

Руководитель Росморречфлота
Александр Александрович ДАВЫДЕНКО:

«ОСНОВНОЙ ПРОБЛЕМОЙ НА ТРАНСПОРТЕ ОСТАЕТСЯ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР»



События июля 2011 г. заставили нас по-другому осмыслить термин «безопасность судоходства». Напомню, 10 июля на 1406 км реки Волга в районе населенного пункта Сюкеево (Республика Татарстан) потерпел аварию и затонул дизель-электроход «Булгария», унеся жизни 122 человек, в том числе 28 детей. Эта трагедия потрясла всю страну.

«Столько жертв, столько детей погибло – это ужасно, что нам приходится платить такую дань за безответственность, за безалаберность, за алчность, за грубое нарушение правил технологической безопасности», – сказал Председатель Правительства Российской Федерации В.В. Путин на совещании в Казани.

Федеральная служба по надзору в сфере транспорта закончила расследование этой аварии и выявила причины столь масштабной трагедии. Это в первую очередь:

Невыполнение судовладельцем и капитаном судна требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства при планировании, подготовке и осуществлении рейса, а именно требований Российского Речного Регистра:

– эксплуатация судна при силе ветра более 7 баллов, чем нарушались ограничения, изложенные в Информации об остойчивости и непотопляемости судна;

– эксплуатация судна с неисправным главным дизель – генератором, который вышел из строя накануне – 8 июля 2011 г.;

– эксплуатация судна с повреждениями корпуса в виде четырёх пробоин в сточной цистерне, расположенной с правого борта.

2. Неготовность судна к плаванию в условиях шторма. Это и низкая квалификация и недисциплинированность членов экипажа судна. Даже имея на судне штормовой прогноз, экипажем не были выполнены необходимые мероприятия по подготовке судна к шторму. В ходе водолазного осмотра было обнаружено 27 открытых иллюминаторов с левого борта и 11 открытых иллюминаторов с правого борта.

Это – несоблюдение общепринятых приёмов и способов управления судном:

– маневр поворота влево при воздействии ветра и волнения был осуществлён без учёта фактической остойчивости судна уже имевшегося статический крен на правый борт примерно 4°;

– остановка правого главного дизель-генератора старшим механиком без команды с мостика.

3. Нарушение капитаном судна требований п. 15, 16 Порядка диспетчерского регулирования дви-

жения судов на внутренних водных путях Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России № 47 в части информирования диспетчера и получения разрешения на движение судна.

5. Плохие погодные условия: усиление ветра, появление волнения.

По факту гибели судна свое вежливое слово скажет Следственный комитет, Генеральная прокуратура. Для выявления системных ошибок на внутреннем водном транспорте работает комиссия Общественных советов Минтранса России и Росморречфлота.

Минтрансом России на основе заключений Ространснадзора и Росморречфлота, расчетов Российского Речного Регистра представлено в Правительство Российской Федерации сводное заключение. Это официальные материалы.

А говоря проще, мы вновь имеем дело с так называемым человеческим фактором, фатальным стечением обстоятельств, когда в одном месте и в одно время сложились ошибки, недочеты, преступная халатность и пренебрежение элементарными правилами безопасности судоходства многих участников этого процесса. Ведь «Булгария» утонула не за 10 минут. Она, ее судовладельцы, операторы и экипажи шли к этой трагедии не день, и не два, а несколько лет.

Эта проблема характерна не только для России. Международная морская организация провела ряд исследований причин гибели людей при авариях судов, как на море, так и на внутренних водах. Подробно исследовано влияние различных факторов, а в основе трагического случая с гибелью человека лежит всегда около 20 тыс. мелких нарушений. А есть еще нарушения средней тяжести и серьезные или так называемые «критические ситуации».

Нам необходимо принять такие меры, которые не допустят никаких нарушений, тем более аварий с гибелью людей. Как говорится, по «горячим следам» Росморречфлот провел следующие мероприятия:

Создана Рабочая группа, которая провела проверку ГБУ и ФГУП «Канал имени Москвы» на предмет выполнения приказа Минтранса России № 47 «Об утверждении по-

рядка диспетчерского регулирования движения судов на внутренних водных путях Российской Федерации».

Совместно с территориальными органами Ространснадзора бассейновые управления осуществили сверку наличия у судовладельцев, имеющих лицензии на перевозку опасных грузов и пассажиров, договоров на навигационное обслуживание. Результат – из 1034 судовладельцев, имеющих лицензии на перевозку опасных грузов, и 601 судовладельца, имеющего лицензию на право осуществлять пассажирские перевозки внутренним водным транспортом, договора имелись, соответственно, у 610 (59%) и 300 (49,9%): то есть 50% судовладельцев не заключили договора на навигационное обслуживание, не говоря о других судовладельцах, перевозящих неопасные грузы.

По поручению Росморречфлота ГБУ и ФГУП «Канал имени Москвы» провели совещания по вопросу обеспечения безопасности судоходства с судовладельцами и представителями территориальных органов Госморречнадзора и Российского речного регистра.

Кроме того, за последние две недели мы объехали и посетили практически все основные речные порты, которые обслуживают пассажирские суда, встретились с представителями судоходного бизнеса и портовиками. В процессе поездок мы изучали существующую систему и совместно с представителями наших бассейновых управлений и бизнеса выстраивали алгоритм организации системы портового контроля.

Президентом Российской Федерации Д.А. Медведевым на специальном совещании по расследованию причин крушения теплохода «Булгария» была поставлена задача: выяснить не только прямые причины того, что произошло, а предотвратить подобного рода катастрофы на будущее.

Анализ ситуации выявил необходимость совершенствования законодательства в области безопасности судоходства на внутренних водных путях, а также внедрения новых технических решений, позволяющих повысить безопасность судоходства и усовершенствовать

систему управления движением судов.

Коротко о существующем состоянии системы обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях Российской Федерации.

До 2004 г. функции контроля и надзора за обеспечением безопасности судоходства (государственная регистрация судов; надзор за безопасностью эксплуатации самоходных судов внутреннего плавания; задержание судов и иных плавучих объектов; расследование и классификация транспортных происшествий с судами; надзор за деятельностью государственных лоцманских служб и негосударственных организаций по лоцманской проводке судов) осуществляла «Государственная речная судоходная инспекция Российской Федерации» (ГРСИ), находящаяся в ведении Департамента речного транспорта, а затем Государственной службы речного флота Минтранса России.



В 2004 г. решением Правительства Российской Федерации ГРСИ была ликвидирована, а имущество и функции переданы созданной Федеральной службе по надзору в сфере транспорта.

Кроме того, от государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства Ространснадзору и его территориальным органам были фактически переданы такие функции как:

- пожарный надзор;
- экологический надзор;
- надзор за безопасностью СГТС;
- лицензирование;
- контроль за соблюдением законодательства в области внутренне-

го водного транспорта;

– контроль за деятельностью лоцманских служб.

Росморречфлот на сегодняшний день через подведомственные государственные бассейновые управления водных путей и судоходства осуществляет содержание внутренних водных путей и судоходных гидротехнических сооружений, диспетчерское регулирование движения судов.

Таким образом, у Росморречфлота отсутствуют функции и возможности контроля над судовладельцами и непосредственно над судами. Вместе с тем, в одобренной в 2009 г. Правительством Российской Федерации Концепции реформирования системы управления внутренними водными путями, уже было предусмотрено создание Администрации речных бассейнов (далее АРБ) с функциями портовых властей. Такая структура выстраивалась по аналогии с морским транспортом, где капитанами морских портов осуществля-

ется портовый контроль. И такой подход полностью себя оправдал, хотя бы потому, что Россия в настоящий момент находится в белых списках всех Меморандумов.

Концепция реформирования управления на ВВП реализовывалась в соответствии с утвержденным графиком путем внесения изменений в действующее законодательство. Кого же касаются эти реформы? Для примера оценим ситуацию на рынке перевозок пассажиров, как наиболее критическую в случае транспортных происшествий. Ежегодно на внутренних водных путях 742 судовладельца перевозят около 17 млн. человек,

эксплуатируется более 1500 единиц флота. Около 60% перевозок осуществляется 14 крупными перевозчиками, которые имеют 250 единиц флота. На долю остальных судовладельцев приходится около 40% объема перевозок или примерно 7 млн. чел. В среднем такие перевозчики эксплуатируют 1-2 судна. Понятно, что они не в состоянии обеспечить у себя функционирование системы управления безопасностью, а также осуществлять полноценное страхование. В географическом отношении основная доля перевозок пассажиров, а это порядка 64%, осуществляется на ЕГС, где интенсивность и плотность пассажирооборота самая максимальная, а значит, риски транспортных происшествий здесь возрастают в 70 раз по сравнению с другими регионами.

Озвученные данные носят только оценочный характер, т.к. более 60% лицензиатов не представляют информацию о перевозках пассажиров.

Жизнь заставила ускорить процесс реформирования. Во исполнение поручений Президента и Правительства Российской Федерации Минтранс России совместно с Росморречфлотом разработал предложения по внесению изменений в нормативно-правовую базу.

В первую очередь, изменения должны быть внесены в основной документ отрасли – Кодекс внутреннего водного транспорта. Предлагается следующее:

- наделение Росморречфлота функцией по организации государственного портового контроля судов на внутренних водных путях и централизованного учета результатов такого контроля;
- переименование ГБУ в Администрации речных бассейнов и создания в них института капитанов речных бассейнов, возглавляющих инспекции государственного портового контроля;
- внедрение в судоходных компаниях и на судах системы управления безопасностью;
- введение регистрации договоров аренды судов без экипажа.

Также ведется работа по пересмотру нормативных правовых актов Минтранса России и подготовке новых актов в развитие положений КВВТ.



Ускоряется работа по продвижению законов о поддержке отечественного судостроения и судоходства и страхования транспортных средств.

Основным документом станет Положение об осуществлении государственного портового контроля судов на внутренних водных путях. При разработке за основу будут приняты существующие на морском транспорте принципы и процедуры осуществления государственного портового контроля в соответствии с резолюцией ИМО №787. В Положении планируется предусмотреть также виды, методы и способы контроля, которые включают в себя следующие основные проверки: оценка мореходности судна; работоспособность судовых систем и устройств; наличие действующих судовых документов; укомплектование судов экипажами и персоналом надлежащей численности и квалификации; готовности экипажа к борьбе за живучесть судна и оказанию помощи терпящим бедствие; укомплектования судов спасательными средствами, согласно норм; правильность загрузки судов и остойчивость; работоспособность судового оборудования, включая навигационное.

Для реализации этого Положения предусматривается создание базы данных по Централизованному учету инспекций судов на внутренних водных путях, позволяющей осуществлять выбор судов для инспектирования по целевому фактору, в зависимости от присвоенного судну приоритета.

Потребуется проведение масштабных организационных мероприятий. В Росморречфлоте вводится должность заместителя Руководителя, который будет курировать вопросы безопасности мореплавания и судоходства, а также создается Управление портового контроля.

Кроме того потребуется: Изменение штатного расписания АРБ с увеличением штатной численности.

Создание инфраструктуры для инспекций по контролю судов (помещения, автотранспорт, катера, средства связи, форменная одежда, спецодежда и пр.), обучение инспекторов работе с базами данных и проведению инспекций.

Совершенствование интегрированной информационной системы «MoPe», содержащей сведения по судам внутреннего водного транспорта (история судна, информация классификационного общества, последние инспекции, выявленные недостатки, сведения о регистрации, фактическое местоположение, элементы движения и т.п.) и предоставление доступа к информации инспекциям портового контроля.

Внедрение системы мониторинга за судами. При этом за основу для построения такой системы можно взять резолюцию ЕЭК ООН № 63 («Международный стандарт для систем обнаружения и отслеживания судов на внутренних водных путях»), поскольку это лаконично вписывается в рамки мероприятий по открытию внутренних водных путей для иностранных судов. И создание систем управления движением судов на внутренних водных путях Российской Федерации. При этом за основу при создании данных служб могут быть приняты две резолюции ЕЭК ООН (резолюция № 60 «Международные стандарты, касающиеся извещений судоводителям и систем электронных судовых сообщений во внутреннем судоходстве» и резолюция № 58 «Руководство и критерии для служб движения судов на внутренних водных путях»), а также опыт, накопленный при создании и функционировании таких служб в морских портах и на подходах к ним.

Другим направлением обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях является развитие электронных систем в отрасли.

Это создание электронных навигационных карт (ЭНК), которые уже разработаны на Единой глубоководной системе.

Для этого реализуются задачи создания системы АИС в рамках ФЦП «ГЛОНАСС».

Впоследствии мы планируем перейти к интегрированию всех имеющихся и строящихся систем обеспечения безопасности судоходства и созданию Речных информационных служб.

В завершение хочу отметить, что законодательные и технические мероприятия не смогут решить все вопросы обеспечения безопасности судоходства. Главным звеном в транспортном процессе остается человек, а, следовательно, мы не можем исключать человеческий фактор, но должны свести к минимуму его негативное влияние.

В этом плане в Росморречфлоте выделено еще одно целевое направление – это кадровая работа, включающая систему среднего и высшего профессионального образования, переподготовки, а также совершенствование системы подбора и расстановки кадров. Мы хотим вернуться к практике специальной подготовки лиц командного состава и назначения капитанов судов и старших механиков на Совете Федерального агентства морского и речного транспорта с выдачей специальных дипломов и значков. Это не чье-то благое пожелание, это – требование времени.

Уверен, что вышеперечисленные меры позволят нам улучшить систему безопасности судоходства, навести порядок на наших реках и в целом повысить престиж, доверие и уважение к профессии речника.