

Во вторник, 10 июля 2012 года, в годовщину гибели пассажиров теплохода "Булгария" Госдума приняла в окончательном чтении поправки в законодательство, которые должны обеспечить безопасность пассажирских перевозок по рекам и озерам России. Предполагается, что закон в основной части вступит в силу до конца августа 2012 года. Подробно о новых правилах рассказал директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Константин Пальников.

"С появлением этого закона, — пояснил "РГ" замминистра транспорта Виктор Олерский, — выстраивается четкая, понятная система управления безопасностью судоходства. Надеюсь, она сыграет ключевую роль в обеспечении устойчивой работы внутреннего водного транспорта". Предполагается, что закон в основной части вступит в силу до конца августа 2012 года. "И чтобы установленные законом меры обеспечения безопасности судоходства не остались на бумаге, минтрансом и Росморречфлотом проведены все необходимые подготовительные мероприятия", — заверил Олерский. Подробно о новых правилах рассказал директор департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России Константин Пальников.

— Год назад, когда произошла трагедия — крушение теплохода "Булгария", пристальное внимание привлек сектор перевозок пассажиров внутренним водным транспортом. Остались ли законодательные лазейки для недобросовестных компаний? — Трагедия с "Булгарией", ее расследование подтвердило, что действующее законодательство, которое регулирует перевозки на внутреннем водном транспорте далеко от идеального состояния. Существовала ситуация, когда был возможен выход в рейсы судов с неудовлетворительным техническим состоянием. И что самое главное — с персоналом, который имел слабое представление об обеспечении безопасности этих судов.

Минтранс России уже год ведет по поручению руководства страны работу над внесением изменений в ряд федеральных законов, в том числе и в Кодекс внутреннего водного транспорта, и в Кодекс об административных правонарушениях, чтобы выстроить стройную систему управления безопасностью. В первую очередь, речь идет о создании администраций бассейнов внутренних водных путей. Надзор за безопасностью не должен ограничиваться какой-либо точкой, будь то порт или причал, а должен действовать на всем пути. Создание системы контроля в бассейнах внутренних водных путей не позволит осуществлять пассажирские перевозки судам с неудовлетворительным техническим состоянием, экипажам, не прошедшим подготовку, компаниям, не имеющим управления безопасности. Аналогичная система существует в морских портах.

Проверки судов будут осуществляться на основе оценок рисков. Разработаны ключевые факторы риска для каждого типа судов. При этом будет учитываться возраст судна, результаты предыдущих проверок и освидетельствований, оценка текущего состояния. Для судов, имеющих наибольший риск, частота проверок будет увеличена. Суда с малым фактором риска будут проверяться значительно реже. Система позволит непрерывно отслеживать ситуацию на каждом теплоходе и побуждать судовладельца держать свои суда в готовом, безопасном состоянии в течение всей навигации и в любом месте. Важным является и то, что система будет открытой для судовладельцев и любой сможет понять, насколько критично состояние с его судами и что нужно делать.

— Эксперты утверждают: если судно поддерживается в хорошем состоянии, то может прослужить очень долго. Насколько критичен вопрос возраста при новой системе контроля?

— Рассматривались предложения ввести возрастное ограничение, но, проанализировав практику других государств, решили этого не делать. Нигде в мире не существует института предельного возраста для судов. Их состояние и уровень безопасности напрямую зависит от добросовестности судовладельца, качества эксплуатации и квалификации команды. Однако надзорные органы при инспекциях и оформлении разрешений все-таки будут учитывать возраст. Они и сейчас это делают. От возраста судна зависит объем инспекций, лабораторных испытаний. Но общий вывод о годности и безопасности делается, исходя из фактического состояния.

— На нижней палубе "Булгарии" были открыты иллюминаторы, что категорически запрещено. Но экипаж за этим не следил. Как собираетесь контролировать такие "мелочи"?

— Как показало расследование, все необходимые документы и инструкции по эксплуатации судна на борту были, но игнорировались и нарушались. Судовладелец не придавал этому значения. В Кодекс внутреннего водного транспорта теперь вносятся изменения. Судовладельцы, осуществляющие пассажирские перевозки, перевозки опасных грузов, будут обязаны создать систему управления безопасностью судов. В компании должен быть назначен человек с соответствующей квалификацией, который будет лично отвечать за безопасность. И осуществлять контроль за тем, как работники исполняют должностные инструкции. Эта система не должна позволять одному нерадивому человеку поставить под угрозу жизни пассажиров и других членов экипажа. Такие системы есть в международном морском судоходстве. Российские речной и морской регистры судоходства разработали все необходимые документы, правила, пособия. И готовы проводить освидетельствование компаний по системе управления безопасностью судов. Вводится также дополнительная аттестация в Росморречфлоте для капитанов судов, перевозящих пассажиров и опасные грузы, при их первичном назначении. Это поможет убедиться в адекватности и профподготовке человека.

— И все-таки непонятно, как можно контролировать судно на ходу? "Подселить" инспектора?

— Уже несколько лет реализуется программа "MoPe", которая интегрирует в себе данные о расположении судов, их автоматическую идентификацию, информацию о статусе и наличие документов у его владельца, о действующих лицензиях, в том числе и на перевозку пассажиров.

Сотрудники инспекций государственного портового контроля в бассейнах внутренних водных путей, капитан бассейна в режиме реального времени смогут увидеть фактическое положение судна, так и все данные о его разрешительных документах, техническом состоянии. И будут фиксировать замечания и нарушения по каждому судну, то есть накапливать статистику. С помощью этой системы можно будет судить о правомерности нахождения судна в рейсе, не вышло ли оно самовольно из порта, как это было с "Булгарией". Если судно что-то нарушило, оно будет остановлено и по результатам проверки будет выдано предписание о его задержании или судно продолжит рейс. Принципы, на основании которых капитан бассейна внутренних водных путей сможет принять решение о задержании, уже сформулированы в проекте Положения о портовом контроле внутренних водных путей. Есть и проект Положения о

капитане бассейна внутренних водных путей, где прописаны его обязанности и полномочия. Ждем вступления в силу поправок в законодательство.

— А вы не исключаете возможность, что ряд перевозчиков попытаются договориться с администрациями бассейнов, чтобы те закрыли глаза на нарушения?

— Контроль создается по всей стране. И если даже в одном порту, из которого судно ушло, удалось скрыть нарушение и договориться, то в другом — это может не пройти. В целом, я уверен, что контролировать соблюдения правил технической безопасности на судах будут честные и добросовестные люди. Они будут нести ответственность в рамках своих обязанностей.

Кроме того, появление капитанов бассейнов и инспекторов государственного портового контроля внутренних водных путей позволит создать полноценную картину состояния флота внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

— Какие страховые барьеры предусмотрены для компаний?

— С июля следующего года на всех видах транспорта вводится обязательное страхование ответственности перевозчиков за жизнь пассажиров.

Однако для речного флота предусмотрены поправки в законодательство, которые вводят еще один вид страхования. Эксплуатация судна будет возможна только в том случае, если судовладелец также застрахует свою ответственность за вред, причиненный имуществу физических или юридических лиц, в том числе загрязнением с судна нефтью и другими веществами, а также за вред, причиненный инфраструктуре речного, морского порта и инфраструктуре внутренних водных путей.

Это станет дополнительным стимулом держать свое судно исправным. Для тех, кто работает безаварийно и эксплуатирует качественный флот, будут существенно ниже расходы на получение страхового покрытия.

— Но это же отразится на цене круизов, они станут дороже.

— Ничего подобного. Существующая практика и прогнозы страховых компаний показали, что размер дополнительных расходов на это страхование составит десятые доли процента от нормальных эксплуатационных расходов. Кроме того, практически все крупные судоходные компании уже давно пользуются этим инструментом.

— Не все компании выдержат такие условия. Мы не получим дефицит на рынке? Что, кстати, тоже поднимет цену перевозки.

— Если все это заставит уйти с рынка недобросовестные компании, то будем считать, что одну из задач мы уже выполнили. Предлагаемые меры являются своеобразным фильтром для незаконопослушных судовладельцев.

Теперь о ценах. Перевозки пассажиров являются конкурентным видом деятельности, и государство не регулирует тарифы на эти перевозки. Это вопрос спроса и предложения. В перечисленных мерах практически нет вновь вводимых требований к судам. Существующие правила в достаточной степени обеспечивают безопасность. А нововведения в законодательстве связаны с организационными мероприятиями. Так что особых затрат не потребуют. Мы не прогнозируем резкий исход с рынка перевозчиков.

— У вашего законопроекта были противники?

— Обсуждение поправок было сложным и приходилось прилагать усилия, чтобы отстоять мнение Минтранса России по ряду принципиальных вопросов.

Например, высказывались опасения, не будет ли дублирования надзорных функций Ространснадзора и государственного портового контроля. Но здесь есть принципиальное отличие. Последние будут отвечать за контроль во время эксплуатации

судна и только за судами, а не вести надзор за юридическими лицами, чем занимается Ространснадзор. В бассейнах внутренних водных путей инспекции государственного портового контроля будут следить за состоянием конкретного судна вне зависимости от того, кто является его владельцем. Ключевым отличием является использование системы целевых факторов и критериев определения состояния судов, которые должны быть проверены в первую очередь.

— А будет ли ограничение для субаренды судов недобросовестными предпринимателями?

— Понимаю, почему вы об этом спросили. Действительно, владелец "Булгарики" передал судно в субаренду без экипажа. И эта компания, кстати, номинально была не способна организовать безопасную эксплуатацию судна. В этой фирме был директор и один сотрудник. Чтобы избежать ситуаций, когда пассажирские суда передаются в наем без экипажа, поправками в закон вводится обязательная регистрация договоров аренды. То есть судовладелец обязан предъявить такой договор в органах регистрации, администрациях бассейнов внутренних водных путей. И тогда сразу будет видно, какая компания получила право эксплуатировать судно, имеет ли она надлежащую лицензию на перевозку, квалифицированный ли персонал.

— В случае нарушений новых норм, будут ли штрафовать перевозчиков и на сколько?

— Действующие на данный момент штрафы несоизмеримо малы по сравнению с получаемым доходом, выгодой от перевозок. Поэтому вводятся поправки в статьи Кодекса об административных правонарушениях, которые увеличивают ответственность должностных лиц. Штраф за нарушения ими правил увеличивается с 1,5 тысячи до 50 тысяч рублей. Увеличиваются штрафы для компаний при эксплуатации судов без лицензий или с нарушениями требований по перевозке пассажиров. Кстати, компания, оперирующая "Булгарией", перевозила пассажиров, не имея на то лицензии. За такое нарушение предусмотрен штраф для юридических лиц до 400 тысяч рублей.

**Источник: [www.wiki-ins.ru](http://www.wiki-ins.ru), 11.07.12**