



А на борту — ни души...

БОРИС ПЕТРОВ

Множество приключенческих и фантастических романов описывают встречу с таинственным судном, на котором никого нет. Такое необычное положение дел тревожит, будоражит воображение и рождает желание понять, когда и по какой причине экипаж покинул корабль.





Судно ASV C-Worker 7 уже трудится в море

Кажется, довольно скоро этот сюжет окончательно устареет: во всем мире все активнее работают над созданием автоматически управляемых судов — плавающих «дронов». Встреча с ними во время плавания уже не за горами, и, по правде говоря, она беспокоит.

На дорогах уже появляются автомобили без водителей — как легковые, так и грузовые; в небо поднимаются летательные аппараты, управляемые с земли. На море тоже появляются экспериментальные суда, не имеющие на борту экипажей, но выполняющие ту или иную задачу. Этому еще не совсем привычному для мирового флота типу судов прочат большое будущее. В беспилотниках заинтересованы военные и коммерсанты, вот только у профессиональных моряков они вызывают определенные опасения и скепсис. Страшно представить себе на узком фарватере автоматически управляемый контейнеровоз, у которого «зависла» программа!

Но вот уже старейшее и крупнейшее классификационное общество Великобритании Lloyd's Register сертифицировало первый плавающий беспилотник. Спущенное на воду в 2017 г. и прошедшее испытания автономное судно ASV C-Worker 7 будет использоваться при проведении гидрографических работ, а также заниматься мониторингом состояния окружающей среды. Оно может эксплуатироваться в трех режимах: в автономном, полуавтоматическом, а также под полным контролем человека. Кстати, Lloyd's Register

стрировали в Копенгагене первое в мире судно, управляемое с берега. Оно успешно маневрировало в Северном море, а его движением руководили из офиса Wärtsilä (одной из компаний, входящих в Rolls-Royce), расположенного в Сан-Диего, штат Калифорния. Компания Rolls-Royce заявила, что ожидает появления на морских просторах дронов-контейнеровозов, способных осуществлять коммерческие рейсы, в течение ближайших 10–15 лет, а пока разрабатывает патрульный беспилотник с возможностью автономной работы до 100 суток.

Ей вторит норвежская Yara International, которая совместно с концерном Kongsberg объявила о завершении масштабной модели первого в мире грузового беспилотного судна Yara Birkeland. Она имеет длину 6 м и проходит испытания в Тронхейме. Спуск на воду самого контейнеровоза дедвейтом 3200 т и длиной 79,5 м намечен на начало 2019 г. Он рассчитан на короткие рейсы (7–30 миль) по доставке удобрений с завода Yara в Порсгунне на юге Норвегии в порты Брейвик и Ларвик и должен вмещать 120 стандартных 20-футовых контейнеров. Эта линия позволит освободить от работы большое количество грузовых автомобилей, которые сейчас осуществляют эти перевозки, и заметно улучшит экологию в этой части страны.

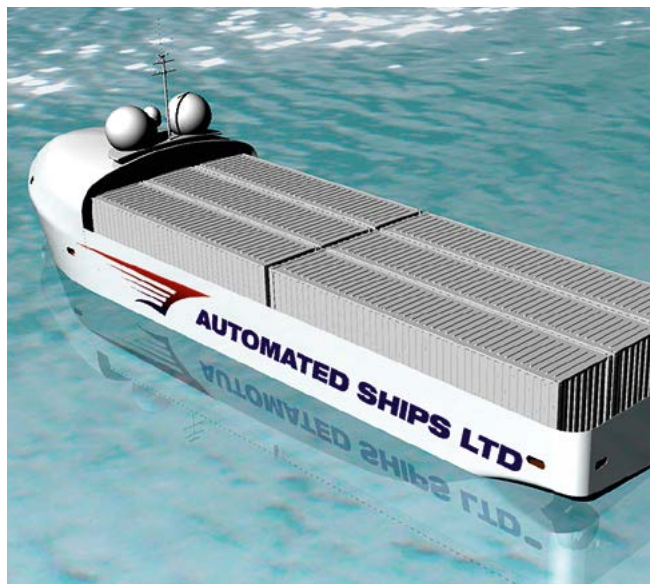
По информации агентства «Синьхуа», в Китае спустили на воду первый в стране беспилотный патрульный катер. Он спроектирован научными сотрудниками Хэфэйского



Проект патрульного судна Rolls-Royce



Проект контейнеровоза компании Yara International



института умного оборудования Академии наук Китая. При помощи оптических и тепловых инфракрасных камер судно способно распознавать плавающие объекты. Сейчас этот катер несет патрульную службу на озере Тяньэху на востоке Китая. Китайские ученые рассчитывают, что новая разработка будет широко использоваться при мониторинге различных водоемов для повышения безопасности.

В Японии мечтают о целом флоте беспилотных судов, инициаторами создания которого являются компании Mitsui OSK Lines и Nippon Yusen. Его планируют ввести в эксплуатацию к 2025 г.

Планы впечатляющие. Под них давно подведено коммерческое обоснование, а современные технологии уже позволяют переходить от слов к делу. По всему миру растут число и масштаб подобных проектов. Правда, вопросов остается много. Представители отрасли до сих пор скептически относятся к идее эксплуатации беспилотных судов, несмотря на предполагаемые выгоды. Они твердо придерживаются мнения, что моряки играют важнейшую роль в судоходстве, особенно с точки зрения безопасности. Несмотря на то что автономные суда сведут к нулю риск для жизни членов экипажей, нет уверенности, что фрахтователи захотят доверять ценные грузы компьютерам. Такие суда могут стать легкой добычей хакеров и настоящих пиратов.

И хотя сторонники беспилотных судов любят вспоминать, что 96% аварий на море — результат человеческих ошибок, многие моряки не верят в широкое распространение судов-дронов. До сих пор не решены все вопросы, связанные с обеспечением безопасности в случаях, когда только экипаж, находящийся на борту, способен верно оценить ситуацию и принять решение, как действовать или какой маневр совершить. Что уж говорить об угрозе внештатных ситуаций, связанных со сбоем электроники!

Не меньше вопросов вызывает и юридический аспект проблемы, ведь все еще действует закон, когда любое судно, находящееся в открытом море без экипажа на борту, считается бесхозным. Или вот интересно: как электронные системы будут работать в рамках МППСС, уступят ли дорогу паруснику? 🚢