



Підводним небезпекам – надійне огороження!

Чорне та Азовське моря завжди виконували функцію найважливіших, найвигідніших і у той же час найнебезпечніших морських транспортних шляхів, що зв'язують країни Азії і Європи. Ось чому мореплавці завжди використовують навігаційні карти та посібники для плавання, які дозволяють обрати безпечний та вигідний шлях для переходу морем, а також надають відомості про небезпеки та системи їх огороження.

А таких небезпек води Чорного та Азовського морів приховують чимало. Хоча точна кількість затонулих тут кораблів і суден невідома, але можна припустити, що їх число обчислюється тисячами.

Приміром, тільки Чорноморський флот у роки Великої Вітчизняної війни 1941-1945 рр. втратив 1151 одиницю бойових кораблів і допоміжних суден. Німеччина і її союзники за той же час втратили 455 кораблів і суден, Румунія – 13 бойових кораблів, Італія – 12 кораблів.

Більшість затонулих суден перебувають на глибинах 100-120 м. З них понад 40% обстежено водолазами. Є чимало затонулих суден, які вже так замулено, що при обстеженні промірюванням, ехотраленням і водолазами не виявляються.

Величезну загрозу безпеці мореплавства представляє боєзапас, що залишається на затонулих суднах і кораблях. Від тривалого контакту з морською водою він прийшов у вибухонебезпечний стан і може вибухнути навіть від поштовхів при проведенні суднопіднімальних робіт чи при постановці на якір.

Орієнтовна сумарна вага боєзапасу на всіх затонулих кораблях і судах – близько 20 тис. т. Додамо, що на більшості затонулих суден у цистернах і відсіках збереглися залишки рідкого палива, орієнтовна кількість якого близько 100 тис. т. Отже, існує реальна небезпека його розливу внаслідок корозії металу чи при проведенні робіт на затонулому судні. Ці обставини повинні враховуватися судноводіями, а також при проведенні робіт на шельфі.

Для забезпечення безпеки судноплавства дуже важливим є доведення до судноводіїв інформації про точне місцезнаходження затонулих суден й інших підводних перешкод та глибину над ними через морські навігаційні карти та посібники, прибережні попередження та Повідомлення мореплавцям.

Для розв'язання цих проблем на міжнародній конференції Міжнародної морської організації 18 травня 2007 року було схвалено текст Міжнародної конвенції про

видалення уламків, яка набуде чинності через півроку після того, як до неї приєднаються не менше ніж 10 держав.

Цим документом передбачається низка заходів з боку держав – учасниць щодо оповіщення про такі уламки, їх огороження засобами навігаційного обладнання, визначення ступеня небезпеки для екології та мореплавства, і в разі потреби – прийняття рішення щодо видалення цих уламків.

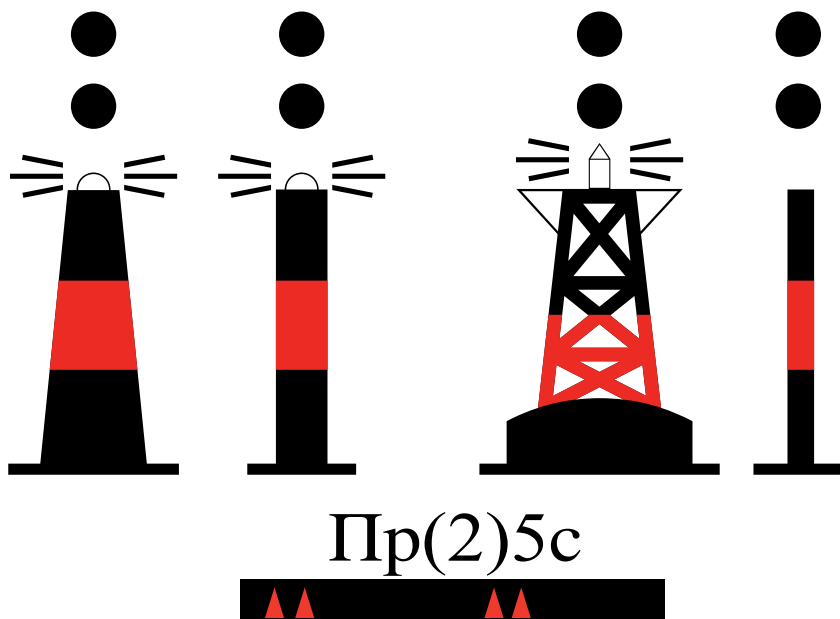
Державною установою "Держгідрографія" щорічно в рамках Плану навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства проводяться роботи щодо обстеження затонулих суден і підводних перешкод у районах встановлених шляхів руху суден та районах інтенсивного судноплавства. Роботи виконуються із застосуванням сучасної техніки, якою забезпечені всі її підрозділи (багатопроменевий ехолот та ехолоти з функцією локатора бічного огляду).

Для безпеки судноплавства дуже важливим є своєчасне інформування судноводіїв про виявлені затоплені судна та їх точне місцезнаходження. Тому нами значна увага приділяється саме цьому аспекту, а також своєчасності виконання коректури морських навігаційних карт та посібників. Всі нововиявлені зміни навігаційної обстановки в найкоротші терміни оголошуються у прибережних попередженнях та Повідомленнях мореплавцям України, за якими судноводії мають змогу своєчасно відкоригувати морські навігаційні карти.

Окрім позначення затонулих суден та окремих небезпек на морських навігаційних картах та в посібниках Держгідрографією виконується їх безпосереднє огороження засобами навігаційного обладнання.

Відповідно до системи плавучого огороження у водах України для затонулих суден малого розміру таке огороження здійснюється виставленням знаків окремих небезпек (буй, віха) безпосередньо на огорожуваній небезпеці, або над нею. У разі, якщо затонуло судно або інша небезпека не вписується в коло радіусом до 100 м для їх огороження застосовуються кардинальні знаки, що виставляються за принципом огороження небезпеки відносно сторін світу. Вони іменуються за назвою сектора, в якому виставляються: північні, східні, південні та західні, що вказує сторону, з якої слід обходити затонуле судно, що огорожується.

Типи й кількість плавучих застережних знаків, що виставляються для огороження затонулих суден та інших небезпек, у кожному випадку визначаються навігаційно-гідрографічними особливостями району, умовами та



Ось такі знаки призначаються для огороження окремо лежачих небезпек малих розмірів, оточених з усіх боків глибинами, що забезпечують безпечне в навігаційному відношенні плавання

режимом плавання, місцезнаходженням та розмірами затонулих суден, що огорожуються. Більш детальна інформація щодо принципів розташування, вигляду топових фігур та характеру вогнів плавучих застережних знаків міститься у посібнику "Опис системи плавучого огороження у водах України. Система МАМС, регіон А", що перевиданий Держгідрографією в 2009 році відповідно до сучасних вимог безпеки мореплавства.

Серйозні аварійні події, що призводять до загибелі суден, мають місце і сьогодні. Так, під час шторму 11 листопада 2007 року в Чорному морі й Керченській протоці потерпіли катастрофи 6 суден. Інформація про усі ці судна вчасно була оголошена Держгідрографією у Прибережних попередженнях і Повідомленнях мореплавцям України. У двох випадках для огороження небезпек з огляду на їх близьке розташування від встановлених шляхів руху суден було виставлено 2 буї (1 світний).

На місці загибелі т/х "Ванесса" між рекомендованими шляхами № 88 і 87 для його огороження виставлено світний буй і оголошено район, небезпечний для плавання, радіусом 5кбт. Встановлення місцеположення т/х "Ванесса" було виконано за допомогою комплексу робіт з використанням морського магнітометра.

Отже, дуже важливим фактором для забезпечення безпечного судноплавства є використання інформації з офіційних морських навігаційних карт та посібників для плавання видання Держгідрографії, адже саме вона є відповідальною за видання та підтримку на рівні сучасності карт на води України Чорного та Азовського морів.

Щодо мінної обстановки й затоплених боєприпасів. Сьогодні у водах України Чорного та Азовського морів налічується 35 колишніх небезпечних через міни районів і 10 районів затоплених вибухових речовин.

Більшість з них розташовано в північно-західній частині Чорного моря, на підходах до порту Севастополь, у Керченській протоці та на підходах до неї.

Колишні небезпечні через міни райони – це акваторії моря, де після мінування було зроблено тралення. Але в цих районах кидати якір поза оголошеними якірними місцями не рекомендується. При ловінні риби придонними знаряддями лову, або виконанні робіт, пов'язаних з доторканням до ґрунту, необхідно враховувати можливу наявність мін та інших вибухових речовин.

До прийняття у Лондоні в 1972 р. Конвенції по запобіганню забруднення моря скиданнями відходів й інших матеріалів, міни, що відпрацювали термін придатності й зберігання, торпеди, авіаційні й глибинні бомби, артилерійський боєзапас та інші вибухові речовини, затоплювалися у відведених для цього районах. З 1972 р. скидати вибухові речовини у море будь-де заборонено. Ці райони розташовані, в основному, на схилі шельфу до улоговини моря на глибинах від 200 до 1500 м у сірководневій зоні.

Інформація про райони затоплених вибухових речовин і колишні небезпечні через міни райони наводиться у посібнику "Режим плавання суден у водах України Чорного та Азовського морів" №402 видання Держгідрографії.

При облаштуванні якірних стоянок суден, виконанні гідротехнічних робіт у таких районах обов'язкове дотримання таких заходів із забезпечення безпеки і самих робіт, і судноплавства:

- проведення спеціальних досліджень на предмет наявності вибухонебезпечних предметів з наступним одержанням висновку головнокомандувача ВМС ЗС України;
- проведення промірних робіт з обстеженням багатопроменевим ехолотом або локатором бічного огляду;
- водолазне обстеження району робіт і виконання морської магнітної зйомки.