

"На реках России работает 128 круизных теплоходов, средний возраст судов - 45 лет, степень изношенности транспортных средств - более 75%", - сказал представитель МЧС. По его словам, основная часть этих судов (86%) построена за границей в период с 1950 по 1990 годы. По разеым данным , всего на внутренних водных путях России эксплуатируется 31,5 тысячи судов различного назначения, в том числе 2,5 тыс. грузовых и более 2 тыс. - коммерческих. После принятия закона ГД контроль за состоянием пассажирских и круизных судов будет изрядно ужесточен, повысятся штрафы за административные нарушения, а также перераспределятся функции Ространснадзора и Росморречфлота. Однако российские туроператоры встретили нововведения без энтузиазма: по мнению экспертов, опрошенных корреспондентом инфо группы «ТУРПРОМ», поправки в закон не содержат ничего принципиально нового, а другие важные проблемы, к сожалению, остались без внимания чиновников. Более того, предложенные новеллы, не увеличивая реальную безопасность круизных судов, существенно увеличивают финансовую нагрузку на их операторов. В частности, согласно новым правилам, во всех речных портах страны появятся ответственные инспекторы, в обязанности которых будет входить контроль за капитанами круизных судов и их владельцами. Кроме того, специализированные контрольно-надзорные структуры получают право проверки судов в порядке превентивного контроля. По словам Александра Сахарова, гендиректора туркомпании «Инфофлот», в данной ситуации главное – не переусердствовать. «Проверки осуществлялись и раньше, в этом нет ничего нового. Мы не боимся дополнительного контроля, однако важно, чтобы всё делалось по закону и согласно здравому смыслу», - отметил эксперт. Собеседник рассказал, что из-за неожиданных проверок прямо перед началом рейсов в прошлом году случались частые задержки круизов и как следствие – сбои в расписании кораблей. «Главное, чтобы туристы от этих проверок не страдали», - резюмировал эксперт. Ещё одно нововведение – обязательная регистрация договоров аренды теплоходов без экипажа. Александр Землянский, гендиректор туркомпании «Речфлот», считает данную поправку вообще бессмысленной: «На мой взгляд, следует эффективнее проверять экипаж, его квалификацию и комплектность, чем тратить время на регистрацию этих договоров». Эксперт добавил, что причина прошлогодней катастрофы «Булгарии» не в том, что она была арендована по такому договору, а в том, что никто не проверил там наличие лицензии и квалификации экипажа по той причине, что у контролирующих органов якобы не было на это прав. Более того, обязательная регистрация станет дополнительной статьей расходов для судовладельцев. Повысятся также и штрафы за административные нарушения: так, штраф на перевозку туристов без лицензии составит 50 тыс. рублей для граждан и должностных лиц (до сих пор он составлял от 2 до 5 тысяч рублей). Все несимволические расходы, по словам собеседника, туроператоры понесут и из-за обязательного внедрения системы управления безопасностью судна. «Это делается по аналогии с морским транспортом, где такая система была предусмотрена международной конвенцией по охране человеческой жизни на море (СОЛАС). По сути, все компании будут обязаны внедрить такую систему у себя уже к навигации 2013 года. Но на самом деле, ничего нового эта система не содержит, там лишь будут собраны ранее действующие правила и требования. Однако судоходным компаниям придется купить целый комплекс документов у разработчиков этих систем и вставить туда свое название и учесть свою специфику. Это дополнительные расходы и они отнюдь не символические. Причем мы

уже имели аналогичный опыт, когда нас заставили купить похожую «придумку» - план по борьбе с розливом нефтепродуктов. Заставили всех купить, утвердить в МЧС, а сейчас о нем никто уже и не вспоминает», - рассказал Александр Землянский. Тем не менее, по мнению экспертов, нововведения не станут помехой для работы речников, поскольку у них есть более крупные проблемы, которые необходимо решать. «Наши главные проблемы - завышенные самим государством цены на причаливание, устаревшая инфраструктура портов и каналов, старые теплоходы, отсутствие квалифицированных кадров», - рассказал г-н Землянский. Собеседник добавил, что новые поправки в закон, к сожалению, здесь бессильны - это просто поверхностное создание видимости какой-либо реакции государства на произошедшую год назад крупнейшую катастрофу на речном транспорте – и не более того.