

Пусть тревоги будут только учебными

За последние несколько лет судоходные компании России накопили немалый опыт организации круизных путешествий по внутренним водам и постарались создать идеальный баланс между европейским уровнем сервиса и безопасностью на борту теплоходов. Круизный туризм стал по-настоящему массовым видом отдыха, популярным не только среди многолетних поклонников речных путешествий, но и среди тех, кто раньше даже не задумывался о том, чтобы провести свой отпуск на родине. Увлекательно, комфортно, спокойно — такими основными определениями можно охарактеризовать этот вид туризма.



Одним из самых популярных маршрутов из Москвы считается трех- или четырехдневный до Углича и Мышкина по каналу имени Москвы и просторам Волги. Во время такого путешествия капитан теплохода «Максим Горький» Виталий Кистень рассказал главному редактору газеты «Спасатель» Виталию Дьячкову о том, как обеспечивается безопасность пассажиров, и о важности соблюдения самими туристами элементарных правил поведения на борту судна.

Под контролем речного регистра

— **Виталий Венедиктович, сколько лет вы работаете на реке?**
— С 1982 года. Последние 16 лет капитаном.

— **Количество путешественников заметно выросло?**

— В 90-е годы был провал, а сейчас спрос на туристические рейсы выравнивается. Загрузка теплоходов очень серьезная и составляет около 80%.

— **Какие направления наиболее популярны?**

— Короткие рейсы на 3–4 дня — Москва — Углич — Мышкин. Семидневный круиз из Москвы в Петербург или обратно. Пользуются спросом и рейсы на 19 дней из Москвы в Пермь, Астрахань, Ростов-на-Дону. На нашем теплоходе на эти рейсы полная загрузка.

— **Насколько безопасен такой вид туризма?**

— Абсолютно безопасен. Например, все пассажирские теплоходы нашей компании «Водоходь» проходят ежегодное освидетельствование классификационным обществом — Российским речным регистром, осуществляющим постоянное техническое наблюдение над ремонтом и эксплуатацией судов. По результатам освидетельствования выдаются документы о пригодности судна к плаванию. Так, специальный документ удостоверяет соответствие разработанной и применяемой судовладельцем системы управления безопасностью судов требованиям статьи 34 Федерального закона от 7 марта 2001 года № 24-ФЗ «Кодекс внутреннего водного транспорта РФ».

В 2012 году наша компания разработала и внедрила систему управления безопасностью. В том же году произошло освидетельствование компании Российским морским регистром судоходства с выдачей документа о соответствии Международному кодек-

су управления безопасностью и в 2016 году Российским речным регистром с выдачей документа о соответствии требованиям Кодекса внутреннего водного транспорта.

Запас прочности

— **Давайте разясним обычным пассажирам, что гарантируют эти документы в плане безопасности. Проще говоря, в чем они могут быть уверены, поднимаясь на борт?**

— Запас прочности и непотопляемости на борту теплохода обеспечивается за счет водонепроницаемых переборок. Весь корпус делится на ряд герметичных отсеков. При затоплении одного из них, например, в случае пробоя теплоход все равно поддерживает на плаву. Это требование Российского речного регистра к постройке судов.

— **Как устроена защита от огня?**

— Теплоход делится на две части противопожарной переборкой. В каждом пролете есть также противопожарные двери, то есть при серьезном возгорании в какой-то одной части теплохода огонь гарантированно не должен перекинуться на другую его часть. Противопожарная переборка выдерживает несколько часов интенсивного огня.

На теплоходе есть несколько мощных пожарных насосов. По всему периметру установлены противопожарные шкафы с рукавами, есть первичные средства — огнетушители, противопожарные щиты.

Все значимые помещения охватывает пожарная сигнализация. Она выведена в рулевую рубку. Если срабатывает один из датчиков, сигнал идет по всему теплоходу. Его нельзя не услышать. Особо пожароопасные машинное отделение, малярная, аварийные дизель-генераторы снабжены системами пенного тушения. У нас свои стационарные пеногенераторы, которые будут задействованы в случае опасности.

На теплоходе сформирована специальная пожарная группа, на вооружении которой находятся аппараты сжатого воздуха и полностью герметичные костюмы, как у пожарных МЧС. Пользованию ими персонал обучается в межнавигационный период, проходя 16-часовую программу с последующим получением сертификата.

— **Если потребуется срочно покинуть теплоход?**

— На солнечной палубе есть бочки со спасательными плотами. Каждый вмещает при раскрытии 20 человек. Эти плоты с надувной крышей сбрасываются автоматически и сами надуваются при контакте с водой. Плоты каждый год перебирают, меняют по сроку годности воздушные баллоны.

Есть также шлюпки, которые в случае опасности расчехляются и

спускаются на воду. Норматив по спуску шлюпок — пять минут.

— **Экипаж готов действовать в случае ЧП?**

— Перед началом навигации все суда укомплектовываются квалифицированными кадрами. Наша судовая команда — 35 человек. В течение навигации два раза в месяц по плану проходят учеба и тренировки экипажа, отрабатываются действия по возможным аварийным ситуациям, в том числе по эвакуации и спасению пассажиров с использованием шлюпок и плотов.

Есть расписание по тревогам: по борьбе с огнем, с разливом нефтепродуктов, по защите от оружия массового поражения, «человек за бортом», шлюпочная тревога. Ее мы проводим после каждой посадки туристов. Основная цель — проверка правильности надевания жилетов, чтобы люди понимали, как ими пользо-

ваться и куда направляться в случае эвакуации с теплохода. При этой тревоге важна роль группы обеспечения порядка, которую возглавляет первый помощник капитана. Горничные и администраторы быстро предоставляют ему списки пассажиров по каютам. Согласно существующему протоколу мы собираем туристов, проверяем каюты. На каждой палубе, на каждом трапе находятся регулировщики с нарукавными повязками. Они направляют поток движения в кормовую часть, туда, где расположены посадочные трапы. Люди могут спокой-

но садиться на шлюпки и плоты, нет необходимости прыгать через борт.

На судовом ходу

— **Какие-то инциденты случаются в рейсах?**

— Инциденты случались, как правило, раньше, в 90-е, на так называемых пьяных рейсах выходного дня. Было время, и за борт прыгали навеселе. Сейчас ситуация изменилась, в том числе после принятия закона о транспортной безопасности, который и нам предоставил много полномочий. Можем, например, изолировать дебошира с последующей передачей его органам правопорядка. Вот конкретный случай. К одному из теплоходов при заходе в Кошкинский фарватер Санкт-Петербурга подплыла пьяная компания на лодке, и один запрыгнул на борт. Сдали его в полицию. Думаю, ему дорого обошлась такая шутка, которая квалифицируется как акт незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса, практически террористический акт.

— **Волюющий случай недавно произошел в Волгограде, где на судовом ходу катамаран врезался в баржу. Часто ли возникают помехи со стороны маломерных судов?**

— Очень часто. Особенно в нижней части Волги. В районе Костромы и Ярославля много рыбаков. При плохой видимости стоят на судовом ходу и ничего не боятся. За этим ГИМС следит. И мы сообщаем им о нарушителях. Мы идем полным ходом, а некоторые лихачи, любители экстрима, специально лезут под форштевень, чтобы нервы себе пощекотать.

— **Как поддерживается состояние судов?**

— Например, наш теплоход 1973 года постройки. Он сделан в Австрии с большим запасом прочности. Но требования Речного регистра к состоянию судов каждый год ужесточаются. Необходимо поддерживать теплоход на уровне современных требований. У нас две базы технического обслуживания — в Нижнем Новгороде и Санкт-Петербурге. Раз в пять лет в межнавигационный период теплоход поднимают в сухой док. Проверяется остаточная толщина корпуса. Если какие-то фрагменты не отвечают требованиям регистра, их вырезают и сваривают новые. Проводится капремонт и средний ремонт двигателей.

— **Наверное, сегодня нужно не только поддерживать существующий флот, но и строить новый.**

— В Нижнем Новгороде на заводе «Красное Сормово» наша компания строит современное судно — четырехпалубный туристический круизный теплоход на 340 пассажиров. Он начнет работу в навигацию 2020 года. Так что продолжаем развиваться.

Теплоход «Максим Горький»

Длина судна — 110,1 м
Ширина — 14,5 м
Скорость — до 22 км/ч
Количество посадочных мест — 186



Действия пассажиров по тревогам

- ▶ Не поддавайтесь панике.
- ▶ Строго выполняйте установленный на судне порядок и все указания членов экипажа, ответственных за вашу безопасность.
- ▶ По общесудовой тревоге необходимо зайти в каюту, тепло одеться и надеть спасательный жилет.
- ▶ По тревоге «Человек за бортом» выход на открытую палубу запрещен.
- ▶ По шлюпочной тревоге члены экипажа ведут вас к вашей шлюпке. Выходы к ним обозначены указателями. Брать с собой багаж запрещается. Садиться в шлюпки — только по команде ее командира.

Экология Волги и экологичность теплоходов

По оценкам капитана, Волга меняется к лучшему. И сама река, и берега становятся чище. Это результат большой программы по подъему затопленных в годы перестройки теплоходов. По Волге поднимали весь этот металлолом большими кранами. Один называется «Канал имени Москвы». Он поднимал в свое время затонувшую «Булгария» и базируется в Подмоскowie, второй — «Могучий» — находится под Волгоградом. Очистным сооружениям сегодня уделяется более пристальное внимание.

Если говорить о теплоходах, то они изначально делались экологичными. Они оборудованы накопительными цистернами, содержимое с которых сдается на специальные теплоходы обслуживания. Есть и более современные суда, на которых идет переработка отходов на чистую воду и твердые остатки, которые либо сжигаются, либо спрессовываются в брикеты и сдаются на берег.