

НАВИГАЦИОННАЯ АВАРИЙНОСТЬ



Аварийность – проблема общегосударственная



- **К навигационным авариям в морском флоте относят столкновения, посадки на мель и касания грунта, навалы на другие суда и гидротехнические сооружения. По этой классификации навигационные аварии составляют две трети всех аварийных случаев.**



ОСНОВНЫЕ ПРИЧИНЫ НАВИГАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

В основе навигационных происшествий лежит нарушение требований руководящих документов, определяющих правила и организацию штурманской службы и регламентирующих ее деятельность по обеспечению навигационной безопасности.

Эти нарушения происходят по двум основным причинам: или из-за низкого уровня профессиональной и психологической подготовленности командиров и штурманов (неумение решать навигационные задачи кораблевождения, психологическая неустойчивость, приводящая к принятию неверных решений), или по причине безответственного отношения должностных лиц штурманской службы к выполнению своих обязанностей в море.

Известный ученый-моряк, судостроитель – академик А. Н. Крылов писал: «...Часто истинная причина аварий лежит не в действиях неотвратимых и непреодолимых сил природы, не в неизбежных случайностях в море, а в непонимании основных свойств и качеств корабля, несоблюдении правил службы и самых простых мер предосторожности, непонимании опасности, в которую корабль ставится, в небрежности, неосторожности, отсутствии предусмотрительности».

Бывший длительное время на посту Главнокомандующего ВМФ СССР Адмирал Флота Советского Союза С. Г. Горшков, определяя причины аварийности, говорил: «...Нет аварийности оправданной и неизбежной... Аварии и условия для их возникновения создают люди своей неорганизованностью, безответственностью и безграмотностью».

Справедливость этих слов подтверждается анализом основных навигационных происшествий, который выявил следующие часто встречающиеся причины посадки корабля (судна) на мель и касания грунта:

- невыполнение полного комплекса предварительной подготовки к плаванию;
- неудовлетворительный контроль за местом судна и незнание площади его вероятного распределения;
- плохое знание района плавания и неучет местных правил и режима плавания;
- отсутствие обоснованного расчета при назначении курса и скорости судна;
- неудовлетворительное наблюдение за окружающей навигационной обстановкой;
- передоверие управления судном неопытному вахтенному помощнику капитана и отсутствие контроля за качеством его работы;
- неучет навигационной обстановки при расхождении с другим судном;
- чрезмерная скорость судна при плавании в узкостях;
- отсутствие контроля за действиями рулевого при изменении курса;
- незнание параметров навигационной безопасности плавания;
- нарушение правил ведения навигационной прокладки;
- промахи при решении навигационных задач.

Как правило, проводится анализ как в количественном, так и в качественном отношении. Проводится сравнение, на основе статистических данных за текущий год (или период), состояния аварийности по флотам, по объединениям и соединениям. Выявляются основные причины происшествий. Одним из инструментов анализа может быть рекомендован метод применения контент-анализа .

Как показывает опыт, при применении метода контент-анализа могут быть выявлены на строго научной основе основные причины происшествий и предложены меры по недопущению подобных происшествий в будущем.

Обычно при анализе происшествий за какой-либо период (5-6 лет) рассматривается количество происшествий в соответствии с принятой классификацией:

Далее рассматриваются остальные аспекты анализа: влияние внешних условий, основные причины происшествий, влияние «человеческого фактора» (уровень профессиональной выучки штурманов, уровень штурманской подготовки командиров кораблей, их помощников и вахтенных офицеров, уровень специальной подготовки лиц, от которых зависит безопасность плавания корабля и т.д.).

В заключительной части анализа, как правило, предлагаются конкретные мероприятия по недопущению в дальнейшем подобных происшествий, по улучшению в целом работы по предупреждению навигационных происшествий.

29 декабря 2013 года около 02.15 местного времени автомобилевоз "Gravity Highway", строящийся на верфях Hyundai Mipo Shipyard в Пусане, столкнулся с танкером-химовозом "Maritime Maisie" во время ходовых испытаний в 9 милях от Пусана. Танкер был в грузу, 29337 тонн воспламеняемых химикатов. В результате на танкере возник пожар. В результате столкновения на танкере было повреждено два из 20 контейнеров танкера, из-за чего возник пожар. На грузовом судне, которое вышло на ходовые испытания, также произошел пожар, который быстро удалось потушить. В спасении людей принимали участие 16 спасательных катеров, корабли ВМС Кореи и вертолеты. Всего были спасены 91 человек – 27 экипаж танкера, остальные с автомобилевоза. Столь большое количество людей на автомобилевозе объясняется ходовыми испытаниями и достройкой, на судне находились рабочие верфи. Не совсем понятно впрочем, сняли ли с автомобилевоза всех людей – то есть, была ли в этом необходимость. Несколько членов экипажа танкера получили легкие ожоги и ранения.

Выгорело не менее 4000 тонн химикатов (paraxylene и acrylonitrile), разлива нет. 30 декабря автомобилевоз "Gravity Highway" отбуксирован в Пусан с повреждениями, размеры повреждений неизвестны.



17 апреля 2014 года танкер "Tromso" сел на мель на входе в бухту Диего Суарец, север Мадагаскара, имея на борту, 10000 тонн нефти на борту. Один из двух корпусов пробит. Разлива нет.



18 февраля 2014 года один из двух кораблей ВМС США USS "Taylor" FFG-50, направленных в Черное море на время проведения Зимних олимпийских игр в Сочи, сел на мель в акватории турецкого порта Самсун. Инцидент произошел в акватории порта Самсун на севере Турции, куда корабль ВМС США "Тейлор" зашел для заправки топливом. «Тейлор» коснулся грунта при швартовке во время захода на дозаправку. Во время инцидента за борт попало около 200 литров горючего, портовые власти уже завершили очистительные работы. Корабль ВМС США смог самостоятельно сняться с мели. Предварительный осмотр, заявили представители командования американского флота, показал, что у "Тейлора" повреждены лопасти винтов. Сможет ли этот корабль продолжить миссию в Черном море, пока неизвестно.

6 сентября 2010 года ракетный фрегат «Тейлор» участвовал в праздновании 65-й годовщины Победы во Второй мировой войне в Мурманске.

Водоизмещение корабля составляет 4100 тонн, длина - 138 метров, ширина 14 м, осадка корабля 6,7 м. Корабль может развивать скорость свыше 29 узлов (54 км/час). Порт приписки - Мэйпорт, Флорида.



14 августа 2014 года при прохождении тайфуна "Utor" в 45 милях от Гонконга затонул балкер "Trans Summer"

Балкер "Trans Summer" затонул 14 августа 2014 г. при прохождении тайфуна "Utor" приблизительно в 45 милях к ЮЗ от Гонконга. По данным AIS, 13 августа балкер стоял на рейде Гонконга, портом назначения был указан Yang Jiang. По имеющимся данным, балкер был в грузу, никелевая руда. Экипаж 21 человек снят с тонущего судна вертолетами спасательной службы Гонконга.

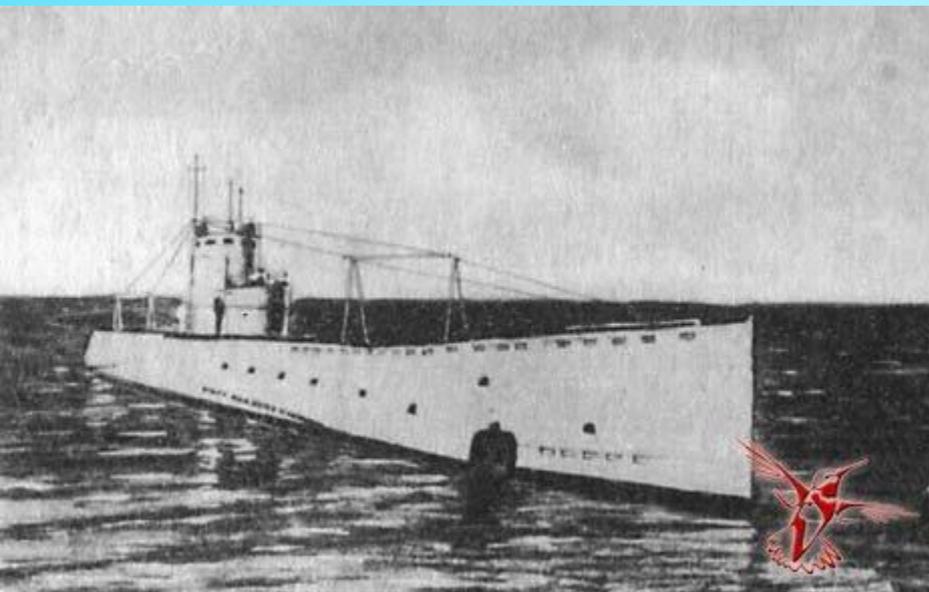


04 апреля 2014 года утром сухогруз "Liner" навалил на стенку и ворота шлюза Oslebshausen в Бремене из-за сильного течения. В результате конструкции шлюза серьезно пострадали, у сухогруза пострадал носовая часть. Он был поставлен к причалу в Бремене.



15 крупных морских катастроф XX века

1. "Гойя" (Германия) - 6900 погибших.



«Гойя» затонула спустя семь минут после торпедной атаки советской подводной лодки Л-3, при этом погибло от 6000 до 7000 человек, точное число находившихся на судне человек осталось неизвестным.

2. Дзюньё-мару (Япония) - 5620 погибших.



18 марта 1944 года корабль был атакован английской подводной лодкой Tradewind и затонул.

- 3. Тояма-мару (Япония) - 5600 погибших.



Еще одно судно из списка "кораблей ада". Судно потоплено 29 июня 1944 года американской подлодкой Sturgeon.

- 4. «Кап Аркона» (Германия) - 5594 погибших

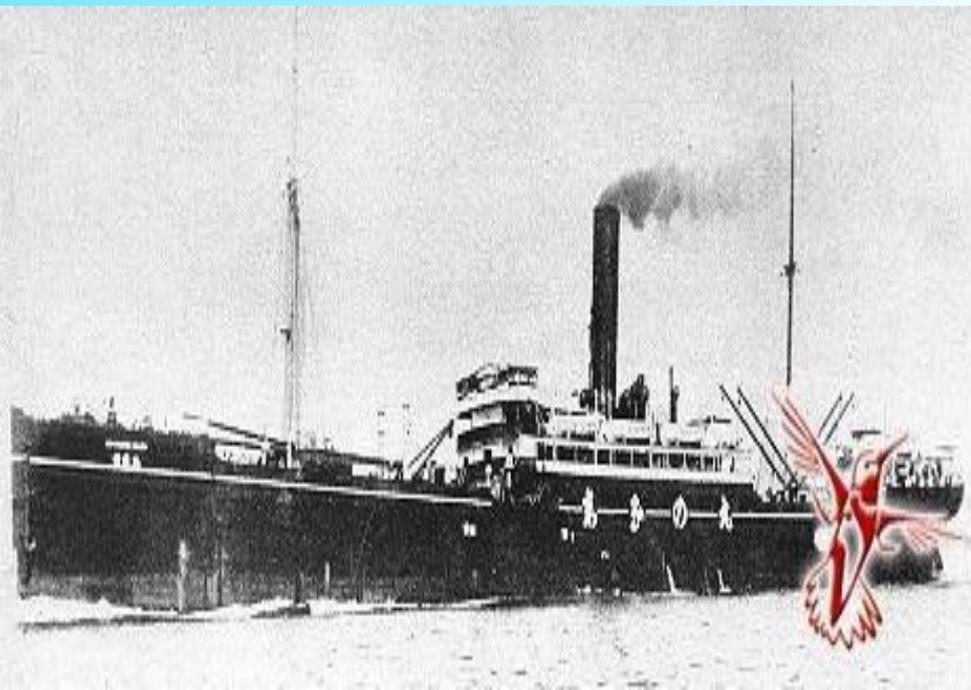


английские самолёты и начали бомбить корабли с поднятыми белыми флагами. «Thielbek» утонул за 15-20 минут.

5. «Вильгельм Густлофф» (Германия) - 5300 погибших

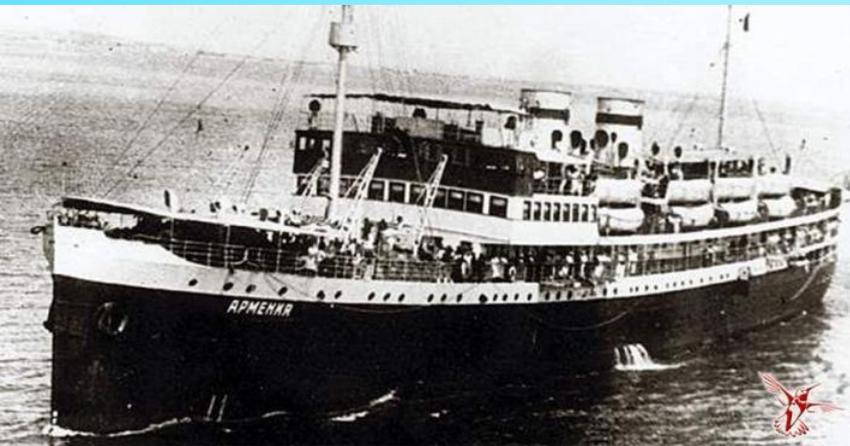


6. "Армения" (СССР) - приблизительно 5000 погибших.



В 11 часов 25 минут судно было атаковано одиночным немецким торпедоносцем «Хейнкель Не-111», принадлежавшим 1-й эскадрилье авиагруппы I/KG28. Самолет зашел со стороны берега и с дистанции 600 м сбросил две торпеды. Одна из них попала в носовую часть теплохода. Через 4 минуты «Армения» затонула.

7. «Русей-мару» (Япония) - 4998
погибших



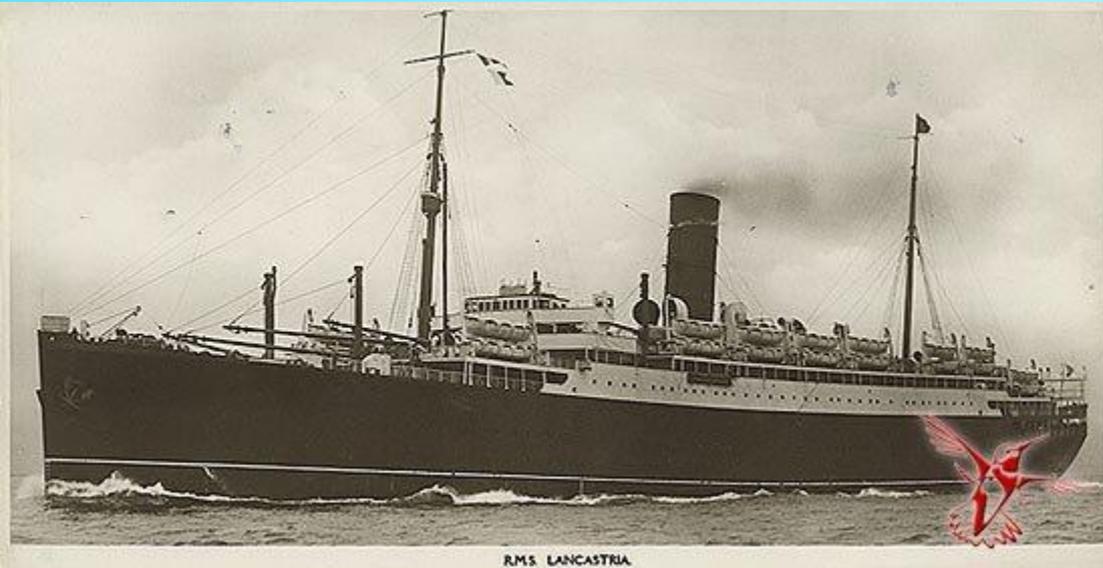
. «Русей Мару»(Ryusei Maru) – японское судно, которое 25 февраля 1944 года было торпедировано американской подводной лодкой USS Rasher, в результате которой погибло 4998 человек. Еще одно судно из списка "кораблей ада".

8. "Донья Пас" (Филлипины) - 4375
погибших



В свой последний рейс корабль вышел 20 декабря 1987 года. Около 22 часов того же дня в районе острова Мариндуке паром столкнулся с танкером «Вектор». Эта катастрофа считается крупнейшей среди произошедших в мирное время.

9. "Ланкастрия" (Великобритания) - приблизительно 4000 погибших



17 июня 1940 года потоплен немецкой авиацией у берегов Франции, при этом погибло более 4000 человек, что превысило суммарное количество жертв крушений «Титаника» и «Лузитании».

10. Генерал Штойбен (Германия) - 3608 погибших



советская подлодка преследовала «Штойбен» и наконец ночью 10 февраля в 00:55 торпедировала лайнер двумя торпедами. Лайнер затонул спустя 15 минут, при этом погибло более 3600 человек (приводятся следующие числа: погибло 3608, спасено 659 человек).

- 11. Тильбек (Германия) - приблизительно 2800 погибших.
- Погиб рядом с Кап Арконой



12. "Зальцбург" (Германия) - приблизительно 2000 погибших



22 сентября 1942 года подводная лодка М-118 (командир — капитан-лейтенант Савин Сергей Степанович) направилась на позицию № 42 (район мыса Бурнас) из Поти. Задачей лодки было препятствие вражескому мореходству и потопление его кораблей. Зальцбург» шёл с грузом 810 т. металлолома (по другим источникам — вёз уголь). Кроме того, на его борту находилось от 2000 до 2300 человек советских военнопленных.

13. "Титаник" (Великобритания) - 1514 погибших.



14. "Худ" (Великобритания) - 1415 погибших.



Героически погиб в сражении в Датском проливе — морское сражение Второй мировой войны между кораблями Королевского флота Великобритании и Кригсмарине (военно-морских сил Третьего рейха). Британский линкор «Принц Уэльский» и линейный крейсер «Худ» пытались воспрепятствовать знаменитому германскому линкору «Бисмарк» и тяжёлому крейсеру «Принц Ойген» прорваться через Датский пролив в Северную Атлантику.

15. "Лузитания" (Великобритания) - 1198 погибших

"Лузитания" покинула пирс № 54 в Нью-Йорке в полдень субботы 1 мая 1915 года.

5 и 6 мая немецкая подлодка U-20 потопила три судна, и Королевский Военно-морской флот разослал на все британские суда предупреждение: «Подлодки активны у южного берега Ирландии». Капитан Тернер 6 мая дважды получил это сообщение и принял все меры предосторожности: были закрыты водонепроницаемые двери, задраены все иллюминаторы, удвоено количество наблюдателей, все шлюпки были расчехлены и вывалены за борт для ускорения эвакуации пассажиров в случае опасности.

В пятницу 7 мая в 11:00 Адмиралтейство передало другое сообщение, и Тернер скорректировал курс. Вероятно, он думал, что подлодки должны быть в открытом море и не подойдут со стороны берега, и «Лузитания» будет защищена близостью к суше.

В 13:00 один из матросов германской подводной лодки U-20 заметил впереди большое четырёхтрубное судно. Он сообщил капитану Вальтеру Швигеру, что заметил большой четырёхтрубный корабль, идущий на скорости около 18 узлов. У лодки было мало топлива и лишь одна торпеда, капитан уже собирался возвращаться на базу, как на лодке заметили, что судно медленно поворачивается правым бортом к лодке.

