

ОСНОВНІ АСПЕКТИ БЕЗПЕКИ РОБОТИ НА СУДНІ

Кузьменко Валентин Сергійович
асистент кафедри безпеки життєдіяльності
та професійно-прикладної фізичної підготовки
Херсонської державної морської академії
м. Херсон, Україна

Анотація: В даний час дослідження проблеми забезпечення безпеки морського та річкового транспорту, та безпеки роботи на судні, зокрема, є найбільш актуальним з напрямків наукових досліджень, які проводяться як на міжнародному, так і на національному рівнях. Враховуючи особливу роль плавання, в першу чергу, капітанів та операторів, безпосередньо керманців суден, в забезпеченні заходів безпеки та охорони людського життя на морі, виникає необхідність у перебудові політики судноплавних компаній, а також її реалізації на судах в системах управління безпекою.

Ключові слова: морські перевезення, аварійність суден, людський фактор, судновий екіпаж, оцінка ризиків.

Останні роки характеризуються постійним зростанням обсягів морських перевезень. При цьому зростаюча інтенсивність руху в зонах жвавого судноплавства призводить до постійного підвищення навантаження на судноводів, а як наслідок й статистика аварійних подій з суднами тек змінюється в сторону зростання. Прикладом, за даними сайту Fleetmon, який відстежує аварії суден, що відбуваються у всьому світі, жовтень 2020 року вже відзначився рядом аварійних подій. Так, 13 жовтня 2020 року піщаний перевізник SHUNAN66 перекинувся і зтонув в Хайнаньській протоці (Південний Китай), 4 члени екіпажу зуміли дістатися до ритуальної шлюпки, а пізніше були підібрані, всі цілі, але 6 членів екіпажу зникли безвісти, пізніше 2

людини були помічені у воді і підібрані, обидва знайдені мертвими [4]. 20 жовтня 2020 року спалахнула пожежа в машинному відділенні порому PRIDE of HULL з 260 пасажирами на борту, що обслуговує лінію Халл-Роттердам, незбаром після того, як він покинув Халл близько 19.00 UTC. Берегова охорона і човни RNLI відповіли, що судно було поставлено на якор в річці Хамбер близько 20.00 UTC, і станом на 02.00 UTC 21 жовтня все ще стояло на якорі, з буксиром біля її борту. Постраждалих немає, пасажирів, ймовірно, все ще на борту [3].

На мою думку, причини зростання аварійності, в основному носять економічний характер з впливом людського фактору. Зниження тиску економічного характеру на судноводів при прийнятті рішень, безумовно, важливо, але питання про гарантовану оплату праці моряків у форс мажорних обставинах носить непростий юридичний характер та потребує змін у трудовому законодавстві. Найбільш реальним шляхом зниження числа ризикованих рішень, мабуть, може стати інформація для суднового екіпажу та судноплавної компанії (судновласників) про ступінь ризику нанесення шкоди життю й здоров'ю людей, матеріальній шкоди та забруднення навколишнього середовища при відмові основних елементів системи «судно=вантаж=людина». В даний час чисельна оцінка ризику практично не проводиться або виконується тільки для приватних випадків. В результаті ні судновий екіпаж, ні інспектори класифікаційних товариств та органів державного контролю не мають відомостей про реальний масштаб можливих наслідків й ймовірності їх виникнення при певному відхиленні від допустимих технічних норм.

Отже, морські перевезення в даний час є одним з основних способів пересування та доставки всіх типів вантажу, також є головним торговим помічником та основою розвитку економічних зв'язків й відносин, завдяки йому здійснюється зростання товарообігу, все це важливо як для внутрішнього добробуту країни, так і для отримання взаємовигідні із зарубіжними партнерами. А отже, одним з головних пунктів для експлуатації такого роду

транспорту є необхідність у забезпеченні повної безпеки як і щодо працівників, і навколишнього середовища, і судна, так й для збереження завантаження, перевезення, розвантаження і доставки.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:

1. Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті : Наказ Міністерства транспорту України від 20.11.2003 року № 904. URL: http://www.delta-pilot.ua/sites/default/files/regulatory_docs/polozhennya_pro_sistemu_upravlinnya_bezpekoju_sudnoplavstva_na_morskojmu_ta_richkovomu_transporti.pdf (дата звернення 19.10.2020).

2. Резолюція А. 741(18) Міжнародний кодекс з управління безпекою експлуатацією суден і запобігання забрудненню (Міжнародний кодекс з управління безпекою (МКУБ) від 4 листопада 1993 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_304 (дата звернення 18.10.2020).

3. Ferry PRIDE OF HULL fire, 20.10.2020. URL: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2020/31309/ferry-pride-hull-fire/> (дата звернення 21.10.2020).

4. Sand carrier capsized, sank in Hainan Strait, 14.10.2020. URL: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2020/31217/sand-carrier-capsized-sank-hainan-strait-2-dead-4/> (дата звернення 18.10.2020).