



Плачкова Т. М.,
аспірант кафедри морського
та митного права
Національного університету
«Одеська юридична академія»
(м. Одеса, Україна)

УДК 342.95:656.61.052

ЛЮДСЬКИЙ ФАКТОР У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА: ПРАВОВІ ЗАСОБИ ЗМЕНШЕННЯ ВПЛИВУ

У статті досліджено вплив людського фактора на безпеку мореплавства. Відзначається, що сьогодні людський фактор залишається одним з визначальних факторів морського флоту та забезпечення безпеки мореплавства, оскільки практично не існує аварій, які не містили б елементи помилкових дій людини. Здійснено огляд міжнародних угод у сфері підготовки, дипломування моряків, несення вахти, умов їх праці.

Ключові слова: безпека мореплавства, людський фактор, мореплавство, аварії суден, судно.

Плачкова Т. М. Человеческий фактор в обеспечении безопасности мореплавания: правовые средства уменьшения влияния. — Статья.

В статье исследовано влияние человеческого фактора на безопасность мореплавания. Отмечается, что сегодня человеческий фактор остается одним из определяющих факторов морского флота и обеспечения безопасности мореплавания, поскольку практически не существует аварий, которые не содержали бы элементы ошибочных действий человека. Осуществлен обзор международных соглашений в области подготовки, дипломирования моряков, несения вахты, условий их труда.

Ключевые слова: безопасность мореплавания, человеческий фактор, мореходство, аварии судов, судно.

Plachkova T. M. Human Factor in Ensuring Safety of Navigation: Legal Means of Reducing the Impact. — Article.

The influence of human factor in the safety of navigation is researched. It is noted, today, the human factor remains one of the defining factors of the Navy and seafaring safety, practically there are no accidents, that would not include the erroneous actions of a man. A review of international agreements in the field of training, graduation of seafarers, watchkeeping, conditions of their labor.

Keywords: safety of navigation, human factor, navigation, ship accidents, vessel.

Охопивши усі сфері діяльності людини науково-технічна революція продовжує чинити вплив на архітектуру та оснащеність суден. Одним з найважливіших її наслідків є широка автоматизація виробничих процесів, пов'язаних з фізичною та розумовою працею екіпажу. Вона має прояв у застосуванні складних систем та комплексів автоматизованого управління та контролю. Особливо бурхливим процес автоматизації на флоті був упродовж 90-х років минулого століття та спричинив докорінні зміни у організації управління та обслуговування на судні, у складі та чисельності команди, у рівні кваліфікації її членів та в інших сферах взаємозв'язків як всередині екіпажу, так й взаємозв'язків екіпажу з судном [1, с. 26].

Практично до 90-х років ХХ ст. світове співтовариство намаглося вирішити проблему забезпечення безпеки мореплавства ідучи нормативним і конструктивним шляхами. Перша версія міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі (сьогодні — SOLAS 74 [2]) була схвалена у 1914 р., через два роки після загибелі пасажирського лайнера «Титанік». Вивчення причин аварій з морськими судами підштовхувало інженерно-технічну думку до нових рішень, а міжнародне співтовариство надавало їм обов'язкового статусу у вигляді правил і вимог різних міжнародних угод. Ефективність такого способу забезпечення безпеки на морі було поставлено під сумнів наприкінці 80-х років минулого століття, коли аварії морських суден траплялися одна за одною, їх наслідки ставали все жахливішими, а серед причин аварій перше місце почали обіймати помилкові дії людини, яка приймає рішення у відповідальний момент, т. зв. «людський фактор». Фетишизм технічних засобів призвів до недооцінки ролі людини у забезпеченні безпеки мореплавства і судна,

до зниження уваги до проблеми людського фактора. За статистичними даними, основною причиною (більше 80 %) аварій морських суден, що відбулися останнім часом, є помилки людини, від якої залежить прийняття рішення з управлінням судном — капітана, вахтового помічника капітана, вахтового механіка, лоцмана, оператора системи управління рухом суден [3, с. 4—5].

Проблема людського фактора полягає у відсутності достатніх знань про природні закони поведінки людини, про причинно-наслідкові зв'язки впливу на людину різних чинників, у відсутності визначення поняття «людський фактор», у відсутності методології кількісної оцінки і врахування впливу людського фактора на безпеку судна. Кардинальна зміна умов праці та діяльності людини на судні відбулася при здійсненні повної комплексної автоматизації управління та контролю. Головним та визначним тут стало те, що людина-оператор, відокремлений від технічних засобів — об'єктів управління, почала взаємодіяти при управлінні та контролі не з ними, а з їх інформаційними моделями. У зв'язку з цим, перед конструкторами та вченими, що створюють складні технічні системи, виникла гостра необхідність враховувати у своїх розробках особливості організму людини. Однак на практиці ці вимоги враховуються не завжди та не скрізь. Створюються технічні системи, в яких перед людиною ставляться важкорозв'язувані, а інколи — й нездійсненні завдання [1, с. 27].

Відомо, що порушення правил безпеки мореплавства може бути пов'язане з індивідуальними якостями окремих людей, найчастіше негативними: недисциплінованість, недбалість і безтурботність, некомпетентність, емоційна нестійкість тощо. Однак відомі випадки, коли досвідчені капітани, які зарекомендували себе фахівцями вищої кваліфікації, приймали невірне рішення навіть у порівняно нескладних ситуаціях. За наявності труднощів кожній людині властиві обмеження можливостей, обумовлені невідповідністю її психологічних та психофізіологічних характеристик рівню складності завдань, які виникають перед нею в конкретних умовах трудової діяльності. Ці характеристики, що проявляються в ситуації взаємодії людини і технічних систем, отримали назву «людський фактор» [4].

Саме «людський фактор» визнано головною причиною загибелі круїзного лайнера *Costa Concordia*, на борту якого перебували понад 4200 осіб та який допустив зіткнення зі скелею біля о. Джильо неподалік узбережжя італійської області Тоскана. Капітан лайнера Ф. Скеттіно вирішив підвести судно ближче до берега і привітати свого знайомого на о. Джильо (за іншими відомостями, це була традиція судноплавної компанії *Costa Crociere*, якій належав лайнер, вітати жителів і гостей о. Джильо гудками, які подаються з близької відстані). Дії капітана італійські прокурори назвали безвідповідальними і незграбними. Власники круїзного лайнера з компанії *Costa Crociere* підтвердили, що причиною аварії імовірно став людський фактор, оскільки капітан намагався виконати маневр, відомий як «корабельний політ». В результаті його дії стали причиною аварії корабля біля берегів Тоскани в ніч на суботу, 14 січня 2012 р. [5], в якій загинуло 32 особи. 12 лютого 2015 р. Ф. Скеттіно було визнано винним і засуджено до 16 років позбавлення волі [6]. Проте він був не єдиним засудженим у цій справі: після закінчення слухань 21 грудня 2012 р. у якості підозрюваних було затримано 12 осіб. Чотирьом старшим офіцерам ставилися в провину пасивність при порушенні капітаном правил судноводіння в частині недотримання швидкісного режиму і прокладання курсу поблизу берега за допомогою карти неналежного масштабу [7, р. 153]. Офіцер з безпеки А. Бонгіованні і штурман С. Каннеса були звинувачені в тому, що не повідомили морському центру управління в Ліворно про серйозний інцидент. А. Бонгіованні з великою затримкою доповів лише про другорядні неполадки на борту. Головний пасажирський адміністратор М. Джампедроні не організував евакуацію після оголошення тривоги. Рульовий Я. Руслі зробив кілька помилок при виконанні наказів капітана під час маневрування поблизу о. Джильо. Звинувачення були також висунуті Р. Ферраріні, який керував кризовим центром компанії *Costa Crociere*, і її віце-президенту М. Урспрунгеру [8]. Таким чином, повільні та невідповідні обставинці плавання дії людей, відповідальних за лайнер вартістю 500 млн євро та життя більше 4 тис людей призвели до найбільшої з часів втрати Титаніка аварії. На щастя, незважаючи на холодну пору

року, великих втрат людських життів вдалося уникнути, але це не зменшує провину капітана лайнера та його помічників за втрачені життя 32 людей, у т. ч. дітей.

Таким чином, хоча прямі причини аварій часто можна віднести на рахунок дій окремих осіб, домінуючими найчастіше є помилки групи осіб, тобто організаційні. Аналіз фахівців-психологів виявив зростаючий розрив між складністю сучасної техніки і психологічними можливостями людини як елемента системи «людина — машина». Керівна і операторська діяльність людини на борту судна інформаційно перевантажена і погано забезпечена технологією прийняття управлінських рішень, що враховує психологічний стан людини, особливо в екстремальних ситуаціях. Традиційна технологія прийняття управлінських рішень базується на використанні численних навчань, директивних, нормативних, правових і технічних документів на паперових носіях, погано пристосованих для пошуку, сприйняття і переробки необхідної інформації. Загальні міркування і рекомендації таких документів, безумовно, корисні, але в екстремальних ситуаціях вони не дозволяють швидко знаходити конкретні управлінські рішення. Громіздка документація і правила її застосування не забезпечують оперативного проведення складних розрахунків і чисельних оцінок процесів, які повинні бути виконані з попередженням по відношенню до керованих швидкоплинних подій [9, с. 720].

Статистика аварійності свідчить, що у 2015 р. загальні втрати морських суден знизилися на 3 % (з 88 до 85), до найнижчого рівня протягом попередніх десяти років. Понад чверть усіх втрат суден відбулася в Південному Китаї, Індокитаї, Індонезії та на Філіппінах (22). Загальні втрати суден значно знизилися у Східному Середземномор'ї, на Чорному морі, в Японії, Кореї та Північному Китаї. А якщо дослідити статистику загибелі суден з 2006 р., то за цей період у всьому світі було втрачено 1231 одиницю, у регіоні Південного Китаю, Індокитаю, Індонезії та Філіппін було втрачено 252 судна впродовж 10 років, у Східному Середземномор'ї та Чорному морі — 162, біля берегів Японії, Кореї та Північного Китаю — 145 [10]. Але показники 2016 р. вже, на жаль, не є настільки оптимістичними: у середньому за місяць минулого року у світі гинуло від 3 до 22 суден [11].

Сьогодні людський фактор залишається одним з визначальних факторів морського флоту та забезпечення безпеки мореплавства. Практично не існує аварій, які не містили б елементи помилкових дій людини. Виключення складають лише аварії, у основі яких є сховані дефекти судна чи двигунів, а також вплив нездоланих сил природи. За виникнення подібних подій ніхто не відповідає, як й за інші стихійні джерела небезпеки: шторми, циклони, тайфуни та цунамі. Але й в умовах цих подій власну рятувальну чи, навпаки, помилкову роль, можуть відігравати саме елементи дій людини [12, с. 114], а не машини. Існуюча статистика аварійності світового флоту засвідчує, що на частку людського фактора припадає більш 80 % всіх аварійних ситуацій в морі [13, с. 12].

Різноманітним аспектам впливу «людського фактора» на безпечну експлуатацію суден останнім часом присвячені численні публікації, семінари, конференції, круглі столи. Мета такого роду заходів — пошук практично придатних засобів і методів мінімізації впливу людського фактора на аварійність прапора [14]. Різні аспекти ролі людського фактора у забезпеченні безпеки мореплавства розглядали у своїх працях як українські так й зарубіжні вчені, серед яких С. О. Кузнецов, В. М. Гуцуляк, М. В. Міусов, І. І. Костилев, В. М. Прусс, В. Боевич, С. М. Стадніченко, Л. А. Позолотін, В. Г. Торський, А. Мальцев тощо. Проте правові засоби зменшення впливу людського фактора на забезпечення безпеки мореплавства в їх працях не розглядалися, або розглядалися поверхово, що і обумовило вибір мети цього дослідження.

Безпека судноплавства є станом збереження (захищеності) людського здоров'я і життя, довілля та майна на морі й на внутрішніх водних шляхах; відсутністю непростимого ризику, пов'язаного з загибеллю або травмуванням людей, заподіянням шкоди довіллю або матеріальних збитків [15] та залежить не тільки від ступеню надійності судна та його елементів, а й від рівня кваліфікації екіпажу 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 фактора у забезпеченні безпеки на морі та врегулювати

виникаючі при цьому суспільні відносини загальнообов'язковими нормами права. Адже дослідження показують, що за останні 25 років з 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 % [13, с. 12]. Причинами 25 % загальної кількості аварійних морських подій є помилки командного складу, 17 % — помилки рядового складу, 14 % — помилки берегових служб, 5 % — помилки лоцманів, 2 % — механіків [16, с. 26]. Виходячи з цього можна зробити висновок, що теоретичне навчання моряків обов'язково має доповнюватись практикою, як цього вимагає Міжнародна конвенція про стандарти підготовки, дипломування моряків и несення вахти 1978 р., з поправками 1995 [17] та 2010 [18] років (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978*, далі — Конвенція STCW) [19], а рівень професійних знань екіпажу має постійно підвищуватись.

За думкою В. Г. Торського та Л. А. Позолотіна, під людським фактором слід розуміти широке коло психологічних та психофізіологічних якостей, яким у різних ступенях володіють люди та які певним чином впливають на якість та ефективність їх виробничої діяльності [20, с. 4].

В. М. Прусс та В. Боевич зазначають, що під людським фактором, у контексті безпеки судноплавства, слід розуміти можливості та здатності людини сприймати та обробляти певну кількість інформації в одиницю часу, та приймати рішення у різних умовах. Перевищення порогу сприйняття та переробки інформації неминуче призводить до неправильних рішень та, як наслідок, аварійної ситуації [12, с. 114].

Дещо ширше трактує поняття «людський фактор» І. І. Костилев та зазначає, що воно включає весь спектр людської діяльності, яка виконується екіпажами суден, береговим управлінським персоналом, органами державного управління, суднобудівними верфями, законодавцями та іншими сторонами, що мають відношення до мореплавства [13, с. 12].

А. Мальцев зазначає, що за аналізу такої причини аварійності як людський фактор, ніколи не зазначаються конкретні причини аварій,

що не дозволяє зробити висновки з невірних дій людини та намагатися запобігти їм у майбутньому. Тому шляхом вирішення цієї проблеми є послідовний аналіз роботи кожного з елементів системи управління судном. Для досягнення вказаної мети, цілком обгрунтовано вважає А. Мальцев, необхідно виділити підсистеми, що забезпечують навігаційну, морехідну безпеку та безпеку водних шляхів [21, с. 16].

У психології під терміном «людський фактор» мають на увазі інтегральні характеристики зв'язку людини і технічного пристрою, що виявляються в конкретних умовах їх взаємодії в рамках т. зв. «системи людина-машина». Сучасне судно і його екіпаж представляють собою систему «людина-машина», тип якої можна визначити наступним чином:

- за цільовим призначенням — керуюча (основним завданням людини є управління машиною);
- за кількістю елементів і «характеристикам людини» — полісистема (до складу входить колектив людей і комплекс технічних пристроїв), багаторівнева (існує ієрархія взаємодії членів колективу);
- за характеристиками машинного компонента — системо-технічний комплекс (складна технічна система, в якій людина в процесі діяльності взаємодіє не тільки з технічними пристроями, але і з іншими людьми);
- за типом взаємодії людини і машини — безперервна взаємодія (даний тип системи «людина-машина відноситься до найбільш складним).

Умови праці моряків класифікуються як «особливі» — в них професіонал зазнає періодичного впливу екстремальних факторів (з ризиком виникнення важких форм гострих професійних захворювань, каліцтв, загрози для життя). Особливі умови, в свою чергу, висувують підвищені вимоги до спрацьованості та згуртованості морських екіпажів, до «соціально-адаптаційним» якостям моряків [22, с. 41].

Розгляд аварій, що виникли внаслідок дії людського фактора, показує, що більшість з них відбулася як наслідок невірно прийнятих, або неприйнятих взагалі рішень (бездіяльності). Це означає, що для пошуку шляхів впливу на цей вид аварійності необхідно

відповісти на питання про причини прийняття невірних рішень або бездіяльності. При аналізі аварійних ситуацій варто зупинитися не лише на пошуку осіб, винуватих в аварії та визначенні ступеню їхньої винуватості, а й на формуванні кадрової складаючої морського флоту. Як зазначає Е. Псядло, надії на те, що вдосконалення навігаційних засобів судноводіння само собою призведе до скорочення аварій, не виправдались; більш того останніми роками намітилася тенденція до їхнього зростання [23, с. 57]. Поступове зменшення чисельності екіпажів суден призводить до зростання відповідальності та ускладнення функцій їхніх членів. Це викликає швидке стомлення, зниження продуктивності фізичних та розумових здібностей людини та до погіршення здатності робити обґрунтовані висновки та приймати важливі рішення, а отже, і ймовірність аварій.

Стурбованість проблемами втомленості моряків викликала підготовку та прийняття спеціальної Резолюції Міжнародної морської організації (*International Maritime Organization*, далі — ІМО) від 4 листопада 1993 року А.772(18) «Фактори втомленості при комплектуванні суден екіпажами та забезпеченні безпеки» [24]. Згідно з цією Резолюцією втомленість характеризується як зниження продуктивності праці людини, зниження фізичних та розумових здібностей та/або погіршення здатностей робити обґрунтовані висновки. Також вказується на те, що втомленість може бути викликана такими факторами, як довготривалий період розумової та фізичної активності, неповноцінний відпочинок, несприятливий вплив навколишнього середовища, фізіологічні фактори та/або стрес або інші фізіологічні фактори. Наведена класифікація факторів втомленості.

Одним з ефективних засобів проблеми накопичення втомленості моряків повинен стати метод визначення ступеню втомленості перед виходом судна з порту. Але найбільш придатним для цього є визначення мінімального числа членів екіпажу у залежності від призначення та розмірів судна. У Резолюції від 19 листопада 1981 року А.481 (XII) «Принципи безпечного укомплектування суден екіпажами» [25] ІМО настійно закликає уряди-члени прийняти необхідні заходи для забезпечення того, щоб кожне морське судно, до якого застосовується Конвенція STCW, повинно постійно мати виданий

адміністрацією документ, в якому вказується мінімальний склад екіпажу для такого судна.

Подальша автоматизація управління та контролю на судах ставить на перший план завдання підготовки членів екіпажу, постійну профілактику, підвищення професіоналізму у роботі та обов'язкове періодичне підвищення кваліфікації відповідно до стандартів компетентності осіб як командного, так й рядового складу суден. Теоретичні знання та практичні навички є одними з найважливіших складових людського фактора морського флоту, та безпосередньо пов'язані з забезпеченням безпеки судноплавства. Ці аспекти залишаються надзвичайно актуальними й у теперішній час, оскільки на світовому ринку праці спостерігається дефіцит кваліфікованих морських спеціалістів. Як зазначав В. М. Єрофеев, у 2000 році на торговельному флоті західних країн бракувало 46 тис. офіцерів, а до 2010 року цей показник збільшиться до 90 тис. [26, с. 75].

Перші спроби до встановлення вимог щодо кваліфікації командного складу та екіпажу суден були зроблені ще на Першій Міжнародній морській конференції, яка проходила у Вашингтоні у 1899 році незважаючи на те, що практично жодне з питань конференції не знайшло свого закріплення у спеціальному міжнародному договорі, всі вони отримали загальне визнання [12, с. 117].

Лише у 1978 році ІМО розробила та прийняла Конвенцію STCW, яка стала першою спробою встановити на світовому рівні мінімальні професійні стандарти для моряків, яким повинні слідувати держави у здійсненні підготовки та дипломування моряків. Згідно з п. 2 ст. 1 Конвенції STCW, «сторони зобов'язуються видавати усі закони, декрети, накази і правила та вживати усіх інших заходів, які можуть бути потрібні для повного здійснення положень Конвенції з метою забезпечення того, щоб з точки зору охорони людського життя і збереження майна на морі, а також захисту морського середовища моряки на судах мали належну кваліфікацію і були здатні виконувати свої обов'язки».

Для досягнення цієї мети, згідно зі ст. 11 Конвенції STCW, Сторони Конвенції після консультації з Організацією та при її сприянні, підтримують ті з Сторін, які звертаються з проханням про надання

технічної допомоги щодо: (а) навчання адміністративного і технічного персоналу; (б) утворення учбових закладів для підготовки моряків; (с) оснащення обладнанням і посібниками учбових закладів; (д) розробки відповідних програм підготовки, включаючи проходження практики на морських суднах; (е) вжиття інших заходів по підвищенню кваліфікації моряків; переважно на національній, субрегіональній чи регіональній основі для подальшого сприяння здійсненню цілей і завдань Конвенції, враховуючи при цьому конкретні потреби країн, що розвиваються, у цьому відношенні. Організація, зі свого боку, буде відповідним чином продовжувати докладати зусиль у вищезазначених напрямках шляхом консультування і співробітництва з іншими міжнародними організаціями і, зокрема, з Міжнародною організацією праці.

Згідно з преамбулою Конвенції STCW, вона приймалася з «бажанням сприяти посиленню охорони людського життя і збереженню майна на морі, а також захисту морського середовища», від її застосування очікувалося забезпечення належної компетенції капітанів та членів екіпажів морських суден з різних країн та безпеку їхньої експлуатації. Але, як показала практика, Конвенція не досягла поставленої мети. Роль людського фактора в морських аваріях залишалася незмінною: за різними оцінками вона дорівнювала 80 %. З метою приведення Конвенції STCW у відповідність до сучасних умов та вимог судноплавства був розроблений та у 1995 році прийнятий як додаток до Конвенції STCW, Кодекс стандартів підготовки, дипломування моряків та несення вахти. Таким чином Конвенція STCW встановила обов'язкові мінімальні вимоги (станданти) для дипломування судноводіїв, механіків, радіоспеціалістів, а також мінімальні теоретичні знання та практичні навички, необхідні для отримання дипломів відповідних спеціалістів [27, с. 28—32].

У листопаді 1993 року Резолюцією А.741(18) був затверджений Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення [28] (далі — МКУБ), який увійшов до нової Глави IX SOLAS 74 та став обов'язковим для виконання. Цей найважливіший міжнародний стандарт безпеки передбачає створення системи управління безпекою мореплавства та відсторонення

впливу людського фактора на експлуатацію суден, що дозволить зменшити ймовірність аварійних ситуацій та число помилок людини при діях у таких ситуаціях. МКУБ роз'яснює, що термін «людський фактор», який звичайно асоціювався тільки з екіпажем, має відношення й до берегових служб.

Наступним значним кроком на шляху оновлення міжнародних стандартів у сфері праці моряків стало прийняття Манільських поправок 2010 року до Конвенції STCW. Схвалені поправки до Конвенції та Кодексу STCW зачіпають практично кожну главу та кожен розділ. Найбільш суттєві зміни наступні: уточнено назву і надано визначення видів документів, які видаються морякам, відповідно до вимог Конвенції. Передбачені наступні групи документів: *Certificate of competency* — диплом особи командного складу, який видається капітанам, судновим офіцерам і радіоспеціалістам ГМСЗБ відповідно до положень глав II, III, IV та VIII Конвенції; *Certificate of proficiency* (свідоцтво про професійну придатність) — означає документ, виданий моряку, інший, ніж диплом особи командного складу, який підтверджує, що вимоги Конвенції щодо підготовки, компетентності та плавстажу виконані. До цієї групи належать як документи про кваліфікацію осіб рядового складу, що видаються відповідно до вимог Правил II/4, II/5, III/4, III/5, VII/2, так і деякі свідоцтва про проходження підготовки, необхідної за нормами Конвенції STCW, зокрема, свідоцтва для роботи на танкерах, свідоцтво Офіцера охорони судна тощо.

Documentary evidence (документальне підтвердження) — означає документ, інший, ніж диплом особи командного складу або свідоцтво про професійну освіту, який підтверджує, що відповідні вимоги Конвенції виконані. До цієї групи, зокрема, відноситься свідоцтво про підготовку з виживаності, персоналу пасажирських суден тощо.

Визначено, що документи про компетентність (дипломи), що видаються капітанам і особам командного складу морських суден відповідно до вимог Правил II/1, II/2, II/3 (судноводіїв), III/1, III/2 (механікам), III/6 (електромеханікам), IV/1, IV/2 (радіоспеціалістам) або VII/2 (фахівцям з інтегрованими професіями) і свідоцтва про професійну освіту, що видаються відповідно до правил II/4, II/5 (матросам),

III/4, III/5 (мотористам), III/7 (електрикам), VII/2 (фахівцям з інтегрованими професіями), а також документи про підготовку відповідно до правил V/1-1, V/1-2 (свідоцтва про підготовку для роботи на танкерах) повинні видаватися тільки Адміністрацією, тобто урядом держави [29].

Ще одним міжнародним документом, що наразі визначає стандарти праці моряків є Міжнародна конвенція МОП 2006 р. про працю в морському суднопластві [30]. Цей документ був проголошений «біллем про права моряків» і «четвертим стовпом» законодавства в сфері морського суднопластва, покликаним доповнити міжнародні конвенції з охорони людського життя на морі (SOLAS), про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW) та про запобігання забруднення з суден (MARPOL) [31].

Конвенція про працю в морському суднопластві 2006 року встановлює мінімальні міжнародні вимоги, що стосуються майже всіх аспектів умов праці та проживання моряків на судні: мінімального віку, придатності за станом здоров'я, професійної підготовки, умов найму, включаючи питання, що стосуються оплати праці, оплачуваної щорічної відпустки, репатріації, тривалості часу роботи і відпочинку. Конвенція встановлює стандарти житлових приміщень і умов для відпочинку на борту, харчування і столового обслуговування, охорони здоров'я, медичного обслуговування тощо. Вона також містить норми, що регулюють роботу служб найму та працевлаштування моряків. Що стосується важливого питання про оплату праці, Конвенція 2006 року потребує, щоб заробітна плата виплачувалася регулярно, не рідше одного разу на місяць. Виплата заробітної плати є одним з елементів, який підлягає інспектуванню, а також перевірці з боку держави-порту, що ратифікувала Конвенцію. Крім того, Конвенція містить зведені воедино норми, що стосуються вимог до житлових приміщень для екіпажу, питань харчування і столового обслуговування. В угоді детально врегульовані питання дизайну, конструкцій, вентиляції, опалення, освітлення приміщень судна. також встановлено вимоги, що стосуються попередження впливу шуму і вібрації у виробничих і житлових зонах [31, с. 247], що, на наше переконання, здійснить вагомий вплив на зниження впливу людського

фактора на безаварійність мореплавства та стане вагомим важелем підвищення безпеки мореплавства в усьому світі.

Таким чином, шляхом встановлення єдиних міжнародних норм щодо зменшення впливу негативних факторів на людину, забезпечення охорони навколишнього природного середовища, мінімального складу екіпажів суден ІМО заклала правові засади забезпечення безпеки судноплавства. Встановлення єдиних вимог до кваліфікації судових спеціалістів, єдність підходу, розуміння та впровадження вимог ІМО щодо кадрової складової флоту дає змогу отримувати автоматичні підтвердження отриманих національних дипломів та безперешкодного працевлаштування моряків держав, зазначених у списку держав, що повністю виконують вимоги Конвенції STCW, який складає Комітет з безпеки на морі ІМО, на судна провідних морських держав світу. Уніфіковані міжнародні стандарти стають частиною національного законодавства, що регулює безпеку мореплавства, правовий статус, процес підготовки та дипломування моряків. Кожна країна світу, яка взяла на себе зобов'язання виконувати вимоги міжнародних домовленостей повинна керуватися принципами і нормами цих угод.

ЛІТЕРАТУРА

1. Жуков А. А. Море и... трагедии. — О.: Издательство КП ОГТ, 2003. 320 с.
2. *International Convention for the Safety of Life at Sea*, 1974. URL: <http://www.ifrc.org/docs/idrl/I456EN.pdf>
3. Клименко В. Д. Разработка методов количественного учета влияния человеческого фактора на безопасность судна: дис. ... кан. экон. наук: 05.22.19. — Санкт-Петербург, 2003. 161 с.
4. *Человеческий фактор* и безопасность мореплавания. URL: <http://www.gostov-fishcom.ru/news/5592/>
5. *Причины крушения Costa Concordia* в Италии. URL: <http://ecity.cn.ua/world/4213-prichiny-krusheniya-kosta-konkordiya-costa-concordia-v-italii-foto-video.html>
6. *Бывшему капитану «Коста Конкордия»* Скеттино оставили в силе приговор. URL: http://www.bbc.com/russian/news/2016/05/160531_italy_court_concordia

7. *Cruise Ship COSTA CONCORDIA*. Marine casualty on January 13, 2012. Report on the safety technical investigation. 2012. 176 p. URL: http://3kbo302xo3lg2i1rj8450xe.wpengine.netdna-cdn.com/wp-content/uploads/2013/05/Costa_Concordia_-_Full_Investigation_Report.pdf
8. *В крушении Costa Concordia* помимо капитана обвиняются еще семь человек. URL: <http://tass.ru/glavnie-novosti/566023>
9. *Скорородов Д. А., Борисова Л. Ф., Борисов З. Д.* Принципы и категории обеспечения безопасности мореплавания // Вестник МГТУ. 2010. Т. 13. № 4/1. С. 719—729. URL: <https://cyberleninka.ru/article/v/printsipy-i-kategorii-obespecheniya-bezopasnosti-moreplavaniya>
10. *Safety and Shipping Review 2016*. An annual review of trends and developments in shipping losses and safety / Allianz Global Corporate & Specialty. 40 p. P. 5. URL: http://www.agcs.allianz.com/assets/PDFs/Reports/AGCS_Safety_Shipping_Review_2016.pdf
11. *List of shipwrecks in 2016*. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_shipwrecks_in_2016
12. *Прусс В. М., Боёвич В.* Международно-правовые стандарты квалификации в морской отрасли // Международное морское право и Черноморский регион: материалы семинара (12—17 ноября 2001 г., г. Одесса). 2001. С. 114—117.
13. *Костылев И.* Человеческий фактор морского флота // Морские вести России. 2003. № 23—24. С. 12—14.
14. *Горский В.* Воспитание «культуры безопасности» как фактор обеспечения безопасности мореплавания // Транспорт. 2012. № 49. С. 57—62. URL: <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=1697>
15. *Положення* про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 р. № 904 // Офіційний вісник України. 2003. № 52. Ст. 2844.
16. *Стадниченко С. М.* Человеческий фактор на море: учеб.-метод. пособие. — О. : Астропринт, 2003. 192 с.
17. *Кодекс по подготовке и дипломированию моряков и несению вахты (Кодекс ПДМНВ) / Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДМНВ — 78).* — СПб.: ЗАО ЦНИИМФ, 2002. С. 100—525.
18. *The STCW Convention & Code 2010 Manila Amendments*. URL: <http://www.imo.org/en/OurWork/humanelement/trainingcertification/pages/stcw-convention.aspx>
19. *International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978*. URL: <http://www.admiraltylawguide.com/convention/stcw1978.html>

20. *Торский В. Г., Позолотин Л. А.* Усталость на судне убивает: продолжительность рабочего времени и времени отдыха моряков. — О.: «Порты Украины», 1998. 32 с.
21. *Мальцев А.* Человеческий фактор и навигационная безопасность // Судходство. 2005. № 1—2. С. 16—17.
22. *Истомина О. А.* Социально-психологические особенности морских экипажей в условиях длительных рейсов // Транспорт Российской Федерации. 2007. № 12. С. 41—43.
23. *Псядло Э.* Исследование психоэмоциональных качеств судовых специалистов // Судходство. 2004. № 11—12. С. 57—58.
24. *Resolution A.772(18)* Fatigue factors in manning and safety. URL: [http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Documents/772\(18\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/VisionPrinciplesGoals/Documents/772(18).pdf)
25. *Резолюция А.481(XII)* «Принципы безопасного укомплектования судов экипажами», принята 19 ноября 1981 года // Торский В. Г., Позолотин Л. А. Усталость на судне убивает: продолжительность рабочего времени и времени отдыха моряков. — О.: «Порты Украины», 1998. С. 19—26.
26. *Ерофеев В. Н.* Сертификация — по мировым стандартам // Порты Украины. 2001. № 3. С. 75—77.
27. *Аверочкина Т. В.* Шляхи імплементації міжнародно-правових стандартів професійної підготовки плавскладу в українському законодавстві: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Т. В. Аверочкина; кер. роботи С. О. Кузнецов; Нац. ун.-т «Одеська юридична академія». — Одеса, 2006. 172 с.
28. *Селезнев В. А.* Управление безопасностью судоходства // Торговое мореплавание. 1999. № 2/II. С. 70—75.
29. *О новых поправках* к Конвенции и Кодексу ПДНВ, принятых на Дипломатической конференции в Маниле (Филиппины). URL: <http://www.itcs.org.ua/ua/news/12072010>
30. *Конвенція* Міжнародної організації праці 2006 року про працю в морському судноплаванні. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/993_519
31. *Сергеев Ю. В.* О новых международно-правовых стандартах в сфере труда моряков // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2013 № 6—1. Т. 2. С. 246—248.

