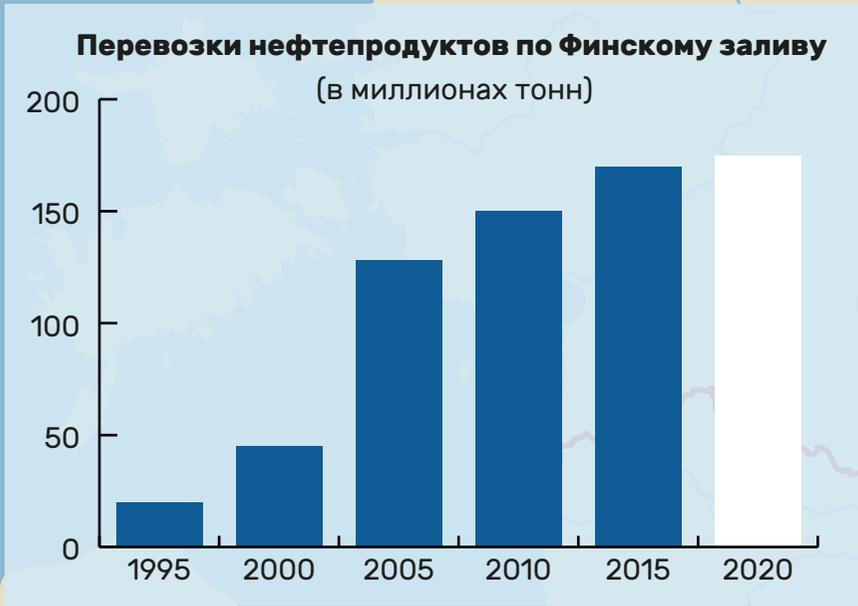


В Финском заливе интенсивность морских перевозок продолжает расти

В Финском заливе интенсивность морских перевозок продолжает расти.

Пассажирские паромы курсируют между Хельсинки, Таллином и Санкт-Петербургом и вместе с нефтеналивными и грузовыми судами создают плотные транспортные потоки на территории Финского залива.

Морской транспорт представляет собой наибольшую экологическую угрозу для Финского залива, несмотря на наличие современных передовых систем наблюдения за ним.



По прогнозам, морские перевозки в Финском заливе в 2010-2030 гг. вырастут на

30%



Суда, заходящие и выходящие из Финского залива

Самое оживленное движение морского транспорта в Балтийском море происходит в Финском заливе.

Залив - это важный судоходный канал, в основном из-за перевозки нефтепродуктов и других грузов в Россию и из неё.

На представленном рисунке не учтено пассажирское паромное сообщение между Таллином и Хельсинки. Каждый год между этими городами совершается примерно 9000000 перевозок, а только из Хельсинки каждый день отправляется 20 паромов.



SYKE

Институт окружающей среды Финляндии

www.syke.fi

В среднем в день



В год

по данным

2013
года

5261 пассажирское судно

20113 грузовых судна

7118 танкеров

3975 других судов

1683 неидентифицированных судов

Всего: 38150

Превентивная борьба с нефтеразливами начинается задолго до аварии

Лучший способ минимизировать последствия нефтеразлива - предотвратить саму возможность подобных аварий.

Эстония, Финляндия и Россия хорошо подготовлены к борьбе с возможными нефтяными авариями.

Но даже подобная степень подготовки не может полностью позволить избежать негативных последствий нефтеразливов.

Система ликвидации нефтеразливов в Финском заливе основывается на предупредительных мерах - на системе наблюдения и управлением движения морского транспорта, а также на смягчении последствий ошибок на море, вызванных человеческим фактором.



SYKE

Институт окружающей среды Финляндии

www.syke.fi

Предупредительные меры

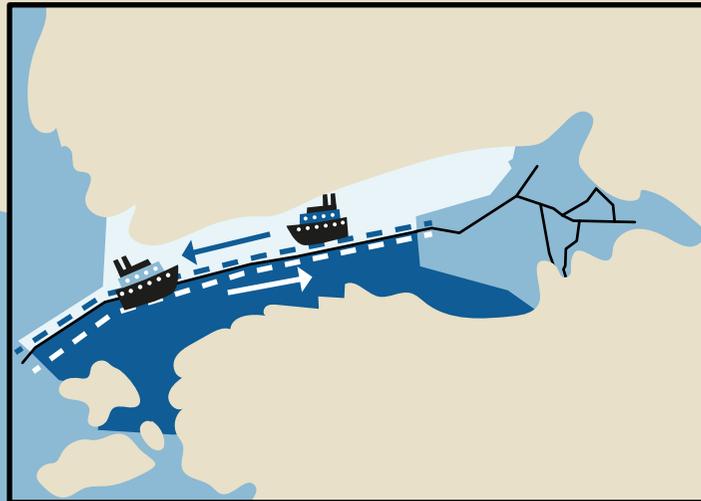
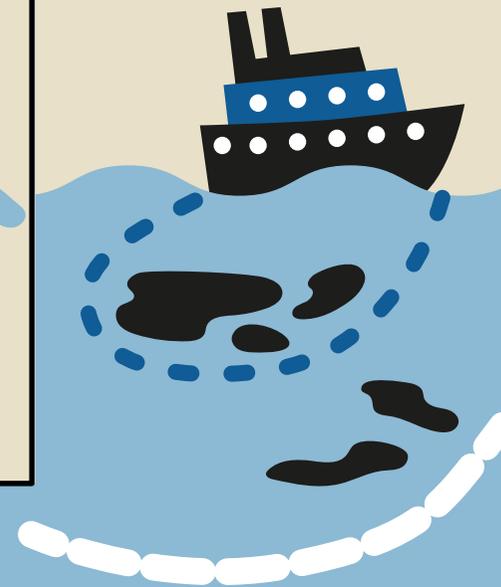


Схема системы судовых сообщений и разделения транспортных потоков. Суда должны докладывать в национальные транспортные центры каждый раз, когда заходят в территориальные воды.

Финский залив - это небольшая уязвимая акватория, где нефтеразлив может привести к экологической катастрофе.

Послеаварийные меры

1. Использование специальных судов для ликвидации разливов
2. Использование боновых заграждений
3. Уборка побережья



Люди создают много шума и на море тоже

Только недавно мы осознали, что шум на море может быть проблемой.

Морские обитатели чувствительны к звукам не-природного происхождения, в отличие от шума волн и ветра.

Шум от деятельности человека (кораблей, ветряных установок, создания намывов)

оказывает воздействие на поведение морских животных, на выбор места обитания,

на коммуникацию, а также вызывает дополнительный стресс.

Делайте так:

Думайте о тех, кто живет в море, а также о людях в море.

У берегов, не пользуйтесь моторными лодками и гидроциклами без большой необходимости. Не мешайте морским птицам в период размножения и рыбам во время нереста.



SYKE

Институт окружающей среды Финляндии

www.syke.fi



Причина большинства аварий на воде - ошибки человека.

Технологический прогресс в области развития систем морской безопасности позволил снизить число аварий, несмотря на увеличение объема морских перевозок.

При этом роль человека на воде исключительно важна. Ошибки в управлении судном, в коммуникации, неверная оценка ситуации - всё это часто становится основной причиной аварии.

Важно обращать внимание на квалификацию людей, работающих на море, а также их условия труда.



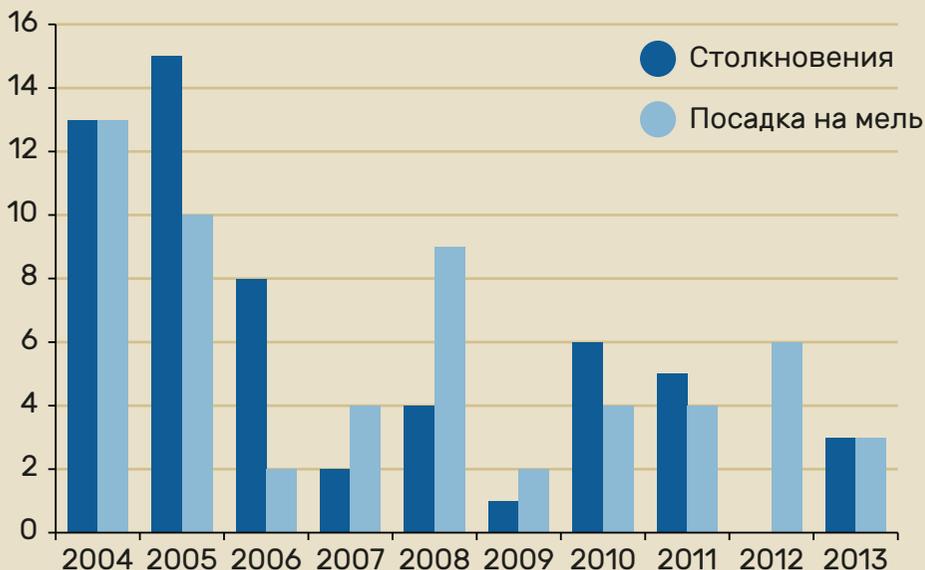
SYKE

Институт окружающей среды Финляндии

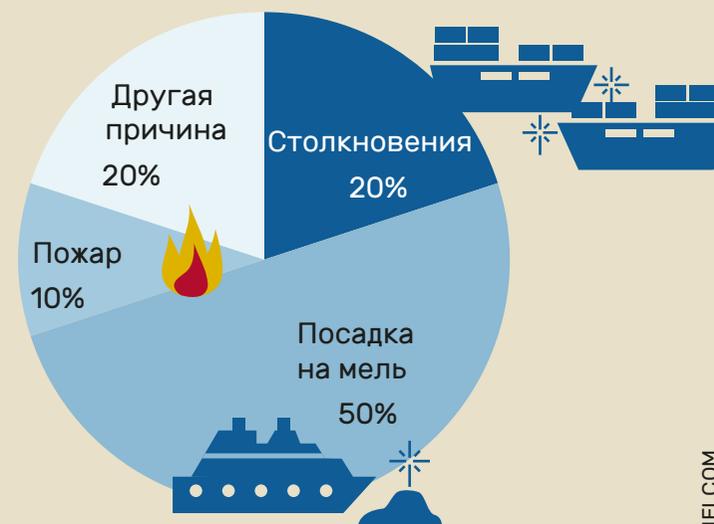
www.syke.fi

Капитан судна играет важную роль в безопасности движения на море

Столкновения и случаи посадки на мель в Финском заливе



Аварии в Финском заливе



Аварии на судах разных типов

