понад 10 мільйонів доларів США, що дещо менше, ніж 18 випадків, зареєстрованих у 2024 році. Основну частку цих великих збитків становлять пожежі: на них припало 7 із 13 страхових випадків

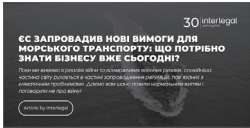
у 2025 році. Протягом шести з останніх десяти років пожежі становили від 40 до 70 % найдорожчих страхових випадків, дедалі частіше зачіпаючи навіть відносно нові судна.

Частота страхових випадків, пов'язаних із судовими механізмами, також була на 30 % вищою у період з 2022 по 2025 рік порівняно з попередніми роками. У Cefor зазначають, що зростання кількості пошкоджень механізмів спостерігається в умовах старіння світового флоту. Це також пояснюється людським фактором, який може бути пов'язаний із нестачею членів екіпажу. Сім із 18 страхових випадків із сумою збитків понад 10 мільйонів доларів США, зареєстрованих у 2024

році, були пов'язані з пошкодженням суднових механізмів, що відповідає їх загальній кількості за попередні шість років.

Однак, незважаючи на те, що пожежі та пошкодження обладнання призводять до зростання вартості страхових випадків, ще одним прихованим чинником є інфляція. Після пандемії темпи інфляції у найбільших економіках світу суттєво зросли. Унаслідок цього різко підвищилися ціни на сталь, вартість запасних частин і витрати на оплату праці, що безпосередньо вплинуло на вартість судноремонтних робіт.





EU ETS – як нова реальність для морського бізнесу

Поки ми живемо в реаліях війни та всеможливих воєнних ризиків, спокійніша частина світу рухається в частині запровадження регуляцій, пов'язаних з кліматичним проблемами. Даємо вам шанс пожити нормальним життям і поговорити не про війну!

Починаючи з 2024 року і по сьогодні Європейський Союз знаходиться у процесі запровадження суттєвих змін, пов'язаних з морським сектором господарської діяльності. Суть таких нововведень полягає у поширенні системи торгівлі викидами EU ETS на морський транспорт, і тепер судноплавні компанії зобов'язані не лише моніторити та звітувати про викиди парникового газу, але й покривати їх шляхом придбання та здачі квот, тобто так званих allowances.

Що ж це безпосередньо означає для морського бізнесу? Важливе тут те, що питання екологічної відповідальності відтепер не несе суто репутаційний характер – воно стало прямим фінансовим та операційним ризиком.

Які саме обов'язки відтепер мають морські компанії?

Згідно з новими правилами, відповідальність за виконання вимог EU ETS покладається на так звану "shipping company". На практиці це означає:

- необхідності щорічного моніторингу, звітності та верифікації викидів парникового газу;
- обов'язок придбавати квоти на обсяг викидів та здавати їх для покриття фактичних викидів;
- взаємодію з адміністративними органами ЄС.

На кого поширюється обов'язок дотримання вимог системи EU ETS?

Оскільки ЄС покладає відповідальність саме на shipping company, важливим є правильне визначення того, який суб'єкт виступає в якості такої компанії та несе відповідну відповідальність.

Сама Директива ETS визначає shipping company як судновласника або іншу особу (менеджера чи бербоут-фрахтувальника), яка перейняла на себе від судновласника обов'язок здійснювати управління судном, у тому числі в частині безпечної експлуатації та запобігання забрудненню.

Якщо з одного боку все зрозуміло, з іншого – на практиці це питання складніше та не зводиться просто до вибору між цими суб'єктами.

Тобто для того, щоб виявити, хто буде нести відповідальність за дотримання вимог ETS – менеджер чи судновласник, треба встановити, чи була належним чином оформлена та зафіксована передача відповідних обов'язків від судновласника до менеджера.

Які ризики виникають вже зараз?

На основі нашого практичного досвіду, можна виділити кілька ключових питань, які сьогодні турбують судновласників.

1. Що буде, якщо не здати квоти?

Першим та ключовим наслідком буде поширення на судноплавну компанію фінансових санкцій, розмір яких становить 100 євро за кожну тону вуглекислого газу, за яку компанія не здала квоти.

При цьому обов'язок придбати та в подальшому все одно здати квоти зберігається незалежно від поширення штрафних санкцій на компанію. Більш того, у разі систематичного ігнорування обов'язків за системою ETS можуть бути застосовані обмеження доступу суден такої компанії до портів ЄС.

2. Чи прив'язується відповідальність до судна?

Теоретично Директива закріплює обов'язок щодо звітування та здачі квот виключно за компаніями, тобто відповідальність у рамках EU ETS є корпоративною, а не прив'язаною до судна.

Проте треба пам'ятати, що історія викидів та комплаєнсу зберігається за кожним судном, є доступною у відповідних системах ЄС й може

враховуватися під час проведення due diligence чи, наприклад, при продажу суден.

Тобто навіть без прямої юридичної відповідальності судно може стати «проблемним активом», однак наразі йдеться радше про потенційні ризики, оскільки практичні наслідки й механізми їх реалізації все ще перебувають у процесі формування й регулювання.

Додатково варто зазначити, що у разі систематичних порушень судно у будь-якому випадку може стикатися з практичними обмеженнями, зокрема щодо заходу у порти ЄС, що перетворює регуляторні ризики на цілком відчутні операційні наслідки.

3. Що відбувається при продажу судна?

Хоч це і здається вирішенням всіх проблем в житті, але продаж судна протягом звітного року в межах EU ETS на практиці часто створює більше питань, ніж відповідей. Хто відповідає за викиди до моменту передачі? Хто має подавати звітність? Що відбувається, якщо попередній оператор не виконав свої ETS-зобов'язання або не передав необхідні дані новому власнику чи менеджеру?

Формально відповідальність розділяється за періодами управління судном. Однак на практиці невиконані ETS-зобов'язання попередньою компанією можуть створити проблеми вже для нового власника або оператора: від комерційного тиску з боку контрагентів до необхідності врегулювати «чужі» питання комплаєнсу для нормальної експлуатації судна.

Саме тому питання EU ETS сьогодні вже варто розглядати як окремий елемент due diligence при купівлі-продажу суден, а відповідні договори доповнювати гарантіями та чітким розподілом ETS-зобов'язань між сторонами.

4. Чи може проблема зникнути, якщо відповідальна компанія буде ліквідована?

Теоретично, відповідальність не може перейти автоматично ані на нову компанію, ані на судновласника, якщо саме менеджер відповідає за дотримання вимог EU ETS.

Втім, на практиці ситуація виглядає складніше. Регуляторні органи працюють із централізованими цифровими системами, зокрема THETIS-MRV, де зберігається повна історія викидів та комплаєнсу по кожному судну. У практичній площині це означає, що навіть за відсутності прямої юридичної відповідальності контрагенти – покупці, банки, фрахтувальники – можуть вимагати фактичного врегулювання таких питань як умову співпраці.

Отже, як показує практика, ігнорування проблеми сьогодні може означати більші витрати завтра.

Як ми можемо допомогти?

Сьогодні EU ETS – це нова реальність для морського бізнесу. Проактивні компанії отримують контроль над ризиками. Ті ж, хто відкладає рішення, можуть стикатися з накопиченням фінансових зобов'язань, складнощами при операційній діяльності й при укладанні комерційних угод.

Саме тому зараз – найкращий момент, щоб правильно структурувати свою позицію.

Незважаючи на те, що кожна компанія може підпадати під різний адміністративний орган (Італія, Болгарія чи інші держави ЄС), ми координуємо та консулюємо щодо процесу дотримання вимог EU ETS незалежно від юрисдикції.

Отже, якщо ви працюєте з флотом, який підпадає під EU ETS, варто оцінити свою ситуацію вже сьогодні.

*Тарас Драган, Старший юрист, адвокат Interlegal
Софія Давара, Молодший юрист Interlegal*

У дослідженні виявлено прогалини у знаннях щодо ECDIS

Компанія NorthStandard опублікувала перше засноване на даних порівняльне дослідження рівня володіння системами ECDIS, яке виявило широко поширені прогалини у знаннях серед екіпажів ходового містка, незважаючи на багаторічну увагу галузі до питань підготовки.

Звіт «Уроки на основі даних» ґрунтується на понад 5000 оцінюваннях, проведених за допомогою платформи ETA страховика, розробленої спільно з Гідрографічною службою Великої Британії. Він надає безпрецедентне уявлення про те, як екіпажі фактично використовують електронні картографічні та інформаційні системи на практиці.

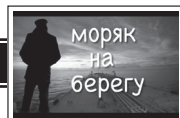
Результати показують, що дві третини екіпажів ходового містка не змогли визначити оновлення ENC, а майже половина не змогла правильно визначити масштаб ENC під час планування маршруту. Екіпажі також відчували труднощі з розпізнаванням сигналів тривоги та попереджень, проблемами, пов'язаними

з базовими рівнями відображення, а також із ключовими налаштуваннями безпеки.

«ECDIS – це потужний інструмент... однак неправильне використання може призвести до того, що сигнали тривоги та індикація не працюватимуть належним чином, що зрештою може спричинити навігаційні помилки», – зазначив Том Меллор із Гідрографічної служби Великої Британії.

Результати дослідження показують, що екіпажі мають труднощі з розпізнаванням оновлень ENC, а майже половина не змогла правильно визначити масштаб ENC під час планування маршруту. Напередодні переходу на стандарти S-100 підвищення кваліфікації фахівців щодо використання електронних інформаційних систем керування (ECDIS) у реальних умовах, імовірно, стане критично важливим пріоритетом для забезпечення безпечної експлуатації суден та дотримання нормативних вимог.





«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 кріюінг-менеджера
- Обіймає посаду QHSE Advisor у секторі морської енергетики



Вікторія Валентинівна Главацька

Кар'єрний експерт, Велика Британія

- 12+ років у кріюінговому 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 кріюінгу: від нуля до затребуваного фахівця»
- Обіймає посаду Loss Prevention Executive у клубі морського страхування в Лондоні.

Чи однаково ми розуміємо welfare моряка на борту та на березі

Працюючи з моряками, які готуються до переходу на берег, ми дедалі частіше помічаємо одну цікаву закономірність. Більшість із них зосереджується на пошуку роботи, підготовці CV, співбесідах і розвитку нових професійних навичок. Водночас значно рідше обговорюється інше питання, в саме, як змінюється повсякденне життя та особисте благополуччя після переходу з судна до офісу.

Саме тому ми пропонуємо подивитися на перехід на берег не лише як на кар'єрний крок, а й як на зміну робочого середовища, яке повному впливає на фізичне, психологічне та соціальне благополуччя морського фахівця.

Ми не ставимо за мету порівняти, де краще на борту чи на березі. Кожне середовище має свої переваги, виклики та особливості. Наша завдання показати, як змінюється саме поняття welfare і чому його варто розглядати значно ширше, ніж лише умови праці на судні.

Що таке welfare у сучасному розумінні морської професії.

Термін welfare давно перестав асоціюватися виключно з комфортом чи соціальними гарантіями. Сьогодні це значно ширше поняття, яке охоплює фізичне здоров'я, психологічне благополуччя, соціальні зв'язки, баланс між роботою та особистим життям, можливості для професійного розвитку та загальну якість життя людини.

У морській індустрії тема welfare традиційно розглядається насамперед у контексті роботи на борту. Тривала ізоляція, багатомісячне перебування далеко від родини, висока відповідальність, міжнародні екіпажі, робота у змінному графіку, обмежений особистий простір — усе це безпосередньо впливає на фізичний і психологічний стан моряка.

Саме тому протягом останніх років питання crew welfare дедалі активніше обговорюється в міжнародній морській спільноті. Судноплавні компанії, міжнародні організації та професійні асоціації приділяють значну увагу створенню безпечних умов праці, доступу до медичної допомоги, підтримці психічного здоров'я, боротьбі з втомою та розвитку культури турботи про людей.

Проте значно рідше ми замислюємося над тим, що відбувається після того, як морський фахівець залишає судно та переходить до роботи на березі. І саме тут виникає цікаве питання.

Чи означає зміна професійного середовища автоматичне покращення власного благополуччя?

На перший погляд може здатися, що так. Регулярний графік, можливість щодня бути поруч із сім'єю, життя без багатомісячної ізоляції та фізичних обмежень створюють враження більш передбачуваного та комфортного способу життя. Однак на практиці все дещо складніше. Перехід на берег не скасовує питання welfare. Він лише змінює його зміст.

Разом зі зміною робочого середовища змінюються джерела навантаження, характер стресу, спосіб відновлення, соціальна взаємодія та навіть рівень особистої відповідальності за власне благополуччя.

Саме тому порівнювати welfare на борту і на березі за принципом «де краще» було б неправильно. Це різні моделі професійного життя. Кожна з них має власні переваги, власні виклики та власні фактори, які впливають на фізичне, психологічне й соціальне благополуччя морського фахівця.

Welfare на борту: коли робоче середовище формує спосіб життя.

Робота на судні — це спосіб життя, у якому робочий простір, місце проживання та особистий час існують практично без чітких меж.

На відміну від більшості берегових професій, моряк не залишає роботу наприкінці робочого дня. Протягом контракту він постійно перебуває в одному середовищі, де професійні обов'язки, побут і соціальне життя тісно переплітаються між собою.

Саме тому значна частина факторів, які впливають на welfare моряка, формується не стільки його особистими рішеннями, скільки умовами самого робочого середовища.

Режим дня багато в чому визначається графіком вахт або виробничими потребами судна. Можливості для фізичної активності залежать від типу судна, обладнання та доступного часу. Раціон харчування формується з урахуванням суднового постачання та організації роботи камбуза. Навіть коло спілкування протягом кількох місяців залишається практично незмінним, адже екіпаж стає не лише колегами, а й людьми, з якими моряк проводить увесь свій час.

Це не означає, що моряк не може впливати на власне благополуччя. Проте простір для такого впливу об'єктивно обмежений.

Навіть такі звичні для більшості людей речі, як прогулянка після роботи, зустріч із друзями чи зміна обстановки, під час контракту часто просто неможливі.

Саме тому в морській галузі питання welfare традиційно розглядається через створення сприятливого робочого середовища. Безпечні умови праці, якісне харчування, достатній відпочинок, доступ до медичної допомоги, можливість підтримувати зв'язок із родиною, психологічна підтримка та здорова атмосфера в екіпажі — усе це безпосередньо впливає на якість життя моряка під час рейсу.

Не менш важливу роль відіграє і культура взаємодії всередині екіпажу. Атмосфера взаємної поваги, підтримки та відкритої комунікації часто стає одним із ключових факторів психологічного благополуччя, особливо під час тривалих контрактів.

Іншими словами, на борту welfare багато в чому залежить від середовища, у якому перебуває моряк щодня.

Саме середовище визначає значну частину його повсякденного життя, а разом із цим і можливості для відновлення, підтримання здоров'я та збереження емоційної стійкості.

Welfare на березі: більше свободи — більше особистої відповідальності.

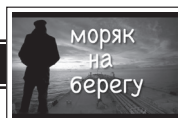
Перехід на берег змінює не лише місце роботи. Він змінює ступінь контролю людини над власним способом життя.

Якщо на борту значна частина повсякденних умов визначається робочим середовищем, то після переходу до офісу багато рішень морський фахівець починає ухвалювати самостійно.

Саме це, мабуть, і є однією з найбільш недооцінених змін.

З'являється більше свободи у плануванні власного дня, організації відпочинку, фізичної активності, харчування, спілкування з родиною та друзями. Водночас разом із цією свободою зростає й особиста відповідальність за власне благополуччя.

Тепер уже не графік судна визначає, скільки людина спить, коли займається спортом чи знаходить час для відновлення. Значною мірою



це залежить від її власних рішень, звичок і вміння знаходити баланс між професійним та особистим життям.

Однак було б помилкою вважати, що це автоматично робить життя простішим.

Берегове середовище створює власні виклики. Для багатьох офісних спеціалістів характерними стають тривала робота за комп'ютером, висока інтенсивність комунікації, велика кількість зустрічей, необхідність одночасно працювати над кількома завданнями, швидке переключення між різними процесами та постійний інформаційний потік. До цього додаються щоденні побутові питання, сімейні обов'язки, дорога до офісу, необхідність поєднувати професійне життя з особистим. Усе це формує зовсім інший тип навантаження. Якщо на борту людина частіше стикається з фізичними обмеженнями та ізоляцією, то на березі виклики нерідко пов'язані з дефіцитом часу, інформаційним перевантаженням і складністю підтримувати здоровий баланс між роботою та особистим життям. Ще одна особливість берегової роботи полягає в тому, що межа між робочим і особистим часом стає менш очевидною. Електронна пошта, месенджери, онлайн-зустрічі та можливість залишатися на зв'язку практично будь-коли іноді створюють відчуття, що робочий день не має чіткого завершення.

Саме тому після переходу на берег питання wellbeing дедалі більше переходить у площину особистих звичок і самоуправління. Не тому, що роботодавець перестає відігравати важливу роль, а тому, що сама людина отримує значно більше можливостей впливати на власний спосіб життя.

І саме тут багато морських фахівців відкривають для себе цікаву закономірність: свобода сама по собі ще не гарантує благополуччя. Іноді вона лише створює більше вибору, а разом із ним — і більше відповідальності за власні рішення.

Як змінюється фізичне, психологічне та соціальне благополуччя.

Фізичне благополуччя.

На судні головними викликами можуть бути:

- режим праці;
- вахти;
- втома;
- обмежені можливості для фізичної активності.

Після переходу на берег характер ризиків змінюється.

Замість фізичних навантажень часто приходять:

- малорухливий спосіб життя;
- тривала робота за комп'ютером;
- сидячий режим;
- нестача руху.

То єсть здоров'я остається актуальним, просто причини стаються другими.

Психологічне благополуччя.

На судні:

- ізоляція;
- тривала розлука;
- життя в замкнутому просторі.

На березі: не ізоляція. А навпаки:

- постійна взаємодія;

- велика кількість комунікації;
- багатозадачність;
- необхідність швидко перемикатися між ролями.

То єсть стресс меняет форму.

Соціальне благополуччя.

На судні людина далеко від родини. Але екіпаж часто стає головним соціальним середовищем.

На березі родина поруч. Але часу на неї не завжди стає більше. Появляються діти, побут, батьки, офіс, друзі.

Чому універсальної моделі welfare не існує.

Порівнюючи роботу на борту та на березі, легко потрапити в пастку пошуку відповіді на запитання: «Де краще?». Проте саме таке порівняння не зовсім коректне.

Welfare не можна оцінювати лише через кількість робочих годин, рівень заробітної плати чи можливість щодня бути поруч із родиною. Це набагато ширше поняття, яке формується під впливом професійного середовища, особистих потреб людини та її життєвих обставин.

Те, що є перевагою для одного морського фахівця, може виявитися викликом для іншого.

Для когось найбільшою цінністю є можливість мати чіткий графік контрактів і тривалий період відпочинку між рейсами. Для інших важливішими стають щоденне спілкування з родиною, стабільний ритм життя або можливість бути вдома кожного вечора.

Саме тому не існує єдиної моделі welfare, яка однаково відповідала б потребам усіх моряків.

Водночас незалежно від того, де працює морський фахівець — на борту чи на березі, незмінними залишаються базові складові благополуччя: фізичне здоров'я, психологічна стійкість, якісне відновлення, підтримка близьких, професійний розвиток і відчуття задоволеності своєю роботою.

Змінюється не цінність цих складових, а спосіб, у який вони реалізуються в різних професійних середовищах. Саме тому говорити про welfare варто не як про набір універсальних умов, а як про динамічний баланс між професійною діяльністю, особистим життям і потребами конкретної людини.

Висновок.

Перехід із судна до офісу змінює не лише професійне середовище, а й те, як формується welfare морського фахівця.

Робота на борту і робота на березі створюють різні умови, різні виклики та різні можливості. Те, що змінюється, не цінність welfare, а спосіб його формування.

Саме тому, говорячи про кар'єрний перехід, важливо оцінювати не лише майбутню посаду, рівень заробітної плати чи нові професійні перспективи. Не менш важливо розуміти, як зміниться спосіб життя, щоденні звички, баланс між роботою та особистим життям і рівень особистої відповідальності за власне благополуччя.

Адже незалежно від того, де працює морський фахівець, welfare залишається невід'ємною складовою професійного життя. І чим краще людина розуміє, що впливає на її благополуччя в різних робочих середовищах, тим легше їй адаптуватися до змін, підтримувати власну ефективність і будувати довгострокову кар'єру в морській галузі.



ПСИХІЧНЕ ЗДОРОВ'Я МОРЯКІВ

Проблеми, пов'язані з психічним здоров'ям моряків, завжди викликали занепокоєння, а пандемія COVID-19 ще більше загострила та виявила їх. Члени екіпажів, які працювали на суднах у період пандемії COVID-19, зіткнулися з багатьма додатковими стресовими чинниками, включаючи занепокоєння щодо здоров'я рідних і близьких, тривалі терміни контрактів (до 400 000 моряків перебували на борту понад 8 місяців), багаторазове продовження контрактів, складнощі з поверненням додому через обмеження на поїздки, неможливість бути присутніми на похоронах родичів, які стали жертвами COVID-19, неможливість зійти на берег у портах та фінансові труднощі.

До цього додалися повсякденні стресові чинники, з якими потенційно може зіткнутися будь-який екіпаж: напружені міжособистісні стосунки через тривале перебування в замкнутому просторі з одними й тими самими людьми, загрози насильства, порушення сну, нудьга, низька задоволеність роботою, виконання однієї й тієї самої роботи протягом тривалого часу, а також відсутність спілкування з друзями та сім'єю.

Ізоляція є ключовим фактором виникнення проблем із психічним здоров'ям, оскільки члени екіпажу часто відчують себе відірваними від джерел підтримки. Для деяких моряків перешкодою для звернення по допомогу стають культурні та мовні бар'єри. Крім того, у деяких



культурах існує дуже високий поріг звернення по допомогу, що перешкоджає ранньому виявленню проблем із психічним здоров'ям і збільшує ризик самогубства. Дослідження показали, що до 20 % членів екіпажу замислювалися про самогубство.

Сильний стрес, ізоляція та культурні відмінності — це чинники, які суттєво впливають на психічне здоров'я моряків, і пов'язані з ними проблеми необхідно вирішувати на рівні судна та компанії у профілактичному й упереджувальному порядку за допомогою відповідних проактивних програм і заходів. Офіцери можуть постраждати так само серйозно, як і члени екіпажу, що обмежує їхні можливості надавати допомогу та потребує прийняття спільних рішень на борту й на березі.

Окрім самогубств та безпосередніх проявів проблем із психічним здоров'ям, члени екіпажу можуть почати частіше припускати помилок у роботі, бути менш обережними, не дотримуватися правил безпеки, наражаючи на ризик судно, себе та своїх колег.

Дуже важливим є те, що основні проблеми психічного здоров'я, такі як депресія, тривожність і зловживання психоактивними речовинами, поглиблюються, коли людина виходить у море. Перші прояви шизофренії нерідко можуть бути виявлені у члена екіпажу протягом перших кількох місяців його першого контракту, коли він уперше так надовго опиняється далеко від дому. Розуміння та вирішення проблем психічного здоров'я, зумовлених культурною специфікою, має вирішальне значення для надання ефективної підтримки морякам.

Перевірка психічного здоров'я має бути частиною всіх програм попереднього та періодичного медичного огляду плавскладу (PEME/REME). Підвищена увага до оцінки психічного здоров'я не лише сприяє покращенню добробуту екіпажу на борту, але й знижує потенційні фінансові та безпекові ризики, що зрештою призводить до економії коштів.

Крім того, не слід забувати про ще один важливий аспект. Психологічний стрес може трансформуватися у соматичні порушення. Це явище відоме як соматизація — розвиток соматичних порушень психогенної природи. Соматизація є досить поширеним явищем серед членів екіпажу і часто призводить до появи фізичних симптомів, які спонукають їх звертатися по медичну допомогу, тобто психічні проблеми спричиняють порушення фізичного здоров'я.

Скарги на біль у грудях, головний біль, біль у спині, безсоння, слабкість і тремор є основною причиною повернення додому членів екіпажу, які потребують медичної допомоги, і часто зумовлені саме соматизацією.

COVID-19 спричинив у моряків нові емоційні та поведінкові проблеми: почуття ізоляції, самотності та стигматизації стали ще більш

поширеними. Процес відновлення після захворювання на COVID-19 може бути дуже складним і тривалим. Під час одужання може існувати ризик розвитку депресії, тривожності, посттравматичного стресового розладу, когнітивних проблем і зловживання психоактивними речовинами, а також інших станів, відомих під загальною назвою «довгий COVID». До таких скарг слід ставитися серйозно.

Для вирішення цих проблем психічного здоров'я морякам необхідно забезпечувати допомогу як на борту, так і в межах різних програм підтримки. Для надання необхідної допомоги потрібно впровадити спеціальні служби психологічної підтримки, додаткове навчання капітанів і членів екіпажу, а також програми підтримки з урахуванням культурних особливостей.

Відеозв'язок, прямі контакти телефоном або через Інтернет, а також відповідні відеоматеріали на YouTube — усе це можна і потрібно застосовувати та активно використовувати.

Такі організації, як ISWAN (Міжнародна мережа морських благодійних організацій), що надає допомогу та підтримку морякам), також пропонують спеціальні навчальні програми та ресурси, спрямовані на розширення соціальної взаємодії й допомогу у сфері психічного здоров'я.

Зменшення проблем психічного здоров'я всього екіпажу шляхом посилення позитивної соціальної взаємодії між членами екіпажу, розширення можливостей спілкування з друзями та сім'єю, розроблення ефективних програм оздоровлення екіпажу, що стосуються гігієни сну, фізичних вправ, здорового харчування, а також наявності необхідних лікарських засобів на борту, має стати частиною корпоративних стратегій.

У цьому відношенні добре зарекомендували себе послуги телемедицини, які включають консультації психологів і психіатрів. Ця технологія гарантує членам екіпажу доступ до необхідної підтримки рідною мовою в будь-який момент, а також дозволяє капітанам отримувати рекомендації щодо виявлення проблем із психічним здоров'ям серед членів екіпажу та ефективного їх врегулювання під час рейсу.

На завершення зауважимо, що проблеми психічного здоров'я, з якими стикаються моряки, є складними та широко поширеними й потребують активного втручання та підтримки з боку старших офіцерів суден і керівництва компаній. Усунення факторів стресу, ізоляції, основних проблем психічного здоров'я, соматизації та емоційних проблем, пов'язаних із COVID-19, дозволить захистити фізичне й психічне здоров'я моряків.

Надзвичайно важливо приділяти першочергову увагу інформуванню про психічне здоров'я та надання допомоги, щоб забезпечити безпеку й психічне благополуччя моряків у ці складні часи.

ЩО ВІДБИВАЄ У МОРЯКІВ БАЖАННЯ ПОВІДОМЛЯТИ ПРО ПРОБЛЕМИ ЗІ ЗДОРОВ'ЯМ?

За даними Marine Medical Solutions (MMS), моряки не бажать повідомляти про проблеми зі здоров'ям на ранніх стадіях через недотримання лікарської таємниці на борту, а не через низьку стресостійкість або небажання говорити про це.

Доступ до конфіденційної медичної допомоги в морі залишається обмеженим. Більшість моряків не можуть безпосередньо зв'язатися з лікарем і повинні спочатку повідомити про проблему своєму керівництву.

Поки інформація потрапить до лікаря, особисті медичні відомості часто стають відомими людям, багато з яких не мають медичних знань і взагалі не повинні були б отримувати доступ до цієї інформації.

«Сьогодні моряки як ніколи раніше обізнані про стан свого здоров'я. Вони звертають увагу на симптоми та розуміють важливість своєчасного звернення по допомогу», — зазначив доктор Енс Тюльснер, генеральний директор MMS, що входить до групи OneCare.

Молоді моряки, які виросли в епоху цифрових технологій, часто самостійно шукають інформацію в Інтернеті та намагаються розібратися з проблемою власними силами, перш ніж звертатися до старшого офіцера або медичного працівника. Це не завжди пов'язано з тим, що їм незручно говорити про свої проблеми або що вони воліють їх ігнорувати. Найчастіше небажання повідомляти про проблеми зі здоров'ям зумовлене тим, як сьогодні поводяться з персональною інформацією, додав доктор Тюльснер.



Практика надання медичної допомоги на борту також перешкоджає своєчасному повідомленню про проблеми, пояснив він. При цьому ставлення до цього питання може суттєво відрізнитися. Деякі капітани та старші офіцери негайно повідомляють про проблеми, тоді як інші спочатку намагаються самостійно вирішити їх на борту. Саме ця непослідовність змушує моряків сумніватися в тому, як саме будуть розглядатися їхні проблеми.

У результаті дуже часто проблема вирішується таким чином: якщо симптоми не є серйозними, їх намагаються усунути або приховати власними силами, без звернення до медичних працівників. Через це захворювання, які можна було б зупинити на ранній стадії, часто переходять у більш серйозні проблеми, створюючи непотрібний ризик як для окремого моряка, так і для судна загалом.

«Якщо ми хочемо, щоб моряки почувалися комфортно, звертаючись по медичну допомогу, ми повинні спочатку запевнити їх у тому, що інформація, яка стосується їхнього здоров'я, буде оброблятися максимально конфіденційно», — підсумував доктор Тюльснер.

Поки конфіденційність не буде розглядатися як фундаментальна складова медичної допомоги в морі, багато моряків і надалі будуть самотійно справлятися зі своїми проблемами, а галузь продовжуватиме неправильно розуміти причини цього.



ЗАТРИМАННЯ СУДЕН Є РЕЗУЛЬТАТОМ СИСТЕМНИХ НЕДОЛІКІВ В УПРАВЛІННІ

У нещодавно опублікованому дослідженні морської аналітичної компанії Survitec чітко показано, що більшість затримань суден відбувається не внаслідок раптових, різких або катастрофічних відмов, а через системні помилки в управлінні, які можна було виявити та запобігти їх виникненню.

В аналітичній доповіді «Затримання в портах: витрати та наслідки для старіючого флоту — і як їх уникнути» компанія Survitec зазначає, що кількість міжнародних інспекцій із 2023 року стабілізувалася на рівні близько 75 000 на рік, водночас результати затримань погіршилися.

Інспекції Токійського та Паризького меморандумів про взаєморозуміння охоплюють найбільш завантажені судноплавні маршрути та становлять понад 80 % усіх інспекцій і затримань PSC. Кількість затримань у рамках Токійського меморандуму за останні п'ять років збільшилася більш ніж удвічі, а в рамках Чорноморського меморандуму зафіксовано найвищі показники затримань відносно кількості інспекцій, що частково зумовлено високою концентрацією суден старого тоннажу в регіоні.

Як уже повідомлялося, багато з виявлених недоліків пов'язані не лише з дотриманням нормативних вимог, а безпосередньо стосуються оперативної готовності систем пожежної безпеки та рятувального обладнання, що викликає занепокоєння щодо здатності судна ефективно реагувати на надзвичайні ситуації.

Основні висновки

Результати вказують як на приховані внутрішні, так і на очевидні недоліки систем, які можуть поставити під загрозу працездатність у надзвичайних ситуаціях. Виявлені проблеми включають застарілі або несправні системи пожежогасіння, наслідки неналежного технічного обслуговування та зношення переносних засобів безпеки.

У документах також висвітлюються проблеми, пов'язані з безпекою рятувальних шлюпок. Непоодинокими є випадки, коли вплив навколишнього середовища та неналежне технічне обслуговування можуть поставити під загрозу надійність цього критично важливого рятувального обладнання.

Крім того, використовуючи дані, надані RISK4SEA, компанія Survitec проаналізувала найбільш поширені порушення, які призводили до затримання суден:

Сектор	Інспекції	Затримання	Найпоширеніші недоліки — причини затримання	Галузь порушень
Балкери	1322	369	Стационарні установки пожежогасіння	Пожежна безпека
Суховантажі	706	457	Системи виявлення пожежі та сигналізації	Пожежна безпека
Контейнеровози	567	133	Стационарні установки пожежогасіння	Пожежна безпека
Танкерні судна	560	127	Рятувальні шлюпки	Рятувальне обладнання
LPG	755	38	Стационарні установки пожежогасіння	Пожежна безпека
LNG	311	4	Стационарні установки пожежогасіння	Пожежна безпека
Інші	3577	98	Рятувальні шлюпки	Рятувальне обладнання

«У нашій галузі звикли вважати, що найчастіше затримують “проблемні” судна. Зараз це вже не так: може бути затримане будь-яке судно будь-якого типу та віку. Як зазначається в щорічному огляді SAFETY4SEA PSC за 2025 рік, лише половина інспекцій завершується без виявлення недоліків, і прогнозується, що

кожне сьоме торговельне судно далекого плавання буде затримане щонайменше один раз протягом найближчих 36 місяців. Тому затримання стають статистичною нормою», — пояснив Меткель Йоганнес, директор проектів Survitec.

Ключові тенденції 2021–2025 рр.

Токійський меморандум про взаєморозуміння: зафіксовано найбільшу кількість інспекцій у світі. Кількість затримань збільшилася більш ніж удвічі — з 526 у 2021 році до рекордних 1255 у 2025 році.

Паризький меморандум про взаєморозуміння: рівень затримань залишається стабільно високим — близько 4 %, що перевищує середньосвітовий показник.

Меморандум про взаєморозуміння по Чорному морю: найвищий показник затримань відносно кількості інспекцій — 6,78 % у 2025 році. У регіоні експлуатується велика кількість суховантажів і балкерів, багато з яких мають вік понад 25 років.

Основні категорії, за порушення або недоліки в яких затримують судна:

25–35 % усіх порушень пов'язані з безпекою та виживанням.

30–40 % порушень, які призводять до затримань, пов'язані із системами безпеки.

Типи суден, найбільш схильних до ризику затримань:

У статистиці затримань переважають балкери, суховантажі, контейнеровози та танкери.

Віковий фактор:

Найбільш значущий фактор, що впливає на ризик затримання суден, — в регіонах дії всіх Меморандумів про взаєморозуміння.

15 років: значно вищий ризик затримання.

20 років: категорія найвищого ризику.

Оскільки судновласники дедалі частіше продовжують термін експлуатації суден на тлі геополітичної нестабільності, нестачі вільних слотів на верфях, невизначеності щодо майбутніх видів палива та тривалих порушень у світовій торгівлі, усе це сприяє старінню світового флоту, який працює під дедалі більшим технічним і нормативним тиском.

Затримання суден під час інспекцій PSC: найпоширеніші категорії затримань

Останні п'ять років спостерігається безпрецедентне зростання кількості затримань суден у портах. Нижче наведено основні тенденції, характерні для цих затримань:

1. Серйозні недоліки у сфері безпеки стають причиною затримань.

Порушення, пов'язані з пожежною безпекою та рятувальним обладнанням, і надалі зустрічаються дуже часто.

2. Зміщення фокусу в бік «системних недоліків».

Оскільки МКУБ набуває дедалі більшого значення в управлінні безпекою, PSC переходить від перевірки окремих недоліків до перевірки систем управління.

3. Зв'язок між недоліками рятувального обладнання та прогалинами в МКУБ.

Більшість випадків затримання суден через проблеми з рятувальним обладнанням пов'язані з неналежними системами технічного обслуговування, відсутністю регулярних перевірок та недостатньою підготовкою екіпажу.

«Комерційна реальність проста: профілактичні щорічні перевірки та планування життєвого циклу обладнання значно знижують ризик дороговартісних затримань. Інвестувати в профілактику набагато дешевше, ніж нести витрати навіть через одне затримання», — підсумував Меткель Йоганнес.

ІНСПЕКЦІЇ PSC: ОСНОВНІ ТЕНДЕНЦІЇ 2025 РОКУ

У 2025 році тенденція до більш цілеспрямованих інспекцій державного портового контролю (PSC) залишалася стабільною, а кількість затримань протягом останніх п'яти років продовжувала зростати.

Показник затримань (DER) швидко зростає. У 2025 році загальний показник DER досяг 3,43% порівняно з 3,0% у 2024 році. Водночас 46,1% інспекцій PSC пройшли без зауважень (чисті інспекції). Загалом у 2025 році було проведено 75 168 інспекцій PSC, у результаті яких було винесено 177 741 зауваження та здійснено 2 569 затримань, при цьому показник DPI (кількість зауважень на інспекцію) становив 2,37%.

Суднові менеджери та судновласники мають бути ретельно підготовлені до майбутніх перевірок PSC, щоб забезпечити високу ефективність контролю та повну відповідність вимогам PSC. Успішно проходити ці перевірки стало значно складніше, при цьому затримання суден дедалі частіше стають фактором, який може змусити судна призупинити операції на один або кілька днів.

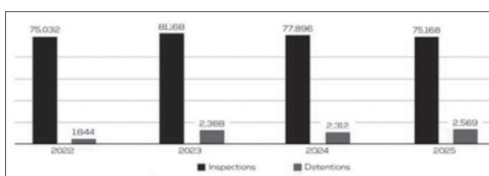
Це призводить до суттєвих збитків для судноплавних компаній, оскільки, окрім витрат на усунення

зауважень, що спричинили затримання, компанії зазнають втрат через простій та репутаційні ризики. Той факт, що майже половина перевірок PSC завершується без виявлених недоліків, свідчить про наявність ефективних рішень. Досвід показує, що менш підготовлені судна значно частіше стикаються з проблемами під час інспекцій PSC.

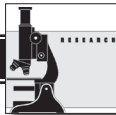
Саме тому судновласники та суднові менеджери мають розглядати дотримання вимог PSC як постійний пріоритет.

Впровадження суворих передінспекційних аудитів, інвестиції в навчання екіпажу, дотримання всіх вимог щодо ведення журналів технічного обслуговування та завчасне усунення дрібних недоліків можуть значно знизити ризик затримань суден.

Компанії, які інтегрують дотримання нормативних вимог у свою щоденну діяльність, не лише уникають дорогих простой, але й зміцнюють свій авторитет в очах регуляторних органів, страховиків і фрахтувальників, перетворюючи інспекції PSC з ризику на показник ефективності.



Кількість інспекцій PSC/затримань за роками (глобальні дані, судна далекого плавання >1 000 гт)



ПАНАМСЬКИЙ ПРАПОР «ХУДНЕ» НА 2 % ЩОМІСЯЦЯ

Судновласники активно виводять флот з-під панамського прапора, щоб мінімізувати ризики.

У 1917 році Панама першою у світі створила відкритий судновий реєстр: тут могли реєструвати свій флот судновласники з будь-яких країн. Протягом 30 років — з 1993 по 2023 рік — країна посідала перше місце у світовому рейтингу за тоннажем флоту, зареєстрованого в національному реєстрі. У 2023 році Ліберія витіснила Панаму з лідерської позиції, а нині Панама прискорено втрачає свої позиції.

За даними Lloyd's List, протягом 2025 року Панамський судновий реєстр у середньому щомісяця залишали 40–60 суден. Зараз відтік уже обчислюється тризначними цифрами: у квітні–травні від панамського прапора щомісяця відмовляються 120–150 суден, що становить втрати на рівні близько 2 % на місяць.

Безпосередньою причиною є масові затримання суден під панамським прапором у портах Китаю.

Сша продовжили до 2027 року заборону на захід до портів суден, пов'язаних із Росією

Вашингтон ще на один рік продовжив дію режиму надзвичайного стану, який обмежує захід і пересування суден, пов'язаних із Росією, в американських портах, повідомляється в офіційному повідомленні на сайті Федерального реєстру. Згідно з документом, заходи, запроваджені у квітні 2022 року, залишаються чинними через «порушення міжнародних відносин».

«Я (президент США Дональд Трамп. — Прим. ред.) продовжую ще на один рік дію надзвичайних повноважень, що стосуються регулювання постановки на якорі і руху суден, пов'язаних із Росією, у портах Сполучених Штатів», — йдеться в тексті розпорядження.

Рішення наділяє Міністерство внутрішньої безпеки США правом контролювати пересування морського транспорту, включаючи танкери для перевезення СПГ, автомобілевози та контейнеровози (місткістю кілька тисяч TEU), якщо вони мають відношення до російських інтересів.

Обмеження поширюються на судна, які ходять під російським прапором, належать російським особам або експлуатуються ними.

Південна Корея створить платформу даних на основі штучного інтелекту для автономних суден

Південна Корея розпочала чотирирічний проєкт вартістю 30 млрд вон (20,7 млн дол. США) зі створення платформи даних на основі штучного інтелекту для автономних суден. Згідно з офіційним повідомленням уряду, програма реалізується спільно Міністерством торгівлі, промисловості та енергетики, Міністерством океанів і рибальства, а також Корейським науково-дослідним інститутом суднобудування та океанотехніки (KRISO).

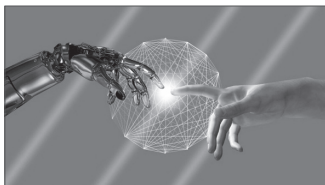
Проєкт реалізовуватиметься у 2026–2029 роках і спрямований на зміцнення позицій Південної Кореї у сфері технологій судноплавства та суднобудування нового покоління.

Завдання KRISO полягає у зборі оперативних даних щодо систем автономних суден, навігації, суднових двигунів, дистанційного керування та морського транспорту для створення відповідної платформи.

Згідно з офіційними даними, 25 компаній, що працюють у сферах суднобудування, судноплавства, штучного інтелекту та науково-дослідної діяльності, подали листи про наміри взяти участь у проєкті.

До числа офіційно підтверджених складових проєкту належать державні інвестиції у розмірі 30 млрд вон, чотирирічний термін реалізації, координація проєкту двома міністерствами, а також роль KRISO як органу, відповідального за його виконання.

Цей крок також є частиною ширшої програми Сеула із впровадження штучного інтелекту в промисловість, у межах якої Міністерство промисловості пов'язує створення цієї платформи з масштабною програмою трансформації обробної промисловості.



ПОТОЧНИЙ СЕЗОН EL NIÑO МОЖЕ СТАТИ НАЙСУВОРІШИМ ЗА ВСЮ ІСТОРІЮ СПОСТЕРЕЖЕНЬ

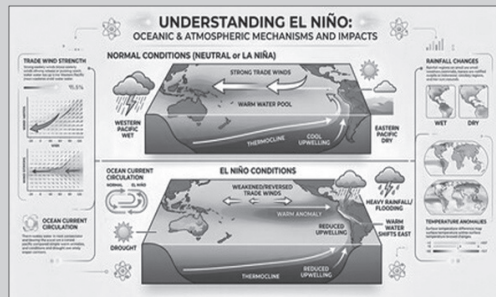
Відомство, що відповідає за моніторинг погоди й атмосферних явищ у США, опублікувало повідомлення про початок сезону El Nino. Аналітики агентства прогнозують, що «симптоми» цього явища посиляться до початку зими. Результати моделювання показують, що з імовірністю 63% нинішній сезон El Nino буде найвираженішим за всю історію спостережень із 1950 року.

El Nino характеризується зміщенням теплої води із заходу Тихого океану на схід, що перебудовує атмосферну циркуляцію й зумовлює погодні аномалії, такі як посухи та тайфуни.

Для судноплавної індустрії найочевиднішим проявом El Nino стають посухи в Панамі, що призводять до обмежень на транзит суден через Панамський канал.

Раніше Адміністрація Панамського каналу також повідомила про початок сезону El Nino і оголосила у зв'язку з цим перші заходи економії води.

Попередні кризи мали місце у 2019/2020 і 2023/2024 роках. Криза 2019 року тривала близько 8 місяців, максимальні обмеження, які скоротили допустиму осадку суден на 12% від проєктної норми, за яких допустиме завантаження для найбільших суден, що проходять через канал, зменшується приблизно в півтора рази, діяли близько 3 місяців (квітень–липень). У 2023–2024 роках максимальні обмеження щодо осадки та кількості шлюзових операцій для економії води трималися з кінця травня 2023 року до середини червня 2024 року — 13 місяців, а повне відновлення було досягнуто лише в середині серпня 2024 року, тобто цикл тривав близько 18 місяців.





КОДЕКС ДЛЯ МОРСЬКИХ АВТОНОМНИХ НАДВОДНИХ СУДЕН ПРИЙНЯТО

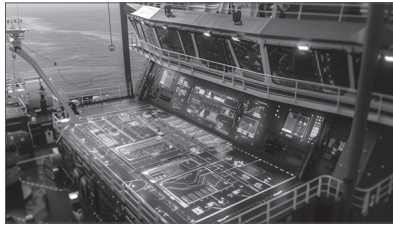
Кодекс для морських автономних надводних суден (Кодекс МАНС) було прийнято у травні 2026 року.

«Світ швидко змінюється. Технології розвиваються, очікування щодо більш екологічного судноплавства зростають. Ми вже бачимо перші автономні комерційні судна. Щоб підготуватися до нової реальності, ІМО розробила Кодекс МАНС, який було прийнято у травні, щоб забезпечити безпеку судноплавства, морських операцій і захист вантажу. Хочу відзначити внесок усіх держав-членів. Вони поділилися своїм досвідом роботи з автономними технологіями, що допомогло в роботі над Кодексом», — зазначив Генеральний секретар ІМО.

Директор Департаменту безпеки на морі Міжнародної морської організації Дам'єн Шевальє уточнив, що положення Кодексу поки що матимуть добровільний, рекомендаційний характер. Водночас в організації розраховують, що держави-члени ІМО, які користуватимуться ним, зможуть надати зворотний зв'язок і внести свої пропозиції щодо доопрацювання документа. Він також зазначив, що регулювання МАНС має бути проактивним, щоб враховувати можливі майбутні ризики.

«У 2028 році буде зроблено наступний важливий крок — розпочнеться розроблення вже обов'язкового до виконання Кодексу, який ми сподіваємося ухвалити до липня 2030 року. Документ має набути чинності у 2032 році», — уточнив Дам'єн Шевальє.

Як повідомлялося раніше, текст документа був схвалений Комітетом з безпеки на морі ІМО на його 111-й сесії, що проходила з 13 по 22 травня. Кодекс надає дистанційно керованим і автономним вантажним суднам, які підпадають під дію глави I Конвенції SOLAS, першу міжнародну нормативно-правову базу.



Лієнн Пейдж, заступниця директора Агентства морської та берегової охорони Великої Британії (МСА), заявила:

«Новий Кодекс — це революційний крок уперед для сектору морських перевезень, розроблений морськими державами спільно. Ми дуже пишаємося тим, що відіграли провідну роль у досягненні цього важливого етапу. Морська індустрія за своєю природою є глобальною, тому прогрес у напрямі гармонізованої нормативно-правової бази є життєво важливим для забезпечення узгодженості, справедливості та, що найважливіше, безпечної діяльності на міжнародному рівні».

Наступний етап переговорів буде присвячений накопиченню практичного досвіду, який стане основою для подальшого розроблення обов'язкового Кодексу МАНС. МСА та Міністерство транспорту Великої Британії продовжать консультації з представниками галузі, зокрема під час наступної зустрічі представників сфери автономного транспорту, щоб надати додаткову інформацію та рекомендації щодо застосування необов'язкового Кодексу.

Необов'язковий Кодекс МАНС встановлює рамкові вимоги до проєктування, експлуатації та сертифікації автономних і дистанційно керованих комерційних суден. Він охоплює питання оглядів і сертифікації, оцінки ризиків, принципів функціонування програмного забезпечення, дистанційного керування, зв'язку, комплектування екіпажу, підготовки та несення вахти, безпеки мореплавства, протипожежного захисту, пошуку і рятування, перевезення вантажів, судових механізмів та електроустановок.

План ІМО передбачає етап накопичення практичного досвіду перед початком роботи над обов'язковим Кодексом МАНС у 2028 році. Метою є прийняття обов'язкових правил не пізніше 1 липня 2030 року з набранням ними чинності 1 січня 2032 року.

ТУРЕЧЧИНА ПІДВИЩИТЬ РОЗМІР ЗБОРУ ІЗ СУДЕН ЗА ПРОХІД ЧЕРЕЗ БОСФОР І ДАРДАНЕЛЛИ

Туреччина підвищить розмір збору із суден за прохід через протоки Босфор і Дарданелли до 6,70 дол. США. Йдеться про судна, які прямують транзитом через протоки без заходу до турецьких портів.

Нова ставка діє з 1 липня 2026 року по 30 червня 2027 року. Підвищення становить близько 14,9%, що фактично відповідає щорічній індексації показника на 15%.

Нагадаємо, що з 1983 по 2022 рік плата із суден за прохід через протоки залишалася незмінною і становила 0,80 дол. США.

Відповідно до указу Президента Туреччини, починаючи з 2022 року, розмір зборів переглядається щороку. Індиксація проводиться 1 липня кожного року.

Розмір збору становив: у 2022–2023 роках — 4,08 дол. США; у 2023–2024 роках — 4,42 дол. США; у 2024–2025 роках — 5,07 дол. США; у 2025–2026 роках — 5,83 дол. США; з 1 липня 2026 року — 6,70 дол. США.

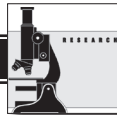
НММ ПЛАНУЄ ПЕРЕВЕСТИ НА АВТОНОМНІ СИСТЕМИ ВЕСЬ СВОЙ ФЛОТ

Найбільша південнокорейська судноплавна компанія НММ оголосила про стратегічне партнерство із впровадження систем автономної навігації на основі штучного інтелекту на свої судна. Компанія підписала меморандум про взаєморозуміння із суднобудівним гігантом HD Korea Shipbuilding & Offshore Engineering і технологічною компанією Avikus, що спеціалізується на автономних рішеннях для морського транспорту.

У межах ініціативи НММ планує оснастити системами автономної навігації 40 суден як пілотну фазу. Успішні результати дадуть змогу поширити технологію на весь флот компанії.

Основна мета партнерства — використання реальних операційних даних із флоту НММ для підвищення ефективності автономних технологій, що зрештою має значно підвищити загальну конкурентоспроможність і безпеку судноплавства.

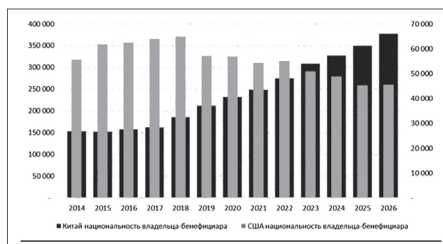
НММ виступить оператором та інтегратором, надаючи судна і критично важливі дані для навчання ШІ. HD Korea Shipbuilding забезпечить технічну експертизу, постачання суден і підтримку в інтеграції систем у суднове обладнання. Avikus зосередиться на постачанні, підтримці та постійному вдосконаленні свого рішення — системи HiNAS. Ця система поєднує функції прийняття навколишньої обстановки, оцінки ризиків і автоматичного керування судном. Завдяки новій угоді компанія Avikus, яка вже поставила технологію HiNAS Control приблизно на 350 суден, понад 100 з яких — великотоннажні, зміцнює свої позиції лідера у сфері автономної навігації.



ГРЕЦІЯ ЗАЛИШАЄТЬСЯ НАЙБІЛЬШИМ СУДНОВЛАСНИКОМ У СВІТІ

Найбільшою країною-судновласником у світі залишається Греція, свідчать дані UNCTAD станом на 18 червня 2026 року. На грецьких бенефіціарів припадає 397,1 млн тонн DWT, або 15,8% світового флоту. Але лідерство вже не виглядає таким упевненим, як п'ять років тому. У 2021 році частка Греції становила 17,7%, і за п'ять років вона знизилася майже на 2 відсоткові пункти.

Головний суперник — Китай. Китайські судновласники контролюють 377 млн тонн DWT, або 15% світового флоту. За рік цей показник зріс одразу на 27 млн тонн DWT. Це найбільший абсолютний приріст серед усіх країн і майже третина всього річного збільшення світового флоту за бенефіціарними власниками. За п'ять років Китай додав 127,9 млн тонн DWT. Його частка зросла з 11,8% до 15%. І, якщо поточна динаміка збережеться, розрив між Грецією та



Китаєм може стати вже питанням одного-двох великих циклів постачання флоту.

Третє місце посідає Японія — 243,2 млн тонн DWT, або 9,7% світового флоту. Далі йдуть Сінгапур — 182,4 млн тонн DWT, Гонконг — 122,8 млн тонн, Республіка Корея — 99,2 млн тонн, Німеччина — 69,1 млн тонн, Тайвань — 66,2 млн тонн, Велика Британія — 61,1 млн тонн і ОАЕ — 59,6 млн тонн DWT.

У контексті зусиль США щодо стимулювання національного судноплавства та суднобудування, а також зниження залежності економіки від Китаю, цікаво подивитися на динаміку флоту, контрольованого США і Китаєм. Дані UNCTAD щодо місткості флоту, контрольованого американським бізнесом, показують, що останній рік став першим з 2019-го з невід'ємною динамікою. І приблизно тоді ж — з 2018-го — різко прискорилося зростання флоту, контрольованого Китаєм.

Зміни до китайського законодавства, що регулює морські перевезення

1 травня 2026 року набули чинності ухвалені в жовтні минулого року зміни до Морського кодексу КНР. Це перший масштабний перегляд кодексу, що регулює морські перевезення в Китаї, за понад 30 років — з моменту набуття ним чинності у 1993 році.

Зміни покликані вирішити чотири основні завдання:

1. Уточнення прав і обов'язків сторін, які беруть участь у перевезенні, та норм правозастосування. Тут експерти звертають увагу на такі важливі новації: у спорах, що стосуються перевезень, у яких порт завантаження або вивантаження вантажу розташований у Китаї, застосовується китайське право незалежно від умов, прописаних у коносаменті. Відповідальність за покинутий вантаж покладається на відправника, який не обов'язково є вантажовласником.
2. Уніфікація регулювання внутрішніх і міжнародних перевезень: глава IV про договір морського перевезення вантажів, яка раніше застосовувалася лише до міжнародних перевезень, тепер поширюється і на каботажні.
3. Форсована цифровізація галузі: введено новий розділ про електронні транспортні документи. Електронні коносаменти та інші транспортні документи отримують таку саму юридичну силу, як і паперові. Визнано можливість конвертації між електронними та паперовими версіями одного документа.
4. Захист морського середовища: до кодексу додано нову главу XII про відповідальність за шкоду від нафтового забруднення із суден, яка запроваджує обов'язкове страхування відповідальності та уточнює компенсаційні механізми.

BOURBON РОЗШИРЮЄ СВІЙ ФЛОТ

Французька компанія Bourbon розширила свій флот для роботи на шельфі, додавши з початку року 13 суден у межах програми вартістю понад 180 мільйонів доларів. Власник суден для шельфових робіт заявив, що розширення було зумовлене цільовими придбаннями, поверненням суден в експлуатацію та поставкою нових суден, оскільки компанія прагне задовольнити зростаючий попит на ключових ринках шельфового видобутку.

Десять із цих суден уже перебувають на етапі укладання контрактів, що, за словами компанії, підкреслює швидке повернення до активної експлуатації після етапу реструктуризації, завершеного у 2025 році. Основна частина поповнення припадає на придбання. Bourbon придбала шість дизель-електричних суден у китайської Minsheng Group, включно з п'ятьма суднами постачання платформ (PSV) і одним буксиром-постачальником для роботи з якорями (АНТС) з тяговим зусиллям 80 тонн. Компанія також придбала два більші судна постачання платформ (PSV) у ICBC, додавши до свого флоту Bourbon Front і Bourbon Clear. Ці судна доповнюють Bourbon Calm, судно постачання з носовою частиною типу X-Vow, придбане наприкінці 2025 року, що забезпечує групі більш стандартизований набір сучасних суден.

Акцент на звичних типах суден спрямований на спрощення інтеграції та прискорення розгортання в межах поточних офшорних проєктів. «Усього за кілька місяців ми розширили наш флот, залучили значні інвестиції та швидко повернули судна в експлуатацію для наших клієнтів», — сказав генеральний директор Гаель Боденес. Поряд із придбаннями, Bourbon повернула в експлуатацію два буксирні термінальні судна, що простоювали, підкреслюючи паралельну стратегію повторного введення в експлуатацію наявних активів для задоволення попиту без очікування поставок нових суден. Що стосується нових суден, група отримала Bourbon Evolution 810, найновіше судно із серії Evolution 800. Судно, побудоване для глибоководних підводних робіт і операцій з інспекції, технічного обслуговування та ремонту (IMR), було поставлене в Сінгапурі й має розпочати довгостроковий контракт у Південній Азії. Компанія Bourbon також почала використовувати судна меншого тоннажу: наприкінці 2025 року в Конго були доставлені два 27-метрові судна для перевезення екіпажів, які зараз працюють за п'ятирічним контрактом.

ПЕРШЕ СУДНО ПІД ПРАПОРОМ СОМАЛІ

Сомалі вперше з 1991 року зареєструвала судно під державним прапором. Про це повідомляє пресслужба міністерства портів і морського транспорту країни. Це перший випадок за понад тридцять років, коли судно під сомалійським прапором офіційно залишило порт Могадішо відповідно до міжнародно визнаних процедур.

«Міністерство зареєструвало судно під сомалійським прапором під назвою Guney з реєстраційним номером IMO 8230417. Уперше в історії сомалійської нації після розпаду держави було створено судовий реєстр з метою забезпечення можливості плавання суден під сомалійським прапором», — йдеться в повідомленні. Реєстрація відбулася після підписання меморандуму про взаєморозуміння між міністерством і приватною компанією Somali Ship Register Limited. У відомості підкреслили, що цей крок сприяє зміцненню інфраструктури морського транспорту та розвитку морської торгівлі й перевезень у Сомалі.

CHIRP Ukraine

M2206

Травма персоналу через ігнорування допуску на виконання робіт на висоті

Коли судно знаходилося в морі, вахтовий офіцер помітив несправність топового навігаційного вогню у системі управління навігаційними вогнями на містку. Про проблему було повідомлено старшому механіку та капітану, але через стан моря було прийнято рішення почекати, поки судно пришвартується, перш ніж виконувати роботи на висоті.

Відразу ж після прибуття до причалу, в той час як інша команда була зайнята установкою трапа, старший механік піднявся на шоглу, не оформивши допуск на виконання робіт на висоті і не пристебнувшись ремнями безпеки. Поки старший механік знаходився на шоглі, кильватер судна, що проходило повз, спричинив сильний крен, в результаті чого старший механік впав і зламав руку.

Коментар CHIRP

Рішення відкласти ремонт до прибуття у порт було правильним. Біля причалу, рух судна (як великого, так і малого) все ще не є стабільним, особливо оскільки остійність судна може суттєво змінитися під час завантаження, бункерування та баластування.

Звернення до адміністрації порту для уточнення навігаційної ситуації навколо судна під час виконання робіт є стандартною практикою.

Той факт, що старший механік так швидко піднявся на шоглу, свідчить про те, що у нього було занадто мало часу на виконання завдання. Аналогічно, недотримання правил безпеки перед підйомом на висо-

ту свідчить про те, що старший механік піддався оптимізму (синдром «зі мною цього не станеться»).

Що ще більш тривожно, це вказує на погану культуру безпеки та лідерство в галузі безпеки: якщо інші бачать старшого механіка (який дуже часто є офіцером з безпеки судна), який ігнорує процедури з безпеки, як це стимулюватиме молодших членів екіпажу їх дотримуватися?

Людський фактор

Культура — Коли доходить до культури безпеки, старші офіцери повинні подавати приклад і моделювати поведінку безпеки, якої вони хочуть, щоб їх команда дотримувалася. Як то кажуть, краще подавати приклад, ніж бути ним самим!

Оповіднення — Після повідомлення капітану/офіцеру з безпеки та екіпажу про те, що вогні будуть ремонтуватися, мала бути використана процедура видачі допусків при роботі на висоті. Чи працює на вашому судні система видачі допусків при роботі на висоті?

Ситуаційна обізнаність — Усвідомлюючи, що навіть в порту, де умови не так сильно залежать від факторів навколишнього середовища, ви іноді можете не помітити динамічний вплив суден, що проходять повз.

Тиск — Мабуть, чинився тиск з метою виконання роботи. Цю роботу слід було б доручити членам екіпажу, які більше звикли працювати на висоті. Видача допуску на виконання робіт на висоті могла здійснюватися під наглядом старшого механіка. Як ви контролюєте допуски на виконання робіт? Чи знаєте ви звання вашого офіцера з безпеки?



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

M2207

Потенційно смертельний інцидент: технічне обслуговування ліфта

Наш звітувач заявив, що його попросили відкрити двері суднового ліфта, щоб бригада прибиральників могла піднятися на самий верх ліфта для проведення прибирання.

Звітувач пояснив бригаді прибиральників, чому це неможливо, і як вони мають спланувати виконання роботи. Звітувач надав копію звіту про інцидент від держави прапора, в якому йдеться про важке поранення члена екіпажу:

Старший механік на великій яхті готував пасажирський ліфт до прийому спеціаліста з технічного обслуговування для проведення опоряджувальних робіт у шахті. Технік не був пов'язаний з виробником ліфтів або будь-яким постачальником послуг з обслуговування ліфтів і перебував на борту виключно для того, щоб подбати про опорядження шахти ліфта.

Старший механік викликав підйомник на палубу, а потім увійшов у шахту ліфта і ступив на дах кабіни, вручну відкривши двері на прогулянковій палубі. Коли двері ліфта на прогулянковій палубі зачинилися, ліфт піднявся на рівень сонячної палуби, затиснувши механіка між верхом кабіни і верхньою частиною шахти ліфта. Механік отримав серйозні травми ніг і щиколоток і не міг виконувати обов'язки значний час.

Звітувач впевнений, що подібна практика має місце і на інших судах з ліфтами, і хотів привернути нашу увагу до цього. Хоча в цьому випадку обмежилося травмами, були і летальні випадки, коли люди були розчавлені під час роботи на даху кабіни ліфта, який не був належним чином ізольований.

Коментар CHIRP

CHIRP зв'язався з державою прапора, щоб отримати більше інформації про цей інцидент. Вони охоче допомогли CHIRP, розповівши подробиці, які призвели до важкої травми.

Ця робота аналогічна роботі на висоті, і до неї слід ставитися відповідним чином. Допуск на роботу повинен бути частиною процесу та оцінки ризиків. Важливо відзначити, що перед виконанням будь-якої роботи необхідно виконати блокування, опломбування та перевірку (Lock Out — Tag Out — Try Out, LOTOTO) і провести перехресний

контроль. Використання абревіатури LOTOTO є розвитком оригінального терміна LOTO і свідчить про подальше вдосконалення ієрархії засобів контролю для посилення безпеки.

У звіті підкреслюється, що цей інцидент був класифікований як «оптимізаційне порушення», коли механік намагався полегшити роботу, не повністю відключивши основне живлення ліфта.

У більшості компаній технічне обслуговування ліфтів здійснюється виробником оригінального обладнання. Однак на судні завжди лежить обов'язок подбати про те, що методи контролю безпеки охоплюють залучення підрядників з технічного обслуговування, навіть якщо підрядник має власні вимоги до безпеки. CHIRP зазначає, що механік працював один, тому не було кому перевірити чи поставити під питання будь-яку небезпечну поведінку.

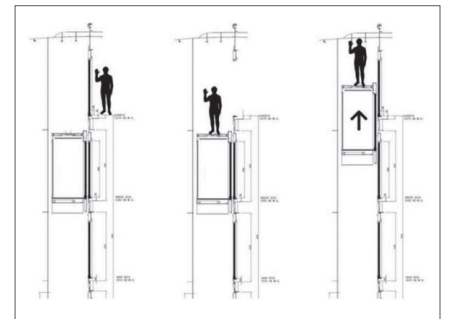
З огляду на зростаючу кількість ліфтів, що використовуються в комерційному судноплавстві, CHIRP задається питанням, чи слід проводити ознайомлювальний курс з техніки безпеки для всіх офіцерів судна.

Людський фактор

Культура — Зусилля, спрямовані на виконання цієї роботи могли б бути покращені, враховуючи високий ризик, пов'язаний з роботою з ліфтами.

Надмірна впевненість — Було проявлене недбале ставлення до роботи, яке, ймовірно, було типовим у минулому і було прийнято як норма. Чи передбачені у вашій СУБ процедури з технічного обслуговування ліфта? Якщо так, чи доводиться це до відома підрядників, які працюють з ліфтами?

Можливості — Чи існують ознайомлювальні курси з техніки безпеки для персоналу судна щодо обслуговування ліфтів? Зазвичай це доручається кваліфікованому спеціалісту з ліфтів від компанії-виробника. Чи залучаєте ви виробника?



M2208

Конструкція бункерувальної станції

Звутьвач надіслав коротке відео, в якому розповідається про не-вдале проектування бункерувальної станції на суперяхті. Звутьвач повідомляє CHIRP, що суперяхти використовують різні бункерувальні установки, і дуже рідко з'єднуються фланцем МАРПОЛ.

Більшість шлангів мають камлоки (camlock fittings), і через неякісні конструктивні рішення на бункерувальній станції та погане обслуговування камлоків багато з'єднань протікають, забруднюючи навколишнє середовище, створюючи небезпеку для здоров'я та пожежну небезпеку.

Коментар CHIRP

Питання проектування, пов'язані з бункерувальними з'єднаннями, часто вимагають ретельного продумування. З'єднання часто розташовані у важкодоступних місцях, що ускладнює під'єднання шланга. Після під'єднання фланці часто можуть зазнавати великих навантажень через погане розташування, що ускладнює досягнення герметичності.



Безпечного плавання,
Команда CHIRP Ukraine

CHIRP просить власників переглянути конструкцію станції і протягом наступної стоянки на причолі або в сухому доці розглянути можливість заміни трубопроводів, щоб забезпечити краще з'єднання і більшу герметичність для запобігання протіканню під час бункерування.

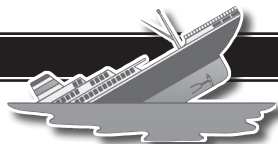
CHIRP твердо переконані, що постійні протікання при бункеруванні неприйнятні і вказують на нормалізацію відхилень, де ця практика прийнята в якості нової норми.

Людський фактор

Проектування — Конструкція потребує вдосконалення, щоб забезпечити безпечне бункерування. Простору для під'єднання шлангів має бути достатньо для установки камлоку. Чи має бункерувальна станція на вашому судні достатньо простору?

Оповіщення — Попередження керівництва про те, що відра не повинні використовуватися для контролю протікання із з'єднання, і це не повинно допускатися. Керівництво також повинно бути проінформоване про заходи щодо виправлення ситуації, які необхідно вжити.

УРОКИ МОРСЬКИХ АВАРІЙ



MARINE ACCIDENTS LESSONS

ДЕТАЛІ ОБВАЛУ МОСТУ В БАЛТИМОРІ (США)

За повідомленнями ЗМІ, контейнеровоз Dali, який перебував під проводкою лоцмана, врізався в опору мосту ім. Френсіса Скотта Кі в Балтиморі (США) о 01:30 26 березня 2024 року. Міст загорівся і затону. Це найсерйозніша подія з мостом у США після катастрофи на мосту Skyway у Тампі в 1980 році. Повідомляється, що у воду впали щонайменше сім людей і сім транспортних засобів. У цей час на мосту перебувало кілька транспортних засобів, зокрема тягач із причепом.

Офіційні особи назвали інцидент «розвитком події з масовими жертвами». Зареєстрованим власником судна є Grace Ocean Pte Ltd, а керуючою компанією — Synergy Marine Group. Судно водотоннажністю 32 000 тонн було побудоване у 2015 році і ходить під прапором Сінгапуру. У момент аварії на борту Dali перебувало близько 4900 контейнерів. Судно перевозило контейнери зі Східної Азії на східне узбережжя США через Панамський канал. Воно може перевозити еквівалент приблизно 9700 стандартних контейнерів, що приблизно вдвічі менше, ніж у найбільших суден галузі.

Контейнеровоз прибув на морський термінал Seagirt у Балтиморі 24 березня після заходу в порт Нью-Йорк/Нью-Джерсі та вивантажив невелику кількість контейнерів, перш ніж спробувати повернутися до Азії в ніч на вівторок. Synergy Marine Group опублікувала заяву щодо зіткнення судна з опорною мосту Френсіса Скотта Кі в Балтиморі. Керівники компанії прибули на місце, щоб оцінити ситуацію. У компанії заявили, що всі члени екіпажу, включно з двома лоцманами, були встановлені, повідомлень про будь-які травми не надходило. «Хоча точна причина інциденту ще не встановлена, екіпаж Dali задіяв свою кваліфіковану службу індивідуального реагування на інциденти», — йдеться в заяві. Кевін Картрайт із пожежної служби Балтимора повідомив, що після обвалення мосту у воді опинилися до 20 людей. «Ми розуміємо, що просто зараз у річці Патапско можуть перебувати до 20 людей, а також кілька транспортних засобів», — сказав він CNN, заявивши, що посадовці мають справу з «багатовідомчим інцидентом із масовими жертвами».

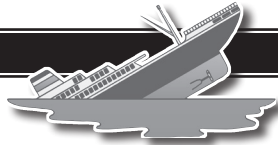
Чотирисмуговий міст завдовжки 2,6 км (1,6 милі) перетинає річку Патапско на південний схід від центру Балтимора. Його було відкрито у 1977 році, і щороку ним проїжджає понад 11 мільйонів автомобілів.



Це основна частина дорожньої мережі навколо Балтимора, промислового міста на східному узбережжі США на північний схід від столиці Вашингтона (округ Колумбія). Міст дає змогу комерційним суднам заходити в порт Балтимора, один із найбільших портів США за обсягом і вартістю вантажів. Це найбільший порт США з перевалки легкових автомобілів і легких вантажівок.

Агентства повідомляють, що контейнеровоз Dali «втратив хід» під час виходу з порту. Екіпаж на борту попередив посадовців штату Меріленд про те, що вони втратили контроль над судном. «Екіпаж судна повідомив Міністерство транспорту штату Меріленд (MDOT), що воно втратило керування і можливе зіткнення з мостом», — цитує ABC звіт Агентства з кібербезпеки та безпеки інфраструктури, — «Судно врізалося в міст, що призвело до його повного обвалення». Перед зіткненням на судні двічі гасло світло, що вказує на можливі проблеми в машинному відділенні. Попри швидке відновлення освітлення, це свідчить про те, що сталося повне знеструмлення, після чого аварійний генератор відновив основне електроживлення та освітлення. Без пропульсивної установки і без буксирів судно такого розміру практично неможливо зупинити. Аварійний генератор не підключений до пропульсивної установки, але має підтримувати системи рульового керування і навігації, однак курс контейнеровоза, схоже, був збитий вітром прямо на опорну колону.

Супровід буксира під час проходів під мостом Френсіса Скотта Кі для суден не є обов'язковим, тому в разі втрати потужності вони мають обмежені можливості самостійно сповільнитися і не можуть увімкнути задній хід гребного гвинта. Судячи з фотографій, Dali оснащений носовим підрулювальним пристроєм. Однак такі пристрої зазвичай не підключаються до систем аварійного електроживлення. Навіть якщо вони були задіяні, носові підрулювальні пристрої призначені для маневрування на малій швидкості і мають обмежену здатність відштовхувати ніс судна проти вітру, коли швидкість судна перевищує 5 вузлів. На фотографіях контейнеровоза видно, що лівий якорь було віддано. Однак незрозуміло, чи був він відданий до зіткнення в спробі сповільнити судно, чи вже після зіткнення.



Згідно із записами бази даних з безпеки суден Equasis, MV Dali було згадано 27 червня 2023 року посадовцями порту Сан-Антоніо, Чилі, через недоліки, пов'язані з «рушійною установкою та допоміжними механізмами». Згідно зі звітом, цей недолік був детально описаний як проблеми з «манометрами, термометрами тощо». Однак затримання через цей єдиний виявлений недолік не було. Через три місяці судно повторно перевірила Берегова охорона США в Нью-Йорку, але жодних недоліків виявлено не було. Кілька незначних недоліків не є чимось незвичним для такого судна, як Dali, однак нещодавній інцидент у Балтиморі знову привернув увагу до цього попереднього зауваження, наштовхуючи на припущення про можливість повторюваних проблем із рушійною системою судна. Національна рада з безпеки на транспорті США (NTSB) проводить розслідування катастрофи, при цьому особлива увага, ймовірно, буде приділена раніше виявленому недоліку силової установки.

Голова NTSB Дженніфер Хоменді зазначила, що під час розслідування будуть використані бортові самописці і, серед іншого, вивчена історія експлуатації судна. Зокрема, Хоменді підкреслила співпрацю з владою Сінгапуру, що відображає міжнародний аспект морської безпеки та регулювання. Розслідування NTSB, найімовірніше, триватиме рік, і морські експерти очікують, що публічні слухання будуть призначені раніше. Подробиці перевірки в Чилі, найімовірніше, будуть представлені на слуханнях. Також, ймовірно, виникнуть питання щодо ефективності подальших перевірок Берегової охорони США.

Dali належить дочірній компанії японської Mitsui & Co – Grace Ocean із Сінгапуру, і експлуатується Synergy Marine від імені Maersk. Цей інцидент не лише підкреслює важливість ретельного технічного обслуговування та нагляду за морськими суднами, а й демонструє потенційні наслідки експлуатаційних збоїв. Оскільки на борту перебуває вантаж Maersk, наслідки інциденту виходять за межі безпеки на морі, порушуючи також питання надійності ланцюга постачання та відповідальності фрахтових компаній. У міру продовження розслідування морська галузь і регулюючі органи з нетерпінням чекатимуть на результати, які могли б запобігти подібним інцидентам у майбутньому, забезпечивши безпеку морських операцій та інфраструктури. Цей інцидент є суворим нагадуванням про критичну необхідність дотримання жорстких експлуатаційних стандартів і постійного контролю за технічним станом судна для захисту від непередбачених подій.

Унаслідок навалу загинули шість осіб. Міністерство юстиції США висунуло обвинувачення компаніям Synergy Marine Pte Ltd, Synergy Maritime Pte Ltd і технічному керівнику Dali Радхакрішнану Картику Наїру у зв'язку з обваленням мосту Френсіса Скотта Кі в Балтиморі

в березні 2024 року, внаслідок якого загинули шість будівельників і, ймовірно, було завдано економічної шкоди щонайменше на \$5 млрд.

В обвинувальному висновку підсудним висунуто обвинувачення у змові, умисному ненаданні Береговій охороні США інформації про відому небезпечну ситуацію, перешкоджанні діяльності відомства та наданні неправдивих свідчень.

Двом корпоративним відповідачам також висунуто обвинувачення у вчиненні правопорушень відповідно до Закону про чисту воду, Закону про забруднення нафтою та Закону про відходи у зв'язку зі скиданням забруднювальних речовин у річку Патапско, включно з контейнерами для перевезення вантажів, нафтою та уламками мосту.

За твердженням прокуратури, зареєстрований у Сінгапурі контейнеровоз Dali двічі за чотири хвилини втрачав електроживлення після виходу з порту Балтимора 26 березня 2024 року.

Як повідомлялося раніше, судно, що здійснило навал на міст, перед інцидентом зіткнулося із знеструмленням і проблемами з рульовим керуванням. Крім того, у нього зупинився двигун.

Міністерство юстиції заявило, що відключення електроенергії, ймовірно, було спричинене ослабленням проводом у високовольтному розподільчому щиті. Усунення несправностей призвело до того, що судно почало використовувати промивний насос для подачі палива до двох із чотирьох генераторів, хоча він не був розрахований на автоматичний перезапуск після знеструмлення. Прокурори заявили, що судно встигло б відновити електропостачання, щоб пройти повз міст, якби використовувалися належні паливні насоси.

«Обвалення мосту Френсіса Скотта Кі було відверненою трагедією величезного масштабу», – заявив виконувач обов'язків генерального прокурора Тодд Бланш.

Компанія Synergy відкинула обвинувачення в заяві від 13 травня, повідомивши, що вона «здивована і розчарована» висунутим обвинуваченням, а також що ці твердження «безпідставні і не мають жодного стосунку до навалу DALI на міст Френсіса Скотта Кі». Компанія заявила, що захищатиметься, і що відключення електроенергії сталося через «прихований дефект виробника», пов'язаний з ослабленням проводом в електричній системі судна.

Кримінальне провадження розпочалося після того, як генеральний прокурор штату Меріленд Ентоні Браун заявив, що штат досяг остаточної угоди з компаніями Grace Ocean Private Limited і Synergy Marine Pte Ltd на суму \$2,25 млрд у межах справи про банкрутство, зберігши при цьому претензії до суднобудівної компанії HD Hyundai Heavy Industries. У Меріленді заявили, що угода врегулює претензії штату до власників судна до запланованого судового розгляду.

\$1 млрд за екологічну шкоду

Верховний суд Шрі-Ланки зобов'язав власників і операторів контейнеровозу MV X-Press Pearl, що ходив під прапором Сінгапуру, виплатити державі \$1 млрд компенсації за завдану екологічну шкоду. Суд кваліфікував аварію 2021 року як найбільшу екологічну катастрофу в історії країни.

Унаслідок пожежі та подальшого затоплення судна біля узбережжя Коломбо було зафіксовано масову загибель морських тварин – 417 морських черепах, 48 дельфінів і 8 китів, а також забруднення пляжів і прибережних вод кількома тоннами пластикових гранул, хімічних речовин і продуктів горіння. Зруйновано частину екосистеми фітопланктону.

Відповідальність покладено на власника судна EOS Ro Pte, низку чартерних компаній і місцевого агента Sea Consortium Lanka. Ці сторони суд об'єднав у групу X-Press Pearl і визнав спільно відповідальними на підставі міжнародного принципу «забруднювач платить».

Компенсацію мають виплатити у три етапи:

- \$250 млн – до 23 вересня 2025 року;
- \$500 млн – упродовж наступних шести місяців;
- \$250 млн – до 24 липня 2026 року.

Кошти буде зараховано на спеціальний рахунок Міністерства фінансів Шрі-Ланки та використано включно на відновлення довкілля й компенсацію постраждалим громадам.

Для упрощення виплати створено два органи: Комісію з компенсацій MV X-Press Pearl (під керівництвом колишнього судді Верховного

суду Е. А. Г. Р. Амарасекери) та Комітет з відновлення морського й прибережного середовища, очолюваний секретарем Міністерства довкілля. Вони повинні регулярно звітувати перед судом, а адміністративну підтримку забезпечить Управління з охорони морського середовища (МЕРА).

Суд також розкритикував дії державних структур Шрі-Ланки, зокрема колишнього міністра довкілля Налака Годакхеву та керівництво МЕРА, визнавши їхню бездіяльність порушенням конституційного права громадян на безпечне середовище. Генеральна прокуратура не ініціювала розслідування вчасно, а головне провадження щодо відшкодування збитків було передано іноземним юрисдикціям без належних підстав.

Аварія сталася 20 травня 2021 року: судно загорілося після витoku азотної кислоти з одного з контейнерів. Катар і Індія відмовилися прийняти судно для розвантаження небезпечного вантажу. Після прибуття до Шрі-Ланки оператори приховали інформацію про витік, що вилучило на рішення місцевої влади прийняти судно. Пожежа тривала кілька днів, і 2 червня 2021 року MV X-Press Pearl затонуло біля узбережжя Коломбо, спричинивши масштабне забруднення та багатомісячну заборону на рибальство.

Це рішення Верховного суду стало найбільшим судовим присудом за екологічну шкоду в історії Шрі-Ланки і може стати прецедентом для аналогічних справ у міжнародній практиці.



Капітан О.М. Алексєєв на танкері рятує пасажирський лайнер



О.М. Алексєєв

Олександр Митрофанович Алексєєв — знаменитий капітан до-революційної школи. Народився у 1880 році в Курській губернії. Із селянської родини. Почав ходити в море кухарем у 16 років на суд-нах РОПіТу. Після закінчення у 1902 році Херсонських мореходних класів отримав штурманський диплом, але ходив матросом. У травні 1903 року — помічник і старпом на суднах Дунайського паропла-вства: «Румыния», «Бессарабец», «Болгария», «Русь», «Великий Князь Александр Михайлович».

У 1919 році — капітан п/х «Успех», у 1920 році — капітан п/х «Вил-ково». У 1914 році з початком війни п/х «Вилково» був мобілізований разом із командою і став називатися канонерським човном.

У 1921 році разом із судном і командою був зарахований до «Чор-номортрансу». У 1923 році переведений до ГОСЧАП старпомом п/х «Кречет-2». Наприкінці 1923 року — капітан п/х «Хоста», а в 1924 році — п/х «Сарыч».

У 1935 році для отримання плавального цензу пішов другим по-мічником на найбільший п/х того часу «Трансбалт».

У 1930 році разом із командами для двох суден був направлений на приймання пароплавів у Нью-Йорк і Балтімор. Успішно прийняв «Днепрострой», але на новобудову призначили іншого капітана, і Алексєєв став старпомом.

14 травня 1932 року, будучи капітаном танкера «Совнефть», Алексєєв в Аравійському морі при-йняв радіосигнал маяка Quardafui, доглядач повідомляв про палаюче судно на горизонті. Палало французьке пасажирське судно «Ж. Филиппар», яке напередодні обігнало «Совнефть». 6 гребних шлюпок і катер танкера були виведені за борт, спущені всі трапи і викинуті за борт бурундуки. Двом машинам танкера дали форсований хід 18 вузлів. Наблизившись на мінімально допустиму відстань, танкер ліг у дрейф. Миттєво від борту відійшли шлюпки, підбираючи людей, яких пере-слідували акули. Уже за кілька хвилин до борту «Совнефти» причалив бот № 2 під командуванням другого помічника В.К. Шабля. Бот під командуванням старпома Голуба зняв із лайнера останніх 8 моряків команди на чолі з капітаном Віком. Вік повідомив, що каюти нижніх палуб відрізані вогнем, і живих на борту не залишилося.

Через добу потерпілих прийняли французькі есмінци та лайнер «Андрє Лебон». На честь ра-дянських моряків на гафелях підняли червоні прапори. Оркестр виконував Марсельезу та Інтер-націонал.

Моряки «Совнефти» врятували 435 осіб (262 пасажирів та 173 члени екіпажу), серед яких були мільярдер Дрейфус і популярна акторка Пола Негрі. Дрейфус поривався віддячити команді чеком на 5 мільйонів франків (мільйон капітану, решта команді). «Ви пережили смерть, месє, невже ви тепер хочете образити людей грошима?» — відхилив цей широкий жест капітан Алексєєв.

У Ллойда не було прецеденту, щоб «бензовоз» рятував палаючий лайнер. А потім капітан від-мовився від винагороди.

Алексєєв був удостоєний найвищої нагороди Франції — ордена «За хоробрість і самовідданість» 1-го ступеня. Таких прецедентів на Батьківщині теж більше не було. Одинадцять членів екіпажу були нагороджені золотими та срібними медалями Франції. Пароплавна компанія «Месседжери Мэритайм» вручила капітану золотий годинник і секстан. Танкеру «Совнефть» було надано єди-ний у світі привілей — безкоштовний прохід Суецьким каналом, де тоді господарювала Франція.

У 1936 році Алексєєв — тимчасовий капітан танкера «Косиор». У 1938-1941 роках знову капітан танкера «Советская нефть». У період Другої світової війни — лоцман порту Поті. Вводив у порт і виводив лінкор «Севастополь».

У 1943 році відряджений на Далекий Схід. На танкері «Совнефть» здійснив рейс до США, де прийняв у закупівельної комісії п/х «Мариуполь» типу «Ліберті». На зворотному шляху зі США сталася аварія. Військовим трибуналом засу-джений до 8 років умовно. Працював інженером в Управлінні Далекосхідного пароплавання.

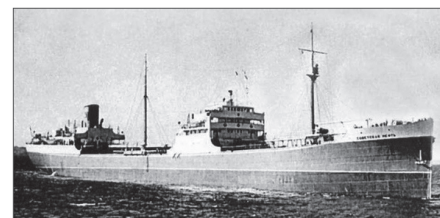
У 1945 році звільнений від покарання за амністією. Після війни О.М. Алексєєв повернувся до Одеси, служив лоцманом.

Помер відомий капітан у 50-х роках, перебуваючи в нужді й забутті, хоча подвиг очолюваного ним танкера — «Советская Нефть» не забутий до наших днів. На його могилі немає навіть малого пам'ятника, був установлений лише металевий хрест, який згодом заіржавів і перекосився.

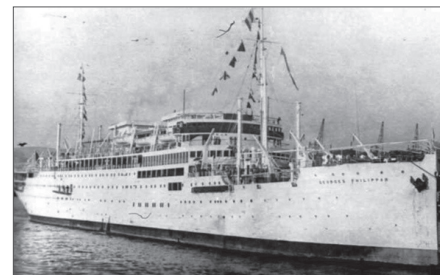
Досковський Г. К. — капітан усіх груп річкових суден



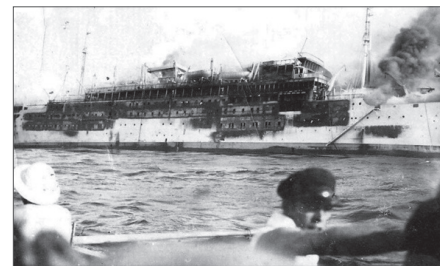
Пароплав «Трансбалт»



Танкер «Советская нефть»



Лайнер «Ж. Филиппар»



«Ж. Филиппар» після пожежі

TO OUR READERS!

The «Sea Review» is one of the world's leading publications for maritime professionals, with an international circulation. Our basic principle is: «MULTUM IN PARVO».

Every edition is packed with news and features on safety, piracy, fatigue, criminalisation, security, inland navigation, port state control, pay and conditions, protecting seafarer's, IMO, ILO and IACS news, reports from the maritime world.

We welcome feedback from readers. If you've got news and views, let us know!

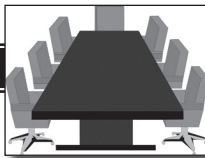
And we are always pleased to receive good photographs showing all aspects of life at sea today.

If you change your job, your home address or even your name, we need to know.

If you think you have an interesting and useful material for publishing, please, get in touch.

Contact us today —e-mail: torskiy@te.net.ua

The «Sea Review» —we couldn't do it without you...



Ukrainian Transport Forum 2026: стійкість, цифровізація, розвиток

У травні Одеса знову стала центром масштабної галузевої дискусії: тут пройшов Ukrainian Transport Forum 2026 – одна з найважливіших щорічних подій транспортно-логістичного сектору України. Захід під гаслом «Стойкість. Цифровізація. Розвиток» зібрав понад 340 провідних гравців ринку: експедиторські та логістичні компанії, портівних операторів і термінали, контейнерні лінії, перевізників, імпортерів, експортерів, а також керівників профільних державних інституцій.

Форум було організовано Південноукраїнським офісом Європейської Бізнес Асоціації (ЕБА) у стратегічному партнерстві з Асоціацією міжнародних експедиторів України (АМЕУ) та міжнародною юридичною службою Interlegal у межах платформи Maritime Days in Odesa. Генеральним партнером виступив МТВ Банк, а до пулу офіційних партнерів долучилися такі потужні індустріальні компанії, як UVK, LION, Річковий комплекс та паромний комплекс «Орлівка». Захід пройшов за офіційної підтримки Міністерства розвитку громад та територій України та Одеської обласної військової адміністрації.

Завдяки глибокій та відвертій фаховій дискусії, яка тривала впродовж усього заходу, Ukrainian Transport Forum 2026 вкотре підтвердив

свій статус авторитетної платформи для відкритого діалогу бізнесу й влади. Саме такі зустрічі дозволяють не лише обмінюватися досвідом та оцінками, а й виробляти спільне бачення розвитку галузі в умовах постійних викликів. З кожним роком війни значення таких професійних майданчиків лише зростає, адже транспортна та логістична стійкість сьогодні є не просто питанням економічної ефективності, а одним із ключових факторів стабільності, конкурентоспроможності та економічної безпеки держави.

Програма форуму охопила найгостріші питання сьогодення, розділені на три тематичні блоки: безпека та інфраструктура, цифровізація логістики та глобальні тренди і реалії судноплавного ринку. Учасники обговорювали відновлення та розвиток транспортної інфраструктури, роботу морських коридорів, перспективи та складнощі євроінтеграції, впровадження цифрових рішень у логістичні процеси, а також зміни, які сьогодні визначають майбутнє міжнародної торгівлі та судноплавства.



27 Травня 2026 року в Одесі у конференц-залі «PREMIER HOTEL ODESA» відбувся Міжнародний «UKRAINIAN TRANSPORT FORUM – 2026». У роботі форуму прийняли участь члени Морського Інституту України, відділення Морського Інституту Великобританії у складі: AFNI, партнер «Interlegal» Артур Ніцевіч, д.мед. наук, професор, УкрНДІ медицини транспорту МОЗ України, МНІ Євген Белобров, президент ВГО «Фумігаційна морська асоціація», AFNI Дмитро Борщевський та директор Морської фумігаційної компанії «Скаллопс-Україна», AFNI Олександр Рангаєв.



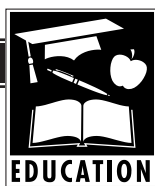
UKRAINIAN TRANSPORT FORUM – це галузева науково-практична платформа для відкритого діалогу між ключовими гравцями ринку логістики, транспорту та шипінгу, провідними галузевими асоціаціями, імпортерами, експедиторськими, науковцями та держсектором. На форумі обговорювалися актуальні питання та тренди логістики, транспорту, інфраструктури, адміністрацій морських портів України та шипінгу, для обміну досвідом, спільного реагування на виклики та формування стійкого вектору розвитку галузі.

Форум включав роботу трьох панелів, де обговорювали актуальні питання та тренди логістики, транспорту, інфраструктури та шипінгу, для обміну досвідом, спільного реагування на виклики та формування стійкого вектору розвитку галузі. Особливий інтерес, реакцію та велике питання аудиторії визвали доповіді ключових тем: Транспортної системи України у 2026 році (зам. Міністра інфраструктури України Сергія Деркача), Українські порти 2026: пропускна спроможність, конкуренція і готовність до зростання (Голова ДП «АМПУ» Микола Кравчук), Shipping 2026: Нова реальність замість режиму виживання, партнер «Interlegal» Артур Ніцевіч.

Перерви між роботою панелей супроводжувалися активним обговоренням доповідей та широкому нетворкінгу, корисних знайомств для розвитку бізнесу і обміну досягненнями галузі.

Олександр Рангаєв, AFNI, Белобров Є.П., МНІ

НОВІ КНИГИ



NEW BOOKS

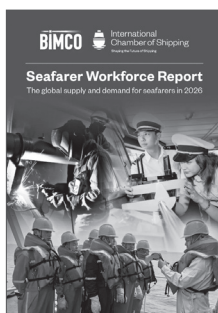
The ICS/BIMCO Seafarer Workforce Report

The 2026 Edition includes:

- Detailed estimates of the current supply and demand for seafarers for the world fleet, including country-specific figures.
- Details of the demographic composition of the supply of seafarers.
- Forward projections for the likely supply and demand situations over the next five years.
- Identification of various maritime training, recruitment and retention trends and their potential consequences.

About the new edition

- The ICS/BIMCO Seafarer Workforce Report is the industry standard resource for those seeking the market intelligence needed to develop crewing and training strategies fit for the future.



- This comprehensive report details the global seafarer workforce supply and demand situation. With contributions from national maritime administrations, shipping companies, maritime education and training institutions and industry experts, this report is considered to be an essential tool for those tasked with developing crewing and training strategies.

- Licensed e-book purchasers can download Appendix A: Estimated Global Supply of Seafarers as a standalone Excel spreadsheet. Available exclusively within the Witherby Connect e-book, this dataset provides country-level seafarer supply estimates sourced directly from national administrations and the EMSA STCW Information System, along with historical country data from 2021 and earlier.

Seafarer Workforce Report – J195.00



82 РОКИ НАЦІОНАЛЬНОМУ УНІВЕРСИТЕТУ «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ»

Шановні курсанти, студенти, викладачі, співробітники, випускники та друзі
Національного університету «Одеська морська академія»!

7 червня 2026 року Національний університет «Одеська морська академія» відзначила 82-гу річницю з дня свого заснування. Саме цього дня у 1944 році розпочалася історія закладу освіти, який пройшов славний шлях від Одеського

вищого морехідного училища до найавторитетнішого морського університету України та світу. За понад вісім десятиліть академія підготувала десятки тисяч висококваліфікованих фахівців для морської галузі та суміжних сфер діяльності. Судноводії, механіки, електромеханіки, фахівці з автоматизації, морського права, менеджменту та інших напрямів успішно працюють у провідних українських і міжнародних компаніях, гідно представляючи нашу державу на всіх континентах. Саме завдяки професіоналізму українських моряків Україна зберігає вагоме місце серед світових лідерів з підготовки офіцерського складу для міжнародного торговельного флоту.

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ №583/2026

Питання створення Військово-морської академії

З метою реалізації Стратегії морської безпеки України, затвердженої Указом Президента України від 17 липня 2024 року № 468/2024, підвищення спроможностей Військово-Морських Сил Збройних Сил України постановляю:

1. Кабінету Міністрів України забезпечити в установленому порядку вирішення питання створення Військово-морської академії як вищого військового навчального закладу на базі Інституту Військово-Морських Сил Національного університету «Одеська морська академія».

2. Цей Указ набирає чинності з дня його опублікування.

Президент України В.ЗЕЛЕНСЬКИЙ

4 липня 2026 року

НУ «ОМА» та MACN підписали Меморандум про взаєморозуміння



1 червня 2026 року Національний університет «Одеська морська академія» та Морська Антикорупційна Асоціація (Maritime Anti-Corruption Network, MACN,) уклали Меморандум про взаєморозуміння. Документ закладає основу для практичної та узгодженої з міжнародними стандартами співпраці у сфері доброчесності в морській галузі.

Від університету Меморандум підписав в.о. ректора професор Вадим Захарченко, від MACN — Генеральний директор Сесілія Мюллер Торбранд.

Метою співпраці є підтримка реформ доброчесності та прозорості в морському секторі України, у тому числі у сфері підготовки моряків, зниження корупційних ризиків і пов'язаної з ними операційної неефективності, що впливають на судна та екіпажі, а також підвищення обізнаності курсантів як майбутніх моряків щодо міжнародних стандартів попередження корупції в морських портах.

В рамках реалізації Меморандуму сторони планують обмін інформацією та передовим досвідом з питань морського управління, державного контролю за портами й безпеки на морі, проведення для курсантів лекцій, тренінгів і майстер-класів, заходи з наروшування потенціалу та навчання доброчесності й етичному лідерству. MACN зможе ділитися з Університетом навчальними матеріалами, зокрема відео, орієнтованими на курсантів. Співпраця ґрунтується на принципах доброчесності, прозорості, законності та взаємної поваги, а також на політиці нульової толерантності до корупції.

MACN співпрацюватиме з університетом як безпосередньо, так і через свого партнера в Україні — Юридичну фірму «АНК» (м. Одеса).

Довідково

MACN — це глобальна бізнес-асоціація, заснована у 2011 році, що працює задля бачення морської галузі, вільної від корупції. Сьогодні MACN об'єднує понад 225 компаній у понад 45 країнах і є одним із провідних прикладів колективних дій у боротьбі з корупцією в морській індустрії. Докладніше: macn.dk



#INtheNI



The perfect way to channel your professionalism

- Enjoy worldwide recognition as a maritime professional
- Enhance your career prospects
- Receive a monthly technical journal
- Take free online courses
- Have your voice heard at the IMO
- Record your continuing professional development
- Protect against criminalisation with legal fees cover
- Secure big discounts on NI books & courses
- Make new connections through the NI's branch network

Join today at nautinst.org/membership





25 РОКІВ НА ВАРТІ МОРСЬКИХ СТАНДАРТІВ

**Інтерв'ю з Почесним секретарем МІУ,
Головним редактором Журналу "Морський Огляд" ("Sea Review"),
професором Володимиром Торським, FNI:**



Журналу «Sea Review» – 25 років!

— **Володимире Георгійовичу, цього року журнал «Морський огляд» святкує своє 25-річчя. Розкажіть, як виникла ідея створення власного друкованого органу Морського інституту України (МІУ)?**

Рішення про випуск щоквартального журналу було прийнято у 2001 році через швидке зростання чисельності МІУ та необхідність зміцнення зв'язків між членами Організації. Ми планували, що він стане об'єднавчим органом, який активізує участь моряків у роботі Інституту та допоможе розширювати професійний кругозір персоналу морської галузі України. Перший номер

вийшов у березні 2001 року на 16 сторінках і відповідав принципу «Multum in Parvo» («Багато в малому»), а сьогодні журнал вже виходить на 40 сторінках.

— **За ці чверть століття журнал пройшов шлях від локального видання до «Міжнародного морського журналу». Які теми завжди були для вас пріоритетними?**

Пріоритетне місце завжди відводилося матеріалам для підвищення безпеки мореплавства, захисту довкілля, впровадженню методів управління ризиками та дослідженню впливу людського фактора. Ми прагнули, щоб журнал був джерелом корисної інформації, яка допомагає морякам поповнювати знання про сучасні тенденції судноплавства, стратегічні плани ІМО та інших міжнародних морських організацій.

— **Ви викладаєте дисципліни: «Управління безпекою та якістю в судноплавстві» та «Організація та управління судновими екіпажами». Ваші курсанти відзначають, що ви робите акцент на практичному розумінні індустрії. Чому ви вважаєте людський фактор ключовим?**

Безпека — це не лише інструкції, а передусім результат узгодженої роботи всіх членів команди. Сучасні виклики, як то енергетичний перехід та впровадження нових технологій (наприклад, двопаливних двигунів), роблять практичну підготовку на борту ще критичнішою. Моряки часто відчувають себе «кинутими напризволяще» з новим обладнанням, тому наставництво та передача досвіду є фундаментом професіоналізму.

— **Уджерелах згадується, що ви багато років вели «флагманський корабель» МІУ. Яку роль відіграв Інститут в інтеграції українських моряків у світову спільноту?**

МІУ був створений у 2000 році в Одесі як перше відділення Морського інституту Великобританії (The Nautical Institute) у Східній Європі, країнах СНД та Прибалтики. Це дало Україні доступ до світового досвіду, участі у міжнародних форумах та виставках. Сьогодні ми об'єднуємо понад 350 українських членів, які навіть у складних умовах воєнного часу залишаються частиною глобальної родини Nautical Institute.

— **Нещодавно відбулися збори МІУ, де було обрано нового керівника — Ганну Климець. Як ви бачите майбутнє організації під її провідом?**

Це історичний момент, адже вперше МІУ очолила жінка — професіонал морської галузі, менеджер компанії Anglo-Eastern Ukraine. Наш курс залишається незмінним: розширення співпраці зі світовими учасниками, активне залучення молоді та вдосконалення методів роботи для підтримки українських моряків у всьому світі.

— **Ви часто згадуєте про проблеми з Кодексом ISM та втому екіпажів. Чи справді чинна система безпеки потребує перегляду?**

Так, є обгрунтована думка, що Кодекс ISM став занадто орієнтованим на формальне дотримання вимог («paper compliance»), а не на реальні стандарти безпеки. Моряки «задиhaються» від громіздкої документації, яка часто не стосується їхнього конкретного судна. Це веде до хронічної втоми та навіть фальсифікації записів про відпочинок: за статистикою, понад 80% моряків змінювали свої записи, щоб уникнути проблем під час перевірок. Ми маємо повернути безпеку з PDF-файлів у реальну практику. Також потрібно внести серйозні зміни і до самої Конвенції ПДНВ, що відповідають сучасним вимогам та змінам.

— **Багато моряків замислюються про перехід на берегову роботу. Що ви порадите тим, хто розглядає роботу в кріюінгу?**

Питанням переходу моряків на берегову роботу наш журнал приділяє велику увагу. З цією метою вже другий рік у журналі друкуються актуальні матеріали у рубриці — «Від трапа до офісу: Перезавантаження кар'єри моряка». Що стосується кріюінга — це стратегічна точка входу в берегову кар'єру. Це не просто адміністративна робота, а місце, де формується системне мислення та розуміння бізнесу в цілому. Моряк у кріюінгу має величезну перевагу, бо він розуміє контекст кадрових рішень через власну практику. Головне — розвивати комерційне мислення та розуміти, що кожне рішення впливає на бюджет і репутацію компанії. Кріюінг — це школа управління людським ресурсом, яка відкриває шлях до будь-якого департаменту морського бізнесу.

— **Зараз ви активно залучаєте членів МІУ до проекту STEER. У чому його суть і як технології змінять життя на борту?**

Проект STEER (Seafarers' Technology Engagement, Empowerment and Resilience) — це спільне дослідження Nautical Institute та Lloyd's Register Foundation. Його мета — вивчити, як автоматизація та штучний інтелект впливають на безпеку та благополуччя моряків. Інститут хоче розробити інструменти, які зроблять технології помічниками для людей, а не джерелом додаткового стресу чи причиною підризу компетентності персоналу.

25 років позаду! А що попереду?

А попереду велика і важлива робота для наших читачів. Запровадження нових рубрик. І збереження думки, що журнал Морський Огляд — це професійний журнал для професіоналів.



Інтерв'ю вела Антоніна Почапська, менеджер з маркетингу Interlegal.



Інтерв'ю з Артуром Ніцевичем: Право, бізнес та безпека на перехресті морських шляхів

— Артур Олександровичу, Вас обирали Головою Морського інституту України у 2011 році. Як ваше бачення «морського юриста» змінило діяльність цієї громадської організації?

Дійсно, моє обрання головою МІУ стало певним етапом посилення роботи Інституту у сфері морської юриспруденції та морського бізнесу в цілому. Ми в Interlegal завжди вважали, що важко переоцінити роль права в сучасному судноплаванні. За ці роки ми змогли інтегрувати юридичну практику в діяльність МІУ: наші співробітники стали активними членами організації, а конференц-зал Interlegal перетворився на майданчик для проведення «круглих столів» та науково-практичних форумів. Співпраця стала взаємовигідною: ми ділимося досвідом «практики морського бізнесу», а моряки отримують фахову правову підтримку. Не можемо не помітити, що наступним Головою МІУ було обрано партнера Interlegal Миколу Мельникова, який продовжив обраний шлях.

— Цього року головному виданню Інституту — журналу «Морський огляд» (Sea Review) — виповнюється 25 років. Яке значення він має з вашої точки зору як юриста?

Журнал за цю чверть століття став не просто джерелом новин, а об'єднавчим органом, який зміцнює зв'язки всередині професійної еліти. Завдяки тому, що журнал у 2001 році отримав статус «Міжнародного морського журналу» ми отримали змогу розповсюджувати його за межами України, що підвищило авторитет нашої держави як морської. Як юрист, я бачу в ньому платформу для висвітлення складних питань законодавства та управління ризиками (Risk management).

Особливо хочу підкреслити, що протягом усіх цих 25 років незмінним «капітаном» видання є його головний редактор та Почесний секретар МІУ — професор Володимир Георгійович Торський. Саме завдяки його професіоналізму та енергії журнал став «серцем» нашої спільноти. Унікальність «Морського огляду» ще й у тому, що в умовах, коли в Україні майже не залишилося спеціалізованих морських видань, ми продовжуємо виходити, дотримуючись принципу «без реклами та заказних статей», надаючи лише фахову та незалежну інформацію.

— Зміст журналу за ці роки серйозно еволюціонував. Які рубрики ви вважаєте найбільш актуальними для сучасного ринку?

Ми залишаємося вірними принципу «Multum in Parvo» («Багато в малому») — надаємо лише найважливіше та сьогодні пріоритет за такими рубриками як «Морське право», «Людський фактор» і «Культура безпеки». До речі, автори Interlegal є постійними дописувачами журналу, висвітлюючи юридичні аспекти міжнародної торгівлі та шипінгу. Важливо, що з 2024 року ми повністю перейшли на електронну версію, адаптуючись до цифрової ери.

— Ви часто наголошуєте на важливості міжнародних стандартів. Які конвенції, на вашу думку, є ключовими для захисту українських моряків?

Ми активно просуваємо ідеї підвищення безпеки мореплавства через впровадження міжнародних норм. Ключовими тут є Конвенція про працю в морському судноплаванні (MLC 2006), а також Конвенція про

контроль суднових балластних вод. Наша команда проводила спеціалізовані курси, як-от «Глобалласт», та конференції, присвячені MLC 2006, де ми детально розбирали, як ці норми впливають на щоденну роботу екіпажів і захист їхніх прав. Були й інші семінари та вебінари на актуальні теми безпеки судноплавства.

— На ювілейній конференції до 25-річчя МІУ багато уваги приділялося «якості життя моряка». Чи є це лише гуманним питанням, чи воно має економічне підґрунтя?

У судноплаванні моральні та комерційні аргументи нероздільні. Благополуччя екіпажу — це не питання сентиментів, це питання виживання компаній. Екіпажі, які відчувують підтримку, рідше роблять помилки, що дорого коштують. За окремими дослідженнями, до 40% фрахтувальників при виборі судна зважають на рівень добробуту екіпажу. Турбота про людей — це інвестиція в стійкість бізнесу.

— Цифровізація — ще один тренд, який ви підтримуєте. Яким ви бачите майбутнє «Морського огляду» та морської галузі загалом?

Майбутнє — за прозорістю даних. Ми активно підтримуємо ініціативу «IMO Seafarer Number» — створення єдиного унікального ідентифікатора моряка, який би об'єднав дані про досвід та кваліфікацію. Журнал «МО» продовжуватиме висвітлювати впровадження «єдиного морського вікна» (Maritime Single Window) та використання штучного інтелекту в логістиці.

— На зборах МІУ у 2025 році було обрано нове керівництво. Яким ви бачите свій подальший внесок у розвиток морської спільноти?

Наш курс, як і курс Морського інституту, залишається незмінним: інтеграція українських фахівців у глобальний простір та підтримка високих професійних стандартів. Ми продовжимо розвивати менторські програми та горизонтальні зв'язки з відділеннями NI по всьому світу. Попри всі виклики, наша спільнота довела свою стійкість, і ми готові рухатися вперед.

— Що для вас означає спільнота МІУ? Це більше про навчання чи про особисті зв'язки?

Це симбіоз. Ми об'єднуємо капітанів, викладачів, науковців та представників берегових структур. Це платформа для обміну ідеями. Наприклад, ми разом працювали над серіями книг «Бібліотека моряка» та «Безпека і якість», які стали настільними для багатьох екіпажів. Це і є справжній успіх — коли твоє знання допомагає іншим безпечно повернутися додому.

— Що б ви хотіли побажати читачам журналу в цей ювілейний рік?

Морська індустрія постійно змінюється, але принципи залишаються незмінними. Я завжди кажу: «Хочеш пливати — умій рятуватися». Це означає постійне самовдосконалення. Позаду 25 років роботи, а попереду — нові цікаві цілі. Як кажуть у Nautical Institute: Full speed ahead!

Інтерв'ю вела Антоніна Почапська, менеджер з маркетингу Interlegal.



Вітання з ювілеєм журналу «Морський Огляд»



Дорогі друзі, колеги, творці та читачі журналу «Морський огляд» ("Sea Review")

Від імені Комітету «Морського інституту України» та від себе особисто вітаю колектив нашого найавторитетнішого друкованого органу з 25-річним ювілеєм! Це срібний ювілей, символ міцності, це серйозна дисципліна, яку журнал пройшов, зберігаючи статус авторитетного маяка в інформаційному просторі морської індустрії України. Чверть століття — це триста місяців натхнення, це

тисячі унікальних історій та сотні яскравих сюжетів, це знак якості, перевірений часом.

Всі ці роки журнал був поряд з нами: він надихав, просвітлював, допомагав знаходити відповіді на найважливіші питання, вносячи інтелектуальний внесок у майбутнє морської могутності України. «Sea Review» — це не просто друковане слово, а надійний товариш та добрий друг. Разом з тим — це якісний, строгий та професійний журнал, який читають «від кірки до кірки» з тим самим завмиранням серця, що й чверть століття тому. Він став не просто хронікою подій, а авторитетним друкованим органом МІУ та водночас голосом усієї морської галузі.



В епоху цифрових технологій та інформаційного шуму ваш журнал зберігає свою унікальну особу, залишаючись чесним та авторитетним співрозмовником, джерелом перевіреної, глибокої та об'єктивної аналітики: від розбору аварійних ситуацій та інновацій у судноводженні та судновій енергетиці, до розділів з міжнародного морського. Журнал приділяє увагу не лише глобальним стратегіям, а й конкретним прикладним питанням. Незважаючи на технічний ухил, журнал має особливу статусність, може передати велич Океану, яскраво описати флотські традиції. Унікальний візуальний стиль журналу є цінним і своєю естетикою.

«Морський огляд» має рідкісний дар — вміння розповідати про Особистості. Кожен номер стає даниною поваги до здобутків та ювілеїв колег. Читачі з глибоким інтересом відкривають сторінки, присвячені таким масштабним постатям, як В.М. Зальцов, В.К. Голубев, М.В. Мюсов. Особливий колорит несуть нариси про Володимира Висоцького та Михайла Жванецького. Цей зв'язок професіоналізму та культури робить журнал по-справжньому живим та людським.

Завжди розумієш, що успіх журналу забезпечений працею та талантом людей, яких він умів знаходити та об'єднувати навколо себе. Це найдостойніші автори сучасності. За 25 років журнал сформував унікальну спільноту, інтелектуальну еліту, ставши трибуною для безлічі найдостойніших імен, таких як Л.А. Козир, І.І. Гладкіх, Л.А. Поглотін, О.А. Борисевич, А.А. Шипцов, В.А. Репетей, А.М. Курлянд, Є.П. Білобров, В.І. Любченко, Чепок А. О., Пипченко А. Д., Бойко А. В., Н.В. Мельніков та інші.

Фундамент журналу заклав незмінний Головний редактор, професор Володимир Георгійович Торський. Недавнє вручення йому в Польщі найпрестижнішої премії Ulysses, названої на честь легендарного Одисея, — це пряме підтвердження того, що «Sea Review» створюється професіоналами «вищої ліги» і за вищими світовими стандартами.

Правильно буде відзначити надійну опору та вірну музу Володимира Георгійовича Ларису Петрівну Москвину. Її досвід роботи та знання англійської мови, філологічне чуття часто допомагають знайти правильне рішення, подолати будь-які мовні бар'єри. Спадкоємність морських традицій яскраво відстежується у долях їхніх синів — капітанів Юрія та Володимира Торських.

З вдячністю та світлою пам'яттю згадаємо заступника головного редактора професора Валерія Павловича Топалова, чия мудрість та професіоналізм упродовж багатьох років послужили становленню та розвитку журналу. Він стояв біля джерел видання, заклав високі стандарти, його спадщина продовжує жити в кожному новому номері журналу.

На сьогоднішній день одним із найактивніших і найцитованих авторів «Sea Review» є д.м.н., професор Євген Петрович Білобров. Він зробив колосальний внесок у вирішення критично важливих питань фумігації зернових вантажів та захисту морських екосистем, що дозволило журналу стати провідним у питаннях морської екології та санітарії.

На сторінках журналу свої глибокі аналітичні матеріали публікує Артур Олександрович Ніцевич, экс-голова МІУ, один із провідних юристів України в галузі міжнародного торговельного та митного права. Його статті стали цінним внеском до інтелектуального літопису видання.

Ми високо цінуємо, що на відміну від багатьох колег по цеху, ви не «вирізуєте» науку зі статей, а, навпаки, вітаєте її, зберігаючи кож-

ну сторінку змістовних матеріалів, поважаючи час та інтелект свого читача. Тому для мене, як автора, було справою честі опублікувати свої наукові дослідження саме у вас, а не поряд із рекламою кріюінгу в інших виданнях.

Втішно бачити, як журнал тримає вірний курс в одному строю з міжнародним журналом «Seaways». Завдання, які стоять перед професіоналами — безпека, компетентність та прогрес — не мають меж. «Sea Review» і «Seaways» говорять різними мовами, але про одне й те саме; вони дивляться на море з різних палуб, але бачать той самий горизонт. Море у нас спільне, і наш обов'язок — координувати зусилля.

«Sea Review» відоме своєю тісною співпрацею з медіа-спільнотою Одеського регіону. Багато авторів та редакторів журналу є чинними членами Національної спілки журналістів України (НСЖУ), дотримуючись високих стандартів галузевої журналістики. Журнал поєднує професіоналів не лише навколо морської справи, а й навколо духовних цінностей. Невипадково він неодноразово ставав лауреатом національного конкурсу «Українська мова — мова єднання» під головуванням керівника Одеського відділення НСЖУ Юрія Анатолійовича Работіна. Його сторінки «Україна в серці в мене», привносять до наших душ мотиви щирої любові до рідної землі.

Майбутнє «Морського огляду» бачиться з оптимізмом та очікуванням нових сміливих проєктів. Читач чекає на нові матеріали для нетворкінгу, автономного судноводіння, штучного інтелекту, нової енергетики. Також чекаємо інтерактивні архіви, подкасти з легендами, чекаємо на психологічні поради щодо збереження здоров'я моряків та сімейних цінностей.

Втішно, що останнім часом свої погляди у бік діяльності МІУ звернули військові моряки. Це дає підстави припускати, що їм буде надано трибуна журналу. А глибоке висвітлення проблем ВМС України у поєднанні з аналітикою торговельного флоту створить той синергетичний ефект, який необхідний сьогодні морській галузі України.

Говорячи про роль журналу у вихованні нового покоління, ми чекаємо, що «Sea Review» стане для курсантів та молодих офіцерів флоту не просто шанованим виданням із бібліотеки, а живим, сучасним співрозмовником. І тоді академічна мудрість журналу, підживившись енергією молодості, доповниться сміливою графікою та цифровими форматами, ставши новим драйвером його розвитку на майбутні роки.

Я щиро пишаюся і своєю скромною участю в житті журналу «Sea Review» протягом багатьох років, щиро дякую за це редакції і особисто Володимиру Георгійовичу Торському. Нехай його енергія та професіоналізм і надалі служать на благо морської галузі та зміцнення авторитету української журналістики! Бажаю журналу творчого довголіття та утримувати ту неймовірну планку якості, яка робить вас найкращими в Україні. Бажаю зберігати гостроту пера, свіжість погляду, глибину аналізу та незмінну затребуваність у найвибагливішого читача, ту саму магію, яка змушує нас перегортати сторінку за сторінкою.

Full speed ahead до нових горизонтів!

За срібний ювілей, за морську дружбу, за єдність нашого морського слова! До дна!

І.М. Петров, член Комітету МІУ, член НСЖУ, д-р техн. наук, професор, к.д.н., капітан 1 рангу, академік ТАУ та МАНЕБ.



Сьогодні Міжнародний морський журнал «Морський Огляд» є значно більшим, ніж професійне видання. Це авторитетний інформаційний майданчик, який об'єднує моряків, викладачів, курсантів, судноплавні компанії, берегових спеціалістів та всіх, хто присвятив своє життя морській галузі. Протягом багатьох років журнал не лише висвітлює події морської індустрії, а й формує професійне мислення, популяризує культуру безпеки, підтримує розвиток освіти та сприяє відкритому обміну досвідом.

Особливі слова вдячності хочеться висловити Головному редактору журналу «МО», Почесному секретарю Морського інституту України, професору Володимиру Георгійовичу Торському, FNI.



який читають професіонали морської галузі в Україні та за її межами, є надзвичайно цінною.

Особливо важливо, що журнал завжди йде в ногу з часом. На його сторінках знаходять місце не лише традиційні питання безпеки мореплавства, судноплавства та морського права, а й сучасні теми – людський фактор, професійний розвиток, кар'єра, безпека, добробут моряків, лідерство та нові виклики морської індустрії. Саме це робить його актуальним і потрібним для різних поколінь морських фахівців.

Від щирого серця бажаю журналу «Морський Огляд» подальшого розвитку, нових цікавих проєктів, професійних авторів, вдумливих читачів та ще багато років залишатися голосом української морської спільноти.

А Володимирі Георгійовичу Торському та всій команді, яка стоїть за створенням журналу, бажаю міцного здоров'я, натхнення, невичерпної енергії та нових професійних звершень.

Нехай кожен новий випуск продовжує об'єднувати людей, для яких море – це не лише професія, а й покликання.

Вікторія Главацька, AFNI – Loss Prevention Executive
у клубі морського страхування в Лондоні.

«ПУТІВНА ЗІРКА» МОРСЬКОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ (до 25 річного ювілею журналу «МОРСЬКИЙ ОГЛЯД»)

У ці тривожні воєнні часи України, морська галузь, морське співдружність вчених, дослідників, практиків, мореплавців, судноводіїв трудівників морських та річкових портів, а також допитливих читачів переживають хвилюючий момент святкування – 25 річчя свого найвлюбливішого Міжнародного морського журналу «SEA REVIEW» – «МОРСЬКИЙ ОГЛЯД».

Сучасне морське судноплавство, як галузь світової економіки, є дуже складної та динамічної системи міжнародної морської торгівлі. Особливості у судноплавній індустрії порівняно з промисловими галузями на березі – це підвищений ризик морських перевезень вантажів, включно що фумігровано отрутою у рейсах. Вагомий внесок в безпеку та ефективність вантажних операцій на морі вносять міжнародні громадські об'єднання (соціальні інститути), які займаються діяльністю з добровільному обслуговуванню професіональних морських потреб певних категорій морських спеціалістів. Одним з таких об'єднань, який 28 березня 2001 року, був створений та зареєстрований професором Торським Володимиром Георгійовичем. – известного в науковому морському світі – «Морський інститут України» (MIU).

У зв'язку з швидким зростанням рядів MIU та необхідності зміцнення зв'язків між членами інституту було прийнято рішення про створення та випуску свого печатного органу – щоквартального міжнародного морського журналу під назвою «Морський огляд» (МО) – «Sea Review». Передбачалося, що він буде грати роль об'єднального органу, що сприяє активізації участі членів MIU у роботі, сучасного рішення актуальних проблем, що стоять перед морською галуззю України, розширення професійного кругозору моряків та персоналу підприємств та організацій морського господарського комплексу нашої країни. Слід з добротою згадати Перший номер журналу МО на 16 сторінках який вийшов у світ у березні 2001 року та містив кілька рубрик, які на думку редколегії, відповідали цілям видання та були розраховані на порівняно обмежене коло читачів.

Що ж змінилося за цей час, у чому головна гідність та перевага журналу як унікального, професійного, науково-практичного, літературного та суспільно-політичного видання, яке одразу полюбилися морякам, докерам та портовикам України?

По-перше, журнал «Морський огляд», як «Путівна Зірка» морської галузі України, відрізняє величезна насиченість історичним, фактичним і суворо документованим матеріалом, викладеним у розумній послідовності важливих етапів становлення Морського інституту України (головний редактор проф. Торський В. Г., та його заступник проф. Топалов В. П.), як флагмана української суспільної морської науки та практики, який завжди знаходився на гребні хвилі сучасних рішень світових проблем та питань безпеки морського судноплавства, значного підвищення ефективності експлуатації флоту, не забуває про попередження аварій, отруєнь, збереження життя та здоров'я трудівників моря та порту.

Зараз, Немовля-журнал виросло до Друкарського Здоров'я, об'єм якого виріс майже втричі та досягнув гідних 40 сторінок, на яких розміщено понад 20 різноспрямованих, свіжих та інтересних сторінок з використанням великої кількості корисної інформації та документів видань IMO, МОТ, МАКТ, МФТ, ГАФТА, новин MIU та MIB, Регістру Ллойда, Германишер Ллойд, Бюро Верітас, та інших. Авторами наукових та практичних статей МО слід відомих морських вчених та спеціалістів України були та остаються В.Г. Торський, В.П. Топалов, Л.А. Позолотін, М.В. Міюсов, І.І. Ворохобін, І.М. Петров, А.А. Щипцов, В.Г. Репетей, А.В. Бойко, А.А. Ніцевіч, О.В. Піпченко, А.І. Скоробагатов та інші.

За останні десятиріччя значна частина виділена проблемним питанням морської медицини та морської фумігації вантажів. Наприклад, сучасна морська наука закономірно розглядає морську фумігацію вантажів, як дуже складну систему знань і досвіду, яка складається з ряду взаємодіючих розділів: сільськогосподарські культури, карантин рослин, експлуатація морських суден та портів, будову судна та його вантажних трюмів, вантажознавства, інфраструктури та логістики, медико-санітарної та еколого-гігієнічної безпеки фумігаційних отруто-фумігантів, медицини морського транспорту, екології моря. При вирішенні цих питань, завдяки невтомній, плановій та цілеспрямованій діяльності журналу «Морський Огляд», як рупору морської фумігації вантажів в Україні, опубліковано біля двох десятків наукових проблемних статей, науково обґрунтована необхідність організована Робоча група безпеки фумігації на суднах при Комітеті MIU (MNI проф. Белобров Є.П., AFNI Рангаєв О.В., Рангаєва Г.О., Андреев В.В., Файнштейн О.Ю.) та вперше засновати Курси IMO підготовки перших «фумігаторників морських вантажів» при ІПК Міністерству транспорту України та НУ «Одеська морська академія», де підготовлено більш 300 морських фумігаторників та понад 200 інспекторів PSC та Служб Капітанів морських портів, а також десятки морських фумігаторників Грузії, Молдови, Китаю.

Журнал МО вперше у світовій практиці морської фумігації вирішував необхідність включення зернових та рослинних вантажів при транзитній фумігації на суднах, що згідно документів Комітету Експертів ООН з морського перевезення небезпечних вантажів з 1 січня 2027 року у морську практику буде внесена новий небезпечний вантаж класу 9, як UN 9007 «Попередньо фумігований насипний вантаж» у правила ADN (ВОПОГ). Багаторічні благодіючі зусилля журналу МО та його науково-практична користь підтверджується висловами доповіді проф. Белоброва Є.П., Рангаєва О.В., Файнштейн О.Ю. на Міжнародній конференції до Ювілею 25-річчя MIU 26.09.2025 року, що «... починає з 2018 року на наступних час у морській галузі України не було зареєстровано ні одного випадку гострого отруєння фосфіном людей забруднення отруто-фумігантами морського середовища та аварійних морських подій у морських портах України». Дійсно, що загальний курс діяльності MIU та його «Путівної Зірки» журналу МО та усіх читачів стали більш міцними, важливими в житті, що порадило бажані більш трудитися, незважаючи на воєнний час во славу Морського інституту України та на благо нашої рідної України.

Одночасно слід від величезної армії вірних підписників Міжнародного морського журналу «Морський огляд» привітати з великим успіхом ювіляра 25-річної плідної праці головного редактора професора Торського Володимира Георгійовича побажати життя, доброго здоров'я, щоб держати багато років штурвал вірного курсу «Путівної Зірки» у бурхливому морі морської галузі України!

Є.П. Белобров,
д.мед.н., професор, MNI,
голова Координаційної міжінститутської наукової ради,
член Комітету MIU, академік МАНСБ,
Аварійний Комісар морської фумігації вантажів



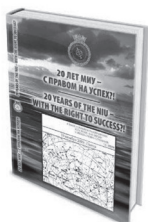


Fifty Years of The Nautical Institute

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-pravot-na-uspeh/>.

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.

Meet the NI new President, Mr Walter Vervloesem FNI

Elected at the NI AGM in British Columbia.

The NI new President gives us a short statement about his vision for the next two years.

At a time of rapid technological and environmental change, Walter is committed to supporting the safe, efficient and environmentally responsible transport of cargo globally, while equipping seafarers with the skills, knowledge and confidence they need. People are at the heart of our industry, and listening to their needs is vital to maintaining high professional standards and operational safety.

We wish Walter the best for his tenure.



Mr Walter Vervloesem, FNI

After his years at sea, Walter moved ashore in 1988 to work as a marine surveyor and consultant. He joined IMCS Belgium in 1995 and has since played a key role in the company's growth, helping expand its presence to 19 offices worldwide. In 2000, he was appointed Chairman of the Group.

Walter pioneered ultrasound technology for testing the watertight integrity of hatch covers, contributing to its recognition as the preferred global method for tightness testing and still provides training worldwide in its correct use.

In 2011, he founded the IMCS Training Academy, with a strong focus on hands-on, practical learning, guided by the principle: "Learn today – perform tomorrow."

In 1998 Walter set up the Belgian Branch of The Nautical Institute and became a Fellow of The Nautical Institute in 2010.

He is also the author of three major Nautical Institute reference works ("Ship Survey & Audit Companion", "Hatch Cover Inspections", and "Mooring and Anchoring Ships (Vol. 2)") and has contributed to several other Nautical Institute publications.

DAY OF THE SEAFARER 2026



Carrying world trade. Carrying the risks.

On the Day of the Seafarer 2026, we recognise the people behind global trade.

As highlighted by our CEO Captain John Lloyd FNI, this year's theme set by the International Maritime Organization "Carrying world trade. Carrying the risks." reflects the growing challenges faced across sea lanes and trading routes worldwide.

Seafarers remain the backbone of global commerce, navigating uncertainty with professionalism and resilience. We honour not only their commitment at sea, but also the vital support of their families ashore.

At The Nautical Institute, we stand with seafarers everywhere, supporting their professional journey and advocating for safer voyages.

The NI CEO, Captain John Lloyd, FNI

Human Factors Conference



Член МІУ і МІВ Вікторія Главацька AFNI взяла участь у конференції Human Factors Conference, яка відбулася 3 липня 2026 року в історичній будівлі Trinity House (Лондон) та була організована The Nautical Institute спільно з CHIRP Maritime.

Під час конференції провідні представники морської галузі обговорили актуальні питання людського фактору в забезпеченні безпеки мореплавства. Основними темами заходу стали навігаційна стійкість (navigational resilience), формування культури безпеки, інтеграція нетехнічних навичок (non-technical skills) у процес планування рейсу та Bridge Resource Management, а також вплив цифровізації, декарбонізації, нових технологій і змін у міжнародному регулюванні на прийняття рішень екіпажами та береговими службами.

Конференція стала платформою для обміну досвідом між фахівцями морської індустрії та підтвердила важливість збереження людини в центрі всіх процесів, пов'язаних із безпекою судноплавства.



Стратегічний план Морського інституту на 2026–2030 рр.

Морський інститут (the NI) прагне просувати найвищі стандарти професіоналізму, передової практики, компетентності та безпеки в морській галузі. Стратегічний план Інституту на 2026–2030 рр. є ключовим чинником для посилення впливу Інституту, водночас продовжуючи працювати в інтересах його членів.

Ключові цілі Морського інституту зосереджені на освіті, професійних стандартах, дослідженнях і взаєминах із галузю, які детальніше описані нижче:

Цілі Інституту:

Розвиток освіти та знань: Інститут прагне сприяти розвитку суспільної освіти у сфері морської науки, зокрема заохочувати обмін інформацією та ідеями в цій галузі, а також їх публікацію.

Підвищення професійних стандартів і компетентності: Головна мета — заохочувати та підтримувати високий рівень кваліфікації, компетентності й знань серед осіб, залучених до управління морськими суднами. Це включає встановлення та підтримання відповідних освітніх і професійних стандартів для членів Інституту.

Заохочення досліджень: Інститут прагне заохочувати дослідження та публікувати їхні результати для розвитку галузі.

Зміцнення зв'язків із галуззю: the NI забезпечує важливий зв'язок із державними відомствами та іншими органами, що займаються питаннями обов'язкової або іншої кваліфікації, а також з університетами та освітніми установами для розвитку освіти й підготовки кадрів у сфері морської науки та практики.

Підтримка різноманітності та інклюзивності: NI зобов'язується заохочувати й підтримувати різноманітну та інклюзивну морську галузь, що охоплює гендер, расу, етнічне походження та вік, водночас забезпечуючи рівні можливості й прозорість у всіх видах діяльності.

Стратегічний план на 2026–2030 роки сприятиме досягненню цих цілей через взаємопов'язані та взаємозалежні напрями діяльності:

- Членство та філії.
- Дослідження та зв'язки.
- Кваліфікації.
- Інформація та публікації.
- Академія the NI.

Ці напрями підтримуються централізованими службами для оптимізації технологічних і адміністративних функцій.

• Членство та філії. Відповідність професійним стандартам і цілям підтримки членів.

Підтримка та розширення пілг для членів залишається ключовим напрямом діяльності Морського інституту.

- Зростання та утримання: Мета — збільшити кількість повноправних членів до 11 000, а загальну кількість — до 21 000 до 2030 року.
- Підтримка кар'єрного розвитку та нетворкінг: Вони відіграватимуть ключову роль у підвищенні рівня утримання та цінності членства завдяки розширенню підтримки кар'єрного розвитку, чому сприятимуть ширші можливості для нетворкінгу й наставництва, а також зменшення відносин із роботодавцями.
- Розширені пілги: Морський інститут розробить і запустить застосунок для підтримання доброго самопочуття та забезпечить членам доступ до електронної бібліотеки. Упровадження онлайн-порталу спільноти додатково полегшить спілкування між членами, можливість наставництва та надасть доступ до бази даних членів із можливістю пошуку за спеціальними знаннями.
- Дослідження та зв'язки. Досягнення цілей у сфері досліджень, знань і зв'язків із галуззю.
- У межах нашої діяльності у сфері досліджень і зв'язків Інститут підтримуватиме міцні відносини з такими організаціями, як ІМО (маючи консультативний статус НУО) та МАМС, що дасть змогу Інституту працювати над розвитком ключових напрямів морської науки та передової практики у сфері морського судноплавства.
- Технічний фокус і лідерство у формуванні підходів: Інститут приділятиме особливу увагу людському фактору для моніторингу змін у судноплавній галузі. Ключові напрями включають людський фактор у використанні технологій і автоматизації (включно зі штучним інтелектом), безпечне поводження з новими видами палива та глибоке розуміння викликів сталого розвитку.
- Великі дослідницькі проекти: Інститут реалізує проект «Розширення можливостей і підвищення стійкості у сфері взаємодії моряків з

технологіями» (STEER) (до 2028 року), що фінансується грантом Фонду Регістру Ллойда. Цей проєкт сприятиме розумінню сукупного впливу нових технологій і методів роботи на безпеку, навички та добробут моряків. Результатом стане практичний інструментарій для визначення ідеального симбіозу між моряками та технологіями.

- Формування експертного потенціалу: Інститут планує створити спеціалізовані групи за інтересами, орієнтовані на конкретні сфери зацікавлення членів організації, і відігравати провідну роль у дослідженнях, що приносять користь професії.
- Представництво: the NI продовжить представляти інтереси членів організації в ІМО, приділяючи особливу увагу таким напрямом, як людський фактор, ПДНВ і компетентності, а також вплив нових технологій і штучного інтелекту на моряків. План передбачає отримання грантів для фінансування цієї амбітної роботи, обсяг яких перевищує 1 млн фунтів стерлінгів.
- Кваліфікації. Відповідність цілям у сфері компетентності та освіти. План визнає нагальну потребу в підготовці фахівців у зв'язку з технологічними досягненнями в таких сферах, як автономне судноплавство, нові види палива, кібербезпека та скорочення викидів вуглецю.
- Розроблення нових стандартів: Інститут відстежуватиме розвиток подій через технічні форуми та робочі групи для розроблення стандартів і навчальних програм, спрямованих на підвищення рівня знань і забезпечення безпеки моряків.
- Розширення спектра послуг: План передбачає критичну потребу в підготовці фахівців у зв'язку з технологічними досягненнями в таких сферах, як автономне судноплавство, нові види палива, кібербезпека та скорочення викидів вуглецю.
- Розроблення нових стандартів: Інститут відстежуватиме розвиток подій через технічні форуми та робочі групи для розроблення стандартів і навчальних програм, спрямованих на підвищення рівня знань і забезпечення безпеки моряків.
- Розширення спектра послуг: План передбачає розширення програм підготовки кадрів для роботи в морській і офшорній сфері, а також розроблення нових схем динамічного позиціонування (DP) за межами офшорного сектору, наприклад для індустрії суперяхт і круїзів.
- Цифрова трансформація: Для підвищення доступності та портативності план передбачає впровадження рішень для цифрової сертифікації. Це включає поетапне запровадження цифрової сертифікації через застосунок, перетворення фізичних судових журналів на цифрові версії та надання цифрової платформи аудиту для центрів DPO з метою спрощення процесу акредитації. Ключові результати включають досягнення цифрової сертифікації до 2028 року та 50% цифрових сертифікатів до 2030 року.
- Інформація та публікації. Відповідність цілям освіти та знань. Розроблення та публікація передової практики є центральними елементами цінностей Інституту.
- Цифровий розвиток: Щоб допомогти фахівцям залишатися в курсі подій, план передбачає цифрові можливості для більш динамічного навчання та обміну інформацією.
- Навчальна платформа: Ми плануємо впровадити єдину цифрову платформу — онлайн-сховище з можливістю пошуку — для розміщення інформації та навчального контенту для членів Інституту та всієї професійної спільноти. На цій платформі будуть розміщені модулі електронного навчання, відеоматеріали, миттєвий доступ до електронних книг і онлайн-оцінювання.
- Розширення можливостей: Інститут має намір випускати більше публікацій за рахунок розширення своїх ресурсів і скорочення залежності від фрилансерів, водночас забезпечуючи збереження високої якості. Ключовим результатом є досягнення доходу від публікацій у розмірі 1,3 млн фунтів стерлінгів до 2030 року.
- Академія Морського інституту. Орієнтація на комплексну підтримку. Академія прагне розширити сферу своєї діяльності, вийшовши за межі професійної компетентності, щоб пропонувати морякам комплексну, всебічну підтримку, включно з доступом до фінансування, соціального забезпечення та науково обґрунтованих програм навчання, що сприяють кар'єрному зростанню та добробуту.
- Цифрова трансформація: Академія створить цифрову інфраструктуру для підтримки глобального доступу до морської освіти. Це включає запуск повністю інтегрованої системи управління навчанням



(LMS), яка надає контент і поєднує функції підтримки добробуту та кар'єрного розвитку, зокрема системи наставництва на основі штучного інтелекту.

- Ініціативи у сфері добробуту: Академія співпрацюватиме з галузевими партнерами для спільної розробки ініціатив у сфері добробуту та систем підтримки психічного здоров'я, заснованих на дослідженнях життєвого досвіду моряків. Також проводитимуться очні семінари, присвячені безпеці, добробуту, лідерству та психічному здоров'ю.
- Служби підтримки та комунікації. Забезпечення досягнення цілей у різних сферах діяльності.

Служби підтримки спрямовані на підтримання та розвиток інфраструктури Інституту для задоволення бізнес-потреб. Інститут підвищить рівень зрілості IT-системи, вебсайту та платформи управління

взаємовідносинами з клієнтами. Інститут також покращить комунікації та продовжить зміцнювати репутацію лідера галузі.

- Фінансовий контроль: Для поліпшення внутрішнього фінансового контролю та звітності Інститут розробить фінансову панель управління, яка забезпечить доступ до фінансової інформації в режимі реального часу, що допоможе ухвалювати більш виважені рішення.
- Розширення комунікацій: Інститут покращить комунікації, щоб надавати членам організації більше інформації про події в галузі, які безпосередньо стосуються моряків, забезпечувати тіснішу взаємодію з міжнародними галузевими організаціями та додатково інформувати про свою роботу з ІМО.
- Розширення IT-рішень: Інститут переведе всю IT-інфраструктуру на хмарне рішення та продовжить інвестувати в IT-інфраструктуру і безпеку з метою отримання сертифіката Cyber Essentials.

25 вересня 2026 року (п'ятниця) о 16:00 (онлайн – платформа Zoom) відбудеться засідання Комітету МІУ з порядком денним:

1. Об участі у Ukrainian Transport Forum 2026 (Ницевич А. О., Белобров Є. П.).
2. 25 років журналу "МО" (Торський В. Г.).
3. Об участі у International Congress „Transport Problems 2026”, 22-26 June 2026 (Conference and Symposium), Poland (Буха А. О., Суринов І. Д., Торський В. Г.).
4. Об участі в засіданні науково-технічної ради відділення безпеки судноплавства АМПУ (Белобров Є. П., Рангаєв О. В.).
5. До питання рішення проблеми пожеж фуміслів на морських судах (Белобров Є. П., Рангаєв О. В.).
6. Прийом нових членів (Торський В. Г.).
7. Випуск журналу МО №3 (103), 2026 (Торський В. Г. та члени робочої групи).
8. Різне.

Список членів МІУ та МІВ, що сплатили внески у II кварталі 2026 року

08.04.2026	Mr. V. Kamianoi	1813501	80€
09.04.2026	Mr. D. Vasyliiev	2529200	80€
14.04.2026	Mr. A. Vovk	2015424	85€
04.06.2026	Mr. A. Chaykovskyy	2632236	85€+ 30€
22.06.2026	Mr. A. Talanov	2116654	85€
23.06.2026	Mr. I. Surinov	2015876	80€
26.06.2026	Mr. O. Volkov	0414953	80€
29.06.2026	Mr. V. Pasichnyk	1914610	75€ (for 2025)
30.06.2026	Mr. S. Nezavitin	1218397	85€

УВАГА ЧЛЕНІВ МІУ ТА МІВ!

При заповненні квитанції про оплату членських внесків просимо вказувати прізвище українською (в дужках англійською мовою) та свій Membership number.

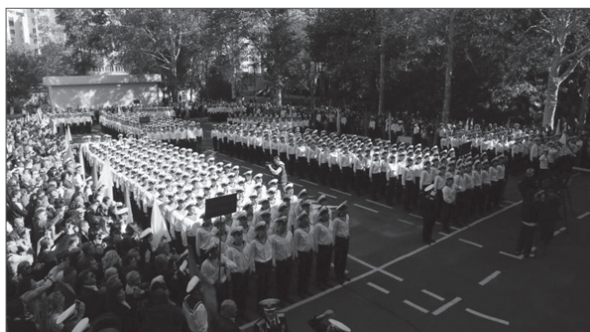
Free the NI membership for students and cadets !

This free membership offers students and cadets a number of valuable benefits:

- an early experience of what it means to belong to a leading professional maritime body;
- digital access to Seaways magazine, helping them to stay abreast of the latest industry thinking;
- access to free online maritime short courses – ones they can study when and where it suits them;
- professional recognition through adding the post nominal letters 'AMNIS' after their name.

Joining is super easy – they should simply visit

www.nautinst.org > click 'JOIN' > select the 'Associate Member Student (AMNIS)' option > complete the online form.



УВАГА!

З 1 квітня 2026 року за рекомендацією Nautical Institute (MIB) встановлюється річна ставка членських внесків для плавскладу на судах 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



Возраст...

- С возрастом всё меньше поразительного и всё больше подозрительного.
- С возрастом больше прислушиваешься к позывам, чем к призывам...
- Живу на последнем этаже в доме без лифта и такое впечатление, что каждый год нам добавляют ещё один этаж...
- Сорок лет — это тот возраст, о котором в 20 лет думаешь со страхом, а в 70 с завистью.
- С возрастом всё меньше не знаю и всё больше не помню.
- Мне двадцать с лишним лет. Вообще, все годы после двадцати — лишние.
- Раньше со словами: “Мне как обычно!” я заходил в бар, а теперь в аптеку.
- Взрослая жизнь прекрасна, ты приходишь вечером домой и у тебя нет никакой домашки, всего лишь нужно зайти в магазин купить продукты, приготовить поесть, помыть посуду, прибраться и справиться с желанием умереть.
- В детстве думал — Ура, скоро Новый год. Сейчас думаешь — Скоро опять Новый год...
- Я такой старый, что внуки не верят, что иметь один телефон на всю семью было «круто».
- Мудрость не всегда приходит с возрастом. Бывает, что возраст приходит один.
- С возрастом мое зрение испортилось окончательно и теперь я совсем не вижу перспектив.
- Чем старше я становлюсь, тем аккуратнее чишаю, чтобы ничего не отвалилось и не посыпалось.
- Учёные утверждают, что человеческий организм растёт лишь до 25 лет, но зад и живот, видимо, не в курсе...
- Я больше не выбираю здоровую пищу: в моем возрасте нужно есть побольше консервантов.
- Повзрослел — это когда боишься стоматологов, не потому что больно, а потому что дорого.
- С возрастом начинаешь чаще задумываться о высоком. Например, о своём давлении.

Григорий Хайт

Английские пословицы и поговорки A BUSY BEE

So much to do, so little done.

Сделать нужно так много, а так мало сделано.
Век долог, да час дорог. Всех дел не переделаешь.

What man has done man can do.

Что люди смогли, то и я смогу.
Не боги горшки обжигают.

He that will not work, shall not eat.

Кто не работает, тот не ест.

The tree is known by its fruit.

Дерево познается по плоду.
Дерево смотри в плодах, а человека в делах.

As is the workman, so is the work.

Какой работник, такая и работа.
Каков строитель, такова и обитель.
Каков Савва, такова и слава.

A good workman is known by his chips.

Хорошего работника видно по его работе.
По работе мастера видно.

He works best who knows his trade.

Кто знает свое дело, тот работает лучше всех.
Дело мастера боится.
Золотые руки все смыслят.

Every man to his trade.

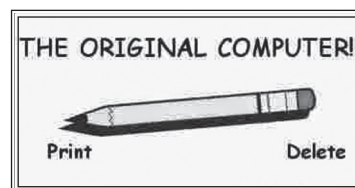
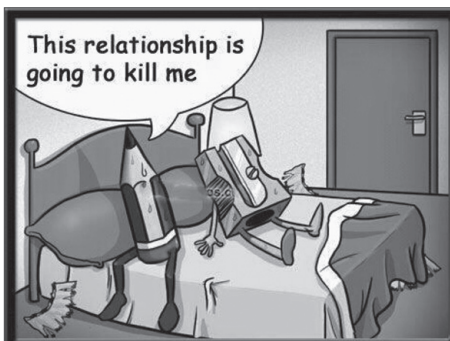
Каждому следует заниматься своим делом.
Не за свое дело не берись.

Let the cobbler stick to his last.

Сапожнику следует заниматься своим делом.
Всяк сверчок знай свой шесток.
Кто в кони пошел, тот и воду вози.

Everybody's business is nobody's business.

Дело всех — ничье дело.
У семи нянек дитя без глаза.



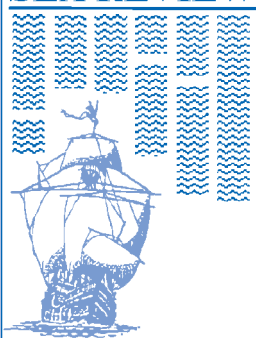
Любопытные факты О БРАТЬЯХ НАШИХ МЕНЬШИХ

- Колибри не могут ходить.
- Европейцы, приехав в Австралию, спрашивали у аборигенов: «А что это тут у вас за странные прыгающие звери?» Аборигены отвечали: «Кенгуру», — что значило: «Не понимаем!»
- Самый простой способ отличить зверя-вегетарианца от хищника: у хищников глаза расположены на передней части морды, чтобы видеть жертву. У вегетарианцев — по обе стороны головы, чтобы видеть врага...
- 99 % живых существ, обитавших на Земле вымерли.
- Чтобы сделать килограмм меда, пчелка должна облететь 2 млн цветков.
- Кровь кузнечика белого цвета, лобстера — голубого.
- Единственные животные, занимающиеся сексом ради удовольствия, — люди и дельфины.
- За последние 4000 лет не было одомашнено ни одно новое животное.
- Пингвины могут подпрыгивать в высоту больше, чем на полтора метра.
- Единственное домашнее животное, которое не упоминается в Библии, — кошка.
- Шимпанзе — единственные животные, которые могут узнавать себя в зеркале.
- Слово «орангутанг» значит на некоторых языках Африки «человек из джунглей»
- Слоны и люди — единственные млекопитающие, которые могут стоять на голове.
- Крокодилы глотают камни, чтобы глубже нырнуть.
- Полярные медведи могут бегать со скоростью 40 км/ч.

О ЛЮДЯХ

- Нос растет в течении всей жизни человека.
- Древние греки полагали, что мальчики растут в правой стороне живота, а девочки — в левой.
- Если удалить пространство из всех атомов человеческого тела, то то, что останется, сможет пролезть в игольное ушко.
- Сперматозоид — самая маленькая одиночная клетка тела. Яйцеклетка — самая большая.
- В XV веке считали, что красный цвет лечит. Больные надевали красное и окружали себя красными вещами.
- Отпечатки языка у всех людей индивидуальны.
- Когда вы краснеете, ваш желудок краснеет тоже.
- 80 % тепла человеческого тела уходит из головы.
- У человека меньше мускулов, чем у гусеницы.
- Зуб — единственная часть человека, лишенная способности самовосстанавливаться.
- Мозг на 80 % состоит из воды.
- На теле одного человека живет больше живых организмов, чем людей на Земле.
- Один волос может выдержать вес в 3 кг.

Discover New Worlds in
YOUR JOURNAL
SEA REVIEW



Головний редактор / Chief editor — В. Г. Торський / Torskiy V. G., FNI

Реєстраційне 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-сторінок 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.

ВИТАЄМО!

З прийняттям до членів MIY:

ARTUR CHAYKOVSKYY,
Sea Star Global Marine Group,
Cargo Superintendent.