

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.



№7 (12916)

Выходит один раз в месяц
15 июля 2012 года

Чтобы не повторилась трагедия

Иностранные яхты прошли по ВВП



Впервые в летнюю навигацию-2012 по внутренним водным путям России (ВВП) прошли иностранные суда, для которых с 25 мая 2012 года действуют новые правила посещения портов и рек Российской Федерации.

Стр. 8

27 июля «Волго-Дон» отметит 60-летие

Олег ШАХМАРДАНОВ,
руководитель ФБУ
«Волго-Дон»:

– Несмотря на гидротехническую и архитектурную уникальность Волго-Донского комплекса сооружений, главной гордостью канала всегда будут люди, построившие и эксплуатирующие это великолепное творение. За 60-летний период уже сменилось не одно поколение. На канале работают дети, внуки, правнуки первых строителей и эксплуатационников, трудятся и целые династии, где старшее поколение передает свой опыт, знания и верность каналу молодым. Благодаря их профессиональным знаниям, мастерству канал со дня его ввода в эксплуатацию сохранил прежний вид и былую славу.

На протяжении 60 лет коллектив ФБУ «Волго-Дон» обеспечивает бесперебойную и безаварийную эксплуатацию всего комплекса гидротехнических сооружений канала. Сегодня ведется подготовка к реализации комплексного проекта реконструкции объектов Волго-Донского судоходного канала. Начало реконструкции объектов — 2013 год. Завершение всего комплекса работ запланировано на 2018–2019 годы.

Серьезное внимание ФБУ «Волго-Дон» уделяет транспортной безопасности: на судоходных гидротехнических сооружениях организована вооруженная круглосуточная охрана, проводятся постоянные работы по оценке уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.



В годовщину трагического крушения теплохода «Булгария» в Татарстане открылся мемориальный комплекс — в селе Сюкеевский Взвоз построены часовня, мечеть и стена памяти, на которой высечены имена 122 погибших 10 июля 2011 г. во время грозы на Куйбышевском водохранилище.

Это место будет указано на всех речных логиях, чтобы все проходящие суда могли отдать почести людям, чья жизнь оборвалась в трех километрах от берега. На борту судна находился 201 человек. Из них спаслись только 79. Трагедия стала крупнейшей катастрофой на речном транспорте в современной истории России.

В день, когда на открытие мемориала в Камско-Устьинский район собрались сотни родственников и близких погибших, в Москве принимался важнейший для отрасли закон, который самым тесным образом оказался связан с трагедией на Волге — закон о реформе управления внутренним водным транспортом. Представлявший документ к третьему чтению заместитель председателя комитета Госдумы по транспорту Виталий Ефимов напомнил, что в годовщину трагедии «мы должны отчитаться перед родственниками погибших о том,

что приняли все возможные меры для недопущения подобного в будущем посредством принятия данного законопроекта».

Восновной части данного закона может вступить в силу до конца августа 2012 года. Об этом на прошедшем в Казани совещании по вопросам повышения безопасности судоходства на внутренних водных путях (ВВП) заявил заместитель министра транспорта Виктор Олерский. В совещании приняли участие полномочный представитель Президента РФ в Приволжском федеральном округе Михаил Бабич, Министр транспорта РФ Максим Соколов, советник Президента РФ Игорь Левитин, Президент Республики Татарстан Рустам Минниханов.

Виктор Олерский в ходе своего доклада отметил, что с появлением нового закона выстраивается четкая, понятная система управления безопасностью судоходства. Он выразил надежду, что она сыграет ключевую роль в обеспе-

чении безопасной, устойчивой работы внутреннего водного транспорта.

Новым законом предусмотрено создание Администраций бассейнов внутренних водных путей в форме государственных бюджетных учреждений (на базе существующих бассейновых органов государственного управления) и введение должности капитана бассейна внутренних водных путей, с наделением его функцией контроля речных судов. Капитан бассейна внутренних водных путей будет возглавлять службу государственного портового контроля.

Функции надзора за исполнением законодательства в области внутреннего водного транспорта, контроля состояния водных путей, судоходных гидротехнических сооружений остаются за Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор).

Вводится система управления безопасностью судов на внутренних водных путях.

Поправками в Кодекс внутреннего водного транспорта упорядочивается перечень нормативных правовых актов, регулирующих судоходство на внутренних водных путях. Это — правила плавания судов по ВВП, правила

движения и стоянки судов в бассейнах ВВП, правила пропуска судов через шлюзы ВВП, правила диспетчерского регулирования движения судов и управления движением судов на ВВП, которые утверждаются Минтрансом России.

Еще одним важным нововведением является детализация правил аренды судов без экипажа.

Законом предусматривается введение страхования ответственности судовладельца за причинение вреда другим судам, инфраструктуре внутреннего водного транспорта и ряд других мер.

В. Олерский отметил, что в последнее время предпринят целый ряд законодательных и технических мер по повышению безопасности на внутреннем водном транспорте. С 25 мая 2012 года вступил в силу Федеральный закон в отношении маломерных судов, которым внесены поправки в Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта, Налоговый кодекс, КоАП.

Росморречфлот в 2012 году завершает установку береговых средств Автоматической идентификационной системы (АИС) в европейской части России. Таким образом, на реке появляется автоматизированная система мониторинга судоходства.