



**Члены ЮТО РПСМ отдохнули в Крыму**

»»» Подробности на стр. 2



**Выбрал профессию по примеру отца**

»»» Подробности на стр. 3



**Судоходство на пороге глобальных перемен**

»»» Подробности на стр. 4

[www.stosur.ru](http://www.stosur.ru)

- Актуальные новости
- Список лицензированных круинговых компаний

**Присоединяйтесь к нам в соцсетях**



[Maritime\\_newspaper.23](https://www.maritime-newspaper.23)

ПРОФСОЮЗНАЯ

№11/639  
20 ноября 2020 года



Издается с августа 1992 года.  
Выходит 1 раза в месяц. Распространяется бесплатно.

16+

# МОРСКАЯ ГАЗЕТА

Информационный вестник Южной территориальной организации РПСМ

## Трагедия в Азовском море

**Причиной гибели трех членов экипажа танкера «Генерал Ази Асланов» могли стать нарушения пожарной безопасности. Продолжается расследование уголовного дела.**



Фотографии предоставлены пресс-службой ГУ МЧС Краснодарского края



### Спасти удалось не всем

24 октября танкер, ранее находившийся под управлением российского отделения небезызвестной компании Palmali, без груза следовал из порта Кавказ в Ростов-на-Дону. Около 18:30 на борту прогремел мощный взрыв.

В составе экипажа танкера были 13 человек: уроженцы Сибири, Краснодарского края и Астраханской области в возрасте от 19 до 60 лет. Десяти морякам удалось спастись, трое поначалу числились пропавшими без вести – двое матросов, жителей г. Камызяк Астраханской области и г. Ейска Краснодарского края, и кадета из Института водного транспорта им. Г.Я. Седова.

На их поиски были направлены вертолеты Ми-8, обследовавших около 400 кв. км, и семь судов, которые прошли более 100 морских миль. Также велись поиски по береговой линии, в них участвовали 60 человек в трех муниципальных образованиях. Они обследовали 41 км берега, но пропавших моряков не нашли.

Позже на месте происшествия следователи обнаружили фрагменты тел. Для установления личностей была назначена генетическая экспертиза, и подтвердилось страшное: считавшиеся до этого пропавшими без вести моряки погибли.

### Преступная халатность?

В настоящее время продолжается расследование уголовного дела по факту нарушений требований пожарной безопасности, повлекших по неосторожности смерть двух и более лиц. Среди возможных причин называют сварочные работы в грузовых отсеках, которые проводились с нарушениями.

Моряки, работающие на судах типа «река-море», называют и другую возможную причину взрыва: не проведенный вовремя сброс давления в грузовых танках, ведь последний груз «Генерала Ази Асланова» – воспламеняющаяся

жидкость «Нафта». «Вообще систему инертных газов устанавливают на судах грузоподъемностью свыше 20 000 тонн, – высказался в сети астраханский старпом Дмитрий. – На судах такого типоразмера ее нет, но остатки паров должны сбрасываться через невозвратные клапаны в атмосферу, тогда танк останется инертным. Если их не сбросить, то в конце концов молекулы начнут расширяться, и может произойти взрыв».

Из опубликованных переговоров капитана танкера с диспетчером после ЧП следует, что «от взрыва разорвало три танка, включая переборки».

«Судно обесточено полностью, крен на правый борт увеличивается, – сообщил капитан. – Пламени не было, но мы не смогли отдать якоря – все перекорезило».

### По закону

– Тяжело об этом говорить, но, наверное, при таком взрыве шансов выжить у ребят не было, – сообщил журналистам после ЧП технический инспектор труда ЮТО РПСМ Игорь Холявка.

Он так же отметил, что по российскому законодательству семьи погибших могут рассчитывать на получение компенсации в размере 1 млн рублей, а дети – на пенсии по потере кормильца из Фонда социального страхования. «Кроме того, работодатель был обязан застраховать жизнь и здоровье моряков согласно Конвенции о труде в морском судоходстве, которую ратифицировала Россия, – прокомментировал специалист ЮТО РПСМ. – На практике российские судовладельцы обычно прописывают в договорах для судов под флагом РФ сумму страхования жизни в размере до 3 миллионов рублей».

### Пока верстался номер...

...В родной alma mater прошла церемония прощания с 23-летним кадетом, чья жизнь трагически оборвалась во время практики на танкере «Генерал Ази Асланов».

# 10 месяцев до земли

**Старший механик Виктор Форый мог бы вообще не попасть в карантин в море – он планировал уйти в рейс еще в октябре 2019 года, но по семейным обстоятельствам задержался на пару месяцев на берегу. В результате его рейс на танкере Athens Voyager под флагом Панамы начался в декабре прошлого года. А закончился только этой осенью.**

## Хождение по портам

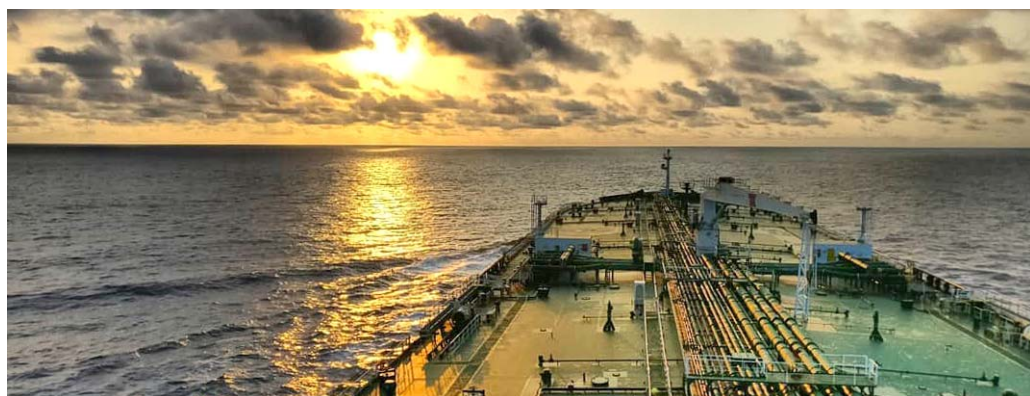
Всю зиму танкер с филиппинцами, российскими старпомом и стармехом и капитаном из Индии находился в Венесуэле. Затем был океанский переход до Малайзии, и новости доходили до экипажа в очень скудном объеме. «Мы практически не знали о введении карантинных ограничений, тем более о том, как строго все это в реальности, – вспоминает старший механик. – Когда пришли в Малайзию, и нас не выпустили на берег, то поняли: что-то происходит. Однако это было самое начало карантина, и мы надеялись, что вот-вот все встанет на свои привычные места».

Надежды растаяли в следующем порту захода – Сингапуре, где моряков, включая россиян, должны были поменять. «Никаких смен, никакого схода на берег, потому что для местных мы представляли угрозу их здоровью, – говорит Виктор Форый. – Но специфика работы моряков как раз и состоит в длительной изоляции, иногда даже дольше, чем это предписано введенными санитарными правилами. Мы были на переходе больше месяца, в Малайзии не выходили, однако в эти детали никто в администрации порта вдаваться не стал».

В Эмиратах, куда судно отправилось из Сингапура, карантинные ограничения, вопреки ожиданиям моряков, оказались еще строже. «Здесь мы действительно осознали всю серьезность происходящего, – рассказывает моряк. – Представители портовых властей в Фуджейре сказали нашему капитану вынести на причал документы для проверки, хотя в нормальной ситуации они поднялись бы сами. До захода в Фуджейру у одного из членов экипажа разболелся зуб, и чтобы свозить его в госпиталь, за трансфер запросили около 2500 долларов. Стало понятно, что мы попали в другую – коронавирусную – реальность, где будем вынуждены продолжать работать еще и еще, не зная, когда ступим на твердую землю или хотя бы увидим другие лица».

## Бросили и нашли в Эмиратах

Там же, в Фуджейре, положение экипажа осложнилось поведением Thome Shipmanagement. Не объяснив своих действий, менеджер просто заявил, что отказывается от судна и любых обязанностей по отношению к команде, и перестал выходить на связь. Как позже узнали моряки, причиной такого внезапного разворота стали политические санкции США, под которые попал танкер Athens Voyager из-за перевозок



венесуэльской нефти. Так компания решила заранее снять с себя всю ответственность за «санкционное» судно.

Больше трех недель по сути бесхозный танкер оставался на якорной стоянке в ОАЭ, пока санкции не сняли, и Thome не вернула судно под свой контроль. Все это время экипаж жил в колоссальном напряжении, не зная, кто будет платить им зарплату, как и главное – когда они смогут вернуться домой. «Между рядовыми и офицерами начали возникать уже открытые конфликты, атмосфера совсем испортилась, – вспоминает В. Форый. – У многих шли вторые контракты, и рядовые прямо выражали свое недовольство, не хотели работать».

По словам Виктора Леонидовича, такая обстановка на борту несколько раз создавала серьезную угрозу безопасности мореплавания. Из-за жары за 50 градусов в



Стармех уверен: решить проблему со сменами могут только правительства

Фуджейре рядовые не захотели спускаться в балластные танки во время инспекции представителей регистра. «Все знают, что это прямое нарушение техники безопасности, но филиппинцам, которые

отработали на судне по году, уже было равно», – вспоминает моряк.

В другой раз моторист просто отказался участвовать в инертизации танков – а это необходимый процесс при перевозке сырой нефти. «Это мой подчиненный, и все вопросы компании, естественно, ко мне, – объясняет старший механик. – А что я могу сделать? Люди измотаны, издерганы, говорят: у нас закончились контракты, мы не хотим больше работать, отправьте нас домой».

## «Карантинный» стаж

Во время стоянки в Фуджейре стармех связался с представителями Южной территориальной организации РПСМ. «На те три недели, когда наша компания Thome отказалась от менеджмента и перестала выходить с нами на связь, мы фактически были брошенными, – говорит моряк. – Это очень тяжело морально, и мрачных красок добавляла неизвестность в отношении репатриации. Тогда я обратился в профсоюз, это был единственный шанс как-то повлиять на компанию».

Председатель ЮТО РПСМ Николай Попов подключил к решению ситуации своих коллег из центрального аппарата РПСМ. Обращения заместителя председателя РПСМ Вадима Иванова, в отличие от писем моряков, не остались без ответа: компания пообещала приложить все усилия для организации смены экипажа в следующем порту захода.

Виктор Леонидович вспоминает, как за 14 дней до захода в Сингапур все члены экипажа ежедневно измеряли температуру, как фиксировали результаты в специальной форме. Однако когда Athens Voyager пришел в порт, оказалось, что власти ввели новые правила: менять только тех, кто отработал больше 11 месяцев. Так россиянам не хватило буквально месяца, чтобы уехать домой.

## Земля

Городом, где офицерам Athens Voyager впервые за много месяцев удалось наконец сойти на землю, стала Манила. До этого еще был южнокорейский Йосу, который в плане карантинных ограничений мало чем отличался от пресловутого Сингапура. Стало понятно, что и здесь моряков

поменять не смогут, и представители РПСМ вновь обратились в компанию, настойчиво рекомендуя заранее продумать вопрос о репатриации в следующем порту захода судна.

И вот на Филиппинах работодатель сумел выполнить данное обещание и организовал замену моряков, отработавших без малого год. Для этого пришлось изрядно постараться: на период самоизоляции поселить сменщиков в отеле, где их регулярно тестировали на коронавирус, снабдить всех моряков целым набором защитных масок, костюмов и перчаток, приобрести авиабилеты для тех, кто возвращался, с соблюдением социальной дистанции – посадка в самолете разрешалась через 2 кресла. «Когда сел в самолет, выдохнул, понял, что скоро буду дома», – продолжает Виктор Форый. Правда, «скоро» растянулось на 27 часов в воздухе: сначала из Манилы в Бангкок, затем в Амстердам, потом в Стамбул, оттуда – в Москву и наконец домой, в Краснодар.

– Мне удалось вернуться благодаря помощи профсоюза, – резюмирует старший механик. – Неизвестно, сколько еще нас кормили бы обещаниями, если бы за мной не было единой организации с сильными представителями в Москве и Новороссийске. До вмешательства профсоюза никто в компании не хотел даже разговаривать с нами о репатриации. Я на собственном опыте убедился, что в одиночку эту проблему не решить, и помощь профсоюза сейчас нужна тысячам моряков, которые оказались в карантин в такой же ситуации.

Но в глобальном смысле решить проблему со сменами могут только сообща правительства всех стран – в этом моряк теперь абсолютно уверен. «В условиях пандемии экипажи морских судов первыми приняли удар на себя, но этой теме в стране уделяется очень мало внимания, – делится он. – Никто не думает о том, что танкер или газовоз может в конце концов взорваться, потому что люди просто измотаны многомесячной работой, рутинной. Хочется, чтобы в пандемию правительства заботились не только о возвращении из-за границы туристов, но и обратили наконец внимание на моряков».

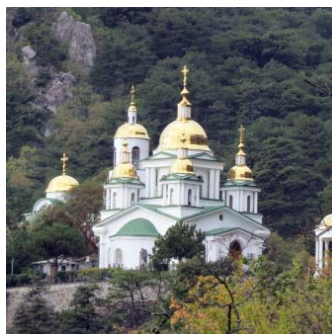
## СОЦОБСЛУЖИВАНИЕ

# Крымские каникулы

**Южная территориальная организация РПСМ продолжает реализацию культурно-массовой программы для членов профсоюза и их семей. В рамках нее был организован экскурсионный тур «выходного дня» в Крым.**

Около 20 человек – моряков и береговых работников «Новошип» – побывали в Ялте и посетили самые известные достопримечательности: Никитинский ботанический сад, Императорский дворец в Ливади, Воронцовский дворцово-парковый комплекс. Туристы поднялись на гору Ай-Петри и увидели один из самых знаменитых символов Южного берега Крыма – миниатюрный замок Ласточкино гнездо. По условиям программы профсоюз компенсирует своим членам 50% от стоимости поездки.

Отметим, что поездка в Крым не первая в текущем году. Еще до начала пандемии по той же схеме 40 работников паромства на 3 дня съездили в санаторий «Надежда» в Анапе. Многие взяли с собой детей, поскольку программа предусматривала, в том



Храм Святого Архистратига Михаила у подножия горы Ай-Никола

числе, семейный отдых. «Поездка в Крым должна была состояться в мае на праздничные выходные дни, – рассказала организатор экскурсии, активист профкома Ольга Бурдюгова. – В этом году, конечно, коронавирус внес большие коррективы, поэтому пришлось адаптироваться. Теперь мы предусмотрели все для безопасного отдыха: целые наборы масок, перчаток, санитайзеры. Автобус у нас большой, на 55 мест, так что соблюдали социальную дистанцию прямо в дороге».

Следующая поездка для членов профсоюза запланирована на станцию Мостовскую на горячие термальные минеральные источники.

# Отцы и дети морского флота

Некоторое время назад капитан из Новороссийска Владимир Сафонов прославился в международном морском сообществе, став лауреатом престижной награды IMO «За отвагу на море». Организовав спасение членов экипажа горящего судна, он стал первым российским моряком, удостоенным подобного признания. Но самым главным героем капитан всегда оставался для своего сына, который сегодня идет по стопам отца.

## «Хорошо представлял, что ждет впереди»

25-летний Игорь Сафонов с детства знал, кем будет. Несмотря на то, что ребенком ему не довелось побывать на танкерах, он очень подробно представлял себе работу моряков – из рассказов отца. «Меня завораживал этот мир приключений и романтики, где вокруг тебя постоянно новые люди, меняются страны, – вспоминает Игорь. – Потом повзрослел и понял, что помимо этих плюсов работа в море приносит хороший доход. Конечно, сейчас есть и другие высокооплачиваемые профессии, но ни одну сферу деятельности я не представлял себе так подробно, как торговое судоходство».

Игорь сразу стал демонстрировать успехи в учебе. Первая практика прошла для него на танкере, вторая – на химовозе. «Когда вышел в свой первый рейс кадетом, то понял, что не ошибся: именно так я и представлял себе в детстве работу моряков, – рассказывает Игорь. – Я попал в смешанный экипаж, но офицеры были из постсоветских государств, они общались на русском языке. Когда ты практикант, у тебя больше свободного времени и меньше ответственности, поэтому я сходил на берег практически в каждом порту и от этого испытывал полный восторг».

Множество впечатлений Игорь получил и во время второй практики. Судно работало в Норвегии между разными портами. Здесь уже времени на сход на берег практически не оставалось, поэтому красотой норвежских фьордов приходилось любоваться с борта судна. «Я просто влюбился в эту северную страну, в ее необыкновенную завораживающую природу, – признается Игорь. – Очень хочется съездить туда туристом».

## Со студенческой скамьи – в морские приключения

Выпускник с красным дипломом, успешно прошедший практику в двух солидных судоходных компаниях, Игорь без труда нашел себе работу. И сразу начались приключения, о которых он так мечтал еще ребенком. «За прошедшие два рейса чего только не было: и 12-балльный шторм, и попытка пиратской атаки, и много месяцев непрерывной работы из-за введенного карантина, – говорит моряк. – Для меня самое сложное – это увеличение продолжительности контрактов, не зря говорят, что 4 месяца оптимальный срок работы офицеров. Все, что выше, уже дается тяжелее. Надеюсь, что пандемия скоро закончится, и работа войдет в свое привычное русло».

Рейс Игоря как раз начался незадолго до введения карантина



Игорь с детства знал, кем будет



Отец остается главным авторитетом и примером по жизни



На Wilhelm Schulte Игорь Сафонов начал строить карьеру заново

в мире и из-за ограничений растянулся на 9 месяцев. За все это время не было ни одного схода на берег. В такой непростой ситуации, по словам Игоря, очень выручала поддержка коллег. «В основном, все с пониманием относятся к тому, что происходит, и поддерживают друг друга, – говорит он. – Вообще дружеское общение на борту помогает пережить любые трудности».

## На крутом вираже

В работе Игорь часто прислушивается к мнению отца-капитана. Так, по его совету Игорь решил перейти с танкерного флота на газовозы. «Я долго думал, потому что этот шаг предполагал понижение в должности, а у меня в танкерной компании все шло достаточно неплохо, и условия работы были достойные, – признается

**«Из-за рассказов отца ни одну другую сферу деятельности я не представлял себе так подробно, как торговое судоходство».**

## Как это было...

В 2014 году новороссиец Владимир Сафонов, капитан танкера DS Crown, получил премию Международной морской организации IMO «За отвагу на море». Поводом к награждению моряка стала блестящая спасательная операция, организованная им в Северной Атлантике. Под руководством капитана Сафопова тогда удалось поднять из воды два десятка немецких, польских и филиппинских моряков – членов экипажа контейнеровоза MSC Flaminia, на борту которого прогремел мощный взрыв. «Для меня новость о номинации в IMO стала полной неожиданностью, ведь множество моряков и капитанов постоянно спасают людей на море – экипажи, туристов, беженцев, – сказал тогда журналистам капитан Сафонов. – Думаю, что наград достойны многие, потому что в подобных ситуациях поступают так же».



Церемония награждения российского капитана в IMO



Танкер DS Crown принял сигнал бедствия от немецкого контейнеровоза MSC Flaminia

А трудностей в море хватает. Например, в Гвинейском заливе, в 100 милях от берега внимательность и ответственность Игоря прошли испытание на прочность: судно пытались захватить пираты. «Я пришел на вахту в 4 утра, и внезапно мы со вторым помощником заметили на радаре маленькую точку, – вспоминает моряк. – Визуальный контакт установить не получилось, мы стали наблюдать ее на радаре. Когда дистанция сократилась до 1.5 миль, мы разглядели очертания лодки и начали маневрировать. Позвонили капитану, он тут же прибежал на мостик. А лодка все шла на сближение. Капитан продолжил маневрирование, и тогда они прошли у нас прямо под килем. Мы даже видели силуэты этих людей. Хорошо, что все обошлось».

Списывались офицеры как в приключенческом кино: судно отклонилось от маршрута и пошло на Уругвай. Там моряков ждал чартерный самолет, который доставил их в Бразилию, а оттуда полетели в Европу. Игорь возвращался домой через Минск.

Игорь. – Но отец убедил меня, что флот газовозов перспективнее».

Так Игорь познакомился с компанией Bernhard Schulte Shipmanagement, сначала – в должности deck-assistant, это промежуточное звено между кадетом и младшим офицером, через три месяца продвинулся на младшего помощника. В следующий рейс он пойдет третьим помощником. «Я вернулся к тому, с чего начал после выпуска, но не жалею, – говорит Игорь. – Надеюсь, что моя карьера сложится здесь удачно, и к 35 годам я смогу стать старшим помощником, претендующим на должность капитана».

Отец всегда был его главным авторитетом. «Когда его наградили за спасение людей на море, я испытал невероятное чувство гордости за него, за его поступок, – говорит Игорь Сафонов. – Конечно, работа с ним в одной сфере, тем более такой специфической, накладывает на меня дополнительную ответственность, но с другой стороны, я знаю, что есть близкий человек, к которому я всегда могу обратиться за профессиональным советом».

# Моряк будущего: в комфортном офисе с чашкой кофе

Именно так авторы проекта БЭС-КФ по безэкипажному судоходству представляют себе работу офицеров торгового флота через несколько лет.

## Готовность абсолютная

Морской транспорт по своей технической оснащенности к внедрению полной автоматизации готов давно. В этом смысле он опередил даже автомобильную отрасль. Единственным сдерживающим фактором долгое время оставалась несовершенная система связи. С движением технологического прогресса последний барьер оказался снят, и судоходство на пороге глобальных перемен: не за горами повсеместная эксплуатация безэкипажных торговых судов. Такое мнение высказал в ходе видеоконференции о будущем автономизации руководитель отраслевого центра Marinet, под эгидой которого реализуется пилотный проект БЭС-КФ, Александр Пинский. «Сейчас программное оборудование проходит этап опытной эксплуатации на судах трех наших партнеров – это «Совкомфлот», Pola Group и Росморпорт, – отметил он. – Параллельно ведется работа на законодательном уровне при поддержке Минпромторга, чтобы устранить правовые коллизии в отношении безэкипажного судоходства».

Эксперт подчеркнул: нововведения призваны повысить безопасность мореплавания. «Например, обзорно-поисковая система в автоматическом режиме умеет идентифицировать окружающие судно объекты, за внутреннюю подсистему наблюдения отвечают видеокамеры, – рассказал он. – В отличие от человека автоматическая навигационная система не устает, при этом она точно так же собирает всю информацию по навигационной обстановке, аккумулирует эти данные и принимает решение в соответствии с разработанными алгоритмами».

## Роботы на судах заменят моряков?

Руководитель проекта постарался развеять опасения участников конференции о замене квалифицированных морских кадров роботизированной техникой. «Просто работа моряков трансформируется, они не будут привязаны к судну много месяцев, сохранит здоровье, что особенно актуально в связи с текущей пандемией, – объяснил Александр Пинский. – Частично офицеры будут востребованы в комфортных офисах на берегу, откуда они с чашкой кофе в руках смогут осуществлять управление одним или даже несколькими судами. Другая часть трансформируется в своего рода «морской спецназ», который в случае возникновения форс-мажорных ситуаций будет высаживаться на безэкипажное судно и вручную устранять неполадки. Автоматизация убирает рутину из работы экипажа».

По словам другого члена экспертной группы БЭС-КФ, ответственного за нормативно-правовое регулирование автономного судоходства, Виталия Клюева, прямую выгоду получат и судовладельцы. «В расходах судоходных компаний есть три составляющие: экипаж, топливо и прочие эксплуатационные затраты, – отметил В. Клюев. – Первая статья занимает порядка 30% в общем объеме расходов. Сократив экипаж по крайней мере вдвое, компании сэкономят около 15-20%».

## Фундаментальные архаизмы

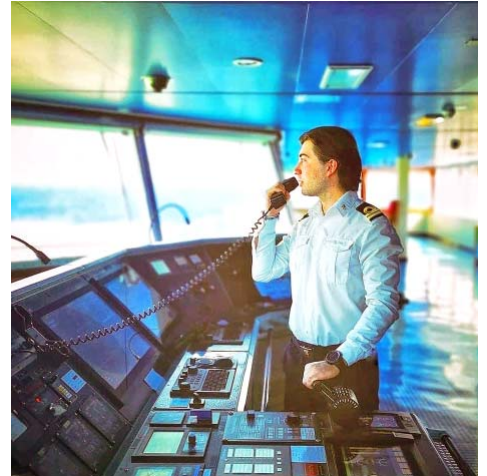
По признанию господина Клюева, в настоящее время не решена масса вопросов, связанных с правовым регулированием работы таких судов. На международном уровне – это ряд конвенционных требований, которые препятствуют эксплуатации безэкипажных судов.

«Например, требования об управлении судном только капитаном и об обязанности государства флага обеспечить минимальный состав экипажа на судне, – объяснил эксперт. – С точки зрения сосуществования в правовом поле с безэкипажными судами наиболее проблематичным документом представляется МППСС. Все эти вопросы должны были быть рассмотрены на весенней сессии комитета по безопасности на море ИМО, однако из-за пандемии она пока отложена».

На национальном уровне новаторы так же столкнулись с необходимостью пересмотра действующих нормативно-правовых актов, прежде всего Кодекса торгового мореплавания. Кроме того, в модернизации нуждается образовательный процесс «моряков будущего».

Но, несмотря на множество пока еще нерешенных вопросов, Александр Пинский уверен: безэкипажное коммерческое судно будет. В качестве успешного примера он приводит первое беспилотное средство, созданное человеком и трансформировавшее профессию прошлого.

«Когда в 20-х годах прошлого века была автоматизирована работа лифтов, профессия лифтеров, которые раньше управляли их движением, казалось бы, себя изжила, – подчеркнул А. Пинский. – Однако, как мы видим, она никогда не делалась, а просто меняла свое значение. То же самое произойдет и с профессиями моряков, их труд станет безопаснее».



## ОСОБОЕ МНЕНИЕ



**Сергей Панюшкин, руководитель Columbia Shipmanagement (Новороссийск):**  
«Автоматизация безусловно прогрессирует,

на судах устанавливается новое, более совершенное навигационное оборудование, укомплектовываются машинные отделения. Все чаще используются электронные двигатели, системы очистки выхлопных газов и многое другое. Но я не вижу целесообразной работу безэкипажных судов в ближайшей перспективе, потому что слишком высока цена риска в эпоху сплошной компьютеризации и кибератак».



**Дмитрий Бардовский, старший помощник:**  
«Слишком сложна система управления судном, а при автоматизации этого процесса увеличиваются риски. Неужели кто-то отпустит танкер с грузом без экипажа? Например, если неправильно выбрать курс относительно волны, то может выбить винт, и машина просто встанет. Это ведь не поломка даже, а аварийная остановка. А заведется ли машина потом? Если на борту экипаж, то моряки в ручном режиме все тут же устранят, машина запустится заново, и судно продолжит движение. Как будет автоматика отслеживать яхточки и маленькие лодки? В районе мыса Доброй Надежды часто проходят регаты. Бывают переходы, когда связь пропадает на пару часов, как

это повлияет на роботизированное оборудование? В процессе управления судном столько нюансов, поэтому я думаю, что моряки на судне всегда будут нужны».



**Роман Вдовин, руководитель Bernhard Schulte Shipmanagement (Новороссийск):**  
«У нас есть суда девдтеймом 50 тысяч тонн, которые имеют высокий класс автоматизации. Это позволяет работать экипажам без электромехаников. Но суда, на которых не будет моряков вообще – нет, это невозможно, по крайней мере, в ближайшей перспективе. В любой автоматике может однажды произойти сбой».

**Евгений Бояркин, капитан:**  
«В полную автоматизацию на флоте я не верю, потому что в процессе управления судном может случиться все, что угодно. Например, засорятся топливные фильтры в машинном отделении, что тогда? Судно остановится?»



**Игорь Холявка, техинспектор ЮТО РПСМ:**  
«Теоретически, конечно, возможно создать полностью автономное судно, если направить на это все лучшие умы страны и сделать это самостоятельно. Но не думаю, что это будет экономически целесообразно. Прежде всего, потому



что установка такого огромного количества электроники на пароходе в пропорциональной степени повышает риски отказов системы. Вспомним веселую шлопку: при полном отсутствии автоматизации единственным фактором риска был сердечный приступ гребца. Чем больше судно будет зависеть от автономного управления, тем больше таких факторов отказа. При колоссальных экономических затратах, которые потребуются от компании для оснащения автономного судна, грузоподъемность такого танкера должна будет быть максимальной, 300 тысяч тонн и больше. А если на переходе в корпусе такого судна появится трещина? Никем не замеченная вовремя, она станет причиной катастрофы на море. И экологический ущерб от разлива такого количества нефти будет в разы превышать сомнительную экономию на экипаже».

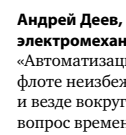
**Алан Татаров, начальник отдела плавстава ООО «СКФ Менеджмент Сервисиз» (Новороссийск):**  
«Несмотря на заманчивость такой перспективы, в этой области пока больше вопросов, чем ответов. Любая автоматика работает с некоторыми погрешностями, при управлении судном случаются различные внештатные ситуации, и чтобы их решить, необходимо быстро среагировать и принять единственное правильное решение. Сомневаюсь, что даже самые передовые технологические разработки будут на такое способны в ближайшие годы».



**Дмитрий Костенко, 4 механик:**  
«Я за живое общение на судах. Мне кажется, что без рук человека невозможна работа сложнейших механизмов».



**Андрей Деев, электромеханик:**  
«Автоматизация на флоте неизбежна, как и везде вокруг нас. Это вопрос времени».



**Илья Облогин, курсант:**  
«Сейчас судоходство и так максимально автоматизировано. Если вообще пустить безэкипажное судно, то как будут решаться форс-мажорные ситуации? Машина не умеет работать нелогично, а человек может в критической ситуации отойти от логики и тем самым предотвратить катастрофу».



**Учредитель и издатель —** Южная территориальная организация РПСМ. Свидетельство о регистрации ПИ №10-5507 выдано 09.02.2004 г. Южным окружным межрегиональным территориальным управлением МПТР России.

**Адрес редакции и издателя:** 353900, г. Новороссийск, ул. Победы, 16-б. Тел./факс (861761)-38-44, 61-18-05. E-mail: info@stosuru.ru Газета отпечатана в типографии ИП Давыдов В.Н., г. Краснодар, ул. Стасова, 182/1. Печать офсетная. Печ. л. 1. Тираж 1100 экз. Время подписания в печать по графику 16:00. Фактическое 16:00. Заказ № 2749 **Главный редактор Соколова Н.**

4 >>>