

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.



№4 (12913)

Выходит один раз в месяц
15 апреля 2012 года

«Обское ГБУ» готово к работе



Обеспечить безопасность судоходства и поддержание глубин специалисты ГБУ намерены за счет оперативного переноса судовых ходов, качественного траления и своевременного дно-и берегоочистения.

Стр. 2

Новости ЕРП



Половина флота парохозяйства сдано в техническую готовность.

Стр. 7

«Чароит» для холдинга VBTH



Построено девятое судно инновационного проекта.

Стр. 8

В новую навигацию — с портконтролем



Новую навигацию внутренний водный транспорт (ВВТ) встречает в ожидании серьезной реформы, направленной на обеспечение безопасности судоходства. Этим летом в системе внутренних водных путей (ВВП) России появится институт капитанов речных бассейнов и портконтроль. Соответствующий законопроект, который вносит революционные поправки в Кодекс внутреннего водного транспорта (КВВТ), уже готов к выходу из Госдумы.

Законопроектом предусмотрено преобразование существующих государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства в Администрации речных бассейнов (АРБ). Администрациям речных бассейнов будет передан ряд функций, осуществляемых сегодня Ространснадзором (например, государственная регистрация судов в судовых реестрах Российской Федерации и реестре арендованных судов). Предусмотрено, что АРБ будут наделены функцией государственного портового контроля на внутренних водных путях Российской Федерации. Инспекции государственного портконтроля будут созданы на базе АРБ. Их возглавят капитаны речных бассейнов — заместители руководителей АРБ.

В настоящее время в Федеральном агентстве морского и речного транспорта уже разработан ряд документов, регламентирующих деятельность новых структур. В частности, разработаны предложения в проекты следующих нормативно-правовых актов:

«Положение о государственном портовом контроле судов на внутренних водных путях Российской Федерации» (основное руководство при выполнении осмотров судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания в речных бассейнах), «Положение об Администрациях речных бассейнов», «Положение о капитане речного бассейна», «Об установлении перечня речных бассейнов и зон ответственности, в которых осуществляют свою деятельность администрации речных бассейнов». Эти документы вступят в силу сразу после принятия закона. Таким образом, разрыв между вступлением в силу основного закона и выходом подзаконных актов не будет, считают в Минтрансе России.

Тем временем в Санкт-Петербургском университете водных коммуникаций подготовлена «Программа курса дополнительной профессиональной подготовки инспекторов государственного портового контроля судов на ВВП РФ». Активно идет работа по подбору кадров на должности капитанов речных

бассейнов. Силами ФГУП «Морсвязьспутник» разработан и готов к запуску в режиме тестовой эксплуатации информационная система централизованного учета результатов государственного портового контроля на внутренних водных путях.

Портконтроль будет выбирать суда для инспектирования в зависимости от профиля риска судна, ежедневно рассчитываемого в форме вероятностной оценки возможности нарушения судном установленных требований в области безопасности судоходства и защиты окружающей среды. Осмотры судов будут производиться на основании планового задания капитана речного бассейна. Такие задания капитан речного бассейна сформирует исходя из того же профиля риска судна, определяемого информационной системой, с учетом результатов государственного портового контроля.

Каждое судно получит свою категорию риска: высокий, стандартный или малый риск. Категория риска будет влиять на периодичность осмотров судов.

Так, для судов высокой степени риска осмотра будут производиться по истечении двух месяцев со дня предыдущего осмотра, для судов стандартного риска — по истечении четырех месяцев со дня предыдущего осмотра, для судов малого риска — через 12 месяцев.

Осмотры речных судов будут производиться планово и внепланово, то есть вследствие исключительного или неожиданного фактора.

В случае выявления несоответствий, представляющих явную угрозу безопасности плавания, здоровью людей или окружающей среде, должностное лицо инспекции государственного портового контроля извещает о результатах осмотра капитана речного бассейна, который принимает решение о задержании судна или приостановлении операций.

«Главная цель проводимых реорганизаций — это обеспечение безопасности мореплавания и судоходства, создание условий для стабильной и качественной работы организаций морского и речного транспорта, являющихся неотделимым звеном транспортной системы нашей страны», — сообщил газете «Водный транспорт» заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта Юрий Костин.

Общее море

Россия и Украина заключили соглашение об обеспечении безопасности мореплавания в Азовском море.

Министр транспорта РФ Игорь Левитин и министр инфраструктуры Украины Борис Колесников подписали межправительственное соглашение о мерах по обеспечению безопасности мореплавания в Азовском море и Керченском проливе.

Компетентными органами сторон, ответственными за ре-

лизацию Соглашения, являются: с российской стороны — Министерство транспорта Российской Федерации; с украинской стороны — Министерство инфраструктуры Украины.

В документе отмечено важное значение Азовского моря и Керченского пролива для экономического развития Российской Федерации и Украины, а также

необходимость согласования действий и принятия мер, способствующих повышению безопасности мореплавания в районах интенсивного судоходства в Азовском море и Керченском проливе.

Стороны договорились о взаимном признании национальных документов (свидетельств), подтверждающих соответствие судов и экипажей национальным требованиям в области безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения с судов применительно к районам плавания в регионе.

Соглашением предусмотрен обмен информацией между Компетентными органами Сторон в отношении соответствующих национальных правил, а также об их изменении.

В целях мониторинга судоходства в регионе Стороны договорились организовать обмен данными автоматических идентификационных систем (АИС), определенных правилами 19 главы V Приложения к Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года, измененной Протоколом 1978 года и Прото-

колом 1988 года с поправками.

Для организации обмена данными АИС компетентные органы Сторон создадут совместную рабочую группу экспертов, основной задачей которой станет подготовка организационно-технических предложений, связанных с обменом данными АИС и передачей их компетентным органам Сторон.

Соглашение не затрагивает вопросов, касающихся разграничения морских пространств между Российской Федерацией и Украиной.