

ОТРАСЛЕВАЯ ГАЗЕТА
«ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ»
основана в 1918 году и сегодня является изданием «Ассоциации судоходных компаний». На протяжении долгих лет издание развивалось вместе с отечественным судоходством. Газета как орган Министерства морского флота СССР и Министерства речного флота РСФСР объективно и своевременно освещала достижения и проблемы отрасли. Даже в суровые военные годы газета продолжала оставаться на информационном посту. Печать возобновлена в рамках проекта «Российское судоходство».

О Т Р А С Л Е В А Я Г А З Е Т А ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ

Указом Президиума Верховного Совета СССР за большой вклад в развитие и совершенствование отрасли в 1982 году газета «Водный транспорт» награждена орденом Трудового Красного Знамени.



№5 (12914)

Выходит один раз в месяц
15 мая 2012 года

Совещание Морской коллегии провел Игорь Левитин

В Министерстве транспорта России 24 апреля состоялось совещание Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации. Основным вопросом для обсуждения стал ход реализации положений Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года в сфере обеспечения безопасности морских и речных перевозок.

Открывая совещание, исполняющий обязанности Председателя Морской коллегии министр транспорта РФ Игорь Левитин подчеркнул, что не только международные, но и российские требования к техническому оборудованию судов становятся все более жесткими. Вместе с тем всесторонний анализ причин аварий и иных происшествий позволяет с уверенностью констатировать, что в качестве их основной причины все более явственно обозначается человеческий фактор.

Государственной Думой рассматривается проект федерального закона, предусматривающий внесение изменений в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ) в части создания системы государственного портового контроля судов на внутренних водных путях (ВВП) России. В соответствии с ним Росморречфлот будет наделен функцией по организации государственного портового контроля и централизованного учета его результатов. Поэтому разработка ряда новых нормативных правовых актов должна быть завершена в предельно сжатые сроки. «Мы должны обеспечить введение новых требований уже в этом году, в эту навигацию», — сказал Игорь Левитин. Также остро стоит вопрос о подборе и расстановке кадров, на которые будут возложены новые функции государственного портового контроля судов на внутренних водных путях. «Это должны быть знающие и требовательные люди, специалисты своего дела, которым безразлично состояние дел в отрасли», — отметил он.

С докладом «О ходе реализации положений Морской доктрины Российской Федерации на период до 2020 года в сфере обеспечения безопасности морских и речных перевозок» выступил заместитель министра транспорта Российской Федерации Виктор Олерский.

На совещании также выступили заместитель руководителя Росморречфлота Сергей Горелик, руководитель Ространсанадзора Александр Касьянов, президент СРО «Ассоциация судоходных компаний» Алексей Клявин. Главкомандующий ВМФ Владимир Высоцкий (отстранен от должности 6 мая 2012 г.) в своем выступлении проинформировал присутствующих о проекте ежегодного доклада Президенту Российской Федерации «О комплексной оценке состояния национальной безопасности в области морской деятельности в 2011 году и предложениях по ее обеспечению».

Реформа задерживается в Думе

В навигацию-2012 отрасль ожидают изменения КВВТ в части безопасности судоходства



Редакция отраслевого портала «Российское судоходство» при содействии Министерства транспорта Российской Федерации в конце апреля провела конференцию «Реформа управления ВВТ — путь к эффективному и безопасному судоходству». Мероприятие, прошедшее в Москве в одном из павильонов крупнейшей международной выставки «ТрансРоссия», собрало более 100 представителей речной судоходной отрасли из различных регионов России.

Конференция была открыта приветственным словом от Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации.

В течение трех сессий были заслушаны доклады о проводимой Минтрансом реформе управления на внутреннем водном транспорте, о введении на внутренних водных путях страны обязательного портового контроля и института капитанов речных бассейнов, о введении обязательной системы управления безопасностью, страхования ответственности судовладельцев и другие. В ходе дискуссии на вопросы участников Конференции ответил заместитель министра транспорта России Виктор Олерский.

Законопроект, который направлен на изменение системы управления внутренним водным транспортом (ВВТ), был подготовлен Минтрансом России после трагических событий на Волге летом прошлого года, когда на затонувшем теплоходе «Булгария» погибли 122 человека. Предлагаемые поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта

(КВВТ) были разработаны еще осенью 2011 года: на рассмотрение Государственной Думы был представлен законопроект № 617780-5 о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации (о совершенствовании системы государственного управления внутренним водным транспортом, а также о повышении эффективности контрольно-надзорных мероприятий в области безопасной эксплуатации транспортных средств).

Первое чтение законопроекта состоялось 7 февраля 2011 года. При нормальном темпе депутатской работы этот документ имел все шансы обрести статус закона к открытию судоходной навигации 2012 года. Тем более что Минтранс и Росморречфлот уже подготовили проекты подзаконных актов к будущему закону, что позволило бы начать реформу управления ВВТ незамедлительно после изменения КВВТ. Однако вопрос о повышении уровня безопасности судоходства теперь задерживается в Госдуме. Вместе с тем навигация на многих российских реках уже открыта,

но судовладельцы, а также государственные органы исполнительной власти на ВВТ до сих пор не получили возможности должным образом контролировать безопасность судоходства.

«Поверьте мне, мы со своей стороны делаем все возможное для его продвижения», — сказал в ходе конференции Виктор Олерский. Замминистра полагает, что Комитет по транспорту Госдумы необоснованно затягивает принятие этого законопроекта.

Первая и основная идея поправок, предлагаемых в КВВТ — это реорганизация существующих бассейновых органов управления на внутренних водных путях (ВВП) в администрации речных бассейнов (АРБ) с сохранением существующих функций и добавлением функций контрольно-надзорного характера. «Предполагается, что в КВВТ, будет дано достаточно четкое определение АРБ, а также понятию «речной бассейн» с правом Министерства транспорта устанавливать границы бассейнов. Но революции в этом не предполагается, и те бассейны, которые сегодня существуют, конечно, будут утвержде-

ны», — сообщил на конференции заместитель директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Виталий Кляев.

Следующая важнейшая норма законопроекта о реформировании системы управления на ВВТ — это введение на ВВП системы государственного портового контроля судов.

В проекте закона, который сегодня находится на рассмотрении в Госдуме, выделяется и особая функция капитана речного бассейна, связанная с административной практикой в соответствии с кодексом об административных правонарушениях (КОАП). Эта функция прописана по аналогии с работой капитанов морского бассейна, которые имеют право налагать административные штрафы в случае выявления административного правонарушения.

«Анализ аварийности судоходства, проведенный Минтрансом, привел к выводу, что какие бы контрольные меры либо меры со стороны государства и соответствующих органов не предпринимались, пока судовладелец сам не начнет заботиться о безопасности плавания судов, пока не станут вопросы безопасности ставить во главу угла, ничего не изменится.

Начало, окончание на стр. 2