Эксперт в судоходстве: «Речному флоту нужны электронные карты, системы оповещения о бедствиях и вместительные спасательные лодки»

Тематика: **Транспорт**
Статьи и исследования

Дата публикации: 14.07.2022

Дата мероприятия / события: 14.07.2022

г. Москва

Отсутствием необходимого оборудования, которое обеспечивает безопасность, объяснил эксперт Алексей Мигалин сразу два происшествия на реках, случившиеся в течение суток.

Отсутствием необходимого оборудования, которое обеспечивает безопасность, объяснил эксперт Алексей Мигалин сразу два происшествия на реках, случившиеся в течение суток.

Напомним, на Волге у пристани Аракчино, вблизи Казани затонул прогулочный теплоход. Всех пассажиров удалось спасти. А уже через несколько часов в Якутии на Лене после посадки судна на мель госпитализированы семь человек, двое из них - в тяжёлом состоянии. Генеральный директор компании НавМарин проанализировал случившееся и обратил внимание на то, что российские суда не оборудованы должным образом.

Причину затопления теплохода на Волге установит следствие, не стал гадать Алексей Мигалин. В то же время он отметил, что предпосылками для подобных происшествий может быть сильная изношенность флота. Помимо этого, на судах отсутствуют средства подачи сигналов бедствия, кроме единственного сигнала – «голосом» – подача сигнала бедствия без указания координат. Возможно, этот сигнал капитан теплохода и передал проходящим поблизости катерам, которые спасли тонущих пассажиров.

«Бывают ситуации, когда капитан упорно молчит при чрезвычайном происшествии, то есть пытается, скрывая до последнего возникшую проблему, спасти судно самостоятельно и борется до конца в одиночку. Такой риск не оправдан и может привести к человеческим жертвам. В подобных ситуациях срабатывает психологический фактор: не каждый решится в считаные секунды подать сигнал бедствия «голосом», признав, что судно тонет по причине неисправности (если таковая имеется). А нажать кнопку специальной системы оповещения, отправив определенный тип сообщения о конкретном бедствии – проще, при этом пассажирам и команде окажут оперативную помощь. Однако соответствующее оборудование, к сожалению, пока не распространено в нашем речном флоте», - пояснил эксперт.

Происшествия на реках вскрывают еще одну проблему. Алексей Мигалин напомнил, что «Булгарию», затонувшую ровно 11 лет назад там же, в Татарстане, спасали лодки размером 4,5 м. Маленькие катера «Центроспаса» не могут взять на борт больше 3-4 человек. Маленькие лодки пригодны для патрулирования, но не для проведения серьезных спасательных операций. И вопрос об использовании специализированных спасательных судов большей вместимости надо решать по линии МЧС, считает руководитель «НавМарина».

Причин посадки на мель теплохода в Якутии, по словам специалиста, может быть множество: например, отсутствовал или находился не на своём месте бакен на данном участке пути, плавание осуществлялось в условиях ограниченной видимости, «не справился с управлением» - неверный выбор скорости, неправильное использование электронной картографической системы (ЭКС).

«Но наиболее вероятная причина в элементарном отсутствии актуальных карт – иначе капитан видел бы, куда он ведет судно. Но у него, возможно, не было ни бумажных, ни государственных электронных навигационных карт (ЭНК), с нанесёнными, актуальными глубинами, навигационными опасностями, береговой чертой и прочими

навигационными объектами, в том числе и плавучей обстановки, от которых зависит навигационная безопасность плавания. Электронные навигационные карты внутренних водных путей (ВВП) РФ были созданы в рамках открытого конкурса Росморречфлота «Карта-Река». Чтобы обеспечить государственными ЭНК речной флот, необходимо волевое решение Минтранса РФ об обязательном использовании государственных электронных навигационных карт и электронной картографической навигационно-информационной системы (ЭКС/ЭКНИС) на ВВП России – благо, вся инфраструктура для этого в ведомстве есть, так же как есть и отечественные ЭКС. Однако до сих пор Минтранс не преодолел внутриведомственные барьеры», - заключил Алексей Мигалин.

Постоянная ссылка на материал: http://www.smi2go.ru/publications/145274/