

УДК: 656.61

Причины аварийности морских судов и повышение безопасности мореплавания

Д. В. Авраменко, И. П. Касаткин¹

Актуальной проблемой судоходства остается безопасность мореплавания. Состояние безопасности на сегодняшний день на морском транспорте оценивается как потенциально аварийное. Особое внимание автор уделяет выявлению причин аварийных случаев в мировой практике при эксплуатации морского судна. Основываясь на материалах расследований транспортных происшествий, автор делает акцент на «человеческом факторе», как одном из главнейших, и дает конкретные рекомендации по повышению безопасности мореплавания.

The reasons of breakdown susceptibility of sea-crafts and increase of safety of navigation. *Denis V. Avramenko, Ivan P. Kasatkin, – Sakhalin branch of Maritime State University named after adm. Gennady I. Nevelskoy, Kholmsk.*

Actual problem of navigation there is a safety of navigation. The security status for today on sea transport is estimated as potentially emergency. The author gives special attention to revealing of the reasons of emergency cases in world practice at sea-craft operation. Being based on materials of investigations of transport incidents, the author places emphasis on “the human factor” as one of the pivotal, and makes concrete recommendations about increase of safety of navigation.

Введение

Безопасность мореплавания является главным свойством морского судна и представляется важнейшим условием возможности эффективной эксплуатации. Значительные размеры морских судов, рост скоростей движения, увеличение интенсивности движения на морских путях, плавание судов в сложных метеорологических условиях и другие причины делают проблему безопасности мореплавания наиболее приоритетной и актуальной при оценке современного состояния и развития морского транспорта.

Несмотря на постоянное развитие методов, способов и технических средств обеспечения безопасности мореплавания, в море ежегодно терпит кораблекрушение более 200 крупных судов. Ежегодно в мире погибает свыше 2 000 человек, теряется более миллиона тонн грузов, в морскую среду попадают нефтепродукты и другие загрязняющие вещества [8; 73].

¹ *Авраменко Денис Викторович – курсант; Касаткин Иван Петрович – преподаватель Сахалинского высшего морского училища им. Т. Б. Гуженко – филиала МГУ им. адм. Г. И. Невельского.*

Выявление основных причин аварийности на море

Проблемами безопасности мореплавания на протяжении многих лет занимаются ведущие международные организации: ИМО, ООН, ММК, МПС и др. Результатом работы данных организаций стали нормативные документы, регламентирующие безопасность мореплавания, основными из которых являются: СОЛАС–74/78, ПДМНВ 78/95, МППСС–72, МКУБ, Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. и др. [6; 86].

Изучением и детальной разработкой мер, повышающих безопасность на море, занимается ряд российских ученых и деятелей: Прусс В. М., Войтенко М., Иванов Г., Гуцуляк В. Н.

Существует много различных толкований термина «безопасность». Так, например, Закон о безопасности России, принятый в 1992 г., толкует понятие безопасности как «уровень защищенности человека от внешних и внутренних ситуационных обстоятельств». В Оксфордском словаре – «свобода от опасности», в коммерческих документах – «отсутствие потери денег», в других источниках – «свобода от недопустимого риска» [6; 163].

Безопасность на море имеет два диапазона измерений: безопасность судоходства и безопасность судовождения. В настоящее время они объединены в один термин, который именуется «безопасность мореплавания».

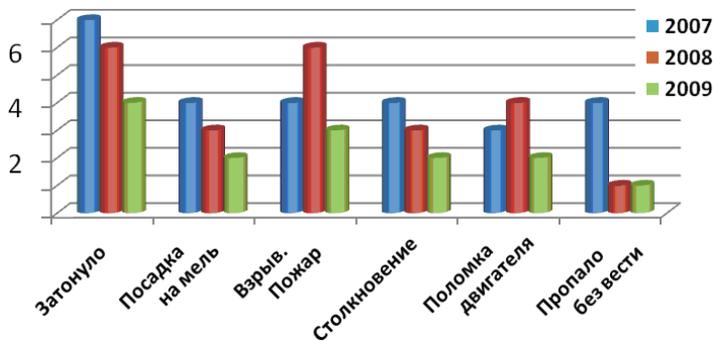


Рис. 1. Типы аварий, приведшие к гибели судов [8; 83]

Безопасность мореплавания – это стабильное состояние судна, свободное от опасностей, предотвращаемых системой международных и национальных мер технического, организационного, экономического, социального и правового характера, направленных на недопущение аварийности в целях сохранности человеческих жизней и имущества на море, защита и сохранение морской среды. Исходя из положений пункта 3 статьи 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. под безопасностью мореплавания следует понимать «безопасность в море, в частности в том, что касается:

- конструкции, оборудования и годности к плаванию судов;
- комплектования, условий труда и обучения экипажей;
- пользования средствами поддержания связи и предупреждения столкновения судов [7; 31].

Анализируя статистику морских происшествий, основными причинами аварийных случаев на морском транспорте можно считать:

- ошибки судоводительского состава в управлении судном;
- низкая квалификация членов экипажей судов;
- износ механизмов и оборудования судов;
- невнимательность судовладельцев к вопросам безопасности на море.

31 августа 1986 г. в 22 часа п/х «Адмирал Нахимов» под командованием капитана дальнего плавания Маркова Вадима Георгиевича отошел от причала № 34 п. Новороссийск назначением на порт Сочи. В 23.12 произошло столкновение с балкером «Петр Васёв». «Адмирал Нахимов» затонул через 7–8 мин. Число погибших 423 чел.

16 января 2008 г. сухогруз «Mirabella» (флаг – Мальта) сел на мель при входе в Форд Харденгер, вблизи Бергена, Норвегия. Ровно за месяц до этого, 16 декабря, «Mirabella» с грузом леса уже была на мели, еще ранее, 3 марта 2005 г. судно сталкивалось с опорой моста Большой Бельт [1; 61].

28 августа 2010 г. морской буксир «Алексей Кулаковский» вышел на помощь рыболовному траулеру «ТБ–0012». В штормовых условиях потерял ход, развернулся лагом к волне и затонул на глубине 20 м вблизи устья реки Лена. При выяснении причин гибели буксира возникло множество технических вопросов, подверглись сомнению капитанские решения, грамотность действий команды и некомпетентность лиц, ответственных за направление речного мелкосидящего буксира к месту аварии в открытом море [9; 66].

Из анализа морских катастроф следуют выводы:

1. Число аварий по вине экипажей судов признается органами расследования на уровне 80 %, что объясняется снижением квалификации командного состава морских судов в обеспечении безопасного плавания.
2. В судоходных компаниях отсутствует регулярная аттестация экипажей судов, не осваиваются новые технические средства судовождения.
3. В морских учебных и научных учреждениях не получили должного развития исследования в области безопасности морского судоходства.

В настоящее время происходят процессы автоматизации судовождения, исключаются вахты в машинных отсеках, что уменьшает численность судовых экипажей и осложняет решение вопросов борьбы за живучесть аварийных судов без должного совершенствования морской техники.

Мероприятия в области безопасности мореплавания

1. Федеральным органам исполнительной власти в области морского транспорта необходимо существенно повысить внимание:

- к повышению технической грамотности и ответственности капитанов судов, судовладельцев, должностных лиц государственного портового контроля, отвечающих за безопасность мореходства;

– к отработке нормативной базы для надлежащего содержания, ремонта и реконструкции средств навигационного обеспечения.

2. Морским учебным заведениям усилить подготовку по вопросам гидрометеорологии, международных правил предупреждения столкновений и борьбы за живучесть аварийных судов.

3. Судоходным компаниям:

– силами капитанов-наставников организовать систематический контроль над соблюдением условий безопасности мореплавания;

– обеспечить качественный контроль прохождения плавательной практики курсантами морских учебных заведений;

– обеспечить регулярную подготовку, переподготовку и повышение квалификации своих специалистов на базе морских учебных заведений.

Заключение

Таким образом, основным направлением обеспечения безопасности на море было и остается повышение надежности морских судов, совершенствование технических средств судовождения и улучшение мореходных качеств судов, снижение опасности возникновения пожаров. В настоящее время техническое устройство судов не всегда соответствует региональным требованиям безопасного и эффективного мореходства, что приводит к значительному сокращению времени эффективной эксплуатации судов в сложных, ледовых и штормовых условиях плавания. Человеческий фактор также остается одним из главных факторов, влияющих на безопасность эксплуатации морских судов.

Литература

1. Аварийность морского флота // Морской флот. – 2009. – № 3, № 4. – С. 59–63.
2. Баскин А. Компания и судно отвечает требованиям МКУБ // Морской флот. – 1996. – № 4. – С. 17–18.
3. Дерябин М. Культура безопасности – шаг в новое тысячелетие // Судоходство. – 2000. – № 12. – С. 20.
4. Гуцуляк В. Н. Морское право: учеб. пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – 368 с.
5. Нужнов Е. И. МППСС-72 и извещения мореплавателям в вопросах и ответах. – М.: Справочник, 1994. – 365 с.
6. Тормосина Г. Г. Морское право: учеб. пособие. – Новороссийск: МГА им. адм. Ф. Ф. Ушакова, 2009. – 224 с.
7. Песков Ю. А. Система управления безопасностью в международном судоходстве: учеб. пособие. – 2-е изд., перераб. и доп. – Новороссийск: НГМА, 2001. – 320 с.
8. Прусс В. М., Боёвич В. Международно-правовые аспекты безопасности мореплавания. – Одесса: Латстар, 2001. – 132 с.
9. Чистяков В. Безопасность на море и ответственность капитанов // Судоходство – 2001. – № 8–9. – С. 37–38.
10. Войтенко М. К гибели буксира «Алексей Кулаковский»: вопросы и ответы [Электронный журнал] // Режим доступа: <http://riverfleet.ru>.