





Причинами столкновений судов является неправильная оценка ситуации вахтенным помощником. Более 2/3 от общего числа столкновений судов происходит в условиях ограниченной видимости.

Частота аварий в течение рейса распределяется следующим образом:

- выход из порта - 40,0%;
- вход в порт - 26,4%;
- в рейсе - 33,6%,

причем 59,0% столкновений происходит в районах лоцманской проводки, а 40,0% столкновений с лоцманом на борту.

Опасность отвлечений от окружающей обстановки, снижения контроля и требовательности показывает статистика по вахтам:

четвертый помощник капитана	16.00–20.00	7%;
третий помощник капитана (всего 19%)	08.00–12.00	5%;
	20.00–24.00	14%;
второй помощник капитана (всего 38%)	12.00–16.00	13%;
	00.00–04.00	25%;
старший помощник капитана	04.00–08.00	16%;
при смене вахт		21%.

Для повышения безопасности мореплавания важнейшую роль играет способность судоводителей эффективно оценивать ситуацию, складывающуюся в процессе эксплуатации судна, и быстро принимать решения для устранения опасных моментов при маневрировании.



Гибель теплохода «Адмирал Нахимов»



НТВ

12.40 минут



МППСС - 72



Основным документом, определяющим надежность расхождения судов, являются «Международные правила предупреждения столкновений судов в море» - МППСС-72.



Правила обязывают каждое судно нести соответствующие огни и знаки, подавать соответствующие звуковые сигналы, использовать все имеющиеся средства в соответствии с преобладающими обстоятельствами и условиями с тем, чтобы это позволило каждому из них:

- 1. заблаговременно обнаружить присутствие других судов;**
- 2. определить степень опасности с целью выявления существования опасности столкновения;**
- 3. учесть взаимные обязанности при маневрировании по расхождению;**
- 4. обеспечить безопасное расхождение в любых условиях видимости.**

МППСС-72 определяют взаимные обязанности судов для расхождения в случаях, когда возникает опасность столкновения.



Структурная схема МППСС - 72

