

6. Сидорченко В. Ф. Морское пиратство. Санкт-Петербург: изд-во СПб. гос. ун-та, 2004. 398 с.

УДК 629.5.06(043.2)

ПРОБЛЕМИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕЧНОЇ РОБОТИ НА СУДНІ

Кузьменко В. С., асистент кафедри безпеки життєдіяльності та професійно-
прикладної фізичної підготовки
Херсонська державна морська академія

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.

Останні роки характеризуються постійним зростанням обсягів морських перевезень. При цьому зростаюча інтенсивність руху в зонах жвавого судноплавства призводить до постійного підвищення навантаження на судноводіїв, а як наслідок й статистика аварійних подій з суднами теж змінилася в сторону зростання. Приміром, 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 затонув в Хайнаньській протоці (Південний Китай), 4 члени екіпажу зуміли дістатися до рятувальної 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].

На мою думку, причини зростання аварійності, в основному носять економічний характер з впливом людського фактору. В даний час чисельна оцінка ризику практично не проводиться або виконується тільки для приватних випадків. В результаті ні судновий екіпаж, ні інспектори класифікаційних

СЕКЦІЯ №3. Психолого-педагогічні, соціально-лінгвістичні дослідження у процесі
підготовки компетентних фахівців

товариств та органів державного контролю не мають відомостей про реальний масштаб можливих наслідків й ймовірності їх виникнення при певному відхиленні від допустимих технічних норм.

Таким чином, при впровадженні в практику чисельної оцінки ризиків можна очікувати зниження аварійності суден за рахунок прояву наступних факторів:

1) знання ступеня безпеки (величини ризику) знижує число необґрунтованих ризикованих рішень, дозволяє судновому екіпажу та судноплавній компанії (судновласникові) передбачити додаткові заходи безпеки, що зменшить ймовірність виникнення аварійного випадку або розмір можливого від нього збитку;

2) підвищення якості нагляду за суднами з боку інспекцій органів державного контролю;

3) підвищення ефективності системи управління безпекою (далі – СУБ) [1], створеної відповідно до вимог Міжнародного кодексу управління безпекою (далі – МКУБ) [3];

4) поява додаткових економічних важелів щодо підвищення безпеки суден (наприклад, страхування).

Звернемо увагу на те що комплексне управління безпекою транспорту здійснює Міністерство інфраструктури України, свою чергу, управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті виконує Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті. Безпосередньо на судні ж управління безпекою покладено на *капітана судна* (судноводія). При цьому, капітан судна зобов'язаний мати: належну для управління судном кваліфікацію; бути повністю інформований про СУБ судноплавної компанії; отримувати необхідну підтримку для безпечного виконання своїх обов'язків, тощо. Тобто, першою головною вимогою є диплом моряка та кваліфікація. Другою важливою вимогою до працівників морського транспорту є особливе увага до проходження медичної комісії. Таким чином,

жодна особа не може бути прийнята на судно, якщо воно не має посвідчення, яке підтверджує його професійну придатність, відсутність небезпечних захворювань і можливість працювати на морі.

Загальні вимоги безпеки роботи на судні повинні забезпечуватися судноплавною компанією, основний їх перелік міститься в Положенні про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті затвердженого Наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 року № 904 [1]. Також судновласник (роботодавець) зобов'язаний забезпечити виконання правил охорони праці, тобто забезпечити використання суден без загрози для безпеки життя та здоров'я працівників за передбачуваних метеорологічних умов [2].

Ще серед факторів, що впливають на рівень безпеки роботи на судні можна виділити, зокрема: *технічні фактори, організаційні фактори, психофізіологічні фактори*. Так, до основних факторів, що впливають на безпеку роботи на судні та на імовірність аварійних подій, належать: фактори, пов'язані з окремими особами; організація на судні; умови праці і побуту на судні і на березі; фактори, пов'язані із судном; управління на березі; та зовнішні впливи і довкілля.

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 вантаження, перевезення, розвантаження і доставки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

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_be_zpekovu_sudnoplavstva_na_morskomu_ta_richkovomu_transporti.pdf (дата звернення 19.10.2020).

2. Про затвердження Правил охорони праці під час виконання робіт на борту риболовних суден : Наказ Державного комітету України з промислової безпеки, охорони праці та гірничого нагляду від 27.12.2006 року № 26//Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29.01.2007 р. № 74/13341. URL: https://dnaop.com/html/32449/doc-НПАОП_05.0-1.02-07 (дата звернення 19.10.2020).

3. Резолюція А. 741(18) Міжнародний кодекс з управління безпечною 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).

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).

УДК 376

PRINCIPLES OF TRAINING MARITIME CADETS FOR FUTURE PROFESSIONAL ACTIVITY

Pozdniakova Valentyna, senior lecturer Navigation and Ship Handling Chair of
Azov Maritime Institute NU "OMA", Mariupol, Ukraine

In modern socio-economic conditions, the problem of activation of the human factor, the maximum use of individual opportunities to achieve the highest results in professional activities which is relevant in terms of training of maritime cadets. The solution of this problem depends on the organization of the system of training for professional activity, the main purpose of which is to form the readiness of a qualified marine specialist of the appropriate level and profile, competitive in the labour market,