



# SEA REVIEW



Заснований у 2001 році

1(101) 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

## ЖУРНАЛУ «SEA REVIEW» – 25 РОКІВ

Як уже повідомлялося в нашому журналі, у зв'язку зі швидким зростанням чисельності МІУ та необхідністю зміцнення зв'язків між членами Організації було прийнято рішення про випуск власного друкованого органу – щоквартального журналу під назвою «Морський огляд» («Sea Review»).

Передбачалося, що він відіграватиме роль об'єднувачого органу, що сприятиме активізації участі членів МІУ в роботі Інституту, сучасному розв'язанню актуальних проблем, що стоять перед морською галуззю України, розширенню професійного кругозору моряків, персоналу підприємств та організації моргосподарського комплексу нашої країни.

Перший номер журналу на 16 сторінок вийшов друком у березні 2001 р. і мів декілька рубрик, які, на думку редколегії, відповідали цілям видання та були розраховані на порівняно обмежене коло читачів. Це було інформаційно-аналітичне видання, матеріали якого мали відповідати принципу «Multum in Parvo» («Багато в малому»), що на початках задовольняло і читачів, і Комітет МІУ.

У ньому розглядалися актуальні питання безпеки мореплавства, захисту довкілля від забруднення, підготовки морських фахівців, а також публікувалися думки та пропозиції членів організації щодо широкого кола проблем морської галузі України. Наприкінці 2001 року після необхідної підготовчої роботи Державним комітетом інформаційної політики, телебачення та радіомовлення України журналу «МО» було присвоєно статус «Міжнародний морський журнал», тобто отримано дозвіл на розповсюдження видання за межами України.

Це, своєю чергою, сприяло розвитку міжнародних зв'язків Морського інституту України, підвищенню авторитету нашої держави за кордоном як морської держави. Редколегія своєчасно відчула дефіцит інформаційного забезпечення своїх читачів і відреагувала на нього. Обсяг журналу зріс до 40 сторінок, у ньому з'явилися нові рубрики: – «Охорона на морі», «Культура безпеки», «Людський

### ЖУРНАЛУ «SEA REVIEW» – 25 РОКІВ!



фактор», «Морське право», «Новини науки і техніки»,

«Літературні сторінки», «На дозвіллі» та інші, що покликані задовольняти наукові та культурні потреби читачів.

З першого номера в журналі почала публікуватися «Колонка редактора», де розміщувалися матеріали, що відображали різні сторони діяльності світової судноплавної індустрії, міжнародних морських організацій, підприємств та установ України. Велика увага приділялася питанням безпеки мореплавства, впровадженню на флоті нових технологій, засобів автоматизації виробничих процесів, удосконаленню професійної підготовки судового та берегового персоналу, а також стратегічним планам ІМО та МІВ на найближчий період. При підборі матеріалів для передової статті редакційна колегія прагнула до того, щоб це була корисна інформація, що сприяє розширенню

професійного кругозору та поповненню знань моряків, персоналу підприємств і організацій морського господарства України.

З метою покращення змісту та максимального наближення до практичних запитів членів МІУ, редакційна колегія (В. Г. Торський – головний редактор та В. П. Топалов – багаторічний заступник головного редактора, який багато зробив для того, щоб журнал зайняв гідне місце і став невід'ємною частиною життя моряків і кадетів морських навчальних закладів, і журнал став відомим як в Україні, так і за кордоном) використовувала значний обсяг різномісної інформації. Джерелами слу-

### ЗМІСТ (INSIDE)

Редакторська Колонка (Editor's Column) .....	1–2
Культура безпеки (Safety Culture) .....	2–3
Людський фактор (Human Factor) .....	4–7
Захист навколишнього середовища (Environment) .....	8
Охорона на морі (Security at Sea) .....	9
Новини ІМО (IMO News) .....	10–12
Безпека мореплавства (Safety of Navigation) .....	12
Морське право (Maritime Law) .....	13
Морське страхування (Marine Insurance) ....	14–15
Морська медицина (Marine Medicine) .....	15
Морська освіта (Marine Education) .....	16–17
Робота на березі (Go Ashore) .....	18–19
Новини МОП (ILO news) .....	19
Новини МАКТ (IACS News) .....	20
Новини КГП (PSC News) .....	21
Новини науки і техніки (Science & Technics News in Shipping) .....	22–24
Нові книги (New Books) .....	25
Уроки морських аварій (Marine Accidents Lessons) .....	26
Повідомлення про актуальні інциденти на морі (Reports of Current Incidents at Sea) .....	27–28
Ми про вас пам'ятаємо (We Remember about You) .....	29
Виставки, конференції (Exhibitions, Conferences) .....	30–35
Новини НУОМА (NUOMA News) .....	35
Новини МІУ і МІВ (NIU & NI News) .....	36–38
Великобританія: минуле та сьогодення (UK: past & present) .....	39
Запитайте – відповідаємо (Questions & Answers) ....	39
На дозвіллі (On Leisure) .....	40

гували офіційні матеріали та видання ІМО, МОП, МАКТ, МПС/МФС, МФТ, Інтертанко, провідних класифікаційних товариств (Lloyd's Register, Germanischer Lloyd, DNV, Bureau Veritas, тощо), а також авторитетні видання – «Maritime Journal», «Shipping World & Shipbuilder», орган Спілки британських морських офіцерів (Nautilus Int.) – газета «Telegraph», бюлетені Морського агентства з розслідування аварій (МАІВ), українські морські видання та багато інших джерел.

Ретельний аналіз даних дозволяв відбирати для «МО» відомості, що відповідають цілям видання. На його сторінках публікуються статті, замітки та відгуки читачів як з України, так і з-за кордону. Багато матеріалів присвячено тенденціям у світовій судноплавній індустрії, глобальним проблемам безпеки мореплавства та захисту природного середовища під час експлуатації суден.

На сторінках «МО» дедалі частіше з'являються аналітичні огляди, праці науковців, статті членів МІУ з актуальних питань морського законодавства. Регулярно друкуються матеріали міжнародних конференцій та «круглих столів», висвітлюється діяльність головного інституту МІВ та МІУ.

У кожному номері значна увага приділяється особистостям, які зробили вагомий внесок у розвиток морегосподарського комплексу України: вченим, морякам, керівникам підприємств. Висвітлюються їхні досягнення, успіхи та ювілейні дати. Також читачі мають змогу ознайомитися з історією Великої Британії, пам'ятними датами та культурним життям королівської родини.

У різні роки журнал «Морський огляд» став переможцем Національного морського рейтингу України та інших престижних конкурсів. Зокрема, за підсумками 2013 року «МО» визнано переможцем у номінації «Пошук, істина, наука» за професійне висвітлен-



ня проблем морського транспорту. Протягом 2020–2025 рр. журнал неодноразово ставав Лауреатом конкурсу «Українська мова – мова єднання».

Упродовж усього періоду редакційна колегія прагнула до вдосконалення змісту та

оформлення журналу, щоб він у всіх відношеннях відповідав інформаційним потребам читачів – у частині актуальних новин про останні досягнення та невирішені проблеми, результатів наукових досліджень, а також сучасних тенденцій у морському судноплавстві. Наш журнал є інформаційним спонсором багатьох великих Міжнародних морських виставок, що проводяться в Україні та за кордоном (зокрема в Одесі, Глині, тощо).

25-річний період видання журналу «Морський огляд» свідчить про те, що він загалом відповідає своєму призначенню – слугувати друкованим органом відділення Морського інституту Великої Британії (NI) в Україні та сприяти досягненню цілей і виконанню планів, встановлених МІВ та МІУ. Пріоритетне місце в журналі відводиться матеріалам, спрямованим на підвищення безпеки мореплавства, захист природного середовища від забруднень, впровадження у практику нових методів управління ризиками (Risk management) під час експлуатації суден, дослідження впливу людського фактора в судноплавстві, захист прав українських моряків за кордоном.

Ми, як і раніше, сподіваємося на активне спілкування з читачами «МО» і з вдячністю прийматимемо критичні зауваження, відгуки та пропозиції, що сприятимуть поліпшенню змісту та оформлення журналу. Ми також віримо, що видання журналу «МО» слугуватиме активний та цілеспрямований діяльності на благо української морської спільноти.

*Головний редактор МО  
Торський В. Г.*

**КУЛЬТУРА БЕЗПЕКИ**
**SAFETY  
FIRST**
**SAFETY CULTURE**

## «ЗАСТАРІЛИЙ КОДЕКС ISM», ЧЕКАЄ ЛІКАРЯ

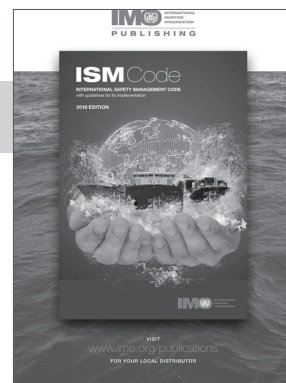
*Капітан Навін Сінгал і капітан М. М. Саггі написали статтю, в якій закликають до суттєвих змін у регулюванні для підвищення безпеки судноплавства.*

Один з висновків звіту Національної ради з безпеки на транспорті від 31 липня 1990 року про розслідування інциденту з танкером Exxon Valdez полягав у тому, що адміністрація під прапором США (USCG) перебувала під тиском судовласників і операторів з метою затвердження скорочення чисельності екіпажів для економії коштів на оплату праці. У звіті також зазначається, що адміністрація під прапором США повинна враховувати наслідки скорочення чисельності екіпажів і тривалих відраджень, оскільки це може призвести до втоми екіпажів і катастрофічних аварій на суднах. Один з висновків звіту Національної ради з безпеки на транспорті від 31 липня 1990 року про розслідування інциденту з танкером Exxon Valdez полягав у тому, що адміністрація під прапором США (USCG) перебувала під тиском судовласників і операторів з метою затвердження скорочення чисельності екі-

пажів для економії коштів на оплату праці. У звіті також зазначається, що адміністрація під прапором США повинна враховувати наслідки скорочення чисельності екіпажів і тривалих відраджень, оскільки це може призвести до втоми екіпажів і катастрофічних аварій на суднах.

Схоже, за 36 років нічого не змінилося. Якщо незалежний орган проводить аудит для оцінки того, наскільки держави прапора належним чином дотримуються резолюції ІМО А.1047(27) про мінімальну безпечну чисельність екіпажу, результати можуть показати, що майже всі держави прапора знаходяться під тиском, що вимагає скорочення чисельності екіпажу, часто всупереч власним стандартам безпеки, виключно для збереження реєстрації судна (бізнесу) в межах своєї юрисдикції, перш ніж судовласник розгляне можливість переходу в інші, більш лояльні держави прапора.

Статистика з джерела Всесвітнього морського університету показує, що близько 80,2% моряків змінили свої записи про години відпочинку, щоб уникнути результатів перевірки, 75% зробили це, щоб уникнути проблем з компанією, і 31% – заради фінансової вигоди. Яке рішення? Програмне забезпечення на основі ШІ на веб-сайті ІМО могло б допомогти запобігти конкуренції між державами прапора і забезпечити адекватну чисельність екіпажу, а не мінімальну безпечну чисельність, тим самим запобігаючи зміні прапора судовласниками, тоді як держави прапора могли б зосередитися на підвищенні стандартів якості свого флоту.



Через двадцять місяців після інциденту з містком «Далія» в протоці Форт-МакГенрі, Балтімор, члени комісії NTSB 18 листопада 2025 року затвердили проект звіту про розслідування, що містить висновки та рекомендації.

Цікаво, що NTSB знадобилося 12 місяців, щоб виявити незакріплену захисну оболонку електричного дроту, в той час як судно жодного разу не виявило її за 10 років експлуатації. Це піднімає питання про тестування аварійного обладнання. Крім того, серед інших виявлених недоліків були затримки в запуску аварійного генератора і конструктивні недоліки в VDR.

Слідчі виявили 162-сторінковий посібник з управління паливом, в той час як паливо впорскується за допомогою промивного насоса, призначеного в основному для технічного обслуговування. Він був модифікований для відповідності стандартам викидів 2020 року. Хоча система управління паливом спочатку призначалася для роботи генератора в автоматичному режимі під час здачі судна в експлуатацію, модифікація трубопроводів могла порушити початкову конфігурацію, що призвело до відключення автоматизації і використання замість неї ручного режиму.

Це історія кожного торгового судна на плаву, в якому є елемент, подібний до «Далі». Стандарти безпеки на судах страждають від старішого кодексу ISM і значних прогалин у так званому мінімальному безпечному складі екіпажу, що створює ситуацію, яка може призвести до катастрофи. Слід віддати належне: кількість сертифікатів зростає, але стандарти безпеки знижуються, оскільки відповідність часто документується в PDF-файлах, в той час як судна на практиці залишаються непридатними для плавання.

З іншого боку, моряки стикаються з тривалими контрактами, низькою заробітною платою, нестачею екіпажу, перевтомою, втомою (fatigue) та незадоволеністю. Кілька тисяч сторінок СУБ (Систем управління безпекою), покликаних продемонструвати відповідність вимогам, припадають пилом — автори, що залишаються анонімними, не читають їх, оскільки більша частина тексту є запозиченою. І якщо цього недостатньо, то надмірна, громіздка документація, неактуальні



контрольні списки (checklists) та процедури — які не стосуються обладнання конкретного судна і не є специфічними для нього — «душать» сумління моряка.

#### Технічне обслуговування та безпека.

Відмови обладнання становлять до 43% усіх інцидентів на судах. Водночас сумлінний старший механік — що трапляється рідко — бореться з відсутністю часу простою для технічного обслуговування. Проте від нього очікують швидкості Усейна Болта та вміння «жонґлювати» завданнями, щоб завершити ремонт, навіть якщо це вимагає порушення портових правил (наприклад, зупинки двигунів на якірних стоянках або під час стоянки в порту), що ставить під загрозу безпеку судна. Менш авантюрний старший механік може просто формально «поставити галочки» навпроти пунктів плану. Судна експлуатуються на знос, як мули, доки одного дня всі «дірки у швейцарському сирі» не збігаються, і судно не врізається в міст, не сідає на мілину або не спричиняє розлив нафти.

#### Безпека, як інвестиція.

Сприйняття безпеки як витрат має змінитися у бік розгляду її як інвестиції. Безпека окупається за рахунок меншої кількості інцидентів. Випадкові претензії не лише вичерпують резерви, а й завдають шкоди репутації організації. Компанія BP є яскравим прикладом: претензії щодо розливу нафти на платформі Deepwater Horizon перевищили 60 мільярдів доларів.

#### Рекомендації NTSB та перегляд Кодексу ISM.

З 17 рекомендацій Національної ради з безпеки на транспорті (NTSB) найважливіша стосувалася неадекватності Кодексу ISM (МКУБ — Міжнародний кодекс управління безпекою) як ефективної системи управління безпекою. Рада NTSB рекомендувала Береговій охороні США запропонувати ІМО переглянути Кодекс ISM.

Це базується на висновку NTSB про те, що кодекс ISM більше орієнтований на дотримання вимог, ніж на стандарти безпеки. Він ігнорує політику безпеки, управління ризиками безпеки, забезпечення безпеки та політику безпеки. Є надія, що команда ІМО відкрита до діалогу і готова вислухати.

## МОРЯКИ ВВАЖАЮТЬ, ЩО НА БОРТУ СУДЕН ІЗ НОВИМ ОБЛАДНАННЯМ МАЄ ПЕРЕБУВАТИ ТЕХНІЧНИЙ ФАХІВЕЦЬ

Члени екіпажу наголошують на необхідності практичного навчання безпосередньо на борту для роботи з новітніми технологіями та обладнанням, що впроваджуються в межах енергетичного переходу. Моряки закликають залучити технічних фахівців для кураторства екіпажів під час перших рейсів із новими установками.

Енергетичний перехід у суднопластві супроводжується появою великої кількості нового обладнання, зокрема двопаливних двигунів (dual-fuel engines), що працюють на альтернативних видах палива. Екіпажі вже стикаються з цими системами, проте вони залишаються для них «невідомими», що створює труднощі з ремонтом у разі поломки.

В останній день конференції Seatrade Maritime Crew Connect Global в рамках панельної дискусії «Моряки — про культуру безпеки та енергетичний перехід» було зазначено, що, хоча моряки і проходять навчання роботі з новим обладнанням на судах, їм не вистачає практичних знань, і їм може бути корисне додаткове навчання безпосередньо на борту судна.

Германіко Конуєгра-молодший, старший механік, що працює на судах компанії V.Ships, зазначив, що іноді при наявності нового обладнання на борту у них може не бути навіть керівництва з його ремонту на випадок виникнення якихось проблем. «Я пропоную відправляти з нами в рейс технічного фахівця з цього обладнання. Він буде перебувати на борту і керувати обладнанням, а ми будемо в нього вчитися, щоб у майбутньому, якщо щось піде не так, ми були впевнені в тому, що впораємося з проблемою, пов'язаною з керуванням і експлуатацією цього обладнання», — сказав він на конференції. «Тому що це дійсно складне завдання: ми можемо працювати з цим об-

ладнанням, але як ми зможемо усунути якісь неполадки, якщо ми не розуміємо, як воно працює?»

Його колеги-учасники погодилися з ідеєю залучення технічних фахівців для роботи з новим обладнанням. Теодорео Розете, старший механік суден компанії MF Shipping Group, сказав, що сьогоднішня ситуація схожа на ту, коли ти «сертифікований, але не кваліфікований», і погодився з тим, що екіпажу необхідне додаткове навчання на борту судна.

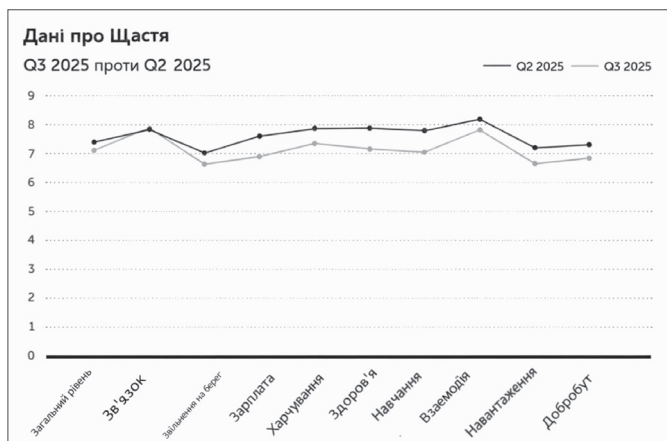
Раель Сенас, капітан суден MOL Tankship Management, сказав наступне: «Я згоден з пропозицією, щоб технічний фахівець перебував на борту протягом рейсу, навчав екіпаж і знайомив його з обладнанням. Ми можемо отримати досвід, зрозуміти, як правильно експлуатувати нове обладнання і як усувати несправності». Капітан Сенас розповів про свій перший рейс на двопаливному судні. Він зазначив, що всьому, що стосувалося нового обладнання та поведіння з новим видом палива, доводилося вчитися самому, було відчуття «кинутості напризволяще». «Це було постійне вивчення, перевірка інструкцій і нескінченні обговорення з механіками, якимось чином я зміг пережити найперший рейс, але так бути не повинно», — сказав він.

Капітан Сенас попередив судновласників і менеджерів про проблеми, які можуть виникнути, якщо вони не проведуть належну підготовку своїх екіпажів з використання нових технологій та обладнання на борту суден. «Перш ніж відправляти людей керувати чимось новим, їх необхідно належним чином до цього підготувати та ознайомити з новим обладнанням. Нам потрібно знайти час, щоб ознайомити їх з новими технологіями. В іншому випадку виникнуть неминучі проблеми, а ми цього не хочемо».



## ІНДЕКС ЩАСТЯ МОРЯКІВ: ВІДХІД ВІД ПОЗИТИВНИХ ТЕНДЕНЦІЙ

Результати чергового дослідження «Індекс щастя моряків» за третій квартал 2025 року, яке проводить міжнародна благодійна організація «Mission to Seafarers», демонструють сувору реальність: глибоко вкорінені в галузі проблеми знову дають про себе знати. Середній показник індексу щастя знизився до 7,05 пунктів з 7,54 у попередньому кварталі.



Індекс щастя за третій квартал 2025 року

Останній Індекс щастя моряків виявив значне зниження рівня благополуччя моряків, що викликало занепокоєння з приводу погіршення умов праці та життя в морі після обнадійливого поліпшення на початку минулого року.

«Такі результати – очевидний тривожний сигнал. Моряки повідомляють про те, що зростає робоче навантаження, адміністративний тиск та нечисленність екіпажу серйозно позначаються на їхньому добробуті. Це проблема, яку має вирішувати вся галузь», – зазначив Бен Бейлі, директор «Mission to Seafarers», і додав, що моряки потребують співчуття, підтримки та захисту.

### Основні висновки:

- Укомплектованість та нестача екіпажів – рівень продовжує погіршуватися.
- Адміністративне навантаження зросло експоненціально, в той час як рівень укомплектованості екіпажів залишається незмінним або знижується.
- Контроль втоми, як і раніше, серйозно ускладнюється як традиційними режимами несучість вахт, які порушують циркадні ритми, так і тим фактом, що загальне робоче навантаження зросло для всіх посад.
- Скорочення кількості звільнень на берег у цьому кварталі прискорилося, і цей показник знову знизився. Цьому сприяють безліч факторів: скорочення часу стоянок у порту, імміграційні обмеження та непомірно високі транспортні витрати на доставку членів екіпажу на берег.
- Цифровий зв'язок показав невелике поліпшення, залишаючись одним з небагатьох світлих плям у загальній картині.
- Показник задоволеності заробітною платою різко впав.
- Повідомляється про значне зниження якості харчування. Проблеми зі здоров'ям і фізичною активністю були пов'язані з поганим харчуванням. Показник задоволеності станом здоров'я значно знизився.
- Найбільше в цьому кварталі знизилася задоволеність моряків професійним розвитком. Триває перехід до підходів, орієнтованих на дотримання вимог і ставлять на перше місце навчання роботі з документами, а не розвиток навичок.
- Взаємодія між береговим персоналом і екіпажами суден погіршується, оскільки багато берегових офісів все частіше укомплектовуються співробітниками з невеликим або нульовим досвідом роботи в морі.
- Взаємодія між членами екіпажу, яка традиційно є найбільш високо оцінюваною категорією, погіршилася.

"Звіт за цей квартал малює яскраву картину тиску, з яким стикаються екіпажі: від зростання робочого навантаження і адміністративних

вимог до скорочення можливостей для відпочинку і відновлення. Проте, обнадіює постійний прогрес у таких сферах, як забезпечення зв'язком у морі, що показує, що інвестиції в людей можуть мати реальний ефект", – коментує результати дослідження Том Герберт, фахівець з питань благополуччя екіпажів компанії Idwal.

### Контакти з родиною 7,81 ↑ з 7,75.

Доступ до цифрового зв'язку, як і раніше, має величезне значення для моряків, і це скромне поліпшення відображає постійне вдосконалення технологій морського зв'язку та надання до них доступу. Це єдина категорія, яка продемонструвала поліпшення в цьому кварталі, що свідчить про те, що інвестиції в інфраструктуру зв'язку продовжують приносити результати і користуються величезною популярністю.

### Звільнення на берег 6,56 ↓ з 6,96.

Доступ до звільнень на берег, як і раніше, є найбільш значущою проблемою, виявленою в даному опитуванні, отримавши найнижчий бал серед усіх категорій і продовжуючи знижуватися в цьому кварталі. Моряки постійно повідомляють про зростання обмежень, що не дають їм можливості зійти на берег, при цьому експлуатаційні та комерційні міркування продовжують переважати над потребами моряків у відпочинку та психологічному розвантаженні. Відгуки моряків свідчать про глибокий психологічний вплив відсутності доступу до відпусток на берег. Ця категорія, мабуть, є найбільш важливою областю, що вимагає втручання галузі, оскільки відпустка на берег безпосередньо впливає на психічне здоров'я і загальну задоволеність роботою. Тривалі зниження свідчать про те, що, незважаючи на обізнаність галузі про цю проблему, практичних поліпшень поки не спостерігається.

Поєднання щільного графіка, скороченого часу перебування в порту, завищених витрат на транспортування моряків на берег і постійних імміграційних обмежень створює ситуацію, коли для багатьох моряків звільнення на берег стало скоріше винятком, ніж нормою.

### Заробітна платня 6,81 ↓ з 7,52.

Задоволеність рівнем заробітної плати різко знизилася в цьому кварталі, зниження показника в цій категорії стало одним з найзначніших. Це істотне зниження відображає зростаюче невдоволення стагнацією заробітної плати, незважаючи на зростання відповідальності та кількості обов'язків, інфляцію та важкі умови роботи в морі.

### Харчування 7,29 ↓ з 7,81.

Якість харчування на суднах значно знизилася. Хоча були й позитивні відгуки, такі як «їжа смачна, продукти свіжі» і «достатня кількість ситної їжі», загальна тенденція свідчить про те, що зростання цін на продукти харчування вплинуло на якість харчування на суднах.

### Можливості для занять спортом і підтримки фізичного здоров'я 7,09 ↓ з 7,82.

Різне зниження задоволеності в цій категорії – одне з найзначніших у цьому кварталі. Це істотне падіння свідчить про те, що зростання робочого навантаження призводить до того, що у моряків залишається все менше можливостей і сил на заняття спортом і підтримку загального стану здоров'я.

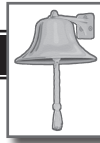
### Професійна підготовка 6,99 ↓ з 7,75.

Можливості для професійного розвитку – в цьому кварталі дуже сильно знизилася задоволеність моряків цим параметром. Це різке зниження свідчить про те, що моряки все більше незадоволені якістю та актуальністю доступних їм можливостей для навчання.

У своїх відповідях моряки підкреслюють, що навчання, як і раніше, значною мірою відбувається через практичний досвід і наставництво, але високе робоче навантаження обмежує ці можливості. Це зниження свідчить про те, що формальні навчальні програми не компенсують у достатній мірі скорочення можливостей для неформального навчання.

### Спілкування всередині екіпажу 7,68 ↓ з 8,12.

Взаємодія та взаємовідносини членів екіпажу між собою – задоволеність цим аспектом традиційно має найвищий показник, проте і вона значно знизилася в 3 кварталі. Це падіння викликає особливе занепокоєння, оскільки позитивні відносини між членами екіпажу історично були найстабільнішим аспектом морського життя.



Робоче навантаження 6,59 ↓ з 7,13.

Задоволеність робочим навантаженням демонструє значне зниження. Це істотне зниження свідчить про зростаючий дисбаланс між роботою та особистим життям на борту суден. Крім того, невдоволення моряків завантаженістю на роботі викликає особливе занепокоєння, враховуючи, що це безпосередньо пов'язано з безпекою, здоров'ям та утриманням кадрів. Коли моряки відчувають себе перевантаженими на роботі, значно зростають ризики нещасних випадків, професійного вигорання та відтоку кадрів з галузі.

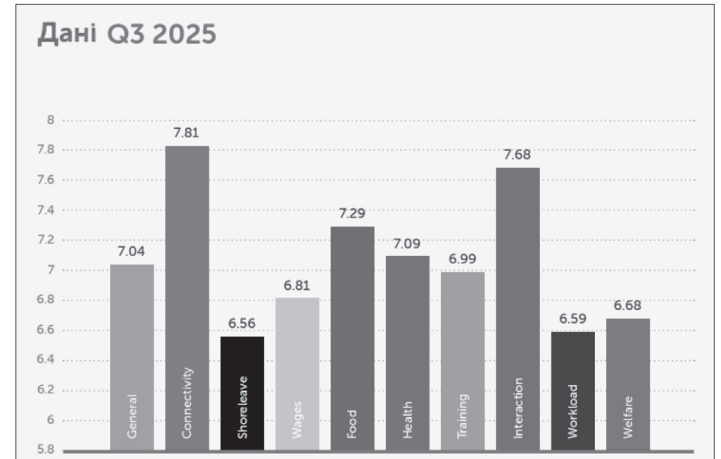
Доступ до об'єктів соціально-побутового обслуговування 6,68 ↓ з 7,23.

Задоволеність послугами соціально-побутового обслуговування на березі демонструє прикрий спад, що відображає обмежений доступ до цих об'єктів і триваючий негативний вплив обмежень, пов'язаних зі звільненням на берег.

#### Важливі висновки:

- Молоді моряки (16–25 років) відчувають труднощі – вони мають найнижчий рівень задоволеності серед усіх вікових груп, що вказує на потенційну кризу утримання кадрів.
- Гендерна нерівність, як і раніше, очевидна.
- Судномеханіки стикаються зі специфічними проблемами – другі механіки особливо незадоволені, вони відзначають збільшення обсягу роботи при скороченні кількості членів машинної команди.
- Тип судна має значення – найбільший розкид в рівнях задоволеності спостерігається в залежності від типу судна.
- Старим суднам (20+) потрібна модернізація оснащення – у тих, хто працює на таких суднах, спостерігається найнижча задоволеність за багатьма категоріями.

«Звіт за цей квартал знову підкреслює системні проблеми, з якими стикаються екіпажі. Ці загальногалузеві проблеми складно вирішити окремим судновласникам», – підсумував Ів Ванденборн, керівник відділу запобігання втрат в Азіатсько-Тихоокеанському регіоні компанії NorthStandard.



Індекс щастя моряків за III квартал 2025 року

## Турбота про благополуччя екіпажу – це не тільки моральний обов'язок компанії, але й запорука їх прибутковості

Автори: Бурджу Кула Акбаш, експерт з клінічної психології, та Мурат Бінгюль, старший психолог-консультант команди AVS Global Ship Supply.

Представляючи судноплавну галузь, часто наводять величезні цифри: мільярди тонн вантажів, що перевозяться щорічно, тисячі виконаних рейсів, сотні портів. Однак за кожним статистичним показником стоять люди, завдяки яким він досягається. І сьогодні ці люди посилають чіткий сигнал: морська галузь повинна докладати більше зусиль для захисту їхнього благополуччя.

В огляді морської робочої сили, який щорічно проводять БІМКО і МПС (BIMCO/ICS Seafarer Workforce Report), прогнозується нестача майже 21000 офіцерів у 2026 році. Це не просто проблема трудових ресурсів; це тривожний сигнал, який відображає те, як галузь цінить і підтримує своїх співробітників. Благополуччя екіпажу більше не є другорядним питанням, воно стає визначальним показником стійкості, безпеки та конкурентоспроможності.

Занадто довго до питань психічного здоров'я та благополуччя застосовувався реактивний підхід, тобто на них звертали увагу вже після того, як виникала проблема. Однак тиск, з яким стикаються моряки, такий як тривалі контракти, ізоляція, порушення сну і обмежене спілкування з родиною, – це реальність, а не виняток. Ці фактори безпосередньо впливають на моральний дух, утримання персоналу і продуктивність праці на борту.

Результати останнього дослідження «Індекс щастя моряків» стали індикатором вразливості моряків, за якою стоять втома, тривога і відірваність від зовнішнього світу, і всі ці питання неможливо вирішити лише короткостроковими діями. Досягнення значного прогресу залежить від того, наскільки глибоко турбота про благополуччя стане частиною повсякденного життя на борту, а не просто епізодичним втручанням.

В даний час починає формуватися більш цілісне розуміння того, що поєднує в собі поняття благополуччя. Приходить усвідомлення того, що безпечна та ефективна експлуатація судна залежить від людського фактора точно так само, як і від застосовуваних технологій та палива. Екіпажі, які відчувають турботу і підтримку, уважніше ставляться до своїх обов'язків, працюють більш згуртовано і рідше роблять помилки, які потім дорого всім обходяться. І навпаки, нехтування благополуччям працівників призводить до вигорання, високої плинності кадрів і зниження експлуатаційних показників.

У цьому сенсі моральні та комерційні аргументи нероздільні. Компанії, що інвестують у підтримку екіпажу, будь то поліпшення харчування, доступ до зв'язку або психологічна допомога, інвестують у стійкість своєї діяльності. Ті, хто цього не робить, ризикують не тільки завдати шкоди своїй репутації, але й втратити кваліфікованих співробітників, яких і так не вистачає.

У цьому відношенні показовими є очікування і запити молодого покоління моряків. Вони приходять на роботу вже будучи добре обізнаними про важливість психічного здоров'я і віддають перевагу роботодавцям, які виявляють ширшу турботу про свої екіпажі. У судноплаванні, де умови праці часто бувають виключно важкими, ці очікування мають велике значення. Для багатьох благополуччя – це не просто бонус, а необхідна умова для стабільної кар'єри.

Всі великі ініціативи в галузі відображають цей зсув в очікуваннях і запитах працівників. Компанії впроваджують програми підтримки психічного здоров'я, проводять тренінги з управління стресом, забезпечують більш збалансоване харчування, усвідомлюючи зв'язок харчування з продуктивністю і моральним духом працівників. Інші розвивають цифрові канали зв'язку, щоб під час рейсу екіпажі могли підтримувати зв'язок із сім'ями або отримувати консультації фахівців за необхідності.

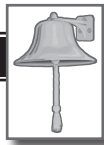
Подібні заходи – це не просто прояв доброти; вони – частина необхідної адаптації. Судноплавна галузь вступає в нову еру, де людська стійкість визнається поряд з екологічною та економічною стійкістю. Судно, що працює на більш чистому паливі, але нехтує потребами свого екіпажу, не може претендувати на справжню стійкість.

Крім того, дана проблема розглядається в більш широкому контексті, з точки зору зміни світогляду. Дискусії про благополуччя екіпажу кидають виклик старим уявленням про те, що важкі умови праці – це обов'язкова умова, а мовчання – це сила. Заохочення відкритості в питаннях психічного здоров'я та емоційного благополуччя сприяє створенню більш безпечних та інклюзивних робочих місць у морі.

Те саме стосується і стилів керівництва: у офіцерів і менеджерів, які віддають пріоритет емпатії та спілкуванню, колектив не тільки більш мотивований, але й більш згуртований і стійкий до надзвичайних ситуацій.

Зрештою, благополуччя моряків – це і спільна відповідальність, і спільна можливість. Суднопластво не може дозволити собі розглядати це як другорядне питання або другорядне завдання. Це стратегічна необхідність, яка впливає на все: від показників безпеки до підбору персоналу та репутації. Найбільш успішними операторами в найбільше десятиліття будуть ті, хто розуміє, що люди – це не просто операційні витрати, вони – основа всього бізнесу.

Послання морської спільноти чітке: у справі турботи про благополуччя екіпажів моральна відповідальність і комерційні міркування не суперечать одне одному, а доповнюють одне одного. Благополуччя екіпажів – це не питання сентиментів; це питання виживання компаній, безпеки і довгострокового благополуччя всієї галузі.



## ХВИЛЯ ВИГОРАННЯ НАКРИВАЄ МОРЯКІВ ПО ВСЬОМУ СВІТУ

Багато моряків проводять свята далеко від дому, часто за виснажливою роботою. Свята можуть посилити вже існуючі проблеми на борту: втому, почуття самотності, вигорання, домагання, порушення режиму відпочинку і занепад духу. Кожна з цих проблем сама по собі викликає занепокоєння, але разом вони підкреслюють, що занадто багато трижовних симптомів стали нормою життя на морі.

Останні дані Індексу щастя моряків підтверджують те, що вже відчували багато моряків. Показники благополуччя знизилися в третьому кварталі 2025 року, звести нанівець попередні поліпшення. Це більше, ніж просто статистика. Фізичний стан, психологічний настрій і безпека на борту тісно взаємопов'язані, тому скорочення можливостей для підтримки фізичної форми призводить до зниження стресостійкості, погіршення когнітивних здібностей і збільшення ризиків для здоров'я. Крім того, коли відпочинок і розваги відходять на другий план, накопичується втома, що може призвести до зниження концентрації уваги і збільшення операційних ризиків. Коли емоційне напруження і без того велике, ці проблеми можуть відчуватися ще сильніше у святкові дні.

Не секрет, що втома є однією з найбільш глибоко вкорінених проблем галузі. Режим роботи на морі суперечить природним циклам сну, робоче навантаження продовжує зростати, а порушення режиму відпочинку настільки поширені, що фальсифікація записів у суднових журналах часто вважається звичайною справою.

Вплив хронічної втоми на здатність тверезо мислити можна порівняти з впливом алкоголю, проте лише на дуже небагатьох суднах використовують інструменти для виявлення та управління втомою. Зниження задоволеності моряків своїм фізичним самопочуттям, яке зафіксовано в показниках останнього дослідження «Індекс щастя моряків», лише підтверджує той факт, що проблема втоми поширюється все ширше і охоплює всі сектори галузі.

Наукові дослідження підкреслюють, що постійна втома загрожує як безпеці, так і благополуччю, і що для ефективного пом'якшення наслідків необхідні активні дії, постійний моніторинг і підтримка на борту. Не потрібно чекати, поки грім гримне.

Крім усього іншого, втома тягне за собою вигорання, розчарування і погіршення морального стану. Адже мова йде не тільки про кількість

відпрацьованих годин, але і про те, чи відчувають працівники, що їх цінують, поважають, чи відчувають вони причетність до спільної справи. Коли люди перебувають у постійній напрузі, то навіть найстійкіші з них можуть дійти до критичного стану.

Ініціативи, які вживаються в галузі, такі як програма Міжнародної морської організації «На моєму судні немає домагань» (My Harassment-Free Ship), показують, що позитивна культура на борту не формується тільки за рахунок політики. Вона вимагає щоденної роботи з боку керівництва, надійних систем звітності та створення середовища, де психологічній безпеці надається таке ж значення, як і фізичній.

Можливо, найсумнішим показником є зростання кількості самогубств на морі. VIKAND неодноразово закликала до активних дій, оскільки самогубства випередили нещасні випадки як основну причину смерті серед моряків. Стигматизація психічних проблем та ізоляція часто заважають морякам звертатися за допомогою, проте раннє виявлення проблем, підтримка колег та своєчасний доступ до професійної допомоги можуть запобігти цим трагедіям.

Розглядаючи здоров'я екіпажу як інвестицію, а не як витрати, ми отримуємо відчутні результати, такі як підвищення показників безпеки, утримання персоналу та ефективності експлуатації суден.

Коли проблема виявляється на ранніх стадіях і вживаються відповідні заходи, вона рідко переростає в серйозні неприємності. Коли компанії приділяють достатньо уваги фізичному, психічному та екологічному благополуччю, вони тим самим знижують ризики і створюють сприятливі умови праці.

Недавній звіт RightShip підкреслює, що благополуччя стає комерційною конкурентною перевагою: 40% респондентів заявили, що благополуччя екіпажу має сильний вплив на рішення про фрахтування того чи іншого судна. Насправді, ця цифра повинна бути вищою, але для забезпечення сталого розвитку морської галузі в майбутньому необхідна узгодженість дій судновласників, менеджерів, фрахтувальників і регулюючих органів.

Зрештою, проблема полягає не тільки в самих тривожних симптомах, але і в нашій готовності визнавати їх і реагувати на них. Ігнорування попереджувальних сигналів не сприяє розвитку стійкості, а, навпаки, збільшує ризик.

## ХОЛОДОВИЙ СТРЕС – РИЗИК, ЯКИЙ ЗАЛИШАЄТЬСЯ ПОЗА УВАГОЮ

Низькі температури залишаються одним із найбільш недооцінених операційних ризиків у судноплаванні. Чомусь вважається загальноприйнятним, що моряки мають виконувати складні завдання в умовах, за яких більшість берегових галузей повністю припинили б роботу. Спостерігається значний розрив між положеннями внутрішнього трудового розпорядку компаній та реальним станом справ на палубі, коли видимість є майже нульовою, а поверхні вкриті льодом через замерзання морських бризок.

Більшість інструкцій існують лише тому, що Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ / ISM Code) вимагає детального опису ризиків. Їхня практична цінність цілком залежить від досвіду розробників. Якщо це офісні співробітники, які майже не мають стажу роботи в суворих погодних умовах, розроблені ними рекомендації можуть бути відірваними від реальності.

Проблема стає особливо очевидною, коли судно та екіпаж, які не мають досвіду роботи в умовах холодного клімату, відправляють у разовий рейс, надаючи їм матеріали, що більше нагадують контрольний список (checklist), аніж реальну практичну підготовку. Нормативна документація та посібники з мінімізації збитків (loss prevention) завжди є непослідовними та неповними, і рідко відображають справжнє фізичне навантаження, яке створюють такі операції.

Низькі температури впливають не лише на технічне обладнання. Холод сповільнює когнітивні процеси, погіршує швидкість реакції та знижує здатність до прийняття рішень, проте ми продовжуємо ставитися до моряків так, ніби людський організм здатний функціонувати у штатному режимі при мінусових температурах.

Нормативні вимоги передбачають використання захисного спорядження, проте не встановлюють стандартів щодо його якості чи

ергономічності. Надто багато моряків досі отримують рукавиці та одяг, що не пристосовані для тривалого перебування в умовах холоду.

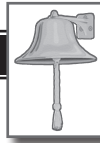
Галузь лише у виняткових випадках визнає, що холод підриває психічну стійкість та ситуаційну обізнаність (situational awareness) працівників. Ми тримаємося за міф про безмежну витривалість та адаптивність моряків, і саме це призводить до нещасних випадків.

Якщо ми серйозно ставимося до безпеки, ми також маємо враховувати робоче навантаження. Висока інтенсивність праці стала невід'ємною рисою професії моряка. Обов'язки та завдання, які доводиться виконувати екіпажу, накопичувалися протягом десятиліть, тоді як чисельність екіпажів залишалася незмінною. Моряки постійно повідомляють про неможливість одночасного виконання зростаючого обсягу робіт та дотримання режиму праці й відпочинку (hours of work and rest). Холодна погода лише посилює недоліки цієї системи. Скорочення чисельності екіпажів та занадто щільні графіки унеможливають підтримання належного рівня безпеки.

Поточне обговорення поправок до Конвенції ПДНВ (STCW) надає рідкісну можливість переглянути норми чисельності екіпажів та операційні припущення. При цьому необхідно врахувати специфіку роботи в екстремальних погодних умовах, зокрема під впливом низьких температур. Свідчення про мінімальний безпечний склад екіпажу (Minimum Safe Manning Certificates) покликані гарантувати безпеку, проте занадто часто вони не враховують вік судна, характер експлуатації або район плавання.

Залишається лише зачекати, щоб дізнатися, чи визнає галузь на решті реальні особливості роботи в умовах холоду, чи й надалі ігноруватиме це питання, покладаючись виключно на витривалість моряків.

*Прадін Чавла (Pradeep Chawla), MarinePALS*



## ЧЛЕНИ ЕКІПАЖУ ТАНКЕРА “STENA IMMACULATE” ВІДЗНАЧЕНІ НАГОРОДОЮ ЗА РЯТУВАННЯ ЖИТТІВ У МОРІ

19 листопада екіпаж Crowley отримав почесне визнання на церемонії вручення премії «Адмірал океану і моря» 2025 року. Моряки були відзначені за винятковий героїзм і вміння керувати кризовими ситуаціями, які врятували життя і запобігли екологічній катастрофі.

Об'єднана служба моряків США вручила екіпажу танкера Stena Immaculate спеціальну пам'ятну дошку AOTOS за їхні дії після катастрофічного зіткнення в Північному морі. Судно, що стояло на якорі приблизно в 14 морських милях на північний схід від мису Сперн-Хед, недалеко від естуарію Хамбер, було вражене контейнеровозом Solong під португальським прапором, що рухався зі швидкістю 16 вузлів.

В результаті зіткнення стався розрив 7-го вантажного танка танкера, в результаті чого авіаційне паливо вилитося в море і почалася пожежа, яка поширилася на обидва судна. Незважаючи на пробоїну і полум'я, що охопило судна, екіпажу вдалося локалізувати пожежу і врятувати вантаж, що залишився, який складався з більш ніж 220 000 барелів авіаційного палива, забезпечивши безпеку всіх 23 моряків на борту.

В результаті зіткнення трагічно загинув старший матрос судна Solong Марк Пернія, який перебував в районі бака під час зіткнення і досі вважається зниклим безвісти. Капітану судна Володимирі Мотіну пред'явлено звинувачення в ненавмисному вбивстві з необережності.

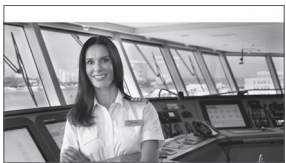
У звіті Британського управління з розслідування морських пригод зазначається, що видимість у той момент становила від 0,25 до 2 морських миль, і на жодному з суден не було спеціального спостережного

поста на містку. Інцидент розслідують влада США, Великої Британії та Португалії.

Крім того, екіпаж судна El Соун компанії Crowley був нагороджений Почесною дошкою AOTOS за героїзм за порятунок чотирьох американських моряків, чие вітрильне судно затонуло в Атлантичному океані на північ від Домініканської Республіки. На запит Берегової охорони США судно відхилилося від свого звичайного маршруту Джексонвілл – Сан-Хуан і працювало спільно з Береговою охороною та судном Bonanza, що знаходилося поблизу, щоб знайти і доставити моряків у безпечне місце.

«Ми неймовірно пишаємося нашими моряками на борту Stena Immaculate і El Соун за їх героїчні дії, які вони зробили, рятуючи життя», – сказав Джеймс С. Фаулер, старший віцепрезидент і генеральний директор Crowley Shipping. «Ці нагороди свідчать про їхню мужність, професіоналізм і самовідданість у критичні моменти. Ці моряки є прикладом непохитної прихильності Crowley до принципів безпеки, а їхні дії нагадують нам, чому ми постійно інвестуємо в навчання, забезпечення готовності та інновації для захисту життів і підтримки найвищих стандартів у морських операціях».

Премія AOTOS, яка щорічно присуджується Об'єднаною службою моряків США (United Seamen's Service – USS) упродовж понад 50 років, є відзнакою для осіб та організацій, чие лідерство сприяло розвитку морського судноплавства та зміцненню безпеки американських моряків.



## СМА CGM ПОДВОЇЛА КІЛЬКІСТЬ ЖІНОК–МОРЯКІВ ЗА ПЕРШІЙ РІК РЕАЛІЗАЦІЇ ІНІЦІАТИВИ SHE SAILS

Французький судноплавний гігант СМА CGM успішно подвоїв чисельність жінок-моряків лише за один рік після запуску програми She Sails. Це свідчить про значний прогрес у галузі, яка традиційно стикалася з викликами у сфері гендерного різноманіття.

Програма, ініційована у грудні 2024 року, дозволила збільшити кількість жінок серед плавкладу на суднах СМА CGM з 200 до 403 осіб станом на кінець 2025 року, що становить приріст у 101%. Спираючись на цей успіх, компанія встановила амбітну ціль – залучити 1000 жінок-моряків до кінця 2030 року.

«Лише за один рік наша програма довела свою ефективність: результати перевершили наші очікування», – зазначила Крістін Кабо Вьорель (Christine Cabau Woehrel), виконавчий віцепрезидент групи з питань операційної діяльності та активів. «Дедалі більше жінок обіймають ключові посади, їхній кар'єрний розвиток прискорюється, впевненість у власних силах зростає, а наші екіпажі стають більш різноманітними та ефективними».

Успіх програми забезпечується мережею з 42 амбасадорів у 19 країнах та стратегічним партнерством із морськими академіями в Абу-Дабі та Індії. Крім того, на стадії розробки перебувають додаткові угоди з Філіппінами та Індонезією. Ці партнерства спрямовані на зміцнення кадрового резерву жінок-курсантів, які розпочинають кар'єру в галузі.

Просування по службі є ключовим пріоритетом ініціативи: протягом року було зафіксовано 74 випадки підвищення на посадах. Вісім жінок просунулися до посад старшого командного складу (Senior Officers), що представляють чотири вищі рівні відповідальності на борту. Водночас 48 осіб перейшли з категорії курсантів до лав молодших офіцерів. Вперше в історії компанії жінку було підвищено з посади матроса 2-го класу (Ordinary Seaman – OS) до кваліфікованого матроса (Able Seaman – AB).

Програма She Sails базується на трьох фундаментальних засадах: залученні (Attraction), просуванні (Promotion), утриманні (Retention). Ця ініціатива пропонує можливості стажування та програми наставництва (mentorship) для студенток морських спеціальностей. Водночас особлива увага приділяється забезпеченню рівних можливостей для професійного зростання, рівної оплати праці та захисту діючих співробітників від будь-яких форм домагань (harassment).

Програма орієнтована на жінок-моряків, студенток морських спеціальностей та осіб, зацікавлених у побудові кар'єри на флоті. Вона позиціонує роботу в морі як професійний шлях, що поєднує в собі динамічність, глобальну перспективу та відданість справі. Група СМА CGM підтвердила свою прихильність принципам гендерного різноманіття та забезпечення рівних можливостей у довгостроковій перспективі в усіх сферах своєї операційної діяльності. Компанія продовжує зусилля, спрямовані на підтримку професійного розвитку жінок у морській галузі та трансформацію глобального торговельного флоту відповідно до сучасних соціальних стандартів.

## В ОНМУ – НОВИЙ ЕТАП РОЗВИТКУ ТА ЛІДЕРСТВА

В Одеському національному морському університеті розпочинається нова сторінка управлінського та стратегічного розвитку. Морська галузь вимагає стійкості, відповідальності та чіткого бачення майбутнього. Саме ці якості сьогодні визначають сучасне лідерство.

Виконуючою обов'язки ректора Одеського національного морського університету призначено Ірину Владиславівну Савельєву – доктора економічних наук, професора, фахівчиню з багаторічним досвідом у сфері морського транспорту, економіки та управління.

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

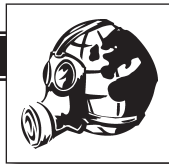
У 2013 році вона захистила докторську дисертацію з економіки та управління підприємствами, а у 2015 році отримала вчене звання професора кафедри «Морські перевезення». З 2022 року працювала проректоркою з наукової роботи ОНМУ.

Особливе місце в її діяльності займає міжнародна співпраця. Завдяки професіоналізму, дипломатичності та стратегічному баченню університет зміцнює партнерства з провідними закладами вищої освіти світу, розширює участь у міжнародних дослідницьких ініціативах та відкриває студентам і науковцям нові можливості для академічної мобільності.

Ірина Савельєва є дійсним членом Транспортної академії України, радником України в Міжнародній морській організації (ІМО), а також очолює ініціативу ООН UN Water Action “Global Women in the Facets of Water”. Вона є володаркою міжнародної премії глобальної ініціативи Alphazulu “SDG Advocates” – Exceptional Advocate of the Year 2025.

**Комітет МІУ бажає Ірині Владиславівні успіхів та нових досягнень для Одеського національного морського університету (ОНМУ).**





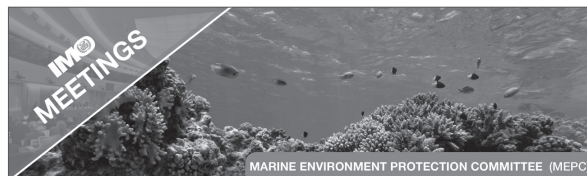
## Позачергова сесія Комітету із захисту морського середовища ІМО

З 14 по 17 жовтня 2025 року в штаб-квартирі Міжнародної морської організації в Лондоні відбулася 2-га позачергова сесія Комітету із захисту морського середовища (КЗМС / МЕРС) ІМО.

Позачергову сесію КЗМС було скликано для розгляду та прийняття проекту поправок до Додатка VI до Конвенції МАРПОЛ (MARPOL) «Правила запобігання забрудненню атмосферного повітря із суден». Поправки стосуються:

- уточнення порядку застосування випробувальних циклів та процедур сертифікації судових дизельних двигунів із декількома експлуатаційними профілями;
- запровадження нового району контролю викидів сірки, оксидів азоту та твердих частинок (SECA / NECA) у північно-східній частині Атлантичного океану;
- порядку доступу до бази даних ІМО щодо споживання палива суднами (IMO DCS);
- вимог технічного та економічного характеру в межах так званої «Концепції ІМО щодо досягнення чистого нульового рівня викидів» (IMO Net-Zero Framework), які спрямовані на декарбонізацію міжнародного судноплавства відповідно до Стратегії ІМО 2023 року зі скорочення викидів парникових газів із суден.

Зазначені поправки мають набрати чинності з 1 березня 2027 року.



## Мета ІМО – повна декарбонізація

Міжнародна морська організація встановила мету повної декарбонізації до 2050 року, з тимчасовими цілями на 2030 та 2040 роки. Про це повідомляє FUELS Digest Premium – цифровий сервіс для глобального моніторингу технологічної та аналітичної документації. Зазначається, що до 2030 року для досягнення цих цілей знадобиться від 7 до 48 мільйонів тонн вуглецево-нейтрального мазуту.

Сучасна реальність: 93% світового флоту досі працює виключно на вичерпному паливі.

Судноплавна галузь має суттєво скоротити споживання енергії, щоб зменшити попит на паливо і мати шанс досягти цих цілей до 2030 року. Інші сектори для вуглецево-нейтрального палива, повідомляє газета.

Водночас енергоефективність і технології захоплення CO<sub>2</sub> можуть зменшити споживання палива на 4–16% до 2030 року. До 7% загального енергоспоживання суден можна покрити за рахунок використання наземних електростанцій.

У контексті FuelEU Maritime судна можуть об'єднуватися для спільного досягнення цілей: наприклад, судна, що працюють на надлишковому паливі, наприклад зеленому метанолу, можуть компенсувати викиди від 55–65 суден, що працюють на традиційному паливі у 2025–2029 роках.

# BIMCO

## ВІМСО ЗАТВЕРДИЛА НОВІ ДОГОВІРНІ ЗАСТЕРЕЖЕННЯ ДЛЯ УГОД ІЗ СУДНАМИ

Це рішення спрямоване на мінімізацію правової невизначеності в умовах дії екологічних вимог ЄС. Міжнародна судноплавна асоціація ВІМСО затвердила нові договірні положення щодо європейського регулювання у сфері скорочення викидів парникових газів на морському транспорті (FuelEU Maritime) та системи торгівлі квотами на викиди (EU ETS) для використання у меморандумах про угоду (Memoranda of Agreement – MOA) під час купівлі-продажу суден.

Рішення було ухвалене Комітетом ВІМСО з документації 11 грудня 2025 року. Його мета – чіткий розподіл ризиків між сторонами правочину в межах виконання екологічних директив Європейського Союзу.

Положення FuelEU Maritime закріплюють обов'язки продавця підтвердити дотримання вимог регламенту FuelEU Maritime на момент передачі судна, включаючи розкриття верифікованих балансів відповідності за попередні звітні періоди та надання часткового звіту після зміни власника. Документ також передбачає механізми коригування ціни угоди залежно від позитивного або негативного балансу відповідності, а також обмеження на запозичення авансових одиниць відповідності до передачі судна. Після поставки (delivery) вся відповідальність за дотримання вимог FuelEU Maritime переходить до покупця, включаючи право на накопичення (banking), запозичення (borrowing) або об'єднання (pooling) балансів відповідності.

Положення щодо ETS визначають порядок виконання зобов'язань, пов'язаних із квотами на викиди парникових газів у межах Системи

торгівлі викидами ЄС (EU ETS), у разі зміни власника судна. Продавець зобов'язаний виконати всі вимоги щодо звітності до дати передачі судна та здати квоти за викиди, здійснені до цього моменту, а також надати верифікований звіт після передачі. Відповідальність за викиди та відповідні квоти з дати передачі судна несе покупець; водночас передбачено механізм компенсації у разі претензій, пов'язаних із недотриманням вимог продавцем до моменту укладання угоди.

«Ці нові положення надають сторонам інструменти для управління зобов'язаннями щодо дотримання вимог та допомагають уникнути невизначеності під час операцій із суднами», – заявила заступник генерального секретаря ВІМСО та директор із контрактів Стінне Тайгер Іво, зазначивши, що такі регламенти, як FuelEU Maritime та ETS, вирізняються високою складністю та суттєво змінюють умови роботи галузі.

Наша довідка: ВІМСО (Baltic and International Maritime Council – Балтійська і міжнародна морська рада) – одна з найбільших міжнародних судноплавних асоціацій, що розробляє типові контракти та договірні положення для морської галузі. Документи ВІМСО широко застосовуються судовласниками, фрахтувальниками та брокерами в усьому світі. В останні роки асоціація активно розширює перелік застережень, пов'язаних із викидами та екологічним регулюванням, у відповідь на впровадження в ЄС регламенту FuelEU Maritime та системи торгівлі викидами EU ETS.



## ПІРАТСТВО В МАЛАККСЬКІЙ ТА СІНГАПУРСЬКІЙ ПРОТОКАХ У 2025 РОЦІ ДОСЯГЛО МАКСИМУМУ ЗА 19 РОКІВ

У минулому році зареєстровано 108 інцидентів – 104 фактичні випадки та чотири спроби. Згідно з річним звітом Інформаційного центру з обміну даними ReCAAP (ReCAAP ISC), кількість випадків піратства та збройного грабежу в Малаккській та Сінгапурській протоках у 2025 році зростає до максимального рівня за останні 19 років.

Відповідно до даних ReCAAP ISC, зафіксовані у 2025 році 108 інцидентів (104 фактичні випадки та 4 спроби) становлять приріст у 74% порівняно з 2024 роком, коли було зареєстровано 62 інциденти. В організації наголосили, що це найвищий показник за весь період спостережень з 2007 по 2025 рік.

Загалом в Азійському регіоні у 2025 році зафіксовано 132 випадки піратства та збройного пограбування суден, що на 23% більше, ніж у 2024 році (107 інцидентів). З них 127 були фактичними інцидентами, а п'ять – спробами нападів.

Більшість інцидентів у Малаккській та Сінгапурській протоках становили дрібні крадіжки ситуативного характеру (opportunistic petty theft) і відбувалися в темну пору доби – з 20:00 до 06:00. У більшості випадків члени екіпажу не постраждали. Приблизно в половині випадків нічого викрадено не було; в інших епізодах здобиччю ставали запасні частини суднових двигунів, металобрухт, незакріплені предмети, суднове постачання та особисті речі членів екіпажу.

Зростання кількості інцидентів було практично повністю зосереджене в Сінгапурській протоці, на яку припало 107 зі 108 випадків у Малаккській та Сінгапурській протоках у 2025 році. Лише один інцидент був зафіксований безпосередньо в Малаккській протоці.

За даними ReCAAP, близько 87% усіх інцидентів у протоках сталося в перші сім місяців року – з січня по липень 2025 року. 3 серпня по грудень



спостерігалось суттєве зниження кількості інцидентів після арештів імовірних правопорушників владою Індонезії у липні та серпні.

Найчастіше об'єктами нападів у Малаккській та Сінгапурській протоках ставали суховантажі – на них припало 52% інцидентів. Далі йдуть танкери (23%), контейнеровози (10%), буксири з баржами (12%) та судна загального призначення (3%).

Звіт також вказує на зниження загального рівня тяжкості інцидентів в Азії. Із 127 фактичних випадків у 2025 році 53% було віднесено до категорії CAT 4 – найменш небезпечної, за якої нападники не були озброєні, а екіпаж не постраждав. Для порівняння: у 2024 році на цю категорію припадало 44% інцидентів. У 2025 році в Азії не було зафіксовано жодного інциденту категорії CAT 1 (найтяжчої), тоді як роком раніше таких випадків було два.

У звіті наголошується, що у 2025 році скоротилася кількість інцидентів у портах та на якірних стоянках Бангладеш, Індонезії та Філіппін. Водночас у якірних районах Індії було зафіксовано незначне зростання активності.

Окремо ReCAAP зазначив, що вже п'ятий рік поспіль не зафіксовано жодного випадку викрадення членів екіпажів у морі Сулу—Селебес та у водах біля східного узбережжя Сабаху. Останній такий інцидент стався 17 січня 2020 року.

Річний звіт ReCAAP ISC за 2025 рік був представлений 9 січня 2026 року на 17-му Морському форумі (Nautical Forum) у Сінгапурі. У заході взяли участь понад 120 представників судноплавних компаній, галузевих асоціацій, державних і правоохоронних органів, дипломатичних місій та академічної спільноти.

## Попередження судновласникам у зв'язку з виявленням піратської бази та катерів біля берегів Сомалі

Компанії, що спеціалізуються на забезпеченні морської безпеки, попередили судновласників про нову загрозу піратської активності біля берегів Сомалі. Зокрема, компанія Africa Risk Compliance (ARC) повідомила, що 26 жовтня 2025 року надійшов сигнал про виявлення піратського угруповання поблизу Гаракада в сомалійському регіоні Пунтленд. Аналогічну інформацію надала компанія Ambrey Analytics, підтвердивши отримання даних про перебування в регіоні об'єктів, які ідентифіковано як імовірні піратські групи.

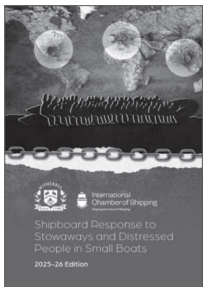
Починаючи з квітня, у Сомалі не було зафіксовано жодного інциденту, пов'язаного з піратством, проте останнім часом надійшло одразу кілька повідомлень про виявлення ймовірних піратських плавучих баз (motherships) та катерів.

«Зберігається ймовірність надходження нових подібних повідомлень, оскільки сезон муссонів завершується, і погодні умови стають більш сприятливими для діяльності піратських груп», – додали в компанії.

Компанія Ambrey наполегливо рекомендує торговельним суднам підвищити пильність і, за можливості, розмішувати на борту групи озброєної охорони (Privately Contracted Armed Security Personnel – PCASP). У повідомленні компанії також наголошується на необхідності негайного інформування про будь-які підозрілі дії поблизу судна.

Варто зазначити, що протягом останніх місяців Червоне море, Західна Африка та Сінгапурська протока становили для суден вищу небезпеку з погляду нападів та піратства, ніж прибережні води Сомалі. Проте виявлення піратських баз свідчить про спроби реорганізації сомалійських угруповань після тривалого періоду затишшя.

## Керівництво з поводження з безквитковими пасажирами та рятування на морі



The Shipboard Response to Stowaways and Distressed People in Small Boats («Заходи реагування на борту судна при виявленні безквиткових пасажирів і осіб, які потерпають лихо на малих суднах») (видання 2025–26 років) – це практичне керівництво, у якому дуже докладно описано, як діяти у випадках незаконного проникнення на борт осіб, зокрема безквиткових пасажирів, мігрантів, біженців і жертв торгівлі людьми, при цьому зберігаючи безпеку судна.

Крім того, у ньому викладено процедури дій щодо безквиткових пасажирів після їх виявлення, включно з обов'язками капітана та членів екіпажу. Також у керівництві наведені можливі заходи реагування на агресію або насильство з боку безквиткових пасажирів. Розглядаються проблеми, які можуть виникнути при висадці безквиткових пасажирів, та пов'язані з цим витрати.

Для тих, хто стикається з випадками міграції та нелегального перевезення людей, це видання містить важливу інформацію про глобальні міграційні маршрути. У ньому обговорюється роль торговельних суден у порятунку мігрантів, детально описані процедури координації зі службами порятунку, а також заходи щодо потенційно вразливих або агресивних осіб на борту. Крім того, у керівництві наведені юридичні рекомендації, що гарантують морякам розуміння їхніх обов'язків відповідно до міжнародного права.

Порятунком на морі – ще один аспект, який докладно розглядається у цьому виданні. Викладено чіткі визначення ролей і обов'язків екіпажу під час рятувальних операцій, включаючи підготовку, стратегії реагування, надання медичної допомоги та координацію зі рятувальними центрами. Також книга містить інформацію про наявні курси, які допомагають краще підготуватися до таких ситуацій.

Отже, можна зробити висновок, що це видання пропонує детальне практичне керівництво, яке допомагає морякам орієнтуватися в складних ситуаціях, коли їм доводиться взаємодіяти з безквитковими пасажирами, мігрантами та брати участь у рятувальних операціях.

### Наша довідка.

Визначення «безквитковий пасажир», що міститься в Конвенції з полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року з поправками (Конвенція FAL): це «особа, яка незаконно переходить на судні або в вантажі, що підлягає подальшому завантаженню на судно, без згоди судновласника, капітана чи будь-якої іншої відповідальної особи, виявлена на борту судна після його відбуття з порту або в вантажі під час розвантаження в порту прибуття, про яку капітан повідомив відповідним органам як про безквиткового пасажирів».



## World Maritime Day theme 2026-2027

"From Policy to Practice: Powering Maritime Excellence" has been selected as the IMO's World Maritime Day theme for 2026 and 2027.

For the first time, the theme will run for two years, highlighting IMO's clear commitment to put policies into practice, by providing technical assistance, training and other essential services.



### PROGRAMME OF MEETINGS FOR 2026<sup>1</sup>

19 – 23 January	SUB-COMMITTEE ON SHIP DESIGN AND CONSTRUCTION (SDC) – 12th session	IMO
9 – 13 February	SUB-COMMITTEE ON POLLUTION PREVENTION AND RESPONSE (PPR) – 13th session	IMO
23 – 27 February	SUB-COMMITTEE ON HUMAN ELEMENT, TRAINING AND WATCHKEEPING (HTW) – 12th session	IMO
2 – 6 March	2nd meeting of the Intersessional Working Group on the Comprehensive Review of the STCW Convention and Code (ISWG-STCW 2) <sup>2</sup>	IMO
2 – 6 March	49th session of the London Convention Scientific Group and the 20th session of the London Protocol Scientific Group (LC/SG 49) <sup>2</sup>	IMO
9 – 13 March	SUB-COMMITTEE ON SHIP SYSTEMS AND EQUIPMENT (SSE) – 12th session	IMO
16 – 19 March	44th meeting of the Editorial and Technical (E&T) Group (IMSBC Code) <sup>2</sup>	IMO
16 – 19 March	IMSO AC 52	IMO
23 – 27 March	FACILITATION COMMITTEE (FAL) – 50th session	IMO
30 March – 2 April	14th meeting of the Expert Group on Data Harmonization <sup>2</sup>	IMO
13 – 17 April	LEGAL COMMITTEE (LEG) – 113th session	IMO
20 – 24 April	21st meeting of the Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships (ISWG-GHG 21) <sup>2</sup>	IMO
27 April – 1 May	MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC) – 84th session	IMO
4 – 8 May	IOPC Funds	IMO
13 – 22 May	MARITIME SAFETY COMMITTEE (MSC) – 111th session	IMO

## АСАМБЛЕЯ ІМО ЗНОВУ НЕ ОБРАЛА РФ ДО КАТЕГОРІЇ А РАДИ ІМО

Росія не була обрана до вищої категорії А Ради Міжнародної морської організації (ІМО) на період 2026–2027 років. Результати голосування опубліковані в офіційному акаунті ІМО в соціальних мережах.

До категорії А, яка об'єднує держави з «найбільшим інтересом у наданні міжнародних судноплавних послуг», увійшли: Італія, США, Норвегія, Південна Корея, Панама, Велика Британія, Японія, Ліберія, Китай і Греція. РФ у списку відсутня.

Голосування відбулося під час 34-ї сесії Асамблеї ІМО, що проходила в Лондоні з 24 листопада по 3 грудня. Вибори проводилися таємним голосуванням.

У попередньому циклі 2024–2025 років Росія вперше в історії втратила місце в топ-10 після початку так званої «спеціальної військової операції».

Категорія А Ради ІМО є найбільш впливовою: її учасники формують порядок денний міжнародного регулювання судноплавства, зокрема з питань безпеки, екологічних стандартів, технічних вимог до флоту та руху вантажів ключовими маршрутами.

## Підсумки 34-ї сесії Асамблеї ІМО

Ключовим підсумком сесії стало ухвалення 22 резолюцій з питань стратегічного планування та управління Міжнародною морською організацією (ІМО). Резолюції містять рекомендації щодо виконання вимог конвенцій і кодексів ІМО, а також забезпечення функціонування Системи перевірок держав-членів ІМО (ІМСАС).



Серед найбільш актуальних резолюцій варто відзначити:

- Процедури контролю суден державою порту 2025 року;
- Настанови з оглядів відповідно до Гармонізованої системи оглядів і оформлення свідоцтв (HSSC) 2025 року;
- Кодекс щодо засобів оповіщення та індикації 2025 року;
- Рамкові принципи та процедури Системи перевірок держав-членів ІМО (ІМСАС);
- Інтегровану систему ідентифікаційних номерів ІМО;
- Сесія Асамблеї знаменує перехід до наступного планового дворічного періоду роботи Організації, в межах якого належить розглянути понад 170 питань, пов'язаних із розробленням універсальних вимог і рекомендацій у сферах безпеки мореплавства, захисту морського середовища, підготовки членів екіпажів, спрощення формальностей у судноплаванні та інших актуальних напрямів функціонування морської галузі.

## Україна та ІМО узгодили посилення співпраці

Ключовими темами переговорів стали безпека судноплавства в Чорному морі, посилення міжнародного тиску на РФ і розширення технічної допомоги Україні.

У рамках 34-ї сесії Асамблеї ІМО в Лондоні відбулася двостороння зустріч української делегації з Генсеком ІМО Арсеніо Домінгесом.

Українська делегація поінформувала ІМО про наслідки систематичних атак Росії на портову інфраструктуру: зруйновані зернові термінали, нафтобази, елеватори, судноремонтні заводи та гідротехнічні споруди.

Попри це, Україна забезпечує стабільну роботу Морського коридору в Чорному морі, який став ключовим маршрутом для експорту продовольства та критичних вантажів.

Окрему увагу приділили загрозам від нелегальних судноплавних операцій РФ. Українська сторона підтримала рішення Ради ІМО створити Кореспондентську групу для протидії незаконним морським практикам, фальсифікації прапорів і реєстрації суден.

До групи вже долучилися українські експерти. Вони працюватимуть над розробкою міжнародних інструментів, що мають обмежити можливості Росії обходити санкції.

Україна також закликала до посилення координації між державами-членами ІМО – узгодження санкцій, посилення підзвітності судновласників і фінансових посередників, а також ширшого використання супутникового моніторингу, дронів і правових механізмів морського контролю.

Також сторони узгодили деталі технічної допомоги ІМО Україні, включно з фізичною присутністю експертів організації в країні. Програма, реалізована за підтримки Великої Британії, Франції та Європейської комісії, передбачає:

- оцінку потреб у відновленні морської інфраструктури;
- впровадження системи «Єдиного морського вікна» (Maritime Single Window);
- підготовку українських фахівців з реагування на розливи нафти;
- розробку Національного плану дій з охорони морського середовища.





## Key Polar Code Amendments – What You Need to Know

Below are the most important points seafarers and vessel operators should be aware of regarding the 2026 Polar Code amendments:

- **Effective Date:** Amendments to the Polar Code and corresponding SOLAS provisions become mandatory on 1 January 2026 for new compliance and 1 January 2027 for existing vessels built before 2026 to meet new requirements.
- **Expanded Scope:** Specific safety and voyage planning requirements are now mandatory for certain non-SOLAS vessels operating in polar waters – a major extension of the Code’s application.
- **Applicable Vessel Categories:**
  - Fishing vessels of 24 m in length overall and above.
  - Pleasure yachts of 300 GT and upwards not engaged in trade.
  - Cargo ships of 300 GT and upwards but less than 500 GT.
- **Safety of Navigation:** New Chapter 9-1 provisions focus on enhanced navigational safety standards tailored for vessels operating in harsh polar environments.
- **Voyage Planning:** New Chapter 11-1 mandates robust voyage planning protocols, emphasizing the unique challenges of ice, weather extremes, limited communications, and remote search and rescue logistics.
- **Certification & Manuals:** Covered vessels must maintain updated Polar Ship Certificates and Polar Water Operational Manuals (PWOM) consistent with amended requirements.
- **New Construction vs Existing Ships:** Vessels built on or after 1 January 2026 must comply with the amended requirements immediately upon delivery and operation. Ships built earlier must meet them by 1 January 2027.
- **Safety Culture & Training:** The amendments reinforce the importance of specialised crew training and operational competency in polar waters, reflecting the extreme environmental risks and navigational complexity.

### Why These Amendments Matter

The polar regions present unique hazards – from unpredictable ice conditions and severe weather to limited search and rescue infrastructure and fragile ecosystems.

The updated Polar Code aims to: **Enhance navigational safety** and reduce risk to life at sea.

**Improve environmental stewardship** in sensitive Arctic and Antarctic ecosystems.

**Broaden regulatory coverage** to more vessel types previously outside the mandatory scope.

For seafarers planning polar voyages, understanding and preparing for these new rules isn’t just compliance – it’s about operational readiness and safety excellence.

If you operate, certify, or work aboard vessels in or bound for polar waters, ensure your training, documentation, and voyage planning processes are updated well before January 1, 2026.

### Нові вимоги до суден в арктичних водах набрали чинності з 1 січня 2026 року

Нові вимоги до рибальських суден довжиною від 24 м, яхт валовою місткістю від 300 тонн, а також вантажних суден валовою місткістю від 300 до 500 тонн внесено до Конвенції СОЛАС і Полярного кодексу.

З 1 січня 2026 року набрали чинності поправки до глави XIV Конвенції СОЛАС та до Полярного кодексу, ухвалені резолюціями MSC.532(107) і MSC.538(107).

Під час плавання в арктичних водах за межами зовнішньої межі територіального моря держави прапора, а також у районі Антарктики, такі судна повинні відповідати вимогам нових глав 9-1 і 11-1 Полярного кодексу щодо навігаційного обладнання, планування рейсів і документування процедур експлуатації судна.

Зазначається, що поправки, зокрема, вводять вимоги щодо:

- отримання актуальної інформації про льодову обстановку;
- забезпечення безперешкодного огляду в корму з містка;
- наявності засобів боротьби з обледенінням антен радіо- та навігаційного обладнання;
- захисту від льоду підводних датчиків, що виступають за корпус;
- встановлення двох прожекторів для виявлення льоду;
- наявності двох немагнітних пристроїв визначення та відображення курсу і компаса глобальної навігаційної супутникової системи (для суден, що виконують рейси за межами 80° широти).

Існуючі судна повинні забезпечити відповідність цим вимогам до 1 січня 2027 року. Для нових суден (побудованих після 1 січня 2026 року) вимоги застосовуються з моменту набрання ними чинності. Для них також встановлено додаткові конструктивні вимоги. Зокрема, судна категорій А і В (судна з високими льодовими класами за Полярним кодексом) повинні мати закриті крила містка.

Водночас поправки передбачають широкі можливості застосування альтернативних рішень на розсуд держави прапора у випадках, коли забезпечити повне виконання вимог на судні неможливо.

### Нові вимоги СОЛАС до вантажопідіймального обладнання набрали чинності з 1 січня 2026 року

Вимоги поширюються на судна, побудовані з 1 січня 2026 року, а також на обладнання, встановлене після цієї дати.

Нові вимоги глави II-1 Конвенції СОЛАС (резолюція MSC.532(107)) до вантажопідіймальних пристроїв і якорних лебідок набрали чинності 1 січня 2026 року.

«Вантажопідіймальні пристрої повинні проектуватися, виготовлятися, встановлюватися, випробуватися під навантаженням і оглядатися відповідно до правил визначеного класифікаційного товариства (або еквівалентних стандартів), мати маркування SWL та підтвердну документацію».

Зазначається, що проектування, виготовлення, монтаж і випробування якорних лебідок мають здійснюватися відповідно до чинних рекомендацій ІМО.

Вимоги поширюються:

- на судна, побудовані з 1 січня 2026 року;
- на обладнання, встановлене після цієї дати на судах більш ранньої побудови.

Для вже наявних пристроїв випробування, огляд і маркування повинні бути виконані не пізніше першого поновлювального огляду після 1 січня 2026 року.

### Нові вимоги інструментів ІМО з протипожежного захисту

1 січня 2026 року набрали чинності низка вимог інструментів ІМО, спрямованих на посилення протипожежного захисту суден.

Поправками до глави II-2 СОЛАС запроваджено заборону на використання та зберігання на суднах вогнегасних речовин на основі перфтороктансульфонованої кислоти (ПФОС) – стійкого органічного забруднювача. Заборона поширюється:

- на судна, побудовані 1 січня 2026 року і пізніше;
- на існуючі судна, для яких вимоги мають бути виконані до першого періодичного огляду після 1 січня 2026 року.

Вилучені речовини підлягають здачі до берегових приймальних споруд. Аналогічну заборону запроваджено і для високошвидкісних суден поправками до Міжнародних кодексів з безпеки високошвидкісних суден 1994 та 2000 років.

Також з 1 січня 2026 року набрали чинності поправки до глави II-2 СОЛАС з вимогами:

- до систем виявлення пожежі та систем і заходів протипожежного захисту приміщень для перевезення транспортних засобів, приміщень спеціальної категорії та приміщень із горизонтальним способом завантаження (Ro-Ro) на пасажирських і вантажних судах (детальні вимоги включено до Міжнародного кодексу з систем пожежної безпеки);
- до розташування отворів у конструкціях пасажирських суден з урахуванням безпечного розміщення рятувальних засобів, місць посадки та збору, постів управління, житлових і службових приміщень;
- щодо обов’язку постачальників рідкого палива надавати підтвердження безпечності палива з точки зору допустимої температури спалаху.



## Комплексна стратегія цифровізації глобального судноплавства

**Міжнародна морська організація (ІМО) розробляє комплексну стратегію цифровізації глобального судноплавства, яка дозволить використовувати найсучасніші технології для підвищення ефективності, безпеки та сталого розвитку галузі.**

Визначено, що стратегію ІМО щодо цифровізації морського судноплавства слід прийняти до кінця 2027 року. Протягом наступного року спеціалізована робоча група визначить існуючі та нові технології, стандарти та методології, які можуть підтримати цифровізацію морського судноплавства. Генеральний секретар ІМО Арсеніо Домінгес відзначив потенціал таких технологій, як штучний інтелект і автономна навігація,

водночас визнаючи виклики, пов'язані з кібербезпекою та глобальний цифровий розрив. За його словами, стратегія цифровізації морського судноплавства допоможе покращити логістику та оптимізувати маршрути, одночасно зменшуючи викиди парникових газів. Стратегія буде розвивати ініціативи, розроблені в попередні роки. Зокрема, йдеться про правила «єдиного морського вікна» для судноплавства, запроваджені у 2024 році, які вимагають від суден і портів використовувати єдину цифрову платформу для обміну інформацією та спрощення реєстрації викликів на судна. Зазначається, що успіх стратегії цифровізації залежатиме від внеску держав-членів ІМО та міжнародних організацій.

### БЕЗПЕКА МОРЕПЛАВСТВА



### SAFETY OF NAVIGATION

## Щонайменше 1010 осіб загинули в закритих приміщеннях на борту суден за 4 роки

**У відповідь на занепокоєння через триваючу загибель людей у вантажних трюмах суховантажів і балкерів під час вантажно-розвантажувальних робіт у портах по всьому світу компанія Vistrato провела аналіз усіх зареєстрованих нещасних випадків з метою виявлення основних тенденцій і узагальнила дані у звіті «Справжній масштаб смертельних випадків у закритих приміщеннях на борту суден».**

Спочатку Міжнародна асоціація операторів терміналів навалювальних вантажів (ІВТА) представила до ІМО дані щодо смертельних випадків серед моряків і берегових працівників у вантажних трюмах під час обробки твердих навалювальних вантажів. Згодом аналіз було розширено, щоб оцінити повний масштаб смертельних випадків, пов'язаних і не пов'язаних із вантажними операціями, у закритих приміщеннях на всіх типах суден.

#### Загальна кількість загиблих у закритих приміщеннях (2000–2024).

У період з 2000 по 2024 рік щонайменше 1010 членів екіпажів і берегових працівників загинули в закритих приміщеннях на суднах, що підпадають під дію Конвенції СОЛАС. Середній показник становить 40 загиблих на рік за 25-річний період. Найгіршим роком за весь час спостережень став 2019 рік – 72 загиблі.

#### Останні 5 років (2020–2024).

За останні п'ять років (2020–2024) загальна кількість загиблих становила 250 осіб, у середньому 50 смертей на рік. Водночас наразі спостерігається виразна тенденція до зниження цього показника.

#### Смертельні випадки за типами суден.

Загалом найбільша кількість загиблих у закритих приміщеннях припадає на танкери – 402 особи, далі йдуть балкери (308) та судна для перевезення генеральних вантажів (134).

На контейнеровозах і офшорних суднах зафіксовано по 53 смертельні випадки, на суднах типу Ro-Ro та рефрижераторних суднах – по 15.

На земснарядах загинуло 11 осіб, на пасажирських суднах – 10, а на інших типах суден, включно з автомобілевозами, суднами для перевезення худоби та комерційними яхтами, – по 9 осіб.

Згідно зі спостереженнями, на менших суднах такі інциденти трапляються частіше, ніж на великих. Їхньою основною причиною є витік токсичних газів із вантажних відсіків у прилеглі житлові приміщення, робочі зони, електрощитові, баластні цистерни та порожні простори.

#### Детальніший аналіз смертельних випадків у закритих приміщеннях на танкерах.

Члени екіпажів танкерів зазнають найвищого ризику під час операцій з очищення танків, на які припадає понад 45% усіх смертельних випадків; переважна причина – вибухи.

Берегові працівники найбільше ризикують під час ремонтних робіт на верфях – на них припадає 25% смертельних випадків.

Невеликі рейдові танкери є найнебезпечнішим типом суден з точки зору загибелі людей у закритих приміщеннях.

#### Детальна статистика:

Події, пов'язані та не пов'язані з вантажем.

Під час перевезення наливних вантажів загинуло 249 осіб: 233 члени екіпажу та 16 берегових працівників.

Події, не пов'язані з вантажем: 153 смертельні випадки (62 члени екіпажу та 91 береговий працівник).

#### Причини.

250 (62%) – вибухи та пожежі;  
120 – задуха / отруєння токсичними газами;  
32 – падіння та удари.

Місце події: у морі / в порту / на верфях

154 – у морі;  
131 – у порту;  
99 – під час ремонту на верфях і в сухих доках;  
18 – дані відсутні.

Майже всі випадки в морі сталися під час очищення танків.

#### Місце події на борту.

249 (62%) – у вантажних танках та на вході до них;  
з них: 38 – на палубі; 30 – у баластних, бункерних і відстійних цистернах;  
18 – у робочих приміщеннях на баку та в електрощитових; 11 – у насосних відділеннях; 5 – у компресорних відділеннях; решта – в інших приміщеннях.

#### Види робіт.

Із 249 смертельних випадків, пов'язаних із вантажем, 181 (80%) сталися у вантажних танках під час очищення та огляду.

Інші – переважно під час ремонтних, вогневих робіт і діставання предметів, що впали у вантажні танки.

Із 153 випадків, не пов'язаних із вантажем, майже всі сталися під час ремонтних і профілактичних робіт, вогневих робіт і планових перевірок.

Із 99 смертельних випадків на верфях 68 сталися у вантажних танках.

#### Розміри суден.

Із 338 смертельних випадків на танкерах:

109 – на каботажних (рейдових) танкерах;  
55 – на малотоннажних;  
83 – на середньотоннажних;  
57 – на великотоннажних;  
34 – на супертанкерах.

#### Причини смертельних випадків.

Аналіз показує, що з усіх смертей у закритих приміщеннях:

466 (46%) були спричинені задихом через нестачу кисню та/або отруєнням токсичними газами;

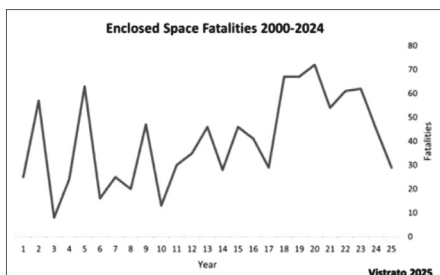
364 (36%) – вибухами та/або пожежами;

180 (18%) – фізично небезпечними чинниками, при цьому понад половина з них пов'язана з падіннями.

На танкерах вибухи та пожежі легкозаймистих середовищ були основною причиною 402 смертельних випадків у закритих приміщеннях (64%), далі – задуха/токсичні гази (31%) та фізичні чинники (5%).

Для балкерів основною причиною більшості з 308 смертей була задуха/отруєння газом (65%), за ними йдуть фізичні чинники (24%) та вибухи/пожежі (11%).

Для всіх інших типів суден також домінували задуха/отруєння газом (48%), тоді як фізичні чинники становили 28%, а вибухи/пожежі – 24% із 300 смертельних випадків.





## ГЕНЕЗА МІЖНАРОДНО-ПРАВОВОГО ЗВИЧАЮ ШОДО ВИКОРИСТАННЯ МОРСЬКИХ ПРОСТОРІВ

Міжнародне морське право знаходить своє вираження в двох основних формах — у міжнародному звичаї та у міжнародному договорі. Одна з особливостей міжнародного морського права, як публічного, так і приватного, полягає в тому, що воно в значній мірі сформувалося із звичаїв.

У морському праві поняття "звичаї" означає правило поведінки, яке історично склалося внаслідок багаторазового й тривалого застосування, іноді як доповнення або навіть перевага над законом, як це було у випадку відомого «морського звичаю» про людодіство, який застосовувався в екстремальних ситуаціях на стародавніх судах. Деякі частини реальної історії про цей морський звичай увійшли в сюжет роману «Мобі Дік» або «Білий кит» — класики американської літератури. Також відомий випадок, коли англійський суд у 1884 році виніс обвинувальний вирок членам екіпажу яхти «Мінйонет» за канібалізм на судні.

Яхта «Мінйонет» затонула через погану погоду поблизу мису Доброї Надії. Четверо членів екіпажу врятувалися на маленькому човні, але у них швидко закінчилася їжа. Моряки вирішили застосувати морський звичай людодіства. Однак, не всі члени екіпажу були за застосування цього звичаю. По поверненню до Англії члени екіпажу були звинувачені у вбивстві. Судовий процес над врятованими набув широкого розголосу не тільки в Англії, але й поза її межами.

Ця справа стала однією з найвідоміших в англійській юриспруденції — на неї посилалися ще кілька разів в Англії та Сполучених Штатах Америки.

Морські звичаї поділяються на правові, які є обов'язковими нормами, що визнаються державою, та неправові, які є загальноприйнятими, але необов'язковими правилами поведінки в морській сфері. Правові звичаї, що виникають внаслідок довготривалої практики, стають частиною правових систем і можуть застосовуватися за відсутності відповідних законів, тоді як неправові звичаї є скоріше етикетом та традиціями, що регулюють відносини між учасниками морської діяльності.

Морські звичаї відіграють фундаментальну роль у регулюванні відносин щодо використання Світового океану, формуючи основні правила поведінки в морському просторі та встановлюючи міжнародно визнані норми, які доповнюють або навіть формують морське право. Вони слугують джерелом права, забезпечують гнучкість та адаптивність у врегулюванні нових питань, а також формують загальновизнані принципи, що сприяють стабільності та прогнозованості у використанні морських ресурсів, хоча їхнє значення може варіюватися залежно від типу відносин.

Звичаї дозволяють оперативно реагувати на нові виклики та розвивати правові норми у сферах, які ще не були охоплені в міжнародних договорах. Наприклад, у контексті розвитку морських технологій або видобутку корисних копалин можуть формуватися нові правові звичаї.

Звичаєві норми часто доповнюють і роз'яснюють положення міжнародних конвенцій, допомагаючи у їхній інтерпретації та застосуванні на практиці.

Морські звичаї встановлюють загальновизнані принципи, такі як: свобода мореплавства, право мирного проходу суден, принципи співпраці у використанні морських ресурсів.

Застосування морських звичаїв забезпечує стабільність та прогнозованість міжнародних морських відносин. Прикладом цього є розмір територіального моря держави. До прийняття Конвенції ООН з морського права 1982 року межа територіального моря становила три милі відповідно до звичайного міжнародного права. Тримильна межа, запропонована Галіані в 1782 році та яка була прийнята Сполученими Штатами в 1793 році, швидко отримала широке визнання й зберігалася протягом усього XIX століття. Ф. Галіані запропонував встановити межу територіальних вод (знамениті три морські милі від берега) за принципом «суверенітет закінчується там, де закінчується сила зброї», дальність пострілу гармати в значенні історичний період склав 5,6 км.

Варто зазначити, що завдяки теоретичним розробкам мислителя епохи модерну С. Пуфендорфа, ідея державного суверенітету прибережної держави доповнюється її домаганнями на море. Слід зауважити, що вказаний автор першим серед європейських мислителів дійшов висновку про те, що з юридичної точки зору потрібно розрізнити світовий океан і європейський морський басейн, скориставшись для цього формулами римського права.

Еммеріх де Ваттель у 1758 році остаточно сформулював принцип суверенітету, як поширення національної юрисдикції на морський простір, що надалі стало гарантією захисту інтересів морських держав. У результаті чого юридичного оформлення набули відмінності між морем, яке перебуває під територіальним суверенітетом, і відкритим морем.

Першим принцип свободи судноплавства запропонував використовувати голландський юрист Гуго Гроцій. Результатом творчих зусиль Гроція в 1604—1605 роках був об'ємний, теоретично обґрунтований трактат, який

він попередньо назвав «Про Індії». Одна глава цього трактату була опублікована у вигляді памфлету під назвою «Вільне море». У праці «Вільне море» Гроцій сформулював новий принцип у якому було наголошено, що море є міжнародною територією, і всі народи вільні у використанні його для мореплавства та торгівлі. У той час Гроцій, заявляючи про «вільне море», надавав відповідне ідеологічне виправдання для політики Голландії.

Звичайне міжнародне право постійно розвивається у відповідь на зміни потреб міжнародного співтовариства. Спосіб, у який створюється звичайне міжнародне право, також зазнав значних змін.

У низці рішень Міжнародного суду є наявне підтвердження щодо основних складових міжнародно-правового звичаю. Наприклад, у п. 27 рішення по справі щодо континентального шельфу Лівії проти Мальти (Libya / Malta. Continental Shelf Case, 1985) суд постановив про потребу встановлення факту наявності двох ключових складових звичаю, як про те, що не потребує будь-яких пояснень. Зокрема, в тексті постанови було вказано наступне: «Звичайно, вже стало аксіомою, що докази звичаєвого міжнародного права потрібно шукати насамперед у реальній практиці держав, навіть якщо багатосторонні конвенції і відіграють важливу роль у фіксації й визначенні норм, що походять від звичаїв або розвивають їх».

У деяких рішеннях Міжнародний Суд ООН висловив готовність визнати не тільки текст, що кодифікує існуючі принципи міжнародного права, але і той, що кристалізує «нову норму звичаєвого права».

У справі про континентальний шельф Північного моря (North Sea Continental Shelf Cases, 1969) Міжнародний Суд ООН постановив, що норма звичаєвого міжнародного права може з'явитися навіть до підписання конвенції. У цій справі Міжнародний Суд ООН розглядав питання про те, чи повинна Федеративна Республіка Німеччина, яка підписала, але ще не ратифікувала Женевську конвенцію 1958 року Конвенцію про континентальний шельф, дотримуватися статті про делімітацію (стаття 6), щоб принцип рівновіддаленості був застосований для визначення кордону континентального шельфу між Німеччиною, Данією та Нідерландами.

Сьогодні багатосторонні конвенції стали домінуючим джерелом звичайного міжнародного права та є більш швидким і ефективним засобом встановлення міжнародних норм, ніж старі методи. На відміну від традиційного способу, за якого звичайне міжнародне право було розроблено на основі фактичної державної практики, багато міжнародних конвенцій створюють звичаєві міжнародні норми за допомогою різних методів.

Три відносно безспірні методи були визначені у рішенні Міжнародного Суду ООН у справі про континентальний шельф Північного моря, це — кодифікація або модифікація існуючих звичаєвих міжнародних норм; кристалізація нових звичаєвих міжнародних норм; ініціювання прогресивного процесу розробки звичаєвих міжнародних норм. Усі ці методи можна знайти в Конвенції ООН з морського права та в пов'язаних з нею угодах. Крім того, Конвенція ООН з морського права стала першо-прохідцем у створенні четвертого шляху для формування звичайних міжнародних принципів шляхом прийняття теорії пакетної угоди та заслужила пошану як така, що спричинила революцію в державній практиці.

Завдяки сукупній силі цих чотирьох методів Конвенція з морського права в значній мірі представляє звичаєве міжнародне право і, отже, зобов'язує всі держави дотримуватися її положень, що регулюють діяльність людини в океані.

### Література:

1. International Court Of Justice. URL: <https://www.icj-cij.org/home>.
2. Martin Lisheixian Lee. The Interrelation Between the Law of the Sea Convention and Customary International Law URL: <https://digital.sandiego.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1188&context=ilj>.
3. Stern B. Custom at the heart of international law. URL: <https://scholarship.law.duke.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=&httpsredir=1&article=1214&context=djcll>
4. Вовк В. Константно-домінантні соціальні ідеї епохи модерну та сучасний конституційний простір. Філософські та методологічні проблеми права. 2023. № 2 (26). С. 25-30.
5. Ключева Є. М. Роль правового звичаю у міжнародному морському праві. Dictum Factum. Юридичний збірник Державного університету інфраструктури та технологій. № 1 (9). 2021. С.126 — 132. URL: <https://df.duii.in.ua/index.php/dictum/article/view/190/167> (дата звернення 23.08.2025).
6. Нігрієва О. О. Міжнародні звичаї у міжнародному морському праві та їх відокремлення від морських узвичаєнь. Морське право: актуальні питання теорії та практики. № 7. 2013. С.69 — 79. URL: <https://dspace.onu.edu.ua/server/api/core/bitstreams/44ce2c81-da0d-47cd-8308-b585b40016f8/content> (дата звернення 23.08.2025).

*Костира О. В., к.ю.н.,  
доцент кафедри морського права НУОМА,  
Іванова А.В., к.ю.н., доцент кафедри  
морського права НУОМА*



## АНАЛІЗ СВІТОВОГО РИНКУ МОРСЬКОГО СТРАХУВАННЯ ЗА 2025 РІК

Міжнародний союз морського страхування (IUMI) опублікував аналіз світового ринку морського страхування за 2025 рік — «Статистичний звіт IUMI».

У цьому щорічному документі наведено інформацію про стан сектору морського страхування в контексті світової економіки, торгівлі та судноплавства. Дані збираються з низки джерел, зокрема з власних ресурсів IUMI, аналізуються та подаються з додатковими коментарями.

У звіті також представлено оновлену базу даних IUMI щодо основних страхових випадків, яка охоплює період з 2013 року. Наразі 30 національних страхових асоціацій беруть участь в аналізі КАСКО та страхування вантажів. На сьогодні зафіксовано понад 17 400 записів.

Крім того, у звіті вперше представлено переглянутий індекс інфляції КАСКО IUMI, який допомагає страховикам пояснювати зростання витрат на ремонт суден із використанням низки макроекономічних показників.

Коментуючи звіт за 2025 рік, Генеральний секретар IUMI Ларс Ланге зазначив: «У 2024 та 2025 роках ми зіткнулися з низкою серйозних пере-



шкод, які створюють виклики для всіх напрямів бізнесу. Геополітична та торговельна напруженість призвела до безпрецедентного рівня невизначеності, пов'язаного з війсьними ризиками, тарифами та іншими економічними заходами.

Світові процентні ставки знизилися, інфляція в більшості регіонів перебуває на низькому рівні, однак слабкий долар США скорочує преміальні доходи, одночасно збільшуючи витрати на відшкодування збитків для тих страховиків, які здійснюють виплати у валютах, відмінних від долара США.

Окрім цього, поточні виклики, пов'язані з декарбонізацією світового флоту, попри нещодавнє рішення ІМО відкласти їх вирішення, залишаються серйозною проблемою. Додатково необхідно врахувати зростаючий флот, середній вік суден якого наближається до 23 років. Зміна клімату, постійні великі пожежі на суднах та накопичення ризиків і надалі впливають на страховиків».

## ГАРД ПОПЕРЕДЖАЄ ПРО ТРИВОЖНИЙ ЗРІСТ СМЕРТНОСТІ ЧЕРЕЗ СТРЕС

*Норвезька страхова компанія закликає приділяти більше уваги психічному здоров'ю моряків, оскільки число самогубств залишається високим.*

Стрес був названий ключовим фактором тривожного зростання смертності моряків під час рейсів у постковідні роки.

Другий звіт щодо страхових випадків норвезької страхової компанії виявив 25%-ве зростання кількості страхових випадків, пов'язаних зі смертю членів екіпажу, у період з 2022 по 2024 рік порівняно з трьома попередніми роками.

Основною причиною смерті були хвороби. Найпоширеніші смертельні стани були або спричинені стресом, або погіршені під його впливом.

«Це надзвичайно тривожна тенденція, і ми будемо уважно стежити за нею, щоб виявити приховані проблеми, що потребують вирішення», — заявила Лене-Каміла Нордлі, керівник відділу страхових випадків Gard.

Звіт базується на 3000 позовних заявах членів екіпажів, розглянутих у 2024 році в рамках взаємного страхування та відшкодування збитків Gard. Ці позови становили близько половини всіх позовів за взаємним страхуванням відповідальності Gard. Лише за минулий рік сталося понад 90 фатальних інцидентів; 83% з них були спричинені захворюваннями.

Причиною майже 60% смертей членів екіпажу цього року стали серцево-судинні захворювання. Відомо, що моряки піддаються підвищеному ризику через стрес, погане харчування та обмежену фізичну активність на судах. Крім того, часто у них немає можливості оперативно отримати кваліфіковану медичну допомогу під час рейсу.

Дослідження також показало, що кількість самогубств (9%) перевищила кількість нещасних випадків зі смертельним наслідком (8%). Більшість самогубств трапилися серед членів командного складу у перші місяці рейсу.

«Виявлена тенденція підкреслює необхідність ще більшої уваги до психічного здоров'я та благополуччя моряків. Незважаючи на те, що з окремих стресовими факторами моряки можуть справлятися самостійно, існує велика кількість таких факторів, які перебувають у зоні відповідальності та впливу судноплавних компаній і органів влади», — підкреслив Нордлі.

Результати звіту Gard підтверджуються дослідженням «Індекс щастя моряків», у якому взяли участь понад 6000 працівників морської сфери. Дослідження показало, що моряки, як правило, почувалися найкраще в перший місяць свого контракту. Найнижчий рівень задоволеності екіпажу спостерігався у період між 3 та 5 місяцями рейсу.

Кількість годин відпочинку під час перебування в морі мала помітний вплив на рівень щастя моряків. Gard відзначив, що, хоча благополуччю екіпажу приділяється дедалі більше уваги, опитування показали, що проблема посилюється через підвищене навантаження та відсутність зв'язку з рідними та близькими.

У дослідженні також підкреслюється, що 2024 рік став рекордним за кількістю випадків залишення моряків, що є «суворим нагадуванням про системну нездатність судноплавної галузі захищати найелементарніші права своїх працівників».

## Морська страхова компанія попереджає: гасіння GPS-сигналів призводить до сідання суден на мілину

Норвезька страхова компанія Gard поділилася інформацією про інциденти, що сталися через гасіння сигналів GPS. Один із них трапився в Червоному морі: після втрати сигналу судно сіло на мілину за 40 морських миль (74 км) від передбачуваного місця знаходження, розрахованого навігаційними системами судна.

Судно зіткнулося з кораловим рифом після того, як екіпаж помилково прийняв зміну кольору води за водорості. Судно зазнало значних пошкоджень.

Інший інцидент стався в одному з портів Червоного моря: капітан відмовився залишати порт після того, як через виниклі перешкоди навігаційні прилади судна показали, що воно знаходиться посеред пустелі. Перешкоди у роботі GPS не вдалося усунути протягом більш ніж тижня, через що відхід судна довелося відкласти, що спричинило тривалий спір між судновласниками та фрахтовальниками щодо того, хто має покривати виниклі непередбачені витрати.

Ці випадки підкреслюють, що перешкоди у роботі GPS становлять реальну та актуальну небезпеку, особливо в регіонах із напруженою

геополітичною обстановкою, і ставлять під сумнів надійність навігаційних систем.

GPS є однією з глобальних навігаційних супутникових систем. Збої в роботі сервісу можуть бути спричинені спалахами на Сонці або неполадками обладнання, проте сьогодні все частіше вони виникають через навмисні перешкоди. Водночас кіберінциденти часто виключаються із стандартних полісів морського страхування.

Згідно з результатами дослідження, проведеного Bloomberg, у червні майже 2500 суден помилково відображали своє місцезнаходження на суші, хоча насправді проходили через зони підвищеного ризику, такі як Червоне море, Перська затока та Балтійське море.

У компанії Gard заявляють, що організовані злочинні групи також використовують глушники GPS, щоб виводити з ладу системи відстеження пересування великовантажних суден, контейнерів і суден у портах, що дозволяє їм викрадати цінні вантажі.

Gard закликає судновласників розглянути можливість оснащення суден запасними супутниковими приймачами та пристроями для придушення зовнішніх перешкод.



## ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПОРТІВ ЗРОСТАЄ РАЗОМ ІЗ ЗБІЛЬШЕННЯМ КІЛЬКОСТІ НЕЗАСТРАХОВАНИХ ТА ПОКИНУТИХ СУДЕН

*Страхове товариство TT Club наголошує, що для портових адміністрацій ризик, пов'язаний із покинутими або незастрахованими суднами, є реальним і потенційно може мати дуже високі фінансові наслідки.*

Як пояснює TT Club, якщо судно затонуло в межах гавані, а його власника неможливо встановити або страхове покриття не компенсує збитки, на порт покладається юридичний обов'язок вжити заходів у зв'язку з аварією. Це може включати:

- запобігання забрудненню,
- розчищення судноплавних шляхів,
- забезпечення безперервності роботи порту.

Щоб уникнути витрат і збоїв у роботі, портам рекомендується переглянути процедури приймання суден, а також власні страхові договори.

### Ризики для портів у разі корабельних аварій

Коли судна стають непридатними до плавання або тонуть в акваторії порту, портові органи можуть зіткнутися з серйозними проблемами, зокрема:

- ліквідацією можливого забруднення морського середовища;
- підйомом важких вантажів і проведенням рятувальних робіт із залученням кранів, водолазів, спеціалізованих рятувальників та обладнання;
- порушенням роботи порту, наприклад, через блокування підходів до причалів або каналів;
- юридичними труднощами, пов'язаними з непрозорою структурою власності та проблемами правозастосування;
- прогалинами у страхуванні, коли ні судно, ні порт не застраховані на випадок необхідності видалення уламків затонулого судна.

### Зниження ризиків

Хоча вантажні судна зазвичай застраховані за комплексними морськими полісами, проблеми виникають і з ними. Це трапляється у випадках, коли:

- структура власності є непрозорою;
- екіпажам не виплачується заробітна плата;
- судна перебувають під санкціями;
- судна ходять під «зручним прапором».

Якщо в інциденті фігурує судно з так званого «темного флоту», ситуація ще більше ускладнюється. Крім того, якщо пришвартоване в порту судно стає непридатним до плавання (що нерідко трапляється через

неналежне технічне обслуговування або у випадку покинутих суден), навіть буксирування такого судна з порту може виявитися надзвичайно складним через обмеження, встановлені класифікаційним товариством або державою прапора.

### Рекомендовані заходи для портових адміністрацій

Портам не слід поклатися на те, що страхування судовласника покrije витрати на видалення уламків. Фінансові ризики, пов'язані з покинутими та затонулими суднами, є реальними й зростають, тому превентивні заходи мають вирішальне значення.

Комплексна перевірка перед заходом судна в порт повинна включати:

- підтвердження наявності страхового покриття, яке охоплює відповідальність за видалення уламків і ліквідацію забруднення;
- перевірку структури власності та технічного стану корпусу.

Зазвичай така інформація перевіряється через класифікаційні товариства. Додатковими джерелами є:

- сервіс пошуку суден International Group of P&I Clubs Vessel Search;
- платформи з результатами комплексних перевірок суден, зокрема RightShip.

### Портам також рекомендується:

- переглянути стандартні умови та правила, щоб вони містили вимоги щодо мінімального страхового покриття та право відмови в обслуговуванні судну;
- для малих суден упровадити системи аудиту або дозволів, які можуть включати фізичний огляд для оцінки мореходності та безпеки;
- завчасно планувати реагування на аварійні ситуації, налагодивши контакти з місцевими компаніями з підйому важковагових вантажів, аварійно-рятувальних і водолазних робіт;
- переглянути власні страхові договори портів, враховуючи вразливість, пов'язану з покинутими та затонулими суднами.

### Страхове покриття портів має включати:

- відповідальність перед третіми особами за забруднення та пошкоди, спричинені аварією судна;
- покриття на випадок невиконання зобов'язань страховиком судна;
- витрати на очищення довкілля, включно з рятувальними роботами та утилізацією.



## ПЕРЕДОВІ ПРАКТИКИ У СФЕРІ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я МОРЯКІВ

У межах кампанії #SafetyTipsAtSea, приуроченої до Дня моряка, компанія MedSea представила практичні заходи для запобігання поширеним травмам, захворюванням та загрозам безпеці на борту торговельних суден.

Статистика звернень до служби допомоги MedSea за минулий рік показує, що під час рейсу в моряків виникає чимало різноманітних проблем зі здоров'ям. Основні з них включають:

1. Захворювання опорно-рухового апарату — поширена проблема серед моряків, часто спричинена неправильною технікою піднімання вантажів і повторюваними операціями. За даними MedSea, порушення опорно-рухового апарату стали четвертим за поширеністю типом медичних випадків; у 40 % таких випадків йшлося про шию та спину. Третина усіх випадків визнання моряків непридатними до роботи пов'язана саме з цими захворюваннями.

2. Зростання кількості стоматологічних випадків. Торік спостерігалось різке збільшення звернень по стоматологічну допомогу: ця категорія перемістилася з 6 го на 2 ге місце за поширеністю.

3. Хронічні захворювання, передусім неінфекційні (НІЗ), становлять серйозну загрозу під час рейсу. Найчастіше проявляються гіпертонія, діабет, депресія та ожиріння. Належно не контролювані НІЗ несуть значні ризики для здоров'я, можуть спричинити ускладнення та потребу в терміновій медичній допомозі, що, у свою чергу, веде до відхилення судна від маршруту та затримок.

4. Серцево судинні захворювання — хоча до MedSea з ними звертаються рідше, у світі лишаються провідною причиною смертності від НІЗ (17,9 млн смертей щороку). Можливі наслідки охоплюють загрозливі для життя стани, зокрема інфаркти й інсульти. Захист здоров'я серця, наприклад відмова від куріння, повинен бути пріоритетом на борту.

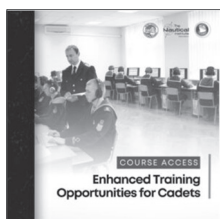


«Тривале перебування в морі, ізоляція та вплив суворих умов довкілля істотно позначаються на самопочутті екіпажу і можуть погіршувати хронічні недуги, такі як гіпертонія, діабет і психічні розлади. Як галузь, ми маємо й далі приділяти підвищену увагу профілактиці та покращенню загального здоров'я й благополуччя наших моряків», — наголосила д-р Кетрін Сінклер, старша медична консультантка MedSea.

Рекомендації MedSea для компаній щодо запобігання поширеним травмам і захворюванням на борту:

- Профілактика хронічних захворювань. Розробляйте програми, що допомагають морякам ефективно керувати вже наявними НІЗ під час рейсу. Заохочуйте здоровий спосіб життя, збалансоване харчування та регулярні фізичні вправи; забезпечуйте доступ до медичної допомоги й постійний моніторинг стану здоров'я.
- Підвищення обізнаності щодо здоров'я зубів. Спонукайте екіпаж дбати про порожнину рота, зокрема забезпечуючи наборами для гігієни.
- Профілактика проблем опорно-рухового апарату. Проводьте оцінку професійних ризиків і впроваджуйте протоколи безпеки, щоб мінімізувати травми від неправильного використання інструментів, повторюваних дій чи неналежної техніки піднімання вантажів; контролюйте дотримання безпечних методів роботи.
- Тепловий удар. Заохочуйте регулярне споживання води та перерви в роботі, обмежуйте перебування на відкритому повітрі в години пікової спеки, забезпечуйте захисний одяг і обладнання.
- Пропаганда відмови від куріння. Надавайте програми й ресурси для відмови від тютюну, підвищуючи обізнаність про його негативний вплив на серцево судинну систему та організм загалом.

## Співпраця між НУОМА, МІУ та Learnmarine успішно триває



Курсантам 5 курсу денної форми навчання та заочної форми (ЗФ) НУОМА, окрім викладання дисципліни «Управління безпекою та якістю в судноплаванні», було надано можливість безкоштовно пройти навчання на курсі компанії Learnmarine (керівник – капітан Олександр Піпченко, AFNI) – Training course “Behaviour-based Safety”, а також взяти участь у двох вебінарах ::

1. Webinar: Safe Mooring Operations (Duration: 60–90 minutes). Overview: This webinar provides a structured and practical introduction to safe mooring operations. It is designed for deck officers, engineers, safety managers, and all personnel involved in planning or supervising mooring activities. The session focuses on industry best practices, common hazards, and the application of OCIMF MEG4 principles.

#### Key Topics:

- Human-factor risks during mooring operations.
- Line management and inspection aligned with MEG4.
- Safe working zones and snap-back awareness.

- Winch operation, brake testing, and deck equipment condition.
  - Communication and role clarity within the mooring team.
  - Common incident scenarios and how to prevent them.
  - Documentation, reporting, and compliance expectations.
2. Webinar: Ship Handling and Maneuvering. Overview: This webinar provides a practical and structured introduction to the principles of ship handling and maneuvering. It is designed for cadets, deck officers, pilots-in-training, VTS professionals, and anyone involved in planning or executing vessel maneuvers. The session covers hydrodynamic effects, control techniques, and safe decision-making in confined and open waters.

Except, Cadets got 30 days free access to Learnmarine's NavSimulator 2D :  
Key Topics:

- \* Interaction effects: squat, bank effect, and ship-to-ship interaction.
- \* Propulsion and steering responses for single- and twin-screw vessels.
- \* Use of tugs, thrusters, and engine orders during port maneuvers.
- \* Berthing, unberthing, and anchoring techniques.
- \* Turning circles, stopping distances, and advance/transfer.
- \* Environmental influences: wind, current, shallow water.
- \* Common handling errors and practical mitigation strategies.

## Думка курсантів 5 курсу денної та заочної форм навчання, Інституту «Навігації» НУОМА

Шановний Володимире Георгійовичу!

Хочу висловити Вам щиру вдячність за викладання дисципліни «Управління безпекою та якістю в судноплаванні». Як курсант 5-го курсу, я особливо ціную те, що курс був наповнений не лише теорією, а й реальним розумінням сучасних вимог морської індустрії.

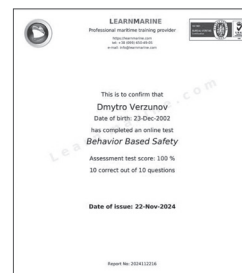
Окреме спасибі за детальне ознайомлення з діяльністю The Nautical Institute of Ukraine. Ваші роз'яснення щодо курсів та перспектив членства відкрили для мене нові горизонти професійного розвитку, які виходять за межі навчальної програми університету.

Також я вдячний за унікальну можливість долучитися до вебінарів та курсів LearnMarine. Це корисний інструмент для поглиблення знань.

Дякую за Вашу працю, професіоналізм та сприяння становленню майбутніх офіцерів на шлях саморозвитку.

З повагою,

*Курсант Школа Дмитро, група 1501*



Навчання на курсі «Управління безпекою та якістю в судноплаванні» стало для мене ґрунтовним і змістовним етапом професійної підготовки в галузі морського транспорту. Програма курсу була побудована таким чином, щоб сформувати цілісне розуміння системи безпеки на судні, ролі управлінських рішень та значення людського фактора в щоденній діяльності екіпажу. Отримані знання дозволили усвідомити, що безпека в судноплаванні – це не лише дотримання інструкцій і нормативів, а передусім результат узгодженої роботи всіх членів команди.

Під час занять розглядалися питання відповідальності, внутрішньої дисципліни, комунікації та контролю якості, що є критично важливими для ефективної експлуатації судна. Матеріал подавався послідовно й аргументовано, із постійним акцентом на практичне застосування отриманих знань. Значна увага приділялася аналізу типових і нестандартних ситуацій, які можуть виникати під час рейсу, що сприяло розвитку навичок оцінювання ризиків і прийняття виважених рішень.

Особливу роль у якості навчального процесу відіграв викладач курсу – Торський Володимир Георгійович. Його професійний досвід і вміння доступно пояснювати складні аспекти управління безпекою створили сприятливі умови для глибокого засвоєння матеріалу. Викладач заохочував активну участь слухачів у дискусіях, ділився практичними прикладами з реальної морської практики та звертав увагу на типові помилки, які можуть призводити до серйозних наслідків у роботі екіпажу.

Важливою складовою курсу стали практичні та ситуаційні завдання, виконання яких вимагало аналізу, логічного мислення та колективного обговорення. Такий формат дозволив не лише закріпити теоретичні знання, а й сформувати професійний підхід до оцінки небезпечних факторів і відповідальності за власні дії на борту судна.

Окремо слід відзначити онлайн-навчання на платформі Learnmarine, зокрема курси «Behavior-Based Safety» та «Personal Safety and Social Responsibilities». Ці модулі органічно доповнили основну програму, зосередивши увагу на поведінкових аспектах безпеки, культурі взаємної підтримки в екіпажі та особистій ролі кожного моряка у створенні безпечного робочого середовища. Отримані знання є надзвичайно актуальними в умовах сучасного судноплавання, де людський фактор відіграє вирішальну роль.

Навчальний процес проходив у конструктивній і доброзичливій атмосфері, що сприяло відкритому обміну думками та активному залученню студентів. Відкритість викладача до спілкування, уважне ставлення до запитань і готовність надати роз'яснення з будь-яких тем значно підвищували ефективність занять.

Підсумовуючи, можна зазначити, що курс «Управління безпекою та якістю в судноплаванні» забезпечив міцну теоретичну й практичну базу, необхідну для подальшої професійної діяльності в морській галузі. Отримані знання та навички сприяють формуванню відповідального, системного та усвідомленого підходу до служби на судні й є важливим кроком на шляху професійного становлення.

*Курсант Вільганюк Максим Олександрович, гр. 1503*

Предмет "Управління безпекою та якістю судноплавання", який викладав нам Торський Володимир Георгійович, став одним із цікавіших предметів на 5 курсі. Його ставлення до курсантів це щось тендітне та унікальне, його бажання допомогти нам та відповісти на питання ставиться на перше місце.

Також був цікавий досвід отримати безкоштовний доступ до платформи Learnmarine. Ці набутті знання, які я отримав проходячи курси, допоможуть стати більшим професіоналом в своїй праці.

*Федоров О.П., курсант 5-го курсу ЗНФ.*

Навчання на курсі «Управління безпекою та якістю в суднопластві» стало для мене корисним досвідом, який значно розширив розуміння роботи з людьми в морській сфері. Завдяки професійному підходу Торського Володимира Георгійовича складні питання безпеки, відповідальності та взаємодії були подані зрозуміло й переконливо. Кожна тема мала практичне підґрунтя, що дозволяло одразу усвідомити її значення для реальної служби на судні.

Особливу користь принесли практичні завдання, які змушували аналізувати ситуації та закріплювати теоритичні лекційні матеріали. Такий формат навчання сприяв не лише засвоєнню матеріалу, а й формуванню професійного мислення. Важливим доповненням стали онлайн-курси на платформі Learnmarine, зокрема «Behavior-Based Safety» та «Personal Safety and Social Responsibilities», які акцентували увагу на культурі безпеки, особистій відповідальності та злагодженій роботі в екіпажі – ключових елементах безпечної та ефективної роботи на судні.

Окремо хочеться відзначити відкритість Володимира Георгійовича до діалогу, уважність до студентів і шире бажання передати свої знання. Отримані в межах цього курсу знання стали міцною основою для подальшого професійного становлення та впевненішого руху в обраній сфері.

*Курсант Бардар О.А., група 1503*

Доброго дня,

Предмет, пов'язаний із безпекою мореплавства та МКУБ, виявився дуже змістовним і корисним для майбутньої професійної діяльності. У ході вивчення дисципліни ми детально розглянули роль ІМО, вимоги СОЛАС, систему управління безпекою (СУБ), людський фактор, аналіз ризиків і контроль держави порту. Матеріал показує, наскільки важливими є системне управління, відповідальність екіпажу та компанії, а також грамотна організація судових операцій.

Викладач подає складні теми в логічній та структурованій формі, поєднуючи теорію з практичними прикладами з галузі судноплавства. На заняттях приділяється увага не лише визначенням і конвенціям, а й реальним причинам аварійності, типовим невідповідностям і діям екіпажу в аварійних ситуаціях. Завдяки цьому предмет сприймається не як суха теорія, а як основа професійного мислення судноводія.

Особливо корисним було вивчення людського фактора, процедур СУБ і принципів оцінки ризику, оскільки ці теми безпосередньо пов'язані з реальною роботою на судні та відповідальністю за безпеку людей і навколишнього середовища.

У цілому предмет є актуальним і необхідним, а робота викладача сприяє формуванню розуміння важливості дисципліни, відповідальності та культури безпеки в морській галузі.

Курс Behavior-Based Safety Learnmarine виявився дуже корисним і актуальним, оскільки він спрямований не лише на вивчення правил безпеки, а й на розуміння причин людських помилок та зв'язку між поведінкою людини й аварійними ситуаціями. У курсі детально розглядається, як формується поведінка на робочому місці, яку роль відіграють підкріплення, зворотний зв'язок і робоче середовище.

Особливу цінність становить розбір різних типів поведінки персоналу та пояснення того, яким чином звички, ставлення до роботи й реакції на стрес можуть впливати на рівень безпеки. Матеріал допомагає усвідомити, що більшість інцидентів пов'язані не з технікою, а саме з людським фактором.

Курс робить акцент на практичних методах зменшення кількості помилок: спостереження за поведінкою, коректний зворотний зв'язок, розвиток культури безпеки та застосування технік запобігання ризикам безпосередньо на робочому місці. Це формує більш відповідальне ставлення до власних дій і до роботи в команді.

У цілому курс сприяє розвитку професійного мислення, навчає аналізувати свої вчинки, помічати небезпечні моделі поведінки та активно брати участь у створенні безпечного робочого середовища. Його можна вважати гарним доповненням до дисциплін із безпеки мореплавства та управління безпекою.

*Курсант Жеребко О.О., гр. 1502.*

Дуже дякую професору Торському Володимирі Георгійовичу за цікаве викладання предмета «Управління безпекою та якістю судноплавства», та гарне ставлення до студентів. Я дізналася багато нового та було дуже зручно навчатися, адже ти завжди міг запитати викладача будь-які питання і дізнатися ще більше цікавого. Кожна лекція була зрозумілою та цікавою. Також Learnmarine Behaviour-based Safety видався дуже корисним та пізнавальним. Зручна платформа, де можеш спокійно вивчати потрібний тобі курс. Дізналася багато про Nautical institute, що стане точно корисним в подальшому розвитку в морській сфері.

*З повагою, курсантка ЗФ Кучер Владислава*

Good day, my name is Maria Lotareva and currently I'm a Cadet of 5th year of Odessa Maritime Academy, Navigation and Seagoing Ship's handling faculty.

I recently completed the Basic Safety Behaviour course offered by Learnmarine, and I found it to be a highly informative and well-structured learning experience. The course presents a comprehensive overview of fundamental safety principles relevant to maritime operations. The instructional design is logical and well-organized, facilitating a progressive understanding of safety protocols.

The inclusion of interactive elements and scenario-based learning significantly enhances engagement and retention. The course materials are accessible and presented in a manner that accommodates learners with varying levels of prior experience. Furthermore, the platform's user interface is intuitive, contributing to a seamless learning experience.

To do things safely and correctly is the mark of a wise person!

I would like to express my interest in Learnmarine courses and I am sincerely thankful to Torskiy Vladimir and as well appreciate the opportunity to complete it.

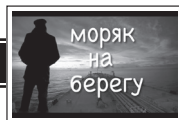
Vladimir Torskiy is a Professor at the Odessa National Maritime Academy (NUOMA), an expert in maritime safety, quality, and safety culture. Author and co-author of textbooks and commentaries on international IMO and ILO conventions, including the MLC (Maritime Labour Convention) and others.

Participated in the development of practical guidelines for flag state and port state control inspectors related to operational ship inspections. Editor-in-Chief of the international maritime journal Sea Review and Honorary Secretary of the Nautical Institute of Ukraine. His research interests include safety management, quality standards, environmental protection, and safety culture at sea.

I am very grateful to Vladimir Torskiy because he combines academic activity, practical expertise, and participation in international projects, making his courses especially valuable for cadets and active seafarers.

Making conclusions I would like to mention that the Basic Safety Behaviour course by Learnmarine serves as a robust introduction to maritime safety practices. It successfully promotes a culture of safety awareness and equips participants with essential knowledge to mitigate risks and respond appropriately in emergency situations. I would recommend this course to individuals seeking foundational training in maritime safety.

*Best Regards, Mariia Lotareva.*



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

**Юлія Сергіївна Денисова** (на фото праворуч)

Кар'єрний експерт, Нідерланди

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



**Вікторія Валентинівна Главацька**

Кар'єрний експерт, Велика Британія

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

### Крюїнг як стратегічна точка входу в берегову кар'єру

У розмовах про перехід на берег моряки найчастіше розглядають ролі в технічному відділі, морському сюрвеї, операційному департаменті або QHSE. Однак існує напрям, який часто недооцінюється – крюїнг.

Крюїнг – це один із найсильніших стартів для побудови довгострокової берегової кар'єри в морській індустрії, який відкриває двері до багатьох інших відділів галузі.

Чому?

Тому що крюїнг – це точка перетину всіх процесів компанії, оскільки управління екіпажами безпосередньо пов'язане з щоденною роботою всієї системи. Це позиція, де моряк починає бачити бізнес у цілому, а не лише свою ділянку відповідальності.

У цій статті ми розберемо, чому крюїнг не варто сприймати як адміністративну функцію або «тимчасовий варіант», які навички він формує, яку стратегічну цінність дає моряк у цій ролі та як ця позиція може стати усвідомленим кроком до подальшого професійного зростання на березі.

**Крюїнг не працює ізольовано.**

Крюїнг є ланкою, яка щодня перебуває в центрі координації процесів.

Крюїнг взаємодіє з операційним відділом під час планування ротаций та врахування комерційних термінів. З технічним департаментом – під час погодження компетенцій екіпажу та вимог до суден певного типу. З відділом якості та compliance – у частині відповідності вимогам MLC і внутрішніх процедур. З відділом страхування – під час аналізу ризиків і роботи безпосередньо з претензіями. З фінансовим відділом – у питанні розрахунку заробітної плати, податків і бюджетування. А також з агентами, портовою владою та флаговими адміністраціями. Це лише частина взаємодій. Фактично крюїнг перебуває у постійному діалозі з внутрішніми та зовнішніми залученими сторонами, від рішень яких залежить безперервність операцій, відповідність вимогам і репутація компанії.

Якщо на борту моряк відповідає за конкретну ділянку роботи, то в крюїнгу з'являється можливість побачити, як рішення щодо людей впливають на весь операційний ланцюг.

Ви починаєте розуміти, як формується бюджет екіпажу і чому вибір кандидата – це не лише питання досвіду, а й фінансової моделі судна. Як приймаються кадрові рішення і чому інколи компроміс між «ідеальним кандидатом» і «доступним зараз» стає стратегічним. Як втома або нестача компетенції можуть перерости в інцидент, а інцидент – у збитки.

Стає очевидним, як затримка зміни екіпажу відображається на операціях, як несвоєчасна заміна офіцера впливає на розклад і як, на перший погляд, технічна помилка в документах здатна призвести до штрафів або затримки судна. Також стає зрозуміло, чому офіс не завжди організовує зміну саме в тому порту, який моряку на борту здається очевидно підходящим. За цим рішенням можуть стояти комерційні

обмеження, вівозі вимоги, бюджет, логістика або погодження з флаговою адміністрацією.

Саме тут формується системне мислення, розуміння взаємозв'язків між людьми, регуляторикою, операціями та комерційним результатом. Це той рівень огляду, який рідко доступний на борту і якого часто бракує фахівцям без морського досвіду.

**Моряк у крюїнгу – це перевага.**

Серед моряків, які розглядають перехід на берег, часто виникає внутрішній сумнів: «Як я буду конкурувати з людьми, які вже мають береговий досвід?» На перший погляд здається, що кандидат без офісного стажу програє тим, хто давно працює в компанії, знає процеси та орієнтується в корпоративному середовищі.

Однак на практиці ситуація нерідко виявляється протилежною.

Моряк, який приходить у крюїнг, приносить із собою не просто досвід роботи на судні, а розуміння системи з іншого боку. Він знає, що означає терміновий виклик на судно і як він сприймається екіпажем. Він розуміє, що таке втома, перевантаження або нестача компетенції в реальних умовах. Він бачив, як проходить зміна в складному порту, і знає, що за формальною процедурою стоять живі люди та реальні обмеження. Він також розуміє, як вимоги офісу сприймаються на борту – де вони логічні, а де потребують додаткового пояснення.

Такий фахівець не просто оформлює документи і планує ротатії – він розуміє контекст рішень.

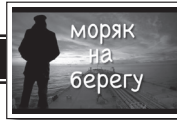
Саме тут формується системне мислення – розуміння взаємозв'язків між людьми, операціями та комерційним результатом. Це той рівень огляду, який рідко доступний на борту і якого часто бракує фахівцям без морського досвіду. Без практики роботи в морі складно по-справжньому відчувати, як кадрові рішення відображаються на безпеці, як втома екіпажу впливає на якість виконання завдань або як формальна відповідність вимогам не завжди означає реальну операційну стійкість. Морський досвід дозволяє оцінювати процеси не лише за інструкціями, а й через призму реальної роботи судна.

Тому моряк у крюїнгу стає сильним конкурентом для фахівців без морського бекграунду. Він здатний говорити однією мовою з екіпажем, запобігати конфліктам до їх ескалації, адекватно оцінювати строки ротаций і відчувати ризики до того, як вони перетворюються на фінансову проблему для компанії.

Єдине, що потрібно для посилення цієї позиції – розвиток комерційного мислення. Розуміння того, що кожне кадрові рішення пов'язане з бюджетом, графіком, зобов'язаннями перед фрахтувальником і репутацією судновласника. Коли морський досвід доповнюється усвідомленням бізнес-логіки, фахівець перестає бути «кошишнім моряком в офісі» і стає цінним управлінським ресурсом.

**Крюїнг розвиває ключові берегові навички.**

Переходячи в крюїнг, моряк часто сприймає цю роль як адаптаційний етап, можливість «увійти в офіс» і розібратися в процесах. Од-



нак уже через кілька місяців стає очевидно, що відбувається глибша трансформація.

Людині важливо довіритися процесу і дозволити собі пройти цей етап без передчасних висновків. За короткий час він уже перестає бути «просто колишнім моряком». Він починає мислити ширше, не лише в межах судна, а в масштабі компанії. Крюїнг поступово формує якості, які стають фундаментом подальшого професійного зростання і відкривають нові горизонти.

Робота в крюїнгу розвиває ключові управлінські навички, без яких неможливий рух береговими кар'єрними сходами.

#### **Переговори та управління очікуваннями.**

Крюїнг щодня балансує між інтересами екіпажу, судновласника, бюджету та операційних термінів. Уміння домовлятися, пояснювати рішення, згладжувати напруження і знаходити компроміс формує зрілу управлінську позицію. Ці навички безпосередньо затребувані в операційному управлінні, fleet management і HR-ролях.

#### **Кризове реагування.**

Робота в крюїнгу потребує швидких рішень в умовах обмеженого часу. Крюїнг навчає діяти структуровано. Такий досвід формує стійкість і здатність приймати рішення під тиском – якість, необхідну для керівних позицій.

#### **Планування ресурсів.**

Екіпаж – це ресурс, який необхідно планувати так само, як паливо або бюджет. Крюїнг навчає бачити людей у системі операційного циклу. Це формує навичку стратегічного планування, що лежить в основі багатьох управлінських ролей.

#### **Системне мислення.**

Поступово фахівець починає бачити взаємозв'язки як дій і результатів, так і бездіяльності. По-новому сформоване мислення виводить на рівень управління, а не адміністрування.

Важливо розуміти, що управлінське мислення не формується за один день. Але крюїнг створює середовище, в якому воно розвивається природно і достатньо швидко. З кожним місяцем з'являється більше впевненості в прийнятті рішень, ширшим стає огляд процесів, глибшим – розуміння бізнесу.

Саме в цьому полягає цінність цього етапу. Крюїнг – це школа, де формуються навички, які згодом «ведуть» фахівця вперед. Ті, хто дові-

ряється цьому процесу і розвиває комерційне розуміння своєї ролі, вже через рік починають дивитися на галузь інакше – не як виконавець, а як учасник управлінських рішень. А це і є перший крок до наступного рівня берегової кар'єри.

#### **Крюїнг – це не обмеження розвитку.**

Одне з найпоширеніших побоювань моряків звучить так: «А якщо я почну з крюїнгу, чи не застрягну я в ньому?»

Це зрозумілий страх. Морська кар'єра лінійна – наступний ранг очевидний. На березі такої прозорості немає, і будь-яка стартова позиція може сприйматися як ризик.

Важливо розуміти, що зростання на березі рідко виглядає як вертикальні сходи. Частіше це розширення зони відповідальності, участь у проєктах, перехід у суміжні відділи, управління командою. І саме крюїнг дає міцну основу для таких переходів, тому що формує розуміння людського ресурсу як ключового елемента бізнесу.

Крім того, робота в крюїнгу дозволяє розвинути репутацію всередині компанії. Керівництво швидко бачить тих, хто здатен мислити ширше своєї посадової інструкції, брати відповідальність і розуміти комерційну сторону рішень. Такі фахівці не залишаються непоміченими.

Тому крюїнг – це не «кінцева станція». Це платформа. Точка, з якої можна рухатися далі, вже маючи розуміння системи зсередини.

Для багатьох моряків це найраціональніший спосіб інтегруватися в берегову структуру, адаптуватися до корпоративного середовища, розширити горизонти зростання і поступово перейти до більш стратегічних ролей.

#### **Стратегічний висновок.**

Крюїнг – це не «офісна альтернатива морю» і не тимчасовий компроміс. Це професійна школа системного мислення, комунікації та управління людським ресурсом.

Він змінює точку огляду. Моряк починає бачити не лише судно, а й компанію. Не лише процес, а й наслідки рішень. Не лише вимоги, а й бізнес-логіку за ними.

Для багатьох фахівців саме крюїнг стає тим етапом, який дозволяє перестати бути просто колишнім моряком і стати управлінцем усередині морської індустрії.



## **З 1 січня 2026 року зростає мінімальна базова ставка рядового моряка**

*З 1 січня 2026 року мінімальна базова ставка рядового моряка (оплата за роботу, що не перевищує 48 годин на тиждень), рекомендована Міжнародною організацією праці (МОП), зростає до 690 доларів США. Таке підвищення було передбачене Підкомітетом із заробітної плати моряків Паритетної морської комісії.*

Переговори відбувалися на тлі ескалації напруженості у світовій торгівлі. У своїх зверненнях сторони соціального партнерства висловили занепокоєння щодо поточної невизначеності та перспективи потенційної повномасштабної торговельної війни. Судновласники та профспілки наголосили, що моряки не повинні ставати жертвами глобального економічного конфлікту, підкресливши, що справедлива торгівля



має також означати справедливе ставлення до тих, хто забезпечує її функціонування – членів екіпажів морських суден.

За підсумками переговорів соціальні партнери погодили щорічне підвищення мінімальної базової ставки рядового моряка. Зокрема:

з 1 січня 2026 року – \$690;

з 1 січня 2027 року – \$704;

з 1 січня 2028 року – \$715.

Оновлені показники ґрунтуються на попередній трирічній угоді та сприяють гідній праці й зайнятості моряків, забезпечують добробут моряків і їхніх сімей, тісно пов'язаний із загальним економічним добробутом, і широко визнаються морською спільнотою.

#### **Довідка:**

Паритетна морська комісія існує з 1920 року і є єдиним постійним двостороннім органом МОП. Підкомітет з оплати праці моряків був створений на 280-й сесії Адміністративної ради МОП у березні 2001 року та скликається для оновлення рівня мінімальної базової ставки рядового моряка.

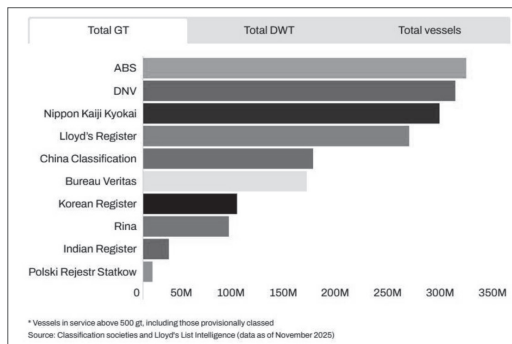
## ABS – перші в рейтингу найбільших класифікаційних товариств

Американське бюро судноплавства (ABS) стало найбільшим класифікаційним товариством у світі за валовим тоннажем флоту в обслуговуванні, випередивши DNV.

За ABS і DNV іде Nippon Kaiji Kyokai, яке зберегло позицію в першій трійці за загальним тоннажем флоту понад 500 GT, включно з тимчасово класифікованими суднами.

Сегмент залишається висококонкурентним: Lloyd's Register посідає четверте місце, далі йдуть China Classification Society та Bureau Veritas. До першої десятки також увійшли Korean Register, RINA, Indian Register і Polski Rejestr Statkw. Розподіл за тоннажем і кількістю суден підкреслює посилення позицій азійських товариств і стабільний попит на послуги міжнародних реєстрів.

Експерти ринку зазначають, що розподіл тоннажу відображає як зростання замовлень на нові судна, так і оновлення наявного флоту, водночас учасники галузі зберігають обережність через циклічність морських перевезень і коливання в суднобудуванні.



Мал. із сайту Lloyd's List

### Наша довідка

Класифікаційні товариства – це незалежні технічні організації, які встановлюють норми безпеки для суден та контролюють їх дотримання під час будівництва й експлуатації. Рейтинг відображає дані щодо суден в експлуатації валовою місткістю понад 500 GT.

## У світі лише 3% діючих суден використовують альтернативне паливо

Водночас у будівництві перебувають 200 суден, здатних працювати на альтернативному паливі.

Такі дані наведено в огляді міжнародного класифікаційного товариства ClassNK. Решта 36 тис. суден (97%) продовжують використовувати паливо з нафтопродуктів. Наразі в будівництві перебувають 1,1 тис. суден, здатних працювати на традиційному паливі (85%), і 200 суден – на альтернативному (15%). Споживання традиційного палива становить 220 млн т/рік (94%), альтернативного – 13 млн т/рік (6%).

Для повного переходу до палива з нульовими викидами необхідно 440 млн т метанолу, 470 млн т аміаку та 70 млн т водню на рік. Наразі виробництво може забезпечити для судноплавства лише 500 тис. т метанолу, 4,6 млн т аміаку та 1,5 млн т водню на рік.

## МЕТАНОЛОВІ ДВИГУНИ – НАЙПОПУЛЯРНІШІ СЕРЕД БАЛКЕРІВ І КОНТЕЙНЕРОВОЗІВ, ЩО БУДУЮТЬСЯ

Такий висновок зроблено ClassNK за результатами аналізу суден у будівництві. Серед суден водотоннажністю понад 5 тис. т:

Балкери: 40 – під СПГ, 21 – під метанол, 2 – під аміак.

Контейнеровози: 212 – під СПГ, 126 – під метанол, 2 – під водень.

Танкери для сирової нафти: 38 – під СПГ, 4 – під метанол.

Танкери для СУГ: альтернативне паливо – сам СУГ (84 судна), 5 – під СПГ, 2 – під аміак.

Хімовози: 31 – під СПГ, 16 – під метанол.

Ro-Ro: 147 – під СПГ, 10 – під метанол.

## DNV представив аналіз зміненої картини інцидентів із танкерами

У звіті DNV відзначено подальше зниження аварійності в танкерному секторі, тоді як в інших сегментах кількість інцидентів зростає. Водночас збільшується частка інцидентів, пов'язаних із пошкодженнями/відмовами обладнання.

Танкерний сектор – єдиний, де з 2018 по 2024 рр. зафіксовано загальне зниження інцидентів на 3%.

Частка танкерів з інцидентами у 2024 р. – 1,8% (у 2018 р. – 2,2%).

Інциденти через відмови обладнання у 2024 р. торкнулися 1% танкерів (2018 р. – 0,8%).

Відмови/пошкодження обладнання становили 52% усіх інцидентів на танкерах у 2024 р. Для порівняння у 2024 р.: інциденти зафіксовано на 3,6% балкерів, 3,3% суден загального вантажу та 1,5% газозовів. Дослідження базується на даних Lloyd's List Intelligence і не включає «тіньовий флот».

### Загальні тенденції безпеки.

Після 2019 р. кількість інцидентів зросла: +42% (2018–2024) за зростання флоту на 10%.

У 2024 р. загальна кількість аварій зросла на 15%.

– 60% інцидентів у 2024 р. пов'язані з відмовами обладнання (з 38% у 2014 р.).

– Пожежі/вибухи у 2024 р.: +17% до 2023 р.

– Запроваджено категорію «військові втрати/пошкодження» – 51 судно у 2024 р.

– Позитив: зіткнення, затоплення та посадки на міліну зменшилися з 881 (2014) до 656 (2024).

### Старіння флоту.

– Інциденти на судах 20+ років: +62% з 2020 р.; на судах <20 років – лише +6%.

– 2023→2024: інциденти на судах 20+ років зросли з 1146 до 1468 (+28%).

### Рекомендації DNV:

– Строге дотримання вимог безпеки; регулярне ТО, огляди та своєчасний ремонт.

– Зниження пожежних ризиків: контроль витоків оливи, температур гарячих поверхонь.

– Оснащення сучасними системами пожежогасіння (водяний туман).

– Відповідність СОЛАС і MED; регулярні тренування екіпажів.

– Посилення заходів проти втоми; берегова відпустка як ключовий фактор.

– Починати навчання екіпажів щодо водню та аміаку вже зараз.

– Максимально використовувати системи зменшення людської помилки.

– Ураховувати вимоги безпеки для нових рішень декарбонізації (АКБ, shore power, вітрові установки, CCS) на всіх етапах.



## Токійський і Паризький меморандуми: результати КІК, щодо заробітної плати та трудових договорів

Найвищий рівень дотримання вимог зафіксовано щодо виплати заробітної плати. У період 1.09–30.11.2024 проведено спільну КІК з дотримання положень КТМС-2006. Загальний рівень затримань – 0,32%. Органи Токійського МОВ провели 8143 перевірки (охоплено 7561 судно); 6580 суден пройшли опитування в межах КІК.

### Результати КІК (зведені в таблицю)

Показник	Інспекції з відповідями на опитувальник КІК	Інспекції без опитувальника КІК
Усього інспекцій	6 580	1 563
Затримання	225	74
Затримання з невідповідностями в межах КІК*	61	10
Затримання, де невідповідності КІК були підставою для затримання	30	3
Затримання, підставою яких стали незадовільні відповіді на опитувальник КІК	21	0

\* КІК – концентрована інспекційна кампанія.

\* включає затримання за виявленими невідповідностями за тематикою КІК, незалежно від того, чи були вони зазначені як підстава для затримання, чи ні.

Загалом результати свідчать про високий рівень ефективності впровадження положень КТМС 2006, на яких була зосереджена КІК. Усього 21 судно з 6 580 (0,32%) було затримано щонайменше за одне порушення, пов'язане з тематикою КІК.

Водночас, порівняно з аналогічним періодом попереднього року, кількість невідповідностей, що стосуються тематики КІК, суттєво зросла. Рівень недотримання вимог у період проведення КІК був приблизно на 400% вищим:

- за кількістю винесених зауважень щодо невідповідностей (12% проти 2,7%);
- за коефіцієнтом невідповідностей, пов'язаних з КІК, які призводили до затримання суден (0,6% проти 0,15%).

### Ключові висновки КІК.

Найвищий рівень дотримання вимог, як правило, спостерігався щодо виплати заробітної плати (питання 6–9), де понад 99% відповідей були «так».

Друге місце за рівнем відповідності посіли відповіді на питання 3 щодо наявності індивідуального трудового договору моряка та колективного договору англійською мовою – 99,5% відповідей «так». Рівень відповідності за цим питанням був вищим, ніж під час усіх попередніх КІК, що проводилися з 2017 року, і становив 98,85%.

Найнижчий рівень відповідності зафіксовано за питанням 2 щодо доступу моряка до інформації про умови праці на борту судна, де 3,4% відповідей були «ні». Другий найнижчий показник відповідності стосувався питання 1 щодо наявності у моряка трудового договору, підписаного як моряком, так і судновласником або його представником – 2,1% відповідей «ні».

Загальний рівень затримань за результатами всіх перевірок КІК становив 0,32%. Більшість суден, щодо яких недоліки були визначені як

підстава для затримання, належали до категорії суден високого ризику – 13 із 21, або 61% від усіх затримань.

За типами суден 55% усіх затримань у межах КІК (відповідно 5 і 6 затримань) припали на судна для перевезення генеральних вантажів / багатofункціональні судна та балкери, за ними йшли контейнеровози (3) і нафтові танкери.

Вік суден не мав тісної кореляції з частотою затримань у межах КІК, однак простежувалася тенденція до зростання з віком судна.

Найбільшу кількість незадовільних відповідей зафіксовано на судах під прапорами Панами, Ліберії та Маршаллових Островів, що узгоджується з великою кількістю перевірок, які проводяться щодо суден під цими прапорами.

Більшість держав прапора, судна яких були затримані через невідповідності, пов'язані з тематикою КІК, входять до білого списку Токійського меморандуму про взаєморозуміння.

Порівняння результатів КІК із даними PSC за попередні три роки показує суттєву різницю в рівні порушень майже за кожним питанням, особливо щодо трудових договорів. Рівень порушень, виявлених за тематикою КІК за три місяці 2024 року, був аналогічним або перевищував загальну кількість порушень за попередні три роки (за винятком років, на які вплинув COVID-19), що фактично означає чотириразове зростання рівня порушень у період КІК 2024 року.

З огляду на те, що КТМС 2006 є адміністративним механізмом, покликаним забезпечити морякам мінімальні права, порівняння результатів КІК 2024 року з результатами аналогічних кампаній попередніх років викликає занепокоєння.

На відміну від попередніх кампаній, пов'язаних із технічним станом суден, де недотримання вимог могло бути наслідком непередбачуваних відмов обладнання, у цьому випадку порушення, імовірно, спричинені відсутністю належного контролю з боку оператора, збоями в його системах або навіть умисним недотриманням вимог чи недбалістю.

### Рекомендації.

Органи державного портового контролю країн – членів Токійського меморандуму про взаєморозуміння під час рутинних інспекцій мають і надалі приділяти особливу увагу аспектам, які показали найнижчі результати в ході цієї КІК, зокрема:

- доступу моряків до інформації про свою зайнятість на борту судна;
- наявності у моряків підписаного та чинного трудового договору.

Крім того, державам прапора та визначеним організаціям рекомендується створити та/або переглянути ефективні системи перевірки і сертифікації відповідно до Правил 5.1.1.2 КТМС, з особливою увагою до питань трудових договорів і виплати заробітної плати, а також включити цю інформацію до звітів держав-членів, що подаються до Міжнародного бюро праці відповідно до Правил 5.1.1.5 КТМС.

Нарешті, судновласникам і операторам слід приділяти підвищену увагу дотриманню вимог КТМС, що стосуються оформлення трудових договорів та виплати повної заробітної плати.

### Опитувальник КІК

№	Питання / Question
1*	Чи видається моряку його індивідуальний трудовий договір, підписаний судновласником або уповноваженим ним представником? Is the seafarer given a Seafarer Employment Agreement (SEA) signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner?
2*	Чи має моряк доступ до інформації про умови працевлаштування на борту судна? Is the seafarer able to access information regarding their employment conditions on board?
3*	Чи мають форма індивідуального трудового договору та відповідні частини застосовного колективного договору переклад англійською мовою? Are standard forms of SEAs and parts of any applicable collective bargaining agreements available in English?
4*	Чи включає індивідуальний трудовий договір моряка всі обов'язкові елементи, передбачені КТМС 2006? Does the Seafarer Employment Agreement (SEA) include all the required elements specified in the MLC 2006 Standard?
5*	Чи відповідають відомості в індивідуальному трудовому договорі вимогам КТМС 2006? Do particulars included in the Seafarer's Employment Agreement (SEA) comply with MLC 2006 requirements?
6*	Чи виплачується заробітна плата морякам з інтервалом не більше одного місяця? Are wage or salary payments made at no greater than monthly intervals?
7*	Чи надаються морякам виписки щодо виплат щонайменше щомісяця? Have seafarers been given a statement of accounts at least on a monthly basis?
8*	Чи відповідають виплати заробітної плати CBA або SEA? Are wage payments in accordance with any applicable CBA or SEA?
9*	Чи відповідають відрахування вимогам КТМС 2006? If deductions are made, are they in accordance with MLC 2006?
10a*	Чи є на борту документ фінансового забезпечення у разі смерті або втрати працездатності? Is documentary evidence of financial security available on board for death or long-term disability?
10b*	Чи є на борту документ фінансового забезпечення для репатріації? Is documentary evidence of financial security available on board for repatriation?



## ТОП-10 СУДНОВИХ МЕНЕДЖЕРІВ ЗА ПІДСУМКАМИ 2025 РОКУ

Більшість суднових менеджерів скажуть вам, що якість експлуатації флоту – кращий показник, ніж сам лише розмір флоту; однак зростаючі вимоги до підготовки та утримання екіпажів, до консультування з питань екологічного судноплавства та новобудов, а також до підвищення різноманіття свідчать про те, що розмір усе ж має значення.

### 1. Anglo-Eastern (Генеральний директор – Бьорн Хойгаард).

Морські перевезення стають дедалі складнішою справою, і компанія Anglo-Eastern, що базується в Гонконзі, успішно відповідає на нові виклики. 2025 рік приніс багато невизначеності, численні зміни в нормативних вимогах, правилах і тарифах. Anglo-Eastern змінила прапор деяких суден, що перебувають під її управлінням, у відповідь на зміни тарифів, при цьому остаточне рішення завжди залишалося за судновласником.

Компанія управляє більш ніж 50 суднами з двопаливними двигунами, ще 87 перебувають на стадії будівництва. Серед найбільш значущих проєктів – Windcat Rotterdam (IMO: 9995337), судно забезпечення морських платформ нового покоління, перший танкер Aframax, оснащений вітрилами, – Brands Hatch (IMO: 1034199), а також два суховантажні судна типорозміру Newcastlemax, які працюватимуть на аміаку.

У 2025 році Anglo-Eastern почала надавати послуги з консультування у сфері дотримання екологічних норм і підвищення продуктивності, щоб допомогти судновласникам, фрахтувальникам і операторам орієнтуватися в нових вимогах. Компанія заявила, що її інструменти дали змогу заощадити загалом 225 000 тонн палива, або 135 млн доларів США.

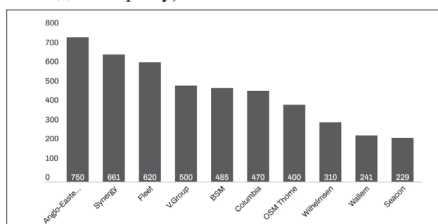
Anglo-Eastern поставила ціль до 2030 року: 30% офіцерів її флоту мають бути підвищені до керівних посад (капітан, старший помічник капітана, старший механік, другий механік) до досягнення 30-річного віку.

### 2. OSM Thome (Генеральний директор – Томмі Олофсен).

Норвезька компанія OSM Thome увійшла в 2026 рік під керівництвом нового генерального директора групи Томмі Олофсена, який змінив на цій посаді Фінна Амунда Норб'є, що пішов на заслужений відпочинок.

Мега-злиття OSM Maritime Group та сингапурської Thome Ship Management у 2023 році створило гіганта з 20 підрозділами по всьому світу, в управлінні якого перебуває понад 1 000 суден і приблизно 30 000 моряків.

Кількість суден у повному технічному управлінні компаній (дані станом на листопад 2025 року):



### 3. V.Group (Генеральний директор – Рене Кофод-Ольсен).

Рене Кофод-Ольсен не погоджується з тим, коли V.Group називають лише технічним менеджером. Він віддає перевагу терміну «глобальна компанія з надання послуг у сфері морських перевезень». За його словами, важливим є не кількість суден в управлінні, а «якість, яку ми забезпечуємо на цих суднах».

Водночас, маючи у своєму управлінні флот із 900 суден, V.Group перебуває в дуже вигідному становищі.

V.Group співпрацює з танкерним судновласником – компанією International Seaways, намагаючись зробити судна більш комфортними для жінок-моряків. На думку Кофод-Ольсена, різноманіття – це «битва, яку необхідно виграти всій галузі».

### 4. Synergy Marine (Генеральний директор – Єспер Крістенсен).

Єспер Крістенсен очолює групу компаній Synergy у березні 2025 року, до цього пропрацювавши 34 роки в Unifeeder. На цій посаді він змінив Раджеша Унні, який багато років стояв біля керма компанії.

За останні 12 місяців компанія, головний офіс якої розташований у Сінгапурі, досягла значних успіхів. Зокрема, компанія модернізувала танкер LR1, встановивши системи уловлювання вуглецю, при цьому

цей проєкт став одним із перших подібних для суден цього класу, а також переобладнала 30-річний танкер-газовоз у сучасну плавучу установку для зберігання та регазифікації.

Крім того, компанія розширює свою діяльність у сфері управління контейнеровозами, що працюють на метанолі.

У 2026 році компанія відкриє в Індії морську академію на 500 місць.

### 5. Bernhard Schulte Shipmanagement (Генеральний директор – Себастьян фон Харденберг).

Компанія BSM, що базується в Гамбурзі, зміцнила свої позиції в сегменті СПГ-газовозів, коли її спеціалізований підрозділ Pronav узяв в управління плавучу установку для зберігання та регазифікації СПГ Turquoise P (IMO: 9823883) в Егейському морі поблизу Ізміра (Туреччина).

Також BSM отримала в управління перше судно, що працює на метанолі, вже має 50 суден, які працюють на СПГ, і оголосила про те, що здійснюватиме технічний менеджмент першого у світі судна для бункерування аміаком.

Компанія оперує шістьма морськими навчальними центрами, останній з яких відкрився в Гані в серпні 2025 року, а також 10 центрами з управління флотом і 28 центрами з управління екіпажами. У компанії працюють 40 000 моряків і 2 000 берегових співробітників.

### 6. Fleet Management (Керівник – Раджалінгам Субраманіам).

Компанія Fleet Management входить до складу гонконгської Caravel Group, яку очолюють Гаррі Банга та його син Ангад Банга.

2025 рік став першим роком роботи компанії під керівництвом управліючого директора Раджалінгама Субраманіама, який у січні перейшов до них із малайзійської судноплавної компанії MISC.

У тому ж місяці компанія відкрила свій перший офіс в Афінах, а в березні 2025 року придбала International Maritime Institute, відомий навчальний центр в Індії (Грейтер-Нойда), що спеціалізується на підготовці кадетів і перепідготовці моряків, пропонуючи сучасне обладнання, симулятори та курси з нових технологій і сталого судноплавства. Компанія розширює свою діяльність у Японії та на Філіппінах. Так, у столиці Філіппін, Манілі, компанія відкрила розширений центр із набору та підготовки екіпажів.

Компанія управляє 620 суднами (300 балкерів, 220 танкерів та 100 контейнеровозів і PCTC), ще 130 нових суден перебувають на стадії будівництва.

### 7. Columbia Group (Генеральний директор – Марк О'Ніл).

У 2025 році Columbia Group розширила свою присутність у всіх сегментах своєї багатопрофільної діяльності.

Також компанія приєдналася до пулу компаній у рамках регламенту FuelEU Maritime, щоб спільно виконувати нові вимоги Євросоюзу щодо зменшення вуглецевої інтенсивності морського палива.

У 2025 році Columbia створила спільне підприємство з єгипетською компанією Pan Marine Shipping Services, заявивши, що це дозволить їй тісніше співпрацювати з місцевими моряками та установами.

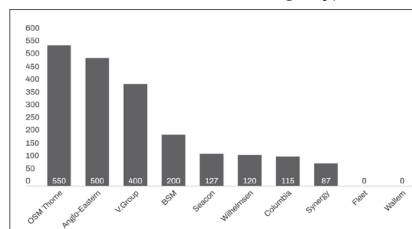
### 8. Wilhelmsen Ship Management (Генеральний директор – Хаакон Ленц).

Норвезька компанія Wilhelmsen Ship Management, яка в 2025 році відзначила своє 50-річчя, тепер, після виходу на пенсію генерального директора Карла Шоу, працює під керівництвом Хаакона Ленца.

Компанія пройшла довгий шлях з моменту свого заснування у 1975 році на базі гонконгської лінійної компанії Barber Blue Seas.

Ленц заявив, що наявність трохи більше 300 суден – це приблизно той рівень, який необхідний компанії для максимальної ефективності при збереженні тісних зв'язків із клієнтами та моряками.

Кількість суден, для яких компанії надають послуги з управління екіпажами (дані станом на листопад 2025 року):




**9. Seacon Shipping Group (Керівник – Го Цзінькуй).**

Китайська компанія Seacon Shipping продовжує стабільно зростати, при цьому в 2025 році компанія досягла значного прогресу в сегменті управління екіпажами. Компанія пояснює це зусиллями у сфері підготовки екіпажів, особливо СПГ-газовозів і автомобілевозів.

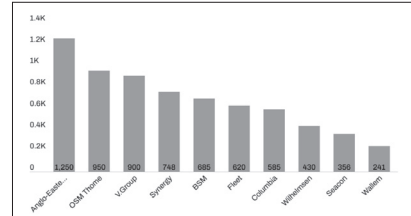
Seacon також заявила про недавню розробку моделі з використанням штучного інтелекту «Seacon-AI» для покращення своїх можливостей та ефективності. Крім того, компанія отримала схвалення Китайського класифікаційного товариства на свою нову програмну платформу з управління судами.

**10. Wallem (Генеральний директор – Джон Роулі).**

Гонконгська компанія Wallem відзначила 100-річчя свого базування в місті, куди вона переїхала через 22 роки після свого заснування в Норвегії судновим брокером і агентом Хааконом «Тайфуном» Валлем у 1903 році.

Wallem планує залишатися в Гонконзі ще на століття, приділяючи пріоритетну увагу безпеці, якості та сталому розвитку, одночасно адаптуючись до технологічних змін і декарбонізації. З 2006 року компанія належить Тому Стекместу, правнуку її засновника, та Найджелу Хіллу, нинішньому голові ради директорів Wallem.

Загальна кількість суден в управлінні компаній (дані станом на листопад 2025 року)



## ТОП-10 ДЕРЖАВ РЕЄСТРА СУДЕНЬ ЗА ПІДСУМКАМИ 2025 РОКУ

Ліберія залишається найбільшим судноплавним реєстром за валовим тоннажем, її відрив від Панами, що посідає друге місце, став ще більшим. Сінгапур обігнав Гонконг. Японія піднялася в рейтингу на дев'яте місце, випередивши Грецію.

**1. Ліберійський судноплавний та корпоративний реєстр.**

Ліберія зберегла свою позицію найбільшого державного реєстру прапора, цей титул вона утримує з тих пір, як у 2023 році відвоювала корону у Панами.

Реєстр, яким керує генеральний директор Альфонсо Кастільєро, станом на 1 листопада 2025 року налічував майже 300 млн валових тонн – на 3,2% більше, ніж рівно рік тому.

Він також збільшив відрив від Панами, що посідає друге місце, майже до 45 млн валових тонн.

Цей ріст примітний тим, що відбувається на тлі збільшення чисельності тіньового флоту – судна, що працюють на основних торгових маршрутах під солідними прапорами, переманюють у невеликі та часто фейкові реєстри.

Ліберія й надалі займає високі позиції у «білих списках» Паризького та Токійського меморандумів про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту – щорічного рейтингу, який оцінює показники безпеки реєстрів за трирічний період (рейтинг 2025 року оцінює період з 2022 по 2024 рік).

**2. Морська адміністрація Панами.**

Рамон Франко очолив Панамський реєстр у період, коли в результаті посилення тиску з боку США проводилася чистка реєстру від тіньового флоту.

Другий за величиною судновий реєстр оголосив у серпні 2025 року про припинення реєстрації під своїм прапором танкерів і балкерів старше 15 років. Цей крок, ймовірно, був спрямований на скорочення числа високонебезпечних суден і танкерів тіньового флоту.

Панама пояснила, що це рішення було прийняте після того, як Головне управління торгового флоту установило, що в період з 2023 року до першої половини 2025 року понад 70% затриманих за невідповідність встановленим вимогам суден складали балкери, суховантажі та танкери старше 15 років.

Не дивно, що на тлі виведення з-під прапора тіньового флоту, як того, що перебуває під санкціями, так і ні, а також запровадження нових вікових обмежень, флот Панами скоротився на 1,9%.

Панама залишилася у «сірому списку» Паризького меморандуму та у «білому списку» Токійського.

**3. IRI, Реєстр Маршаллових Островів.**

Вільям Галлахер очолює Реєстр Маршаллових Островів понад 25 років.

З 2024 року третій за величиною у світі реєстр за валовим тоннажем зріс на 1,9% і досяг майже 200 млн тонн. Цей ріст допоміг Маршалловим Островам скоротити відставання від другого за величиною реєстру Панами, хоча різниця між ними все ще становить близько 60 млн тонн.

Маршаллові Острови залишилися у «білих списках» Паризького та Токійського меморандумів про взаєморозуміння протягом 2025 року.

**4. Морське та портове управління Сінгапуру.**

Анг Ві Кеонг змінив Тео Енг Ді на посаді глави Морського та портового управління Сінгапуру на початку 2025 року, який став періодом вибухового зростання реєстру.

У 2025 році Сінгапур продемонстрував найбільший приріст: реєстр збільшив свій флот на 24,9% порівняно з 2024 роком і обігнав Гонконг, зайнявши четверте місце.

Значна частина цього зростання була зумовлена відтоком тоннажу з Гонконгу до Сінгапуру напередодні нині призупиненого плану США щодо введення додаткових портових зборів, які судна під прапором Гонконгу були змушені сплачувати при заході до портів США.

Сінгапур зайняв п'яте місце у Білому списку Паризького меморандуму про взаєморозуміння у 2025 році та третє місце у Білому списку Токійського меморандуму про взаєморозуміння.

**5. Гонконгський судноплавний реєстр.**

Після помірнього зростання у 2024 році Гонконг зіткнувся з масовим відтоком тоннажу в 2025 році, головним чином обумовленим прагненням судновласників уникнути портових зборів у США.

Хоча план щодо введення портових зборів було призупинено на рік, очікується, що його вплив на реєстр суден Гонконгу буде відчуватися ще довго.

Втрати 13,7% за рік, включаючи судна ряду великих судновласників, таких як Seaspan, призвели до того, що Гонконг опустився нижче Сінгапуру на п'яте місце в рейтингу 2025 року.

Однак Гонконг вже планує кроки щодо підвищення своєї конкурентоспроможності. Міністр транспорту Мейбл Чан заявила виданню Lloyd's List у кулуарах Гонконгського глобального саміту з морської торгівлі, що уряд планує внести «ряд» законодавчих поправок, найважливішою з яких стане дозвіл на подвійний реєстр суден.

Гонконг зайняв 11-е місце у Білому списку Паризького меморандуму про взаєморозуміння у 2025 році та друге місце у Білому списку Токійського меморандуму про взаєморозуміння.

**6. Судноплавний реєстр Мальти.**

Мальта зберегла стійку траєкторію зростання, збільшившись на 3,2% за підсумками 2025 року.

Мальта є одним із двох європейських прапорів у топ-10 провідних реєстрів, другим є Греція.

Станом на 1 листопада 2025 року сумарний тоннаж флоту під прапором Мальти становив трохи менше 89 млн тонн, що приблизно на 5 млн тонн більше, ніж у Китаю, який посів сьоме місце.

Мальта залишилася у Білих списках як Паризького, так і Токійського меморандумів про взаєморозуміння у рейтингу 2025 року.

**7. Управління морської безпеки Китаю.**

Флот Китаю незначно зріс порівняно з 2024 роком, збільшившись на 0,5% – до 83,5 млн тонн.

Управління морської безпеки Китаю очолює Фу Сюйїн, який також є заступником міністра транспорту країни.

У 2025 році реєстр зберіг сьоме місце серед найбільших за валовою місткістю, відстаючи від Мальти, що займає шосте місце, приблизно на 5,5 млн тонн.

Китайський прапор показав найкращі результати у рейтингу Токійського меморандуму про взаєморозуміння у 2025 році, а також посів 14-е місце у Білому списку Паризького меморандуму про взаєморозуміння.


**8. Морське управління Багамських островів.**

У 2025 році тоннаж суден під прапором Багамських островів зріс на скромні 1,5%, досягнувши 62,4 млн тонн. Це значний відрив від Китаю (18 млн тонн) і Японії (32 млн тонн), які займають сьоме та дев'яте місця відповідно.

Капітан Дуетін Гатчінсон обіймає посаду головного виконавчого та управляючого директора Морського управління Багамських островів з 2019 року.

У листопаді 2025 року Управління морського транспорту Багамських островів оголосило про партнерство з IDsure, платформою цифрових облікових даних, щоб «гарантувати надійність виданих морських книжок та робочих дипломів моряка».

Реєстр був включений до «Білих списків» Паризького та Токійського меморандумів про взаєморозуміння.

**9. Морське бюро Міністерства територій, інфраструктури, транспорту та туризму Японії.**

Тонаж під прапором Японії зріс за рік на вражаючі 6,2%, що у поєднанні зі зниженням тоннажу Греції підняло Японію на дев'яте місце у першій десятці рейтингу.

**Наша довідка.**

Рейтинг 10 провідних держав прапора базується на даних про валовий тоннаж, наданих Lloyd's List Intelligence. Він включає всі типи суден водотоннажністю понад 500 тонн, за винятком риболовних суден.

## ДОСЛІДНИЦЬКИЙ ЦЕНТР CSSC ЗАЯВИВ ПРО ПАДІННЯ ГЛОБАЛЬНИХ ЗАМОВЛЕНЬ НА НОВІ СУДНА НА 44,5%

Контейнеровози залишаються єдиною зростаючою категорією.

Світові замовлення на нове суднобудування за дедвейтом у січні–жовтні 2025 року скоротилися на 44,5%, повідомили в Економічному дослідницькому центрі China State Shipbuilding Corporation (CSSC) на Maritime China 2025 у Шанхаї, де виступив заступник генерального директора корпорації Чжао Тунбін.

Усього укладено 1632 контракти на 94,87 млн DWT. Падіння торкнулося майже всіх сегментів. За оцінкою CSSC і Clarksons, попит на продуктивні танкери скоротився на 84,9%, на великі танкери – на 30,8%; балкери, LNG- і LPG-газовози втратили понад половину обсягів. Контейнеровози залишаються єдиною зростаючою категорією – 41,062 млн DWT (+0,9%).

Китайські верфі отримали 60,086 млн DWT нових замовлень (63,3% світового обсягу), Південна Корея – 23,278 млн DWT (24,5%), Японія – 7,212 млн DWT (7,6%). У «зелених» проектах частки становлять відповідно 65%, 28,8% і 4,4%.

CSSC зазначає, що спад 2025 року вже сформувався, однак за підсумками року обсяг замовлень може досягти близько 120 млн DWT. У центрі підкреслюють, що для ринка це «історично непоганий» результат.

Чжао Тунбін заявив, що ринок «помітно просів» під тиском уповільнення економіки, надлишку потужностей і «зовнішніх міжнародних ігор». «Невизначеність залишається високою», – сказав він.

Флот під японським прапором демонструє стабільне зростання з 2021 року, і станом на 1 листопада 2025 року його сумарний тоннаж становив 33,5 млн тонн.

На початку 2025 року Морське бюро привітало нового генерального директора, Кейту Аракакі.

У Токійському та Паризькому меморандумах про взаєморозуміння реєстр зайняв п'яте та десяте місця відповідно.

**10. Міністерство морських справ та політики щодо островів Греції.**

Капітан Андреас Спанос з 2023 року обіймає посаду директора з судноплавства у Міністерстві морських справ та політики щодо островів Греції.

Флот під прапором Греції продовжував скорочуватися у 2025 році: за даними на 1 листопада, зниження склало 4,4% порівняно з аналогічним періодом минулого року.

Тим не менш, Греція може потішитися тим, що її судновий реєстр і надалі входить до «Білих списків» Паризького та Токійського меморандумів про взаєморозуміння.

Голова Shanghai Society of Shipbuilding and Offshore Engineering Сін Веньхуа очікує, що загальний обсяг угод у 2025 році буде «суттєво нижчим» через обмеження верфей і загальну економічну кон'юнктуру.

Керівний директор Clarksons Research Стів Гордон нагадав, що минулий рік був найсильнішим за замовленнями майже за 16 років. За його словами, у провідних верфей слоти на великі судна зайняті до 2029 року і пізніше. Він зазначив, що навіть на тлі спаду ринок залишається «одним із найактивніших» за останні роки. Clarksons вважає, що зростання світової суднобудівної продукції у 2025 році становитиме 40% до рівня 2020 року: Китай забезпечить 52% випуску, Південна Корея – 27–28%, Японія – 12–13%.

Зростаючий сегмент – фідерні контейнеровози. З початку 2025 року укладено 293 замовлення на судна до 5000 TEU – понад половину всіх контейнерних контрактів. У низки китайських верфей слоти зайняті до 2028–2029 років, за окремими проектами – до 2030 року. На китайських судновласників припадає близько 41% таких замовлень (у перерахунку на TEU).

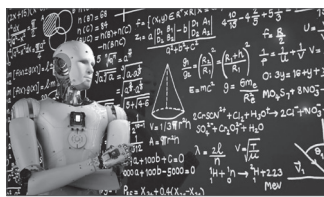
На рішення судновласників тиснуть високі ціни на нове будівництво, слабкі фрахтові ставки, тарифна невизначеність і відсутність ясності щодо «зелених» технологій.

## SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES ТА EVERGREEN РОЗВИВАЮТЬ СИСТЕМУ ДИСТАНЦІЙНОГО МОНІТОРИНГУ СУДЕН

Продовжуючи дивитися в майбутнє через призму дистанційного управління суднами, суднобудівна компанія Samsung Heavy Industries та Evergreen відкрили перший центр дистанційного моніторингу, спільно розроблений верф'ю та судновласником. Це наступний крок у триваючому проекті двох компаній, що передбачає настання ери дистанційної автономної навігації.

Центр дистанційного управління Samsung було створено в штаб-квартирі Evergreen у Тайбеї, Тайвань. Компанії повідомляють, що планувало використовувати центр для розширення застосування технологій у сфері дистанційних періодичних оглядів і підготовки до дистанційного автономного управління суднами.

Компанії вже продемонстрували можливості автономного управління суднами та використання штучного інтелекту для керування судном. Верфь оснастила нові контейнеровози Evergreen своєю технологією Samsung Autonomous Ship. Судно Ever Max місткістю 15 500 TEU (160 000 тонн) перебувало під управлінням навігаційної системи на основі штучного інтелекту під час 10 000-кілометрового (6 200 миль) переходу через Тихий океан. Судно, поставлене Samsung у 2023 році, було спроектоване з урахуванням впровадження нових технологій.

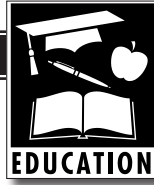


Система на основі штучного інтелекту продемонструвала автоматичну оптимізацію навігації. Система відстежувала роботу судна та аналізувала погодні умови й умови на маршруті кожні три години. Без втручання екіпажу система здійснила 104 оптимальні коригування курсу та 224 рази автоматично керувала судном. Компанії повідомили, що система підвищила паливну економічність і забезпечила точний час прибуття.

За допомогою нового центру вони планують проводити аналіз технічного обслуговування на основі стану. Центр також буде підключатися до відеоінформації судна для дистанційного моніторингу.

Evergreen повідомляє, що планує поступово збільшувати кількість суден, які зможуть ефективно проводити огляд і обслуговування обладнання за допомогою моніторингу в режимі реального часу. Компанія розраховує на те, що зможе повністю контролювати стан основного обладнання з центру. Вони описують центр як наземний пункт управління.

Компанії домовилися розширити розробку технологій у таких сферах, як дистанційний періодичний огляд. Вони також вважають, що центр закладе основу для дистанційної автономної навігації великих суден.



## «ПОРТИ ВЕЛИКОЇ ОДЕСИ»: ПРЕЗЕНТАЦІЯ КНИГИ З ІСТОРІЇ ПОРТІВ РЕГІОНУ

В Одесі провели презентацію книги «Порти Великої Одеси: історія, реформи і перспективи». Фахівці назвали видання цінним дороговказом для майбутньої стратегії розвитку портової галузі.

25 листопада 2025 року відбулась важлива для всієї транспортної спільноти України подія — презентація дослідження «Порти Великої Одеси: історія, розвиток, перспективи», яке присвячене трьом ключовим морським гаваням України: Одеському, Чорноморському та Південному портам.

Ініціатором та керівником проєкту виступив голова наглядової ради ТОВ «ТІС» О. Д. Кутателадзе. Редакторами видання є О. Д. Кутателадзе (к.ю.н.) та К. О. Ільницький. До авторського колективу також увійшли провідні фахівці галузі та історики: А. І. Верлан (к.т.н.), В. А. Войниченко (к.е.н.), О. Б. Дьомін (д.і.н.), Д. М. Козаченко (д.т.н.), В. О. Кутателадзе (к.ю.н.).

У презентації книги взяли участь керівники провідних підприємств моргосподарського комплексу України, морського бізнесу, морських навчальних закладів. Виступаючи зазначили, що вперше в межах одного видання представлено ґрунтовний аналіз виникнення морських портів Великої Одеси, організації їх роботи та особливостей діяльності на різних етапах розвитку. Порти Великої Одеси — морські ворота України, через які протягом майже двох століть здійснюються ключові економічні процеси: міжнародна торгівля, експорт і імпорт товарів, формування транспортно-логістичних ланцюгів, розвиток інфраструктури Північного Причорномор'я. Саме навколо портів Одеси, Чорноморська та Южного сформувалися сучасні міста, які сьогодні залишаються найважливішими економічними центрами держави.

Книга також присвячена людям, які стояли біля витоків розвитку українських морських портів, будували причали, створювали підприємства, проводили реформи та заклали основу сучасної морської індустрії.

Доктор історичних наук Олег Дьомін розповів про те, що документально підтверджено — стартом портів Великої Одеси є 1764 рік, коли Османська імперія побудувала тут порт і пристань Хаджибей. І тільки наступного 1765 року турки почали будувати поряд однойменну фортецю.

У 1764 році почалося будівництво першого порту. Місце розташування — це сучасна Митна площа. Потім впродовж часу Одеський порт пройшов декілька етапів від військово-морської бази кінця 18 століття до торговельного розвинутого порту, який в перші роки 20 століття займав 1 місце по товарообігу у державі.

Власне, в саме цей період з'явилося поняття портів Великої Одеси, бо крім єдиного спочатку Одеського порту, в 1958 році з'явився Іллічівський морський торговельний порт, потім у 1971 році Іллічівський морський рибний порт, а потім вже у 1978 році — МТП Південний.

У книзі розвиток одеської портової галузі аналізується кризь призму політичних і економічних змін — НЕПу, індустріалізації, косигінських реформ та перебудови. Радянський період був суперечливим: порт двічі відбудовували після руйнувань — по завершенні громадянської війни й після визволення Одеси у 1944 році. Тоді порт дуже швидко відновив роботу й став важливою складовою ленд-лізу.

34 роки незалежності України були складними: економічні кризи, занепад галузей, відтік населення, нинішня війна. У 2013 році ВВП становив менш ніж 70% від рівня 1990-го, у 2020 році — 67%. Втім, порти Великої Одеси демонстрували протилежну динаміку. Попри політичну нестабільність, проблеми в управлінні державою та корупцію, їхній вантажообіг зріс із 57 млн тонн у 1990 році до майже 109 млн тонн у 2020-му.

За часи незалежності України були збудовані понад 50 нових морських причалів, 10 км причального фронту, а зараз вже 11 км — це гігантське будівництво, яке навіть важко з чимось порівняти в Україні. І при цьому з державного бю-

джету гроші на це не давали. Близько половини причалів було збудовано коштом прибутку держпідприємства морських торговельних портів, Адміністрації морських портів України, а половина — коштом інвестицій приватних компаній. Лідером тут стала група компаній ТІС, яка побудувала 6 причалів, майже всі глибоководні.

Валерій Войниченко зазначив, що у 1920-1990 роках портове господарство Одеського регіону характеризував стрімкий розвиток: вантажообіг зріс більш ніж у десять разів — від 5,5 млн тонн у 1906 році до 57 млн тонн у 1990-му.

Асоціацію портів України «Укрпорт» представили члени Ради Асоціації В.О. Зубков, Д.А. Барінов, Ю.Ю. Крук, О.Г. Голодницький, М.І. Голубятников, А.Ю. Єрохін, А.Ю. Єгоров, виконавчу дирекцію представив Генеральний директор Асоціації О.С. Леснік.

Перед учасниками виступили один із редакторів видання К.О. Ільницький та представники авторського колективу.

Під час обговорення учасники ставили запитання авторам книги, висловлювали власні думки та поділилися професійним досвідом. Це зробило дискусію живою, змістовною та максимально практичною для учасників презентації.

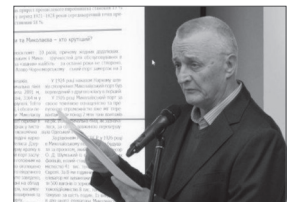
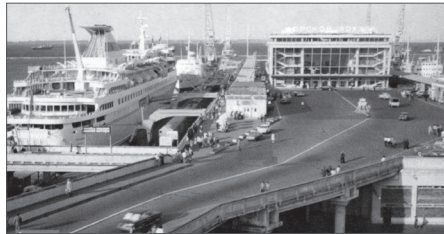
Учасники презентації наголошували, що книга не тільки узагальнює унікальний досвід

розвитку портової системи Великої Одеси, показує її внесок у формування транспортної інфраструктури держави та демонструє роль портів у забезпеченні економічної стійкості України в умовах глобальних і воєнних викликів але і слугує важливим аналітичним інструментом для управлінців, інвесторів, науковців і практиків галузі, адже допомагає оцінити потенціал подальшого розвитку, зрозуміти ключові тенденції та окреслити шляхи модернізації портової системи відповідно до міжнародних стандартів.

Фахівці відзначили, що видання «Порти Великої Одеси» стане цінним джерелом для фахівців морської індустрії, буде корисною студентам та науковцям, сприятиме розвитку подальших досліджень у сфері морської логістики, економіки та інфраструктури. Ця книга актуальна, адже Україна потребує фахового аналізу та бачення розвитку стратегічних галузей.

Я можу характеризувати цю книгу такими термінами як об'єктивність, справедлива історична оцінка, дуже уважливе відношення до тих відомих людей, про яких ця книга написана. Я прочитала більшість сторінок цієї книги з інтересом і з дуже добрим відчуттям, зустрічаючи знайомі імена і знайомі обличчя. Звісно, мене здивував величезний обсяг інформації, який обробляла редакційна колегія, і те, як добре структуровано інформацію в цій книжці. Взагалі мені дуже сподобалася ком-позиція цієї книги.

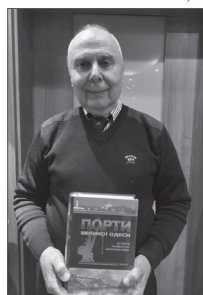
Сила портів — у людях, які їх створювали, розвивали й захищали; у фахівцях, які поколіннями зберігали й примножували морську традицію; у лідерах, здатних мислити стратегічно та будувати майбутнє навіть у найскладніші часи. Ця книга — данина минулому, цінний інструмент для сьогодення та дороговказ на майбутнє. Видання вже назвали однією з найґрунтовніших праць про портову галузь України, яке матиме значний вплив на формування професійного середовища та майбутню стратегію розвитку морської інфраструктури держави.

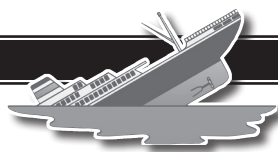


Костянтин Ільницький, екс-головний редактор журналу «Порти України», співавтор книги «Порти Великої Одеси»



Ірина Морозова, у минулому ректор ОНМУ





## POLE STAR підтверджує, що перешкоди GPS стали причиною посадки на мілину судна MSC ANTONIA

Подальший аналіз показує, що перешкоди GPS стали причиною посадки контейнероза MSC Antonia на мілину біля обмілини Еліза недалеко від порту Джидда 10 травня 2025 року.

Після аналізу наявних даних капітан Стів Бомгарднер, віце-президент із судноплавства та шельфу в Pole Star Global, дійшов висновку, що AIS судна піддався глушінню GPS, коли зловмисники подавали підроблені сигнали, які давали екіпажу неточну інформацію про місцезнаходження.

Аналіз підтверджує попередні повідомлення фахівця з морського Штучного Інтелекту (ШІ) Windward про те, що перешкоди GPS, ймовірно, стали причиною інциденту. «При аналізі даних ми також дійшли висновку, що AIS судна піддався глушінню GPS, — сказав Бомгарднер, — «Це відбувається, коли зловмисник подає підроблені сигнали, які GPS пристрій сприймає як достовірні, тим самим даючи екіпажу судна неточну картину їх місцезнаходження». Інцидент стався на тлі тривожного зростання перешкод GPS у регіоні. 9 травня, за день до посадки на мель, Управління морських торгових операцій Великобританії (UKMTO) повідомило, що отримало низку підтверджених звітів від суден, які стикалися з перешкодами GPS, що впливали на навігаційні системи в Червоному морі, при цьому збої тривали кілька годин.



Згідно зі звітом Windward за перший квартал, судна тепер відчують «стрибки» положення в середньому на 6300 км, що значно більше, ніж 600 км у четвертому кварталі 2024 року. Район Червоного моря, особливо поблизу Судану, став головною «гарячою точкою», де лише в першому кварталі 2025 року постраждало понад 180 суден.

Хоча Бомгарднер зазначив, що цей конкретний інцидент із глушінням був «простішим» порівняно з іншими недавніми атаками, він підкреслив, що «будь яка форма радіоелектронної боротьби, незалежно від того, наскільки вона складна, становить небезпеку для тих самих моряків, від яких залежить наша економіка». «Я власними очима бачив, як сплеск глушіння, спуфінгу та інших видів втручання в роботу AIS зробив наші океани більш небезпечними, — сказав він, — такий випадок мав статися рано чи пізно. Я вдячний, що цього разу всі моряки залишилися неушкодженими».

MSC Antonia, контейнеровоз під прапором Ліберії завдовжки 304 метри, слідував із Марса Башайера (Судан) до Джидди (Саудівська Аравія), коли стався інцидент.

«Цей випадок підкреслює необхідність належного несення вахти та підвищення обізнаності морської спільноти про ризики, пов'язані з радіоелектронною боротьбою», — додав Бомгарднер.

## НАЗВАНО ПРИЧИНУ ОБВАЛУ МОСТУ ФРЕНСІСА СКОТТА КІ

Національна рада з безпеки на транспорті (NTSB) дійшла висновку, що обвал мосту Френсіса Скотта Кі в Балтиморі в березні 2024 року, у результаті якого загинуло шість дорожніх робітників і було пошкоджено важливу транспортну артерію, стався через неправильно встановлене маркування проводу, що спричинило каскадну відмову електропроводки на борту контейнероза Dali під час підходу до мосту.

Довгоочікуваний остаточний звіт агентства, опублікований цього тижня після засідання ради

у листопаді, точно визначає первинну причину аварії. За словами слідчих: «Ймовірною причиною зіткнення контейнероза Dali з мостом Френсіса Скотта Кі стала втрата електропостачання (відключення електроенергії) через ослаблене з'єднання сигнального проводу з клемною колодкою, що виникло через неправильну установку маркування проводу, і призвело до втрати судном тяги та керованості поблизу мосту».

Судно під прапором Сінгапуру довжиною 984 фути (309 метрів) зіткнулося з пірсом № 17, південною опорою центрального прольоту мосту, приблизно о 1:29 ранку 26 березня 2024 року після повного відключення електроенергії, рушія та рульового управління. Внаслідок удару значна частина конструкції обрушилася на ніс судна та передні контейнерні відсіки.

Збиток, завданий Dali, перевищив 18 мільйонів доларів, а вартість заміни мосту наразі оцінюється у 4,3–5,2 мільярда доларів, причому відкриття нового прольоту очікується не раніше кінця 2030 року. Людські втрати були значними: шість із семи членів дорожньо-ремонтної бригади загинули під час обвалу, один робітник вижив із серйозними травмами, а інспектор залишився неушкодженим.

Національне управління з безпеки на транспорті (NTSB) встановило, що «нездатність екіпажу відновити рух після відключення електроенергії була зумовлена обмеженням часом через близькість Dali до мосту». Однак слідчі також зазначили прогалини у захисті інфраструктури, підкресливши, що «обвал мосту Кі та загибель людей були спричинені відсутністю заходів щодо зниження вразливості мосту до зіткнень із морськими суднами, які могли б бути застосовані, якби Управління транспорту штату Меріленд провело оцінку ризиків».



Збої у комунікаціях посилили трагедію. Агентство встановило, що «також сприяло загибелі людей відсутність ефективного та негайного зв'язку для сповіщення дорожніх робітників про евакуацію з мосту».

У відповідь NTSB випустило масштабні рекомендації щодо безпеки, включно з чотирма, позначеними як термінові. Агентство закликало Федеральне управління автомобільних доріг, Береговою охороною США та Інженерний корпус армії створити міждисциплінарну групу для до-

помоги власникам мостів у оцінці та зниженні ризиків зіткнення суден. Більше ніж двом десяткам департаментів транспорту штатів та мостових управлінь було доручено розрахувати ймовірність обвалу для конкретних мостів, що піддаються ризику, і розробити комплексні плани зниження ризиків, якщо ці розрахунки перевищують порогові значення безпеки.

Берегова охорона отримала настійливе прохання дослідити резервні сили установки для великих одномоторних вантажних суден, що працюють у обмежених акваторіях, та запропонувати зміни до міжнародних вимог з управління безпекою. Агентство також прагне покращити стандарти бортових самописців, включаючи збір даних комунікацій та інформації в умовах відключення електроенергії.

Для оператора судна Synergy Marine NTSB рекомендувала впровадити інфрачервону тепловізійну зйомку для виявлення несправних електричних з'єднань та забезпечити належну конфігурацію аварійних систем для запобігання автоматичному відключенню під час критичних маневрів.

Обвал мосту змусив понад 34 000 транспортних засобів щодня — включно з 10% вантажівок та усіма судами, що перевозять небезпечні матеріали та яким заборонено використовувати тунелі Балтимора — користуватися довшими альтернативними маршрутами, що призвело до довгострокових економічних потрясінь для порта Балтимора та прилеглої регіону.

Цей інцидент служить яскравим нагадуванням про те, як незначні механічні несправності можуть призвести до катастрофічних наслідків, коли критична інфраструктура не має належного захисту, а протоколи реагування на надзвичайні ситуації є неефективними.

## CHIRP Ukraine

**M2178**
**Небезпечна ситуація: незакріплені лоцманський трап**  
**Початковий звіт**

Прибуває судно приймає лоцмана у морі. Судно мало надводний борт 6 метрів і приготувало лоцманський трап. Лоцман, піднявшись на палубу судна, побачив, що трап не був закріплені відповідно до правил і був прив'язаний до поручнів по обидва боки від місця посадки лоцмана і «прикріплені» за допомогою огонів навколо бічних канатів (tied to the railings on either side of the pilot embarkation station and 'secured' to the ladder by a spliced eye wrapping around the side ropes).

Швидко стало очевидним, що це взагалі не закріплювало трап, і він утримувався лише завдяки щасливому випадку – балясина застрягла в точках кріплення на закругленій накладці (ladder step had jammed against the securing points on the rounded fishplate).

Після прибуття на місток лоцман обговорив проблему з капітаном, який, здавалося, не був стурбований тим, що щойно ледь не стався нещасний випадок. Про ситуацію на судні було повідомлено призначеній особі на березі (Designated Person Ashore, DPA) та Державному портовому контролю.

**Коментар CHIRP**

Таке кріплення є класичним прикладом поганої підготовки та керівництва, а також судна, яке могло б бути більш вдалим за конструкцією. В ідеалі сертифіковані точки кріплення ( $\geq 48$  кН) повинні розташовуватися на палубі, на відстані більше 0,95 м від накладки (fishplate). Це допоможе, якщо лоцман випадково схопитися за незакріплену секцію найтова або сходи при піднятті на палубу. Це дозволяє екіпажу зробити ефективне кріплення за допомогою стопорного вузла (It allows the crew to secure effectively using a rolling hitch).

Врешті-решт цьому судну було дозволено вийти в море після забезпечення належного кріплення, і, ймовірно, воно буде виключено зі списку суден, затверджених операторами терміналів.

Грубе порушення, яке, на щастя, не коштувало лоцману життя.

CHIRP зазначають, що деякі порти відмовляються відправляти лоцмана на судно до тих пір, поки не буде усунено невідповідність вимогам.

**M2162**
**Серйозна небезпечна ситуація: трос парадного трапу**  
**розірвався після висадки лоцмана**
**Початковий звіт**

Лоцман повідомив, що після висадки на чекаючий лоцманський катер помітив парадний трап (part of a combination rig) у морі, коли троси трапа розірвалися. (The pilot reported that after disembarkation to the awaiting pilot launch, the accommodation ladder (part of a combination rig) was seen trailing in the sea when the wires for the accommodation ladder parted.)

**Коментар CHIRP**

Лоцман, що зходив з судна, міг отримати серйозні травми, якби опинився на забортному трапі всього декількома хвилинами пізніше. Чому це продовжує відбуватися?

Подібний інцидент M1852 був опублікований у MFB випуску 66 на сторінці 3, в результаті якого лоцман, на щастя, не зазнав серйозних травм.

Троси потребують регулярного технічного обслуговування та регулярної заміни відповідно до процедур SOLAS та SMS компанії. Функція троса, встановленого на трапах, полягає в тому, щоб підняти/опустити трап і розташувати його під необхідним кутом по вертикалі та горизонталі, щоб персонал, включаючи лоцманів, міг отримати доступ на судно. (The wire's function deployed on gangways is to break out/stow the gangway and position the gangway to a required angle in azimuth or elevation so personnel, including pilots, can gain access to the ship.) Враховуючи, що більшість трапів розміщуються там, де морська вода і бризки попадають на них і можуть прискорити корозію, CHIRP виступають за те, щоб троси замінялися частіше, ніж це передбачено чинними правилами. Крім того, регулярне опускання трапу приблизно в одне і те саме положення призведе до

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



Однак потрібен більш активний обмін даними про подібні інциденти. Часто застосовується додаток для збору даних, але ці дані лише іноді передаються іншими органами управління лоцманськими службами і лише іноді передаються в наступний порт. Найкращою практикою є інформування наступного порту, щоб вони були попереджені заздалегідь.

CHIRP зв'язалися з DPA і отримали дуже обнадійливу відповідь, яка підтверджує, що судно провело навчання з належного закріплення лоцманського трапу, і що флот також був попереджений про небезпечну ситуацію, щоб запобігти її повторенню.

**Фактори, що стосуються цього звіту**

**Культура** – Капітан здавався незацікавленим. Чи реагує ваша компанія лише на інциденти і аварії? Чи достатньо у вашого екіпажу впевненості, щоб висловити стурбованість, якщо операції виконуються небезпечно? Якщо лоцман отримає травму або, що ще гірше, через недотримання правил кріплення трапу, як би ви відповіли на запитання: «Ви перевірили, чи надійно закріплені трап?»

**Комунікація** – Лоцманам настійно рекомендується направляти свої висновки в наступний порт, щоб їх можна було попередити заздалегідь. Про повторні порушення слід повідомляти державі порту і прапора.

**Можливості** – Керівництво повинно перевірити, чи найняті члени екіпажу володіють необхідними навичками для безпечно закріплення лоцманського трапу відповідно до правил. Коли до вашої команди приєднуються нові члени екіпажу, чи перевіряєте ви, чи всі вони можуть встановити і закріпити лоцманський трап?

**Командна робота** – Керівництво на борту повинно заохочувати культуру командної роботи, щоб екіпаж мав спільний підхід до дотримання техніки безпеки при виконанні всіх робіт. Це покращує робоче середовище та підвищує добробут. Командна робота також повинна бути продемонстрована вищим керівництвом.

**Проектування** – Судно не нове, але хтось погодив таку конструкцію: чому?

більш значного навантаження на цю частину тросу та призведе до його швидшого зношення, незважаючи на те, що інша частина тросу перебуває в хорошому стані.

У нашому щорічному дайджесті (2022-2023) ми виступаємо за період заміни з інтервалом у 12 місяців через велику кількість небезпечних ситуацій. CHIRP отримали кілька повідомлень про розриви тросу під час використання і хоче їх порівняти, щоб надати об'єктивні докази того, що правила треба змінити і встановити періодичність оновлення у 12 разів на місяць.

CHIRP закликає виробників переглянути конструкцію трапів, щоб членам екіпажу було легше перевіряти троси та обслуговувати їх.

Джерело: Pilot ladder Safety – Do it right the first time

**Фактори, що стосуються цього звіту**

**Проектування** – Ви повинні мати можливість бачити трос, щоб оглянути його. Велика частина тросів прихована, особливо кінці. Виробники повинні при проектуванні враховувати майбутнє технічне обслуговування екіпажем. Чи є на борту вашого судна запасний трос для трапів?

**Можливості** – Інспекції вимагають, щоб екіпаж був підготовлений і розумів, на що звертати увагу. Ви коли-небудь проходили офіційне навчання з технічного обслуговування обладнання? Або ви просто навчилися в інших членів екіпажу?

**Ситуаційна обізнаність** – Подумайте про вразливість трапу та застосуйте більш суворі заходи з технічного обслуговування. Будь ласка, думайте про людей, які повинні користуватися трапом в рамках своєї роботи, наприклад, про лоцманів, і підвищте безпеку рухомих частин. Розгляньте скорочення вдвічі термінів технічного обслуговування та заміни.

**Оповіднення** – Якщо ви перевірите трап і виявите, що стан троса незадовільний, чи повідомите ви решту флоту?

**M2121**
**Процедури евакуації пасажирів з судна**
**Початковий звіт**

Цей звіт був представлений пасажиром круїзного судна і стосується процедур евакуації пасажирів та доступу до рятувального обладнання.

Звітувач заявив, що часто подорожував на пасажирських суднах і був стурбований відмінностями в стандартах безпеки між компаніями, що керують круїзними лайнерами. Особливу стурбованість під час одного круїзу викликали наступні проблеми:

Необхідно було краще організувати обов'язкове тренування з екстреного збору пасажирів. Необхідно роз'яснити знаки, а на деяких ділянках маршруту евакуації має бути передбачено присутність членів екіпажу, які будуть супроводжувати пасажирів до пунктів збору. Виступ капітана про безпеку міг би бути чіткішим щодо того, куди йти і що робити в надзвичайній ситуації. У пасажирському салоні були розміщені таблички про наявність рятувальних жилетів, але самих рятувальних жилетів не було, що викликало занепокоєння щодо ознайомлення пасажирів та забезпечення їх безпеки в надзвичайних ситуаціях.

Звітувач вважав, що потрібна додаткова підготовка екіпажу щодо процедур екстреної допомоги, включаючи евакуацію пасажирів, але зазначив, що через високу плинність кадрів в умовах пандемії не вистачає відповідного досвіду.

Крім того, втома може бути проблемою для деяких членів екіпажу, які виконують багато завдань. Звітувач заявив, що для забезпечення готовності слід проводити регулярні навчання як в приміщеннях для екіпажу, так і в пасажирських зонах.

**Коментар CHIRP**

CHIRP дякує звітувачу за висвітлення того, що він вважає недоліками інструктажу пасажирів перед рейсом.

Інструктаж – це фундаментальна процедура забезпечення безпеки, яка повинна ознайомити всіх пасажирів і екіпаж з протоколами екстреної евакуації. Це допомагає вселити впевненість і заспокоїти, особливо тих, хто у круїзах вперше.

Змінене правило III/19 Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS) передбачає, що всі пасажирів повинні брати участь у навчаннях з техніки безпеки, включаючи збір на рятувальних станціях, до або відразу після відправлення. Круїзні компанії несуть відповідальність за ефективне проведення цих навчань, щоб переконатися, що всі зможуть дістатися пунктів збору в разі виникнення надзвичайної ситуації та евакуації.

На проведення інструктажу має бути виділено достатній час, щоб пасажирів і екіпаж повністю розуміли процедури. Члени екіпажу повинні бути навчені впевнено направляти пасажирів до призначених пунктів збору.

Вони повинні бути в змозі відповідати на запитання пасажирів.

Чіткі та видимі знаки та інструкції по всьому судну мають критичне значення для надання допомоги пасажирів у надзвичайних ситуаціях. Це повинно допомогти пасажирів швидко знайти пункти збору та зрозуміти шляхи евакуації.

З огляду на вимогливий і стресовий характер роботи на судні, важливо управляти робочим навантаженням екіпажу і враховувати рівень досвіду членів екіпажу. Втома, стрес і високе робоче навантаження можуть перешкодити екіпажу зосередитися на дотриманні правил безпеки.

CHIRP рекомендує пасажирів звертатися з питаннями до екіпажу, якщо їм потрібні додаткові роз'яснення щодо процедури евакуації. Члени екіпажу мають знаходитися поруч, щоб допомогти пасажирів і забезпечити їх безпеку.

CHIRP закликає круїзні компанії приділяти більше уваги та часу вдосконаленню своїх тренувань та процедур евакуації. Збір відгуків від пасажирів про те, що зроблено добре і що можна було б покращити, є дуже важливим для постійного підвищення безпеки.

CHIRP зв'язалися з DPA круїзної компанії і отримав чудову відповідь. Вони негайно вжили заходів для розслідування проблеми на основі інформації CHIRP та надали свої відгуки. Вони внесли деякі зміни у свої процедури навчання та ознайомлення. Ці дії заслуговують на високу оцінку і підкреслюють хорошу культуру безпеки на всіх рівнях організації.

Далі наводиться звіт про дії від DPA.

DPA приєднався до судна під час короткої морської прогулянки, щоб вислухати коментарі звітувача. Були проведені навчання з екстреної евакуації, а явка пасажирів була перевірена електронним способом. Відвідуваність навчань на судні стабільно становить 94%, при цьому ті, хто не відвідує інструктаж, отримують листи для особистого ознайомлення. Телевізори в каютах показують відео з техніки безпеки до того, як буде наданий доступ до інших каналів.

DPA повідомив, що підготовка екіпажу була вдосконала в міру необхідності. Було відзначено, що помічники по сходях і команди на пунктах збору працювали ефективно. Занепокоєння з приводу втрати досвіду через пандемію було усунуто шляхом посилення підготовки екіпажу. Це було перевірено у рамках перевірки класом під час навчань з евакуації пасажирів – жодних зауважень не було.

Під час візиту DPA було відзначено підвищену увагу бортпроводників до ознайомлення пасажирів, включаючи розташування предметів, необхідних для порятунку життя. Бортпроводники вітали пасажирів і пояснювали розташування рятувальних жилетів в день посадки. Знаки також були вдосконалені та оновлені на усьому флоті. Відповідність контролювалася керівництвом і підтверджувалася в ході аудиту на отримання Свідоцтва про безпеку пасажирського судна (PSSC).

Це демонструє, як відкрите спілкування та готовність надавати звіти можуть призвести до поліпшень у морській галузі.

**Фактори, що стосуються цього звіту**

**Місцеві практики** – Остерігайтеся неадекватних процедур, які не можна правильно впровадити. Повідомляйте про необхідні зміни, якщо їх не можна виконати через умови роботи/робочого навантаження.

**Комунікація** – Візуальна присутність членів екіпажу, належним чином одягненого на тренуваннях зі збору пасажирів, є формою візуальної комунікації високого рівня. Це переконає пасажирів у тому, що під час евакуації буде організований керований безпечний шлях. Це буде перший раз, коли пасажирів побачать екіпаж, і хоча багато пасажирів є постійними відвідувачами, серед них буде багато тих, хто у круїзі вперше.

**Оповіщення** – Якщо щось не так, повідомте про це. Керівництво подякує вам за те, що ви знайшли щось, чого вони не помітили.

**Культура** – Сильна культура безпеки – це комерційний фактор, який мотивуватиме пасажирів повернутися для інших круїзів.

**Тиск** – На членів екіпажу можуть чинити тиск час/зобов'язання, у результаті чого вони будуть шукати найлегші шляхи. Проводьте аудити/огляди, щоб контролювати це. Прислухуйтеся до команди.

Безпечного плавання,  
Команда CHIRP Ukraine



## 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](http://nautinst.org/membership)





## БЛИСКУЧА ДОЛЯ КАПІТАНА А.Г. ГАРАГУЛИ

Анатолій Григорович народився 12 липня 1922 року в Краснодарському краї. Після закінчення школи в Ставрополі у 1940 році він вступив до Мелітопольського військово-авіаційного училища. Через рік почалася Друга світова війна, і в жовтні 1942 року, після закінчення училища, його направляють на фронт.

Пройшовши всю війну повітряним стрільцем та штурманом, він лише в березні 1946 року був звільнений у запас у званні лейтенанта. У тому ж році він приїжджає до Одеси і вступає до Вишого інженерного морського училища на відділення судноводіння, яке закінчує у 1952 році.

З цього часу починається його робота в Чорноморському морському пароплаванні – спочатку помічником капітана, а потім і капітаном. Під його командуванням працювали екіпажі суден «Краснодар» і «Карл Маркс», «Тимирязев» і «Адмірал Ушаков», «Адмірал Нахімов» і «Фізик Вавілов».

На суховантажі «Фізик Вавілов» (тип «Ленінський Комсомол») Анатолій Григорович брав участь у перевезенні військових вантажів під час Карибської кризи.

У 1962 році на судні – турбоході «Фізик Вавілов» з Одеси до порту Джакарта були доставлені залізобетонні конструкції для завершення будівництва спортивної арени, зовні схожої на Лужники. На відкриття стадіону була запрошена радянська делегація з колективом московського цирку. У цей же час у цій країні з дружнім візитом перебував льотчик-космонавт СРСР № 2 Герман Степанович Титов, який також брав участь у церемонії відкриття разом із представниками перевізника – моряками. Після церемонії капітану судна «Фізик Вавілов» вдалося запросити космонавта для демонстрації судна.

У 1965 році Анатолій Гарагуля був призначений капітаном пасажирського теплохода «Грузія» (колишня назва «Собеський»), побудованого у 1939 році.

Теплохід був побудований у 1939 році на польській верфі на честь знаменного полководця і короля Речі Посполитої Яна III Собеського та отримав назву «Sobeski». У 1950 році теплохід продали до СРСР, де він отримав назву «Грузія». Каюти та салони відзначалися надзвичайною розкішшю, прикрашені килимами, чеканкою та розписом. Судно могло взяти на борт 850 пасажирів. Лайнер у свій час спеціально будувався для роботи на лінії Гдиня (Гданськ) – Нью-Йорк.

Проте крім круїзів «Грузія» здійснювала й інші рейси. Так, під час Карибського конфлікту судно перевозило на острів Куба радянських військових, і капітан Гарагуля зустрічався там із рідним братом Фіделя Кастро – Раулем, який був міністром у кубинському уряді. Подібних зустрічей було кілька – і на Кубі, і в Одесі, коли прийом відомого політичного діяча відбувався у будинку Анатолія Гарагуля.

Під час зйомок фільму «Небезпечні гастролі» у 1969 році в Одесі перебували Володимир Висоцький разом із Мариною Владі. Місто їй дуже сподобалося: його гарні та відомі сходи, Оперний театр, порт... У порту стояв теплохід «Грузія». Біля трапа з чарівною доброю усмішкою їх зустрів капітан – Анатолій Гарагуля. Маючи неабияке почуття гумору, українець А. Гарагуля, щоб відповісти назві теплохода, жартома розмовляв із грузинським акцентом і зазвичай представлявся: «Капітан теплохода «Грузія» Га-ра-гу-лія».

У 1970 році Анатолій Гарагуля зіграв у продовженні фільму про невловимих у ролі капітана теплохода «Глорія».

Протягом десяти років він працював на «Грузії», аж до списання судна, а в 1975 році став капітаном нового теплохода з тією ж назвою, побудованого того ж року.

Багато знаменитостей подорожували як на старій, так і на новій «Грузії» у популярних у той час кримсько-кавказьких круїзах.

За цим маршрутом «Грузія» ходила нечасто, більшість часу судно здійснювало кругосвітні подорожі, в яких радянські громадяни не брали участі.

Ранком 24 липня 1978 року теплохід «Грузія» став на зовнішньому рейді порту Гавани. На його борту перебували учасники 11-го Всесвітнього фестивалю. Хлопці та дівчата були в джинсових костюмах.

Враховуючи, що капітан теплохода «Грузія» – Гарагуля – був особистим другом Рауля Кастро, теплоход «Грузія» пришвартували біля причалу, за яким було вільне місце. На підготовлену площу 25 липня прибули кубинські молоді учасники Всесвітнього фестивалю для зустрічі з радянською молоддю, що прибула на фестиваль. Для присутніх організували мітинг, який відкрив Перший секретар ЦК ВЛКСМ – Пастухов. Виступали Перші секретарі ВЛКСМ союзних республік СРСР, які прибули на Кубу літаком. Від цього моменту на теплоході щодня перебували по дві делегації з різних країн – учасники Всесвітнього фестивалю.

Під час фестивалю екіпаж теплохода «Грузія» зустрічав високих гостей: члена Політбюро ЦК КПРС П. М. Машерова, Міністра морського транспорту СРСР – Т. Б. Гуженка та інших.

Капітан Гарагуля, віддавши рапорт таким високим гостям, що прибули на теплоход «Грузія», запросив усіх гостей на палубу «капітанського містка», де вже перебував увесь командний склад судна, одягнений у форму. Капітан представив кожного члена команди Машерову, називаючи посаду та прізвище.

На початку серпня капітан оголосив: «Сьогодні на борт судна прибуває Міністр збройних сил Куби – Рауль Кастро». Внизу, біля трапа, гостей зустрічали старші командири, а на головній палубі від імені екіпажу та наших пасажирів – учасників фестивалю – гостей вітав Гарагуля.

За день до відходу теплохода «Грузія» з порту Гавана, 8 серпня, Рауль Кастро, без особливої уваги до своєї персони, прибув на борт судна, щоб попрощатися зі своїм другом – капітаном А. Г. Гарагуля.

9 серпня 1978 року теплоход «Грузія» залишив острів Свободи – Кубу. Інші пасажирські судна ЧМП, які брали участь у доставці учасників 11-го Всесвітнього фестивалю, залишили порт Гавану 7–8 серпня.

Екіпаж теплохода «Грузія» мав завдання благополучно доставити на Батьківщину нових пасажирів – молоді та студентів, які на Кубу прибули літаками...

24 серпня 1978 року о 09:00 за місцевим часом теплоход «Грузія» пришвартувався на одному з причалів Одеського морвокзалу. Екіпаж теплохода під керівництвом капітана А. Г. Гарагуля виконав урядове завдання. Рейс успішно завершено.

Навіть ці кілька прикладів свідчать про приголомшливу чарівність та безмежну душевну щедрість Анатолія Гарагуля. Його професійні якості були відзначені численними урядовими та відомчими нагородами, які він продовжував отримувати навіть на пенсії. Володимир Висоцький присвятив Анатолію Гарагулі свою пісню «Людина за бортом».

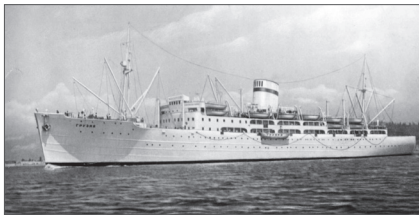
Після розпаду СРСР було зруйноване й Чорноморське морське пароплавання. На 30 червня 1990 року ЧМП було найбільшим у Європі і другим у світі – 300 суден загальним водотоннажем 5 млн тонн. Усі судна були продані та перепродані через накопичені борги. Нові важкі часи не минули й пасажирський флот ЧМП. Красиві лайнери арештовувалися в іноземних портах і перепродавалися новими власниками по кілька разів. Теплоход «Грузія» у грудні 1999 року був проданий і перейменований у «Van Gogh». Далі судно ще кілька разів змінювало власників. У 2006 році судно було переведено під прапор Маршаллових островів. Сліди колись знаменитого у ММФ – СРСР пасажирського теплохода «Грузія» губляться серед іноземних компаній.

Анатолій Григорович Гарагуля, вийшовши на пенсію, жив в Одесі, де помер у 2004 році.

*Досковський Г. К. – капітан усіх груп річкових суден*



Теплохід «Фізик Вавілов»



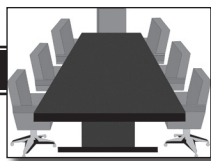
Теплохід «Грузія»



Теплохід «Грузія»



Капітан Анатолій Гарагуля (ліворуч)



## Національний університет «ОДЕСЬКА МОРСЬКА АКАДЕМІЯ» МОРСЬКИЙ ІНСТИТУТ УКРАЇНИ (МІУ)



### Пост-реліз за підсумками Конференції

#### Морський інститут України поєднує фахівців усього світу

Морський інститут України (МІУ) за чверть століття став флагманом у морській освіті України, об'єднавши українських моряків із європейською морською спільнотою. 26 вересня в Одесі відбулася міжнародна науково-практична конференція «Добробут, безпека та якість життя моряків», присвячена 25-річчю Морського інституту України, яка збрала експертів у галузі судноплавства, морської освіти і медицини, права та цифрових технологій.

#### МІУ змогла інтегрувати своїх моряків у міжнародну професійну спільноту

Міжнародна науково-практична конференція «Добробут, безпека та якість життя моряків» пройшла у центральному офісі міжнародної юридичної фірми Interlegal, багаторічного партнера МІУ, в офлайн та он-лайн форматі, що було продиктовано сучасними реаліями воєнного часу. Гостей зустрічав Почесний секретар МІУ, професор Володимир Торський, який уже 25 років веде флагманський корабель Морського інституту України, налагоджуючи мости співробітництва у морській галузі.

Про роль та значення МІУ сказав у своєму привітанні радник ректора НУ «Одеська морська академія» **Михайло Міусов**, який також стояв біля заснування МІУ на базі морського вишу:

— Завдяки МІУ Україна отримала доступ до світового досвіду та змогла інтегрувати своїх моряків у міжнародну професійну спільноту. Членство в МІВ дало доступ до світового досвіду, участі у семінарах, форумах, виставках. Сьогодні МІУ входить до мережі, що об'єднує понад 10 000 фахівців із 120 країн, серед них більш як 350 українських членів. За 25 років МІУ здобув авторитет в Україні та за її межами, сприяє підвищенню кваліфікації плавскладу, розвитку морської освіти та безпеки судноплавства, — підкреслив Михайло Валентинович.

#### Стійкість української морської спільноти

Особливі вітання надійшли від міжнародних партнерів Інституту.

**Джуліан Паркер**, який понад 30 років обіймав посаду секретаря The Nautical Institute, відзначив, що конференція стала «досконалим прикладом того, як професійні організації можуть підвищувати знання, навички та обізнаність мореплавців як на березі, так і на борту суден».

А колишній CEO The Nautical Institute **Філіп Вейк** наголосив на стійкості української морської спільноти:

«Ця ювілейна конференція — яскравий доказ невпинної роботи МІУ. Те, що вона відбулася попри війну, свідчить про професіоналізм та втривалість українських моряків і всього Інституту».

Із теплими словами підтримки до членів МІУ звернувся у своєму відеопривітанні чинний президент The Nautical Institute, капітан **Trevor Bailey**:

«Я радий привітати українське відділення з 25-річчям у складі нашої світової спільноти. Ми високо цінуємо все, що ви зробили, навіть у ці непрості часи. Де б ви не були — вдома чи в морі — ви завжди залишаєтесь частиною родини



*Nautical Institute. Ми щиро вітаємо вас у нашій спільноті та підтримуємо у будь-яких починаннях».*

CEO The Nautical Institute, капітан John Lloyd, FNI, привітав українське відділення з ювілеєм просто з головного офісу Міжнародної морської організації в Лондоні:

— «Це надзвичайно особливий день, адже ми відзначаємо 25-річчя одного з найактивніших відділень у світі. Українська команда проводить технічні зустрічі, залучає нових членів і тим самим робить величезний внесок у розвиток інституту. Дякую всім вам за плідну роботу для Nautical Institute та світової морської спільноти».

#### Серце МІУ, навколо якого гуртується українська команда

Ювілейна конференція виступила яскравим підтвердженням тієї ролі, яку МІУ відіграє у морській галузі України. Створений у 2000 році в Одесі як перше відділення престижного Морського інституту Великої Британії у Східній Європі, за чверть століття Інститут здобув визнання і на світовій арені. Сьогодні Інститут об'єднує понад 300 членів — капітанів, судових офіцерів, викладачів, науковців, представників берегових структур — та активно впливає на формування українського морського професійного середовища.

Також всі промовці відзначили внесок Почесного секретаря МІУ, професора Володимира Торського, який стояв біля витоків створення українського відділення та протягом усіх 25 років невтомно підтримує його діяльність. Колеги наголосили на його ролі як незмінного серця Інституту, навколо якого гуртується українська команда.

«Успіх відділення, яке постійно зростає за рахунок нових членів, є свідченням глибокого усвідомлення його місії. Як ніхто, професор Торський зумів показати цінність професіоналізму — як у своїх численних книгах, так і особливо на посаді головного редактора міжнародного морського журналу «Sea Review», що видається Nautical Institute of Ukraine», — наголосив Джуліан Паркер.

У свою чергу, Почесний секретар МІУ Володимир Торський вручив нагороди за внесок у розвиток МІУ провідним спеціалістам морської галузі України. Завдяки співпраці, дослідженням, просуванню в галузі морської освіти флагман МІУ успішно йде вперед.

#### Професійна підготовка моряків, добробут, безпека та розвиток — ключові чинники сталого розвитку морської галузі

Конференція «Добробут, безпека та якість життя моряків» підтвердила важливість комплексного підходу до розвитку морської професії в Україні. Подія стала платформою для обміну досвідом між національними та міжнародними експертами, закарбувавши роль Морського інституту України як центру інтеграції українських моряків у глобальну професійну спільноту та сприяння розвитку безпечного, сучасного та привабливого морського середовища.

*Інна Іщук*

## Post release on the results of the Conference

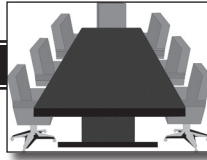
The Conference *Wellbeing, Safety and Quality of Life of Seafarers* was held in Odesa on September 26, 2025. It was dedicated to the 25<sup>th</sup> Anniversary of the Nautical Institute of Ukraine. It has become an important event for the Ukrainian and international shipping community, bringing together experts in shipping, marine education and medicine, law and digital technologies on a single platform. The conference was held at the central office of Interlegal law firm, a long-time partner of the Nautical Institute of Ukraine.

The jubilee conference was a vivid confirmation of the role that the Nautical Institute of Ukraine plays in the Ukrainian shipping industry. Founded in 2000 in Odesa as the first branch of the prestigious Nautical Institute in Eastern Europe, for over a quarter of the century it has gained recognition on the world stage. Today, the Institute unites over 300 members, such as masters, ship officers, teachers, scientists, representatives of coastal structures,

and actively influences formation of the Ukrainian maritime professional environment.

**Mykhailo Miiusov, Advisor to the Rector of the National University "Odesa Maritime Academy"**, emphasized in his welcome speech at the opening ceremony that thanks to the Nautical Institute Ukraine gained access to global experience and was able to integrate its seafarers into the international professional community.

«Membership in the Nautical Institute of Ukraine gave access to global experience, participation in seminars, forums and exhibitions. Today, the Nautical Institute of Ukraine is part of a network that unites over 10,000 experts from 120 countries, including over 300 Ukrainian members. For the past 25 years, the Nautical Institute of Ukraine has gained authority both in Ukraine and abroad, contributed to improvement of the seafaring personnel qualifications, development of maritime education and navigation safety.»



International partners of the Institute expressed their special greetings. **Julian Parker, being the Secretary of The Nautical Institute for 30 years**, FNI noted that the conference was *“a perfect example of how professional organizations can enhance knowledge, skills and awareness of seafarers both ashore and on board of vessels”*.

**Philip Wake, former CEO of The Nautical Institute**, FNI emphasized the resilience of the Ukrainian maritime community:

*“This jubilee conference is a vivid testament to the long-term work of the Nautical Institute of Ukraine. The fact that it took place despite the war shows the professionalism and endurance both of the Ukrainian seafarers and the entire Institute”*.

**Captain Trevor Bailey, the current President of The Nautical Institute**, FNI addressed the NIU members with support in his video greeting: *“I am very glad to congratulate the Ukrainian branch on its 25<sup>th</sup> anniversary as part of our global community. We highly appreciate everything you have done, even in difficult times. Wherever you are, either at home or at sea, you are always part of the Nautical Institute family. We sincerely welcome you to our community and support you in any endeavors”*.

**Captain John Lloyd, CEO of The Nautical Institute**, FNI, congratulated the Ukrainian branch on its jubilee directly at the head office of the International Maritime Organization in London: *“This is an extremely special day, since we celebrate the 25<sup>th</sup> anniversary of one of the most active branches worldwide. The Ukrainian team holds technical meetings, attracts new members and therefore makes a huge contribution to development of the institute. Thank you everybody for your fruitful work for the Nautical Institute and the global maritime community”*.

Additionally, all speakers noted the contribution of **Professor Volodymyr Torskiy, FNI the Honorary Secretary of the Nautical Institute of Ukraine**, who stood at the origins of the Ukrainian branch and has tirelessly supported its activities for all 25 years. Colleagues emphasized his role as unchanging heart of the Institute, around which the Ukrainian team unites.

Julian Parker highlighter, *“Success of the branch, which is constantly growing due to new members, is evidence of a deep awareness of its mission. Like no one else, Professor Torskiy managed to show the value of professionalism – both in his numerous books and especially in his position as editor-in-chief of the international maritime journal Sea Review, published by the Nautical Institute of Ukraine”*.

The Conference *Wellbeing, Safety and Quality of Life of Seafarers* became one of the few discussion platforms in Ukraine, where the emphasis was placed not only on the professional training of seafarers, but also on their wellbeing, working conditions and career development – key factors in sustainable development of the shipping industry.

Program of the event covered a wide range of issues, namely: IMO’s comprehensive approach to the safety and quality of life of seafarers, the impact of working conditions on physical and psychological well-being of crew members, current issues of marine medicine and professional training of seafarers in a globalized world, as well as combatting against sexual harassment on board.

The speakers paid special attention to digitalization of the maritime labor market, legal aspects of the activities of vessels and shipping companies, as well as organization of effective safety procedures on board, including the training of specialists in marine fumigation and LNG bunkering.

**Captain Illia Tykhonov, Head of the River Information Service at the State Enterprise “UKRVODSHLYAKH”**, MNI dedicated his speech to IMO approach to the safety and quality of life of seafarers. He emphasized the role of three key conventions (SOLAS, STCW and MLC) in setting standards for training and competence of crew members, facilitating proper working conditions and protecting the lives of seafarers. The report highlighted specific steps taken by the IMO, such as implementation of resolutions of the Manila Conference on adequate living conditions for crews, preventing violence and sexual harassment on board, securing equal access for women to the maritime profession, regulating working hours and medical examinations of seafarers. The speaker also highlighted the institution’s continuous efforts aimed to improve the requirements of international conventions in view of up-to-date technologies and changes in working conditions, in particular, updating STCW and development of standards for training crews and remote operators for controlling autonomous vessels.

Illia Tykhonov emphasized that IMO, jointly with ILO, has been developing practical tools aimed to facilitate safety, well-being and professional

development of seafarers, while the Nautical Institute of Ukraine, as an active branch of the UK Nautical Institute, plays a vital role in implementation of such standards at the national level.

**Captain Vitalii Kamyanoi, MNI**, raised the issue of the loss of attractiveness of the seafaring profession and its impact on the morale, motivation and professionalism of crews. He noted that harsh working conditions, long periods away from home, economic instability, competition from the IT industry and several other factors have reduced interest of the youth in the career of seafarers. The war in Ukraine has disrupted supply of officers for the global fleet, while Europe is currently facing a decline in the recruitment of young seafarers. In contrast, the number of novice seafarers in Asia is expected to increase by 70%.

The prospects for loss of interest in the seafaring profession among the youth are extremely bleak: according to BIMCO forecast, global shortage of qualified officers will reach 90,000 people by 2025.

Vitalii Kamyanoi proposed specific strategies aimed to increase attractiveness of the profession that could save the industry from a shortage of personnel, such as competitive pay and benefits, improved working conditions and work-life balance, mentoring programs, technology development (especially stable Internet) on board, as well as inclusion and diversity initiatives.

**Viktoriia Razumova, MARPO Managing Director, AFNI and Oleh Manko, MARPO Data AI Engineer, MNI** highlighted in their joint report the gaps in up-to-date seafaring recruitment processes and the potential for digital transformation of such industry. They emphasized that today recruitment process is extremely inefficient: there is neither single resume format nor centralized database of seafarers; employers and crewing agencies waste time on manual processing of documents without any opportunity to confirm even the seafarer’s identity, not to mention the authenticity of his/her certificates, qualifications, reviews about his/her work, etc. Information about candidates quickly gets outdated, which complicates selection of the personnel, so talented seafarers often remain unnoticed.

As a solution to such problems, the speakers propose the IMO Seafarer Number – a unique identifier of a seafarer, which will combine his/her personal data, information about his/her qualifications and practical experience in a single structure. Key stages of the project implementation shall include creation of a single standard seafarer’s profile (CV) with all the necessary data about his/her qualifications, an

interactive interface for seafarers to update their data, as well as an open database of seafarers with verified up-to-date information. Calling for digital transformation of seafarers’ data accounting, experts convince that it will facilitate a transparent, convenient and effective recruitment market, will optimize management of documentation and qualification data and even will significantly increase the career prospects of the seafarers themselves.

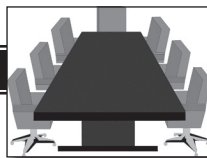
**Pavlo Svertilov, AFNI Managing Partner and Legal Advisor at Svertilov Marine Consulting**, spoke about P&I correspondent’s work in Ukraine under martial law. The speaker outlined principal challenges that shipowners and P&I clubs are facing in Ukraine today, namely: restricted access to ports, physical risks due to hostilities and the need to comply with safety measures during navigation.

The expert notes, correspondents actively inform P&I clubs and shipowners about the risks faced by crew members while calling at the Ukrainian ports. For example, if a seafarer aged 18–60 left Ukraine without special permission from military authorities or has a residence permit at the temporarily occupied territories, in case of calling at the Ukrainian port (s)he may be interrogated and even disembarked. The same applies to crew members with Russian passports (mainly seafarers from the temporarily occupied territories). One of the common problems is sanctions which include ban on financial transactions in favor of Ukrainian citizens registered (residing) at the temporarily occupied territories. Therefore, Ukrainian seafarers and their relatives with the appropriate registration will not be able to receive reimbursement in case of the seafarer’s injury or death.

Pavlo Svertlyov emphasized that in each situation, P&I correspondents apply an individual and proactive approach in order to provide qualified service and to mitigate risks both for shipowners and crew members.

**Captain Oleksii Chepok, Quality Manager at NHCS & AFNI**, raised a complex and sensitive issue concerning sexual harassment on board of vessels. He stated that sexual harassment has deep cultural roots associated with a historically male profession, gender stereotypes and isolated environment on board, so such problem in shipping industry remains acute despite increasing demands for corporate responsibility and crew welfare. The speaker gave examples of





how different cultural and ethnic contexts influence the perception of harassment, as well as noted that victims often do not report about incidents due to fear of retaliation or impact on their careers, which creates a culture of silence.

Meantime, shipping industry is striving to change the situation by taking certain measures. Recently, international campaigns such as #MyHarassmentFreeShip from IMO 2025 have become widespread, mandatory harassment prevention training has been introduced (adopted in the framework of STCW 2026), while ILO resolutions are being adopted in order to emphasize the importance of safe and inclusive environment on board of vessels.

The consequences of ignoring and inaction in case of sexual harassment among crew members are obvious: reduced motivation and problems with retaining seafarers, reputational and legal risks for companies, violations of safety standards. The expert sees an opportunity to overcome the problem in a systematic approach that combines prevention, clear policies, confidential reporting mechanisms, psychosocial support and crew training. But it is important to remember that even one gap in such system can increase the risk of incidents and reduce the effectiveness of all other measures, so the key is comprehensive and continuous implementation of a culture of respect and safety on board.

**Captain Denis Levitskyi, AFNI**, confidently declared in his speech that the future of seafarers is in the traditions of the past. He noted also that high-quality education, practical skills, as well as discipline and order, have always been the key to effective work of merchant seafarers. But now, in his opinion, such traditional values are replacing bureaucratic procedures and a formal approach.

The speaker gave examples of how excessive paperwork, mandatory weekly and monthly reports and inspections distract the crew from practical tasks and undermine the operational efficiency of the vessel. Due to decrease in mentoring and too short training courses, junior officers and ratings are not sufficiently prepared for real crisis situations on board, while the widespread introduction of automation and the latest control tools ultimately causes loss of knowledge necessary to manage the vessel without any automatic systems involved.

Master paid special attention to the lack of shipboard doctors and the risks associated with reliance on telemedicine, as well as the impact of digital navigational publications on depth of training and situational awareness of officers. He also noted that today in the Port State Control commercial priorities often prevail, with fines and detentions taking precedence over the educational component, which increases stress and burden on the crew.

Finally, Denis Levitskyi called on the industry to return to the traditions of comprehensive practical training, quality education, discipline and care on board as the basis of the future of seafaring.

**Captain Yevhen Bogachenko, AFNI**, also highlighted the role of mentoring in today's realities in the context of career prospects for seafarers. He revealed how changes in the shipping industry, starting from digitalization and technological transformation up to increased environmental and regulatory pressure, are shaping new development paths for seafarers. The speaker outlined both traditional career paths from trainee to officer and opportunities for transition to shore-based positions, where seafarers can effectively apply their existing knowledge and experience, in particular, in the framework of such industries as clean energy, maritime IT, consulting and others. In any case, the speaker noted, mentoring for seafarers plays a key role in mastering new skills both on board and in the office, helping them to adapt to changes and unfamiliar environment, transforming their theoretical knowledge into practical achievements, reducing mistakes, contributing to faster career growth and professional sustainability.

Yevhen Bogachenko gave examples from the practice of The Nautical Institute, Maersk, Shell and NYK, demonstrating how systemic support improves safety on board and becomes a significant factor in retaining seafarers and qualified personnel. He emphasized that even in the world of automation and digital systems, advice and emotional support from a living person still remain a necessary component for making the right decisions. Therefore, mentoring helps not only to overcome the lack of experience, but also to strengthen team bonds and maintain mental health of the crew members.

**Captain Yevhenii Kalinichenko, Head of the Department of Navigation and Ship Management at the Odessa National Maritime University, AFNI** revealed the impact of working conditions on physical and mental health of seafarers, declared the main problems that crew members face during voyages and suggested practical ways to improve their wellbeing both on board and ashore.

He reminded that the maritime profession is one of the most demanding and dangerous in the world, where physical exertion is combined with psy-

chological stress, isolation from family and high responsibility for the lives of colleagues, the vessel and the cargo. Long night shifts, noise and vibration in the engine room, extreme weather and restricted living conditions – everything creates an environment where even a slight deterioration in working conditions threatens physical health. Chronic sleep deprivation, exhaustion, injuries and limited access to medical care – all those are commonplace for seafarers. Loneliness, social isolation, language barriers, prolonged separation from loved ones, uncertainty due to wars or bureaucratic obstacles create additional psychological pressure, while long-term absence of voyages can provoke depression even ashore.

Statistics from international organizations confirm that every third seafarer experiences symptoms of depression, while over 10% of deaths on board are suicidal and mental disorders double the likelihood of injuries.

In order to solve these problems, the speaker proposed a systematic approach with state, industry and international coordination: creation of a national program to support seafarers, e-cabinet with psychosocial support, integration of psychological education into maritime training, activation of trade unions and formation of the aid fund.

**Oleh Hryhoriuk, Head of the Trade Union of Maritime Transport Workers of Ukraine**, outlined the principal challenges that Ukrainian seafarers face today and scopes of work conducted by the trade union every day in order support them.

He noted that today the trade union's activity has been focused on sailors and trainees who temporarily live outside Ukraine. Support of trainees is one of the most important scopes of its activity. In addition, Oleh Hryhoriuk named key achievements in this aspect, such as settlement of the issue concerning taking the Unified State Qualification Exam (USQI) abroad.

Thanks to efforts of the trade union, in 2023, examination centers have been organized in Chisinau, Varna, Klaipeda and Munich, which enabled over 1,600 Ukrainian trainees to take the exam, to receive diplomas and to start working in their specialty. In addition, the trade union develops projects of double diplomas between Ukrainian and European academies, provides financial support to trainees being unable to pay for their studies and conducts systematic educational activities.

A separate set of work is humanitarian and financial assistance to the Ukrainian seafarers who find themselves in difficult circumstances. Just during the full-scale war, over 3,500 families of seafarers received support in aggregate amount exceeding 63 million UAH, while the UNION DENTAL CLINIC provided free services to the trade union members and their families in the amount exceeding 10 million UAH.

An important factor was the cooperation between the Trade Union of Maritime Transport Workers of Ukraine and its international partners, such as ITF, Ver.di and SEKO trade unions, ISWAN Foundation and other entities. Due to such support, the Ukrainian seafarers receive humanitarian assistance, medical services, financial reimbursement, food kits, while the trade union receives equipment for operation of trade union centers in wartime.

Finally, Oleh Hryhoriuk thanked international partners for their cooperation and emphasized that the trade union will still remain a reliable support for Ukrainian sailors and trainees in the most difficult times.

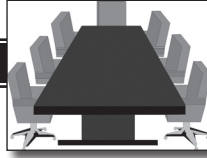
**Interlegal associate attorney Dmytro Ochkolias** analyzed for the audience legal nature of the General Average institute, the conditions and practical challenges of its application.

The speaker outlined in detail four mandatory conditions for recognition of general average: common danger to the vessel, cargo and crew; intentional and justified actions to preserve property; extraordinary nature of the costs; effectiveness of measures that allow saving at least part of the property.

Based on the example of fire on board of the vessel in Sulina, Dmytro Ochkolias showed how GA mechanism should apply in practice, in particular, legal support of the client starting from analysis of documents and communication with average adjusters up to facilitating payment via the Ukrainian bank and receiving insurance indemnity. He also drew attention to key problematic aspects, such as acceptability of guarantees, risks during repairs at the port of refuge and cargo owner's possible actions in case of delay or lack of notification on terminating the voyage.

The lawyer emphasized the importance of flexible approach, proper reasoning before average adjusters and legal support at all stages, in particular under conditions of restrictions on international payments. General average remains an effective cost-sharing mechanism, but its implementation requires





attention to legal details and practical cooperation between all participants to sea transportation.

**Professor Oleksandr Ignatiev, AFNI Head of the Department of Occupational Pathology at the Odessa National Medical University**, highlighted the extremely important issue of training specialists in maritime medicine in Ukraine for shipping industry.

He outlined the current problems of maritime medicine, namely: lack of medical personnel on board of vessels, lack of systematic monitoring of the seafarers' health, especially on board of vessels flying flags of convenience, as well as limited access to medical care. Today, in Ukraine, like in many other maritime states, there is no unified system for collecting data on morbidity of seafarers. In fact, there are no statistics upon illnesses and deaths of crews on board of vessels flying flags of convenience, which complicates medical support and prevention of health risks for seafarers.

Oleksandr Ignatiev noted that maritime medicine encompasses not only clinical skills, but also ability to act in conditions of limited resources, isolation and high responsibility for the lives of the crew. Therefore, specialized education plays a special role in securing health and safety of seafarers, speaking about work of the Department of Occupational Pathology at the Odessa National Medical University. Its specialists are engaged in training doctors and ship medical officers, have been implementing telemedicine, developing electronic medical passports for seafarers, improving medical examination algorithms with regards to professional and age groups, as well as studying the impact of adverse factors of the working environment on the body of maritime complex workers.

Professor Ignatiev highlighted that today it is important to strengthen work with seafarers in several key areas, namely: to secure control over the work of medical commissions, to check quality of crew training on medical issues in specialized centers, as well as to control organization and effectiveness of seafarers' training course before sending them to countries with unfavorable quarantine and non-standard conditions and to provide them with means and materials for prevention of dangerous diseases such as malaria.

Globalization dictates new requirements for seafarers' training, but meantime up-to-date technologies offer new unique opportunities for this, as reported by **Captain Oleksandr Pipchenko, AFNI Director of the educational platform Learnmarine**.

There are not enough traditional methods of training crew members in the world where seafarers face increasingly complex challenges, such as rapid development of digital systems, implementation of alternative fuels, environmental technologies with new safety protocols and strict regulatory standards. Expert notes, today, only ca. 60% of graduates of maritime educational institutions have the necessary practical skills, and it is difficult to practice modern technologies on outdated simulators. In addition, limited Internet connectivity on board of vessels complicates online training and access to new courses.

As an alternative to traditional seafarers' training, the speaker proposed the concept of Blended Training, which combines online theory, practical simulators and data-based assessment. Special attention is paid to VR/AR technologies, distance simulations and modular courses with credit accumulation, which allow adapting training courses to the needs of Generation Z and the international labor market.

Such combination allows the trainees to effectively master new competencies, to overcome gaps in infrastructure and to increase readiness for work in today conditions.

**Professor Yevhenii Belobrov, MNI Emergency Commissioner for Marine Cargo Fumigation**, dedicated his speech to up-to-date approaches to training specialists in marine cargo fumigation. He highlighted such problems as unqualified and dangerous work with fumigation substances during the voyage, which previously caused mass poisonings and accidents on board of vessels.

The speaker reported about training methodology, promotion and training courses of fumigation specialists, including training courses for masters, crew members, port supervision inspectors and ecologists. Special attention was drawn to international safety standards, implementation of regulatory documents, development of specialized instructions and methods of action in emergency situations.

Professor Belobrov noted that, based on the results of cooperation between the Maritime Institute of Ukraine and fumigation companies Scallops-Ukraine and L.P.S., in recent years it has become possible to significantly improve safety of grain and feed transportation by sea, to eliminate cases of acute phosphine poisoning and to introduce a new profession, Marine Cargo Fumigator, in the State Classifier of Professions.

His report illustrated how systematic training of fumigators contributes to protection of the life and health of seafarers, safety of shipping and protection of the marine environment, as well as showed an example of effective international cooperation in marine fumigation and cargo degassing.

**Ihor Surinov, MNI Navigator, MNI Nordic Hamburg**, in his report raised the issue of proper crew training for the purpose of safe conduct of LNG bunkering operations on board of modern vessels. He emphasized that LNG bunkering in general is quite a safe procedure, while precautions related thereto are effectively eliminated by a series of measures. However, the risks of LNG differ significantly from those accompanying bunker fuel with traditional fuels due to volatility and cryogenic storage conditions of this gas, which requires personnel to have a clear understanding of the existing dangers.

The speaker highlighted specific risks associated with cryogenic and volatile properties of LNG, in particular, phenomena of liquid boiling, evaporation resulting in formation of flammable vapors, as well as contamination of bunkering lines and connections. Also, he reported about methods for risk mitigation by means of creating safety zones, equipment control and systematic training of the crew.

In particular, the expert focused on the algorithms of actions during emergency situations (e.g. fires, leaks and technical failures), as well as cooperation between ship and port services.

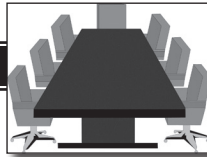
Ihor Surinov noted that procedures and training play a crucial role in facilitating the crew readiness to the potential risks of LNG bunkering, while such training should be implemented in good shipping practice. On the other hand, he recommended further development of safety standards, including mandatory use of personal protective equipment, as well as further research into the safe operation of vessels equipped with LNG engines.

The Conference *Wellbeing, Safety and Quality of Life of Seafarers* confirmed the importance of a comprehensive approach to development of the seafarer's profession in Ukraine. The event became a platform for sharing experience between national and international experts, cementing the role of the Nautical Institute of Ukraine as a center for the integration of the Ukrainian seafarers into global professional community and promoting development of a safe, modern and attractive maritime environment. Finally, the Conference ended with adoption of the Final Act, which summarized principal theses of speeches and identified directions of further work of the Nautical Institute of Ukraine in wellbeing, safety and improving quality of life of seafarers. One of the key outcomes of this extraordinary meeting was understanding that the future of the maritime community is built on combination of experience and the latest technologies with a systemic approach aimed to improve life and working conditions of seafarers.

Up-to-date maritime industry is staying at the crossroads of traditions and innovations. On the one hand, digitalization, new technologies, alternative fuels and global changes in labor market require the industry to be flexible and responsive, increasing the pressure on crews. On the other hand, safety, practical skills, mutual support and dedication of seafarers to their professions still remain the main driving force of shipping.

A strategic, holistic approach to seafarers' wellbeing is the key to retaining experienced personnel and attracting a new generation of professionals. People engaged in facilitating global trade should not remain isolated with their problems – neither on board of the vessel nor ashore. The industry is able to effectively change the environment in which seafarers spend most of their lives: creating an atmosphere of mutual respect and support on board, securing access to medical care, including psychological care, developing transparent standards and proper working conditions. Combination of practical training and digital tools, modern innovations and traditional values of this difficult profession – all this may guarantee sustainability of the industry and development of the Ukrainian maritime professional environment in future.





## Підсумковий Акт ювілейної Міжнародної науково- практичної конференції, присвяченої 25-річчю Морського інституту України, – «Добробут, безпека та якість життя моряків»

м. Одеса, вересень 2025 року

### Вступ.

У вересні 2025 року в місті Одеса, Україна відбулася ювілейна Міжнародна науково-практична конференція «Добробут, безпека та якість життя моряків», присвячена 25-річчю Громадської організації «Морський інститут України» (MIU).

Конференцію було організовано Громадською організацією «Морський інститут України» за підтримки Національного університету «Одеська морська академія», Морського інституту Великобританії (The Nautical Institute), юридичної фірми «Interlegal» та Асоціації морських капітанів Одеси (АМКО).

Цей форум морських фахівців об'єднав не лише представників міжнародних морських організацій, судноплавних і навчальних закладів, профсозів морського транспорту, правової та експертної морської спільноти, а насамперед – активних членів Морського інституту України, які внаслідок вимушених обставин перебувають за межами Батьківщини. Незважаючи на виклики й відстань, вони продовжують плідно працювати задля блага міжнародної морської спільноти, розвивати професійні ініціативи, започатковувати нові проекти, посилюючи присутність і авторитет MIU у світовому морському просторі.

### 1. Тематичний фокус форуму.

Ювілейний форум морських фахівців був присвячений ключовим аспектам сучасного морського життя – добробуту, безпеці та якості життя моряків. Учасники зосередили увагу на практичних, етичних, правових і технологічних викликах, які постають перед морською спільнотою в умовах глобальної нестабільності, цифрової трансформації та змін у трудовій сфері.

У рамках обговорень було висвітлено важливість підтримки душевного, емоційного та психологічного благополуччя моряків, боротьби з домаганнями та насильством на борту, запобігання професійному вигоранню, а також нові виклики, пов'язані з карбонізацією галузі, криміналізацією моряків і впровадженням автономних технологій.

### 2. Професійна підготовка та освіта.

Особливу увагу учасники форуму приділили якості підготовки моряків в Україні, яка, попри складні умови, зберігає високі міжнародні стандарти. Підтверджено актуальність постійного вдосконалення програм підготовки, з урахуванням сучасних вимог ІМО, МОП та галузі в цілому. Прозвучала підтримка перегляду положень Конвенції STCW відповідно до нових викликів.

Було відзначено важливість застосування принципу неперервного професійного розвитку (CPD), розвитку менторських програм, залучення молоді через проекти Younger Members Council та розширення участі у вебінарах і дистанційних формах навчання. Також було наголошено на курсі на зростання чисельності членів Nautical Institute, передбачає активну роботу з молодими фахівцями, розширення доступу до цифрового членства та посилення міжнародної інтеграції.

Позитивно оцінено використання цифрових технологій, включно з штучним інтелектом, у процесах навчання, управління ризиками та підготовки екіпажів до операцій на танкерах і суднах з альтернативним паливом.

Окрема увага була приділена підтримці вдосконалення підготовки фумігаторів морських вантажів як важливої ланки в системі безпеки судноплавства.

### 3. Соціальні аспекти та захист прав моряків.

Форум чітко окреслив проблематику втрати привабливості професії моряка, зумовлену як зовнішніми загрозами, так і внутрішніми труднощами: високим рівнем стресу, адміністративним тиском, тривалим відривом від родини. Учасники підтримали міжнародні ініціативи щодо забезпечення гідних умов праці, зокрема програму Go Ashore як елемент збалансованого морського життя.

Наголошено на потребі реального впровадження Конвенції MLC 2006, включаючи фізичне та психологічне благополуччя, медичне обслуговування та присутність лікарів на борту, особливо в умовах воєнного стану або затяжного рейсу.

### 4. Цифрові ініціативи та інституційна взаємодія.

Особливої підтримки набуло просування ініціативи IMO Seafarer Number, запропонованої компанією MARPO, яка здатна стати міжнародним стандартом прозорості та ефективності морського ринку праці.

## Final Act

## of the Anniversary International Scientific and Practical Conference dedicated to the 25-th Anniversary of the Nautical Institute of Ukraine – “Wellbeing, Safety, and Quality of Life of Seafarers”

Odesa, September 26, 2025

### Introduction:

In September 2025, in the city of Odesa, Ukraine—despite the ongoing state of war and daily shelling—the Anniversary International Scientific and Practical Conference “Well-being, Safety, and Quality of Life of Seafarers,” dedicated to the 25-th Anniversary of the Public Organization “Nautical Institute of Ukraine” (NIU), was held.

The conference was organized by the Public Organization “Nautical Institute of Ukraine” (Branch of the NI in Ukraine) with the support of the National University “Odesa Maritime Academy,” The Nautical Institute, the law firm “Interlegal” and the Association of Marine Captains of Odesa (AMCO).

This forum of maritime professionals brought together not only representatives of international maritime organizations, shipping and training institutions, trade unions of maritime transport, legal and expert maritime communities, but most importantly—active members of the Nautical Institute of Ukraine, who, due to forced circumstances, are currently outside their homeland. Despite the challenges and distance, they continue to work productively for the benefit of the international maritime community, developing professional initiatives, launching new projects, and strengthening NIU’s presence and authority in the global maritime domain.

### 1. Thematic Focus of the Forum.

The anniversary forum of maritime professionals was devoted to key aspects of modern maritime life—seafarers’ well-being, safety, and quality of life. Participants focused on practical, ethical, legal, and technological challenges faced by the maritime community amid global instability, digital transformation, and changes in the labor sector.

Discussions highlighted the importance of supporting mental, emotional, and psychological well-being of seafarers, combating harassment and violence onboard, preventing professional burnout, and addressing new challenges related to decarbonization of the industry, criminalization of seafarers, and the implementation of autonomous technologies.

### 2. Professional Training and Education.

Special attention was paid to the quality of seafarer training in Ukraine, which, despite difficult conditions, maintains high international standards. The relevance of continuously improving training programs in accordance with current IMO, ILO, and industry requirements was confirmed. Participants fully supported the IMO initiative to revise the STCW Convention, stressing the need to include competencies related to digital technologies, sustainable development, and onboard leadership.

The importance of applying the principle of Continuous Professional Development (CPD) was emphasized, particularly the regular updating of knowledge and assessment of seafarers’ competencies throughout their careers. Participation in webinars and distance learning formats was recommended as a key tool for maintaining professional capacity amid rapid industry changes.

Participants supported the development of mentorship programs as a mandatory element of professional training, referencing the successful experience of The Nautical Institute in creating onboard practical mentorship programs.

A course was set toward increasing the Nautical Institute membership, with a focus on engaging young professionals, involving youth through Younger Members Council projects, expanding access to digital membership, and enhancing international integration.

The use of digital technologies, including artificial intelligence, in learning processes, risk management, and crew preparation for operations on tankers and alternative-fuel vessels was positively assessed.

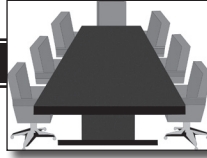
Separate attention was given to improving training for fumigators of maritime cargoes as a crucial link in the maritime safety system.

It was proposed to prepare webinars/online courses on the following topics: “Crew Moral Resilience in Crisis Situations,” “Application of Artificial Intelligence in Seafarers’ Professional Activity,” and “Ethics of Maritime Leadership,” to become a regular part of NIU’s educational calendar.

### 3. Social Aspects and Protection of Seafarers’ Rights.

The forum clearly outlined the issue of the declining attractiveness of the seafaring profession, driven by both external threats and internal difficulties: high stress levels, administrative pressure, and prolonged separation from family. Participants supported international initiatives to ensure decent working conditions, including the “Go Ashore” program as a component of balanced maritime life.

The need for real implementation of the MLC 2006 Convention was emphasized—particularly in terms of physical and psychological well-being, medical care, and the presence of doctors onboard, especially during martial law or extended voyages. NIU, together with MTWTU, will continue efforts to ratify the 2006 MLC Convention by Ukraine, as one of the foundational documents in maritime shipping.



Форум підкреслив важливість активної участі Морського інституту України в глобальному професійному діалозі — через партнерство з The Nautical Institute, IMO, МОП, IFSMA, IACS, ICS та іншими структурами, що формують політику в галузі.

Окремо відзначено потребу розвитку горизонтальних зв'язків із відділеннями NI в інших країнах, обміну досвідом, спільної реалізації освітніх ініціатив і професійних проектів.

#### Підсумки та перспективи.

Ювілейний форум морських фахівців підтвердив, що навіть у складних геополітичних умовах українське морське професійне середовище зберігає здатність до єдності, відвертого діалогу та конструктивної співпраці на міжнародному рівні. Обговорені питання та висловлені ініціативи засвідчили високий рівень фахової рефлексії, прагнення до розвитку та глибоке розуміння викликів, які стоять перед морською галуззю сьогодні.

Морський інститут України висловлює готовність продовжити практику щорічних або регулярних науково-практичних форумів, які сприятимуть обміну знаннями, зміцненню професійних зв'язків, просуванню спільних проектів і підтримці українських моряків у всіх регіонах світу. Наступні заходи МІУ будуть спрямовані на розширення міжнародної участі, залучення молодих фахівців і подальше посилення ролі України у глобальному морському співтоваристві.

#### 4. Digital Initiatives and Institutional Cooperation.

Strong support was expressed for promoting the IMO Seafarer Number initiative, proposed by MARPO Co., which has the potential to become an international standard for transparency and efficiency in the maritime labor market.

Participants emphasized the importance of close interaction with key international organizations (The Nautical Institute, IMO, ILO, IFSMA, IACS, ICS, IG P&I Clubs), allowing Ukrainian expertise to be considered in the formation of global standards and decisions in maritime safety and education.

The need to develop horizontal ties with NI branches in other countries, share experiences, and implement joint educational initiatives and professional projects was also highlighted.

#### Conclusions and Prospects.

The Anniversary forum of maritime professionals confirmed that, even in challenging geopolitical conditions, the Ukrainian maritime professional community retains its ability to unite, engage in open dialogue, and collaborate constructively at the international level. The issues discussed and the initiatives voiced demonstrated a high level of professional reflection, a drive for development, and a deep understanding of the challenges facing the maritime sector today.

The Nautical Institute of Ukraine expresses its readiness to continue the practice of regular scientific and practical forums that promote knowledge exchange, strengthen professional ties, advance joint projects, and support Ukrainian seafarers in all regions of the world. Future NIU events will aim to expand international participation, engage young professionals, and further strengthen Ukraine's role in the global maritime community.



## Презентація автобіографічної книги капітана Станіслава Незавітіна, МНІ — «Про час, про себе, про соратників»



*17 грудня 2025 року у стінах Національного університету «Одеська морська академія» відбулася урочиста презентація нової автобіографічної книги радника начальника Чорноморської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» Станіслава Яковича Незавітіна «Про час, про себе, про соратників».*

Із вітальними промовами виступили: в.о. ректора НУОМА Вадим Зархарченко, радник ректора Михайло Міюсов, проректор з навчальної роботи Ігор Ворохобін, проректор з науково-педагогічної та виховної роботи Ігор Фрасинюк, завідувачка кафедри «Морські перевезення» Людмила Ніколаєва, професор кафедри «Морські перевезення» Ігор Петров.

Станіслав Якович запросив на зустріч науково-педагогічний колектив університету, який з великою повагою та ширим зацікавленням слухав виступ видатного капітана й справжнього майстра своєї справи.

Станіслав Якович Незавітін — капітан далекого плавання, організатор портової справи, науковець і педагог, чий професійний шлях нерозривно пов'язаний із морем уже майже шість десятиліть. Він народився 8 лютого 1937 року в родині робітника. Ще в юності виявляв інтерес до техніки та точних наук, однак згодом обрав морську професію. Після закінчення Одеського вищого інженерного морського училища у 1959 році розпочав роботу в Чорноморському морському пароплаванні.

Кар'єра Станіслава Незавітіна розвивалася послідовно та динамічно. Уже у 1967 році він став капітаном великотоннажного танкера. Згодом його досвід і фахові якості були затребувані у сфері портового управління. У 1978 році Станіслава Яковича призначили капітаном морського порту, що перебував на етапі будівництва, — майбутнього порту Південний. Протягом семи років він брав безпосередню участь у формуванні та становленні нової портової гавані.

Подальша професійна діяльність Станіслава Яковича була пов'язана з роботою на відповідальних керівних посадах, у тому числі за кордоном. У 1993 році його було призначено капітаном морського торговельного порту Іллічівськ (нині — Чорноморськ), де він зробив вагомий внесок у розвиток портової інфраструктури та забезпечення безпеки судноплавства.

Професійні здобутки Станіслава Незавітіна відзначені численними державними й галузевими нагородами. Він нагороджений орденами «За заслуги» II та III ступенів, має почесні звання «Заслужений працівник транспорту України», «Почесний працівник порту Іллічівськ», «Ветеран праці порту Південний». У 2023 році Станіславу Яковичу було присвоєно звання почесного громадянина міста Чорноморськ. Його ім'ям названо портовий буксир, який нині працює в акваторії порту.

Окрім практичної діяльності, Станіслав Якович активно займається громадською роботою. Він є членом-кореспондентом Транспортної академії України, членом ради Державної інспекції з безпеки судноплавства України, технічним експертом і консультантом Міжнародної федерації асоціацій капітанів (IFSMA), Президентом АМКО, членом МІУ і МІВ, а також аудитором з міжнародного кодексу безпеки.

Презентація відбулася в щирій та дружній атмосфері з легкими нотами ностальгії, у якій моряки й науковці з теплотою та вдячністю згадували життєвий шлях Станіслава Яковича, а також ті моменти, коли їхні професійні дороги в різні роки перетиналися з його шляхом.

Національний університет «Одеська морська академія» дякує Станіславу Яковичу за візит, вітає з виходом книги та бажає міцного здоров'я, мирного неба й довгих років щасливого та спокійного життя!





## Вперше Морський інститут України очолила жінка, – професіонал морської галузі



Після ювілейної Міжнародної науково-практичної конференції «Welfare, safety and quality of life of seafarers» Почесний секретар Морського інституту України, професор Володимир Торський провів річні збори членів МІУ, головною темою яких стало обрання нового глави МІУ.

Комітетом МІУ на посаду голови Морського інституту України було висунуто Ганну Валер'янівну Климець, менеджера круїнгової компанії Anglo-Eastern Ukraine. За спеціаліста, провідного викладача та методиста Ганну Климець було проголошено одногослоно. Вперше Морський інститут

України очолила жінка, професіонал морської галузі, яка поведе флагманський корабель МІУ до нових цілей та завдань. Ганна Валер'янівна дякує за довіру Комітету та надану честь стати керівником МІУ та побажала процвітання та подальшої плідної роботи колективу.

У свою чергу Володимир Торський подякував Андрію Валерійовичу Бойку за його ефективну діяльність та виконання обов'язків на посаді голови МІУ.

Морський інститут України продовжить свій курс на розширення співпраці зі світовими учасниками, залучення молоді та удосконалення методів роботи, – сказав Почесний секретар МІУ Володимир Торський, FNI – побажавши всім успіхів у морській справі.

*Ірина Ішук*

### Наша довідка

Климець Ганна Валеріївна, AFNI, член Комітету МІУ

Народилася 22 серпня 1987 року. У 2004 році закінчила гімназію №1 імені А. П. Бистриної. У 2009 році з відзнакою закінчила Одеський державний економічний університет за спеціальністю «Бухгалтерський облік і аудит».

З 1 вересня 2009 року розпочала професійну діяльність у компанії ТОВ «Англо-Істерн Україна», де й досі працює на посаді менеджера з навчання. До кола її обов'язків входить організація та координація широкого спектра курсів для моряків компанії, методична робота, контроль якості навчання, а також викладання спеціалізованих дисциплін, зокрема Maritime Crew Resource Management, Human Performance Leadership та інших. Має подяки від керівництва компанії за професіоналізм і внесок у розвиток компанії. У 2024 році завершила навчання в Одеському національному університеті імені І. І. Мечникова за спеціальністю «Психологія». Цікавиться науковою діяльністю.

Заміжня, виховує сина.

## A MESSAGE FROM THE NI CEO

Happy New Year to all of our readers and thank you for your help and engagement throughout 2025 !

Collaboration and communication are so important during times of change, challenge and opportunity. That is all more true when this change is complex, fast moving and carries significant commercial risk or exposure.

One principle that underpins everything we stand for at The Nautical Institute is that our people matter.

Every mariner on every ship deserves to work in a safe environment; they deserve the support of their employers to be as good as they possibly can be; they deserve the backing of associations such as The Nautical Institute to further their professional development.

We are proud to work with our members and other maritime professionals to help ensure these outcomes.

Our ambitions for 2026 are high:

- Through our STEER Project, we examine how technology is affecting our seafarers.
- We will strengthen our support for Members and DPOs by establishing a wider international presence in early 2026.
- We will continue to work with leading organisations at the IMO and will release another round of outstanding publications that embed best practice.
- Our academy will respond to changes in demand for professional development and deliver high-quality solutions at the point of need.
- We will invest in our staffing and physical resources to serve our community better than ever before and look forward to updating you further in the months ahead.

We anticipate another exciting and productive year, and with your support and enthusiasm, we will continue to achieve great results.

Thank you,

*Captain John Lloyd FNI*



Wishing you Merry Christmas and a Happy New Year

*Happy New Year !*

*Wishing all our maritime colleagues, crews and their families around the world a very happy and prosperous 2026!*

*Season's greetings from all of us at The Nautical Institute.*

*Wishing all our maritime colleagues, crews and their families around the world, good health, peace and countless blessings.*

## Become a member of the NI and enjoy some great benefits...

- **Formal acknowledgement of your professional status**, including being able to display your Nautical Institute membership on your CV, business card, email signature, website etc.
- **Network with colleagues, prospective employers and customers** at local Institute branch events and seminars.
- **Protect yourself against the threat of criminalization** through specialist legal fees insurance cover.
- **Receive your monthly copy of Seaways**, the Institute's highly respected international maritime journal (delivered to you as a printed magazine but also readable online).
- **Take a free online training course every 12 months** courtesy of one of the world's leading maritime e-learning providers, Ocean Technologies Group.
- **Listen online to topical technical presentations** given at key Nautical Institute events.
- **Gain discounted entry to leading maritime conferences and events** around the world.
- **Share and learn through the Institute's technical forums**, helping you to access the collective wisdom of your Institute colleagues.
- **Have your voice heard at IMO, IALA and other key forums** on important policy issues.
- **Take advantage of big discounts on all Nautical Institute books**, short course and self-study schemes.
- **Participate in the Institute's member-only 'virtual branch' webinars** and stay abreast of key developments in the maritime industry.





## 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: J79. Member price: J55.30.



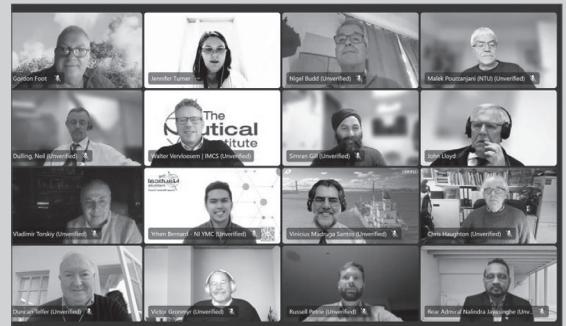
*Шановні пані та панове!*

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 60×90. Тираж – 130 екз. Відгуки на книгу можна переглянути за адресою: <https://www.nautinst.com.ua/yubilejne-izdanie-20-let-miu-s-pravom-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», ІВАН UA483003460000026005018434801. У графі «Призначення платежу» вказати благодійний внесок і ПІБ платника. Кожному, хто надішле внесок, гарантується 1 екз. книги.

## 20 березня 2026 року (п'ятниця) о 16:00 (онлайн – платформа Zoom) відбулося засідання Комітету МІУ з порядком денним:

1. Про співпрацю НУОМА МІУ та Learnmarine щодо навчання курсантів 5-го курсу Інституту Навігації (стаціонар та ЗФ НУОМА) (Торський В. Г., Піпченко А. Д.)
2. Про участь членів МІУ у проєкті the NI & LR – “STEER” (Торський В. Г.)
3. Про випуск книги матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції “Wellbeing, Safety and Quality of Life of Seafarers”, присвяченої 25-річчю МІУ (Торський В. Г.)
4. Про участь курсантів у First-Ever International Maritime Olympiad (IMO) 2026 (Торський В. Г.)
5. Про підготовку наукових статей для наукового журналу НУОМА «Shipping & Navigation» (Торський В. Г., Піпченко А. Д.)
6. Про участь у Міжнародній науково-технічній конференції «Судноводіння, Морські перевезення та Технології» (NST) НУОМА (Торський В. Г.)
7. Про співпрацю з міжнародним науковим журналом “Transport Problems” (Польща) (Суринов І. Д.)
8. Затвердження звіту про фінансову діяльність МІУ за 2025 рік та Акта перевірки фінансово-господарської діяльності МІУ за 2025 рік (Торський В. Г., Синиця Є. П.)
9. Затвердження бюджету МІУ на 2026 рік (Торський В. Г., Синиця Є. П.)
10. Про участь у the NI FreeWebinars (Торський В. Г.)
11. Прийом нових членів (Торський В. Г.)
12. Випуск журналу МО №1 (101), 2026 (Торський В. Г. та члени робочої групи)
13. Про зміну ставки сплати річних членських внесків для членів МІУ, залежно від категорії членства у МІВ, з 01.04.2026 р. (Торський В. Г.)
14. Різне.



The NI Council Meeting, Dec. 2025

## STEER project is launched

*The Ni is delighted to announce the launch of an exciting new research project, in collaboration with Lloyd's Register Foundation; the Seafarer Technology Engagement, Empowerment and Resilience (STEER) project.*

As maritime technology continues to advance, the STEER Project will explore how innovations such as automation and artificial intelligence are impacting seafarers.

While individual technologies are tested thoroughly, much less is known about their combined impact on safety, skills, welfare and decision-making at sea. The STEER Project aims to close that gap by enabling global engagement, research and collaboration across the maritime industry, including seafarers, shipowners, equipment manufacturers, regulators and trainers.

The NI director of projects, Captain David Patraiko FNI explains, “Seafarers are at the heart of shipping, yet their lived experience is often overlooked due to commercial pressures and the rush to innovate. The STEER Project is about listening to those on the front line, their experiences, insights and collective knowledge. Only then we will be able to develop the right tools that the maritime industry can use to make technology work for people and enable better decision-making.”

### How Branches Can Get Involved

This project's success depends on the active participation of our branches, our members and the maritime professionals in your regions. Our project

team will provide you with updates and information about the progress of the project and we would appreciate your support by:

- Raising awareness among your local members and the greater maritime community
  - Encouraging participation in surveys, interviews and research activities
  - Nominating speakers or subject-matter experts who can contribute their experience and insights
  - Sharing the local perspective and any relevant case studies on the impact of technology on seafarers
  - Hosting workshops, webinars or discussion events (with our support)
- Your participation will help us capture a global and representative view of the seafarers' experiences.

### Why This Matters

By listening to real-world experiences from across the industry, the STEER Project will develop a practical toolbox to help seafarers and maritime professionals adopt new technologies safely, sustainably and with people at their centre. Together, we can ensure that technology and innovation strengthen human expertise and seamanship.

### Next Steps

To register your interest as a branch please email: [steer@nautinst.org](mailto:steer@nautinst.org) letting us know what initiatives you would be interested in.



## СТАРТУВАЛО НОВЕ МАСШТАБНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ НОВИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ЖИТТЯ МОРЯКІВ НА БОРТУ

*Nautical Institute (Морський інститут) та благодійна організація Lloyd's Register Foundation (LRF) об'єднали зусилля для запуску проекту STEER.*

За словами капітана Девіда Патрайко, думка моряків про роботу на борту часто ігнорується через комерційний тиск та прагнення до впровадження інновацій.

Дві впливові британські некомерційні організації в межах масштабного дослідження вивчатимуть думку моряків щодо впливу нових технологій на їхню трудову діяльність.

Від автономних систем до штучного інтелекту – сучасні розробки змінюють проектування, конструкцію та експлуатацію суден.

Проект STEER (Seafarers' Technology Engagement, Empowerment and Resilience) має на меті відповісти на важливе запитання: як ці зміни впливають на безпеку та благополуччя людей, які працюють у морі?

Хоча окремі технології перед впровадженням проходять ретельні випробування, мало що відомо про їхній сукупний вплив на ефективність роботи, психічне та фізичне здоров'я моряків, зазначили партнери проекту.

Ідея дослідження полягає в тому, щоб практично застосовувати отримані результати для підвищення безпеки моряків.

Капітан Девід Патрайко, директор проектів Nautical Institute, зазначив: «Моряки – серце судноплавства, проте їхня думка часто ігнорується через комерційний тиск та прагнення до інновацій. Проект STEER покликаний прислухатися до тих, хто знаходиться на передовій: до

їхнього досвіду, ідей та колективних знань. Лише так ми зможемо розробити правильні інструменти, які дозволять технологіям працювати на людей і сприяти прийняттю обґрунтованих рішень».

Обидві організації наголошують, що переваги інновацій ніколи не повинні досягатися за рахунок людей, які працюють на суднах і забезпечують розвиток світової торгівлі.

Nautical Institute враховуватиме відгуки всіх учасників морського сектору: моряків, судовласників, виробників обладнання, регуляторів та викладачів.

До 2028 року результати дослідження будуть використані для створення «практичного інструментарію», що дозволить галузі впроваджувати нові технології так, щоб змінювати, а не підірвати компетентність, знання та досвід персоналу.

Директор LRF з питань навичок і освіти Тім Слінгсбі зазначив: «Морська освіта і підготовка мають динамічно розвиватися разом із темпами впровадження технологічних інновацій, водночас враховуючи ризики розриву в рівні кваліфікації моряків у відносно багатих і менш забезпечених країнах».

Подальші кроки:

Щоб зареєструвати свою участь, напишіть на адресу [steer@nautinst.org](mailto:steer@nautinst.org), вказавши, які ініціативи вас цікавлять.

Пропозиції просимо надсилати Почесному секретарю МІУ Володимирі Торському: [torskiy@te.net.ua](mailto:torskiy@te.net.ua).

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

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

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



### Список членів МІУ та МІВ, що сплатили внески у ІV кварталі 2025 року

01.10.2025	Mr. Ignatyev MNI	75£
06.10.2025	Mr. O Kostyria	75£
06.10.2025	Mr. M. Naberezhnyi	75£
06.10.2025	Ms. O. Feinstein	75£
10.10.2025	Mr. V. Makoyid	75£
13.10.2025	Ms. A. Rangayeva	75£
13.10.2025	Mr. O Rangaiev	75£
22.10.2025	Mr. S. Paladii	75£
03.11.2025	Mr. I. Tikhonov	75£
09.11.2025	Mr. D. Rudenko	75£
08.12.2025	Ms. V. Glavatska (New)	85£+30£
16.12.2025	Mr. D. Borshchevskiyi (New)	85£+30£
22.12.2025	Mr. A. Golikov	75£
22.12.2025	Mr. I. Petrov	75£
25.12.2025	Mr. O. Volkov	75£
28.12.2025	Mr. V. Kotliarchuk	75£
28.12.2025	Mr. A. Kulbatsky	75£

### УВАГА ЧЛЕНІВ МІУ ТА МІВ !

З 1 квітня 2026 року за рекомендацією Nautical Institute (MIB) встановлюється річна ставка членських внесків для плавскладу на суднах під українським прапором і берегових працівників у розмірі:

95 фунтів (для категорії FNI),

85 фунтів (для категорії AFNI),

80 фунтів (для категорії MNI), вступний внесок для всіх категорій 30 фунтів,

БЕЗКОШТОВНО (для категорії AMNI-Student, не більше 4-х років),

за курсом НБУ на момент платежу на р/рахунок Морського інституту України:

№26005018434801, в АТ "СЕНС БАНК", UA 48 300346

0000026005018434801.

У графі "за що" вказувати – членські внески за рік сплати та ПІБ платника;

Берегові працівники сплачують членські внески на рахунок Відділення за квитанцією ([https://www.nautinst.com.ua/site\\_ru.php?id=documents](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.*

### Увага членів МІУ та МІВ !

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



## 100th Anniversary of the Birth of Queen Elizabeth II (Celebrate the Legacy of a Memorable Monarch)



Born Elizabeth Alexandra Mary Windsor on 21 April 1926, Queen Elizabeth II was Britain's longest-reigning monarch and remains one of the most popular monarchs in living memory.

Princess Elizabeth was never meant to be queen, but when her uncle Edward VIII abdicated, her father became George VI and the princess was next in line to the throne. Acceding to the throne at the age of 25, Elizabeth II went on to mark several notable milestones throughout her long and remarkable reign, including a Platinum Jubilee, until her passing in 2022.

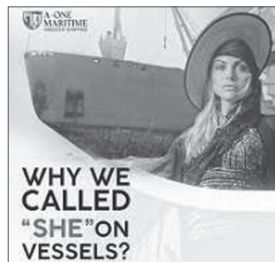

**СПРАШИВАЙТЕ – ОТВЕЧАЕМ**

**QUESTIONS & ANSWERS**

### *Do you know why is a ship called she?*

English grammar says we use 'it' to refer to things, while 'he' and 'she' are personal pronouns and should only be used for people. However, language has it to use 'she' when we refer to ships and boats, something that has its roots in the very old times. "Ships are referred to as 'she' because men love them" or "like a woman, a ship is unpredictable", tradition used to say. But seriously, what is lagging behind this language idiom?

The ship as a feminine noun was firstly seen when ship-ping made its emergence to the world, which means from the early 18th century, when it was more than normal only for men to be onboard ships. A traditional prose existing till today used a sexist approach to justify this: "It takes an experienced man to handle her correctly and without a man at the helm, she is absolutely uncontrollable," or "Love her, take good care of her, and she shall take good care of you,"



But, in view of the global discussion on gender equality over the last century, we can understand that these explanations constitute at least a superstition and this encompasses far more than just that. Even if we accepted this explanation from a linguistic point of view, we cannot overlook the fact that ships are not uncontrollable anymore!

As such, we attempted to provide a series of possible alternative justifications:

Technically, the idea is that we use 'he' or 'she' when the subject of the sentence relates to people and 'it' when the subject relates to animals or things. However, when the relationship with the subject is personal, it is extremely common to use 'he' or 'she' for animals, depending on their gender, or even inanimate objects. In this regard, sailors, who have been traditionally men in this male-dominated industry over the years, may have established referring to their vessels as 'she'.

### **Чому англійські лучники билися без штанів Битва під Азенкуром**

Битва під Азенкуром стала відомою тим, що значна частина англійського війська билася без штанів. Цей незвичайний факт, утім, не завадив англійцям здобути перемогу.

Битва під Азенкуром – одне з вирішальних зіткнень Столітньої війни. Король Генріх V повів своє військо від гирла Сени до центру Франції. Французи застосували тактику "випаленої землі", щоб позбавити англійців можливості поповнювати запаси та відпочивати. Унаслідок цього серед війська почався спалах дизентерії – навіть єпископ, який супроводжував армію, заразився і помер.

Виснажені переходами, голодні, знесилені та постійно змушені залишати стрій для природних потреб воїни виглядали жалюгідно. Половина війська повернулася додому, але решту Генріх V наполегливо гнав уперед.

Через постійні дощі військові не могли випрати чи висушити одяг, і дороги перетворилися на болото. Тож солдатам довелося йти в похід у самій білизні або взагалі без нічого

нижче пояса. Проти них стояли 25 000 французів проти лише 5 700 виснажених, напівроздягнених і голодних англійців.

Відступ карався стратою чи тортурами, тож відступати було нікуди – англійці вступили в бій. Їхні луки били далі, ніж французькі, і валлійські лучники засипали ворога дощем стріл. Кінна атака французів провалилася, бо перед англійськими позиціями було встановлено частокіл.



Коли французька піхота пішла в наступ, валлійські стрільці кинулися в рукопашний бій – без штанів, але з короткими мечами та палицями. Виявилось, що в розмоклій від дощів долині мінімум одягу – це перевага: досить було штовхнути французів у важких латах, і він уже не міг підвестися з рідкого бруду.

У результаті напівголені англійці розгромили п'ятикратно переважаюче військо французів. Їхні втрати сягнули кількох тисяч осіб, тоді як англійці втратили лише близько двох сотень.



Любопытные факты

О СТРАНАХ И НАРОДАХ

- Флаг Аляски создал 13-летний мальчик.
- Воинская честь ни в одной стране не отдается левой рукой.
- Международный телефонный код Антарктиды – 672.
- Капитан Кук был первым человеком, чья нога ступила на все континенты Земли, кроме Антарктиды.
- Чаще всего в английских библиотеках воруют Книгу рекордов Гиннеса.
- Национальный оркестр Монако больше, чем его армия.
- В пустыне Сахара однажды – 18 февраля 1979 г. – шел снег.
- Нил замерзал дважды – в IX и XI веках.
- В казино Лас-Вегаса нет часов.
- В Древнем Риме, если пациент умирал во время операции, врачу отрезали руки.

О КУЛЬТУРЕ

- Самая часто исполняемая песня в мире – «Happy birthday to you» – находится под защитой авторских прав.
- Во время Второй мировой войны в целях экономии металла статуэтки «Оскар» делали из дерева.
- Оригинальное название «Унесенных ветром» – «Бе-бе, черная овечка».

О ВЕЛИКИХ

- «Мыслитель» Родена – портрет итальянского поэта Данте.
- Шекспир и Сервантес умерли в один день – 23 апреля 1616 года.
- Англ. писательница Вирджиния Вулф написала большинство своих книг стоя.
- Сара Бернар сыграла 13-летнюю Джульетту в 70 лет.
- Когда Уолт Дисней был ребенком, он замучил сову. С тех пор он решил оживить животных в мультфильмах.
- У База Олдрина – одного из астронавтов, побывавших на Луне, девичья фамилия матери Моон (Луна).
- Когда умер Эйнштейн, его последние слова умерли вместе с ним: сиделка не понимала по-немецки.
- Юлий Цезарь носил лавровый венок, чтобы скрыть начинающуюся лысину.
- Александр Грэхем Белл, изобретатель телефона, ни разу не позвонил своим маме и жене: они обе были глухими.
- Святой Патрик, покровитель ирландцев, не был ирландцем.

See Honey? ...See?!

A bum, who obviously has seen more than his share of hard times, approached a well dressed gentleman on the street.

"Hey, buddy, can you spare two dollars?" The well-dressed gentleman responds, "You are not going to spend it on liquor are you?" "No, sir, I don't drink," retorts the bum.

"You are not going to throw it away in some card game, are you?" asks the gentleman. "No way, I don't gamble," answers the bum. "

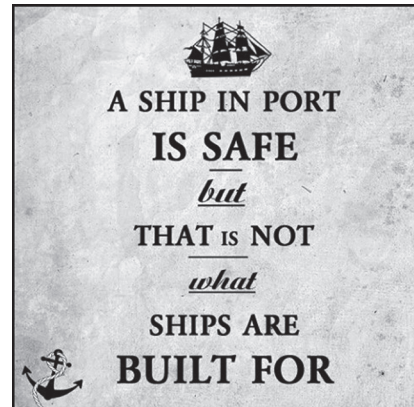
You wouldn't waste the money for fishing gear, flies, boots or rods, would you?" asks the man. "Never," says the bum, "I don't fish."

The man asks the bum if he would like to come home with him for a home cooked meal. The bum accepts eagerly.

While they are heading for the man's house, the bum's curiosity gets the better of him. "Isn't your wife going to be angry when she sees a guy like me at your table?" "Probably," says the man, "but it will be worth it. I want her to see what happens to a guy who doesn't drink, fish or gamble" .



Субординация на флоте



Английские пословицы и поговорки

- He who pleased everybody died before he was born. Тот еще не родился, кто на всех угодить научился. На всех не угодишь. . . .
- As a wolf is like a dog, so a flatterer is like a friend. Как волк похож на собаку, так льстец похож на друга. Many kiss the hand they wish cut off. Многие целуют руку, которую хотели бы отрубить. When the fox preaches, then beware your geese. Начнет лиса зубы заговаривать – с гусей глаз не спускай! . . .
- A fault confessed is half redressed. Признанная вина наполовину искуплена. Повинную голову меч не сечет. When angry, count ten. . . .
- Когда сердиться, считай до десяти. Every man has a fool in his sleeve. На всякого мудреца довольно простоты. И на старуху бывает проруха. A horse stumbles that has four legs. Конь о четырех ногах, да и то спотыкается. Even Homer sometimes nods. Даже мудрый Гомер иногда ошибается. To err is human. Человеку свойственно ошибаться. He that never climbed, never fell. Кто ни когда не взбирался в гору, тот никогда не падал. Не ошибается только тот, кто ни чего не делает. Every bean has its black. Нет боба без пятнышка. И на солнце есть пятна. One man's fault is another man's lesson. Один ошибается, другой учится. На ошибках учимся. . . .
- Learn wisdom from the follies of others. Учиться на чужой глупости. . . .
- It is a silly fish that is caught twice with the same bait. Глуп тот, кто дважды на одну удочку попадается. A body is more dressed than the soul. Тело более защищено, чем душа. Faults are thick where love is thin. Тому кто не любит, видны одни недостатки.

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

Рестраційне 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.

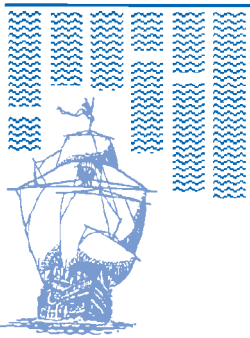
Комп'ютерний набір: В. Г. Торський, Л. П. Москвіна  
Дизайн і верстка: В. Г. Торський, А. Н. Петренко, Н. С. Жукова  
Коректор: В. Г. Торський

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.

Discover New Worlds in YOUR JOURNAL SEA REVIEW



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 відритих джерел.

BITAEMO!

З прийняттям до членів MIY:

Mr. Dmytro Borshcheyvskiy – President All-Ukr PO "Fumigation Association".

Ms. V. Glavatska – Marine Manning & Training Expert | Loss Prevention Executive (P&I).