

## БЕЗПЕКА СУДНОПЛАВСТВА ЯК ВАЖЛИВА УМОВА ОХОРОНИ ЛЮДСЬКОГО ЖИТТЯ

*У статті розглядається проблема безпеки судноплавства в аспекті охорони людського життя. Подається авторське визначення категорії безпека судноплавства та ризик в судноплавстві. Окреслюються шляхи вдосконалення охорони життя і здоров'я людей при перевезенні водним транспортом.*

**Ключові слова:** судноплавство, безпека, охорона життя, ризик.

### **О. П. Махмурова-Дишлюк**

*Безопасность судоходства как важное условие охране человеческой жизни*

*В статье рассматривается проблема безопасности судоходства в аспекте охраны человеческой жизни. Подается авторское определение категории безопасность судоходства и риск в судоходстве. Определяются пути совершенствования охраны жизни и здоровья людей при перевозке водным транспортом.*

**Ключевые слова:** судоходство, безопасность, охрана жизни, риск.

### **O. Mahmurova-Dyshljuk**

*Maritime security as an essential condition of safety of life*

*In the article the problem of maritime security in terms of protection of human life. Served author's definition of maritime security and risk in shipping. Outlines ways to improve the protection of life and health during transportation by water transport.*

**Key words:** shipping, safety, protection of life, risk.

### **Постановка проблеми та її актуальність.**

Нині економіка України, і, зокрема, її транспортний сектор перебувають у процесі кардинальних трансформаційних перетворень. Зміна планової економіки в країні на ринкову й поспішна приватизація значної частини державних підприємств переважної більшості галузей економіки призвела до різкого падіння обсягів виробництва, поривання господарських зв'язків підприємств, налагоджених транспортних схем, взаєморозрахунків.

Проте результати розвитку економіки за останні роки дають підстави говорити про те, що економічний підйом усе ж можливий. Україна має для цього всі необхідні ресурси, з яких одним із найважливіших був і залишається транспортний потенціал у системі судноплавства. Регулювання відносин у сфері судноплавства належить до пріоритетних напрямів внутрішньої політики нашої держави. Створення правових стимулів для розвитку

транспортної системи відповідно до напрямів розвитку держави, закріплених у Конституції України, є однією з основних заповунок підвищення добробуту суспільства, його економічного потенціалу та охорони людського життя. Саме тому здійсненню ефективного контролю та нагляду у сфері судноплавства, спрямованому на забезпечення високого рівня безпеки, виявлення, припинення та усунення порушень законності, має приділятися належна увага з боку держави та уповноважених нею органів.

Діяльність учасників відносин у сфері транспорту має бути законодавчо врегульованою, оскільки використання транспортних засобів може завдати непоправної шкоди життю та здоров'ю населення, екології, водному світу (тваринам, рослинам) і тягнути за собою адміністративну чи кримінальну відповідальність учасників таких відносин. Між тим, нормативно-правове регулювання безпеки

судноплавства, засобів річкового транспорту та маломірних суден і досі перебуває в зародковому стані. Крім того, поступове соціально-економічне зростання сприяло підвищенню рівня життя деяких верств населення, що, в свою чергу, призвело до збільшення кількості не лише автомобілів, а й моторних човнів, катерів, водних мотоциклів тощо. На сьогодні в Україні налічується близько 4 тис. торгівельних і більш ніж 100 тис. маломірних суден, і всі вони мають відповідати вимогам безпеки судноплавства й перебувати під контролем та наглядом уповноважених органів. Однак численні прогалини та суперечності у нормативно-правових актах, що регулюють контроль і нагляд за безпекою судноплавства в Україні, не дозволяють у повній мірі забезпечити достатній рівень охорони людського життя, так і навколишнього середовища.

#### **Аналіз досліджень і публікацій.**

Ефективність впливу держави на рівень безпеки міжнародних перевезень настільки достатня, наскільки у держави є і використовуються інструменти впливу. При цьому зрозуміло, що необґрунтоване збільшення «інструментів впливу» – неможливо. Одним із важливих факторів підвищення безпеки судноплавства як важливої умови охорони людського життя є розвиток нормативної бази та вдосконалення систем захисту суден технічними методами. На це неодноразово наголошували такі вчені як О. Ф. Андрійко, І. В. Арістової, О. В. Баклана, Ю. Ю. Басова, Д. М. Бахраха, К. І. Белякова, Ю. П. Битяка, В. Т. Білоуса, Г. В. Галіминої, В. М. Гаращука, С. Т. Гончарука, Т. О. Гуржія, С. М. Гусарова, С. Ф. Денисюка, М. М. Долгополова, В. В. Єгупенко, В. О. Заросила, В. В. Коваленка, В. К. Колпакова, О. А. Марпиненка, О. М. Музичука, А. А. Музики, В. В. Новикова, В. І. Осадчого, О. І. Остапенка, В. П. Петкова, С. В. Петкова, А. П. Подольки, В. М. Поповича, Т. О. Проценка, В. Й. Развадовського, О. Б. Развадовського, О. П. Рябченка, Л. А. Савченко, П. В. Синицького, Я. М. Толочка, Ю. С. Шемшученка, І. М. Шопіної, Х. П. Ярмачі, О. Н. Ярмиша, Н. М. Ярмиша та інші.

В той же час комплексно теоретичні засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні як важливої умови охорони людського життя розглянуто лише фрагментарно.

Зрозуміло, що з кожним днем науково-технічний прогрес веде до якісного вдосконалення суден, оснащення їх новітньою апаратурою, полегшення регулювання руху та ін. Проте рівень відносної аварійності не зменшується, а навпаки збільшується, що зумовлюється зростанням кількості морських і річкових суден та інших водних об'єктів, елементарним нехтуванням судоводіями законодавчо встановлених правил безпеки судноплавства, послабленням контролю за безпекою судноплавства і у сфері експлуатації суден, у зв'язку з переходом останніх в приватну власність та ін. [1, с. 40]. За таких умов виникає нагальна потреба в розробці науково-обґрунтованих рекомендацій, спрямованих на удосконалення існуючих засобів державного контролю за безпекою судноплавства як важливої умови охорони людського життя.

**Метою дослідження** є встановлення теоретичної та практичної бази досліджень проблем безпеки судноплавства як важливої умови охорони людського життя.

**Виклад основного матеріалу.** Звичайно, що, розглядаючи поняття безпеки судноплавства як важливої умови охорони людського життя, насамперед необхідно розібратися із самим поняттям «безпека». Чому вона є важливою, чим вона виступає: мотивом, метою, станом, функцією, інтересом або потребою?

У монографії Національного інституту стратегічних досліджень України під безпекою розуміється захищеність країни від наявних чи потенційно можливих загроз [2, с. 52]. Водночас найбільш поширеного набуло трактування безпеки крізь формулу стану захищеності життєво важливих інтересів особи, суспільства й держави від зовнішніх і внутрішніх загроз. При цьому життєво важливими інтересами вважається сукупність потреб, задоволення яких забезпечує існування і можливість прогресивного розвитку особи, суспільства і держави [3, с. 210].

Безпека, виступаючи синтезуючим елементом потреби людини, соціальних систем, функцій органів управління, являє собою систему, а отже складається з певних складників. До таких складових елементів

безпеки передусім належать: інформаційні, економічні, політичні, соціальні, технологічні, екологічні та інші. Важливість кожного з них визначається тими національними інтересами, які є пріоритетними на даному історичному етапі розвитку. Відповідно до цього можна говорити про певне чергування, мінливість домінантності тієї чи іншої складової. Водночас безпека опосередковується можливістю суспільства проводити ефективний моніторинг загроз та небезпек з метою вироблення концепції оптимального управління. Взагалі ж при дослідженні проблеми безпеки головною ознакою є здатність суспільства своєчасно розпізнавати, оцінювати загрози і вживати необхідних заходів до оптимального їх зниження і нейтралізації з огляду поточних можливостей країни і довгострокових інтересів її розвитку, а також співробітництво в цих цілях з іншими країнами і народами.

В аспекті питання безпеки потрібно зазначити, що невід'ємним аспектом є ризик. Ця категорія охоплює матеріальний та правовий напрям щодо охорони життя і здоров'я людей при здійсненні перевезень на водному транспорті. На нашу думку, ризик в матеріальному напрямі – це ймовірність настання певних несприятливих подій, при здійсненні перевезень водним транспортом, що може призвести до завдання матеріальних збитків або призвести до смерті або спричинення шкоди здоров'ю людини незалежно від ступеня її участі в процесі перевезення. Як правовий напрям ризик – це певні блага, законні інтереси особи, що охороняються чинними нормами права і можуть бути порушені внаслідок виникнення ситуацій ризику.

Чинниками виникнення ризику при перевезеннях водним транспортом можуть стати: технічні, техногенні, людський або природні фактори.

Відповідно до викладеного, безпеку можна визначити, як свідомий цілеспрямований вплив суб'єкта управління на загрози та небезпеки, за якого державними і недержавними інституціями створюються необхідні і достатні умови для прогресивного розвитку українських національних інтересів, джерел добробуту

України, а також забезпечується ефективне функціонування системи безпеки України.

Заходи і засоби управління загрозами та небезпеками розробляються з урахуванням методології науки про безпеку. Її застосування дозволить визначати та вивчати загрози особі, суспільству і державі, як триєдиному організму, джерела їх виникнення, потужності та спрямованості, виявляти їхню сутність та розробляти адекватні заходи, реалізація яких гарантуватиме надійне функціонування системи національної безпеки.

Система таких заходів і становить сутнісне ядро процесу забезпечення безпеки. Нехтування і недооцінка важливості формування відповідної системи як заходів, так і суб'єктів, які їх вживатимуть, може призвести до катастрофічних наслідків, серед яких особливо небезпечними на даному етапі історичного розвитку України є: сепаратизм, іредентизм, порушення територіальної цілісності та недоторканності державного кордону, порушення державного суверенітету, тероризм та інші форми екстремізму, релігійний розкол, культурний занепад, втрата пасіонарності титульним етносом, етнічні конфлікти, і зрештою, підрив системи життєзабезпечення держави з наступною втратою її суверенітету.

Розглядаючи дане поняття, передусім доцільно проаналізувати поняття «безпека». Зазначимо, що існує суттєва різниця між концептом і визначенням поняття безпеки. Перше становить собою свідомісне уявлення, розумовий образ безпеки, яка є екзистенціальною потребою людини, тобто такою потребою, що впливає з особливостей людського існування. Водночас, у поняття безпеки вкладається інтегрований філогенетичний і онтогенетичний зміст (безпека нації і безпека конкретної людини) [4, с. 48].

Складність даного поняття, його багатоаспектність зумовлюють необхідність у певному впорядкуванні напрямів щодо його визначення. Тому для більш адекватного розв'язання даної проблеми класифікації напрямів визначення поняття «безпека» ми вирішили подати їх типізацію, з огляду на що нами і була сформована адекватна типологічна модель. Вони можуть бути диференційовані на

три групи: нормативно-правова, яка передбачає виявлення напрямів щодо визначення поняття «безпека» у нормативно-правових актах України; доктринальна, в якій окреслюються основні напрями до визначення поняття «безпека», які містяться у науковій літературі; енциклопедична, в якій окреслюються підходи до визначення поняття «безпека», що містяться у енциклопедичних джерелах.

Безпека судноплавства є станом збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах; відсутністю непростимого ризику, пов'язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довкіллю або матеріальних збитків [5] та залежить не тільки від ступеню надійності судна та його елементів, а й від рівня кваліфікації персоналу та організації роботи на судні. Це вимусило міжнародну морську спільноту поступово відійти від однобічного, суто технічного підходу в регулюванні діяльності людини, звернути увагу на роль людського чинника у забезпеченні безпеки на морі та врегулювати виникаючі при цьому суспільні відносини загальнообов'язковими нормами права. Адже дослідження показують, що за останні 25 років із 1500 загиблих суден, що належали 15 основним державам прапору, головними причинами загибелі були: посадка на мілину – 30,3 %, пожежі – 20,3 %, порушення герметичності корпусу – 13,4 %, штормові умови – 10,5 % [6]. Причинами 25 % загальної кількості аварійних морських подій є помилки командного складу, 17 % – помилки рядового складу, 14 % – помилки берегових служб, 5 % – помилки лоцманів, 2 % – механіків [7].

Дослідження практики на сьогодні засвідчує, що в сфері функціонування морського і річкового транспорту, на виникнення загроз безпеці судноплавства, найчастіше впливають: зношеність суден, суднового, портового та іншого устаткування; неукomплектованість водних судноплавних шляхів навігаційними знаками, зношеність гідротехнічних споруд; невчасне проведення ремонтних і регламентних робіт; порушення правил зберігання і транспортування небезпечних речовин; відхилення від проектної документації при

виробництві й експлуатації устаткування, технічних засобів; перевищення норм перевезення пасажирів і вантажів; неукomплектованість суден рятувальними засобами; порушення правил техніки безпеки і охорони праці; здійснення правопорушень і злочинів, що роблять замах на безпеку у сфері водного транспорту; послаблення контролю за безпекою судноплавства і у сфері експлуатації суден, у зв'язку з переходом останніх в приватну власність та ін.

Аналіз аварійних випадків розкриває ряд основних проблем, вирішувати які необхідно спільними зусиллями портових, регіональних і державних влад, судновласникам, навчальним закладам і всієї морської громадськості.

По-перше, як і раніше, основною причиною аварійності на флоті залишається людський фактор. Під цим поняттям розуміється некомпетентність, безвідповідальність, невміння моряків діяти в складних ситуаціях або втома. По-друге, тривають спроби окремих капітанів та судновласників приховувати аварійні випадки на суднах, що є незрозумілим через наявність різних програм страхування, що дедалі впевненіше впроваджуються в практику судноплавства. При настанні страхового випадку всі ці програми вимагають, для мінімізації збитків, негайної і повної інформації про подію. По-третє, якість судноремонту та технічної експлуатації суднових механізмів завжди впливає на аварійну статистику. Особливу актуальність ця проблема набула останніми роками. Судна старішають, механізми зношуються і вимагають більш дбайливого догляду і якісного ремонту. Однак, аналіз аварійних випадків показує, що в цій сфері діяльності знизився рівень контролю, відповідальності і професійний рівень фахівців судноремонтних підприємств.

Сьогодні необхідно більше уваги приділяти модернізації навігаційного обладнання суден виходячи на рівень світових стандартів, підготовці плавскладу, згідно з вимогами міжнародних конвенцій. Остаточо визначитися із сертифікацією моряків.

На теперішньому етапі безпека мореплавства та охорона навколишнього середовища залежить від чіткої взаємодії всіх структур:

контролю стану набору корпусів, головних і допоміжних механізмів, електрообладнання, радіоустановок, включаючи використовувані в рятувальних засобах, протипожежного захисту і засобів пожежної безпеки, рятувальних засобів та пристроїв, суднового навігаційного обладнання, навігаційних посібників та іншого обладнання.

Запорукою безпечної експлуатації судна є розуміння і виконання співробітниками компаній (як берегового, так і суднового персоналу) основ безпеки мореплавства і захисту навколишнього середовища, тобто комплексу конструктивних, технічних, організаційних заходів і відповідної підготовки суднового і берегового персоналу. Саме порядок виконання цього комплексу і передбачений Міжнародним кодексом з управління безпечною експлуатацією суден і попередженням забруднення 1993 року [8].

**Висновки.** Отже, безпека судноплавства як важлива умова охорони людського життя – це відносно стабільний стан, вільний від небезпек, спрямований на збереження людського здоров'я і життя, довкілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах, який забезпечується системою національних і міжнародних заходів технічного, економічного організаційного, соціального й передовсім правового характеру.

Недоліками Правил судноплавства на внутрішніх водних шляхах України є: по-перше, відсутність чіткого визначення поняття «судноводій»; по-друге, відсутність положення про реєстрацію та перереєстрацію засобів водного транспорту; по-третє, нерегламентованість технічного огляду суден.

Для вирішення проблем нормативно-правового забезпечення безпеки судноплавства як важливої умови охорони людського життя необхідно:

1) сприяти процесу імплементації національного законодавства в сфері судноплавства до міжнародних нормативних актів;

2) забезпечити реалізацію механізму нормативно-правового інформування учасників судноплавства;

3) узгодити термінологію у галузі судноплавства, що застосовується у націо-

нальному законодавстві, з термінологією міжнародно-правових актів;

4) прийняти Закон України «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах», який відповідатиме міжнародним стандартам.

Є наявною потреба усунення недоліків у роботі державних органів у сфері забезпечення безпеки мореплавства, до яких можна віднести:

1) недостатній контроль за виконавчою дисципліною, подекуди формальний підхід до проведення перевірок піднаглядних суб'єктів;

2) недостатній рівень ужиття заходів адміністративного примусу до порушників вимог безпеки судноплавства;

3) порушення вимог законодавства при оформленні протоколів про притягнення до адміністративної відповідальності;

Основними причинами аварійних подій на морському і річковому транспорті та маломірних суднах є:

1) на морському і річковому транспорті: порушення вимог законодавства, зношеність вузлів і механізмів суден; помилкові дії капітанів та екіпажів; недостатній досвід і фахова підготовка екіпажу; недооцінювання погодних умов; форс-мажорні обставини;

2) на маломірних суднах: порушення вимог Правил користування водними об'єктами для плавання на маломірних (малих) суднах; порушення норм пасажиромісткості; вихід у море у стані алкогольного сп'яніння, з неконтрольованих пунктів, без дозволу прикордонних служб, у темний час доби, під час закритої навігації; самовільне використання плавзасобів; керування судном у положенні «стоячи»; управління судном без посвідчення на право керування; вихід на суднах, які не пройшли в установленому порядку реєстрацію, техогляд, є непридатними до експлуатації; форс-мажорні обставини.

Тільки проведення, на нашу думку, єдиної державної політики у сфері безпеки судноплавства, надійна та вмотивована законодавча база і ефективний державний контроль за її дотриманням дозволить забезпечити безпечне функціонування морського та річкового транспорту як важливої умови охорони людського життя.

**Література**

1. *Тубольцева А. В.* Административно-правовые вопросы обеспечения общественной безопасности на водном транспорте: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.14 / А. В. Тубольцева. – М.: Юридический институт МВД России, 2001. – 199 с.
2. *Качинський А. Б.* Індикатори національної безпеки: визначення та застосування їх граничних значень: монографія / А. Б. Качинський. – К.: НІСД, 2013. – 104 с.
3. *Калініченко А. П.* Проблеми безпеки на внутрішніх водних шляхах України / А. П. Калініченко // Наука і правоохорона. – 2010. – № 1. – С. 206-212.
4. *Іванов Д. А.* Юридико-технічні норми у міжнародно-правових актах з безпеки судноплавства / Д. А. Іванов // Суспільство. Держава. Право. – Одеса: Фенікс, 2004. – Вип. 4. – С. 47-50.
5. *Положення* про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20 листопада 2003 р. № 904 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52 (Частина 2). – Ст. 2844.
6. *Костылев И.* Человеческий фактор морского флота / И. Костылев // Морские вести России. – 2003. – № 23-24. – С. 12.
7. *Стадніченко С. М.* Людський фактор на морі: навч.-метод. посіб. / С. М. Стадніченко. – Одеса: Астропринт, 2003. – С. 26.
8. *Положення* щодо встановлення відповідності системи управління безпекою компаній та суден флоту рибного господарства вимогам Міжнародного кодексу з управління безпечною експлуатацією суден і попередженням забруднення 1993 року: затверджене наказом Держкомрибгоспу України від 16 січня 2008 р. № 5 // Офіційний вісник України. – 2008. – № 8. – Ст. 213.

**References**

1. *Tubol'ceva A. V.* Admynstratyvno-pravovyye voprosy obespecheniya obshhestvennoj bezopasnosty na vodnom transporte: dys. ... kand. juryd. nauk: 12.00.14 / A. V. Tubol'ceva. – M.: Jurydycheskyj instytut MVD Rossyy, 2001. – 199 s.
2. *Kachyns'kyj A. B.* Indykatory nacional'noi' bezpeky: vyznachennja ta zastosuvannja i'h granychnyh znachen': monografija / A. B. Kachyns'kyj. – K.: NISD, 2013. – 104 s.
3. *Kalinichenko A. P.* Problemy bezpeky na vnutrishnih vodnyh shljahah Ukrai'ny // A. P. Kalinichenko // Nauka i pravoohorona. – 2010. – № 1. – S. 206-212.
4. *Ivanov D. A.* Jurydyko-tehninchni normy u mizhnarodno-pravovyh aktah z bezpeky sudnoplavstva / D. A. Ivanov // Suspil'stvo. Derzhava. Pravo. – Odesa: Feniks, 2004. – Vyp. 4. – S. 47-50.
5. *Polozhennja* pro systemu upravlinnja bezpekoju sudnoplavstva na mors'komu i richkovomu transporti: zatverdzhene nakazom Ministerstva transportu Ukrai'ny vid 20 lystopada 2003 r. № 904 // Oficijnyj visnyk Ukrai'ny. – 2003. – № 52 (Chastyna 2). – St. 2844.
6. *Kostylev Y.* Chelovecheskyj faktor morskogo flota / Y. Kostylev // Morskye vesty Rossyy. – 2003. – № 23-24. – S. 12.
7. *Stadnichenko S.* Ljuds'kyj faktor na mori: navchal'no-metodychnyj posibnyk / S. M. Stadnichenko. – Odesa: Astroprynt, 2003. – S. 26.
8. *Polozhennja* shhodo vstanovlennja vidpovidnosti systemy upravlinnja bezpekoju kompanij ta suden flotu rybnogo gospodarstva vymogam Mizhnarodnogo kodeksu z upravlinnja bezpechnoju ekspluatacijeju suden i poperedzhennjam zabrudnennja 1993 roku: zatverdzhene nakazom Derzhkomrybgospu Ukrai'ny vid 16.01.2008 r. № 5 // Oficijnyj visnyk Ukrai'ny. – 2008. – № 8. – St. 213.