

О.Л. Герасименко
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОЦЕНКА ТРЕБОВАНИЙ СПЕЦИАЛЬНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА «О БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА» С УЧЕТОМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СВП ДЛЯ КРУГЛОГОДИЧНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ НА ПЕРЕПРАВАХ И ВНУТРИГОРОДСКИХ ЛИНИЯХ

Нормативно-правовые положения Технического регламента по обеспечению безопасности перевозок пассажиров и багажа требуют доработки, применительно к речным переправам и внутригородским маршрутам, при использовании судов на воздушной подушке...

Работа речных переправ отличается от обычных перевозок пассажиров на линиях главным образом тем, что суда, осуществляющие такие перевозки, пересекают, как правило, судовой ход. В этих условиях работа судов на переправах остается весьма сложной и опасной.

Одну переправу обслуживают в среднем три судна, которые за день делают примерно десять рейсов. Если учесть, что в Волжском бассейне свыше 50 речных переправ функционируют практически всю навигацию (180–200 суток), то суда пересекают судовой ход не менее 10 тысяч раз.

Многие переправы, особенно в районе крупных городов, начинают работать за несколько часов до начала трудового дня на предприятиях (8–9 часов) и заканчивают в 22–23 часа. Ночью в ряде случаев организуются дежурные рейсы судов. Наибольшая интенсивность движения судов на переправах в Волжском бассейне отмечается с 6.00–21.00.

Рост городов, промышленного и гражданского строительства на берегах рек создали проблему узнавания огней судов и составов на рейдах и судовых ходах в темное время, которые плохо видны на фоне многочисленных береговых огней иллюминаций.

Поэтому уровень аварийности и аварийных происшествий на речных переправах гораздо выше, чем на транзитных судовых путях. Поэтому надежности и безопасности этой работы организаторы движения судов должны уделять повышенное внимание. Тем более, если будет осуществляться перевозка пассажиров на переправах практически круглый год, ориентировочно 330 суток. Остальное время падает на неизбежные, можно сказать, исключительные природно-климатические проявления (шторм, снегопад и др.), которые не позволяют работать переправе.

То же самое можно сказать о работе судов на внутригородских линиях, которая связана также с большим напряжением судоводителей из-за большого количества движущихся в черте города плавсредств, в том числе маломерных судов, яхт, катеров, моторных лодок.

В темное время суток нередко они не несут никаких огней, представляя большую опасность проходящим по судовому ходу транспортным и вспомогательным судам судоводительских компаний. Следовательно, тем более здесь возникнут опасности для работы судов на воздушной подушке, скорость которых на линии составляет от 50 до 60 км/час.

Исходя из целей обеспечения безопасности перевозок пассажиров на переправах и маршрутных линиях в черте города, эксплуатация судов на воздушной подушке (со скоростью 50–60 км/час) в темное время суток нецелесообразна. Тем более это исключается для экранопланов, даже с минимальной для них скоростью 150–200 км/час.

Кроме того, из-за значительного шума во время хода экранопланы нельзя эксплуатировать на городских переправах и линиях или маршрутах.

Вопросы безопасности перевозок пассажиров и их багажа нашли отражение в специальном техническом регламенте «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта», утвержденном постановлением правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623 [1].

К объектам технического регулирования в рассматриваемой нами области относятся суда:

Код	ОКП	Наименование объекта технического регулирования
742370	2	Суда пассажирские на воздушной подушке речные, суда-экранопланы речные и озерные.
742610	6	Паромы речные.

Структура рассматриваемого технического регламента для наглядности представлена в виде схемы (рисунок).

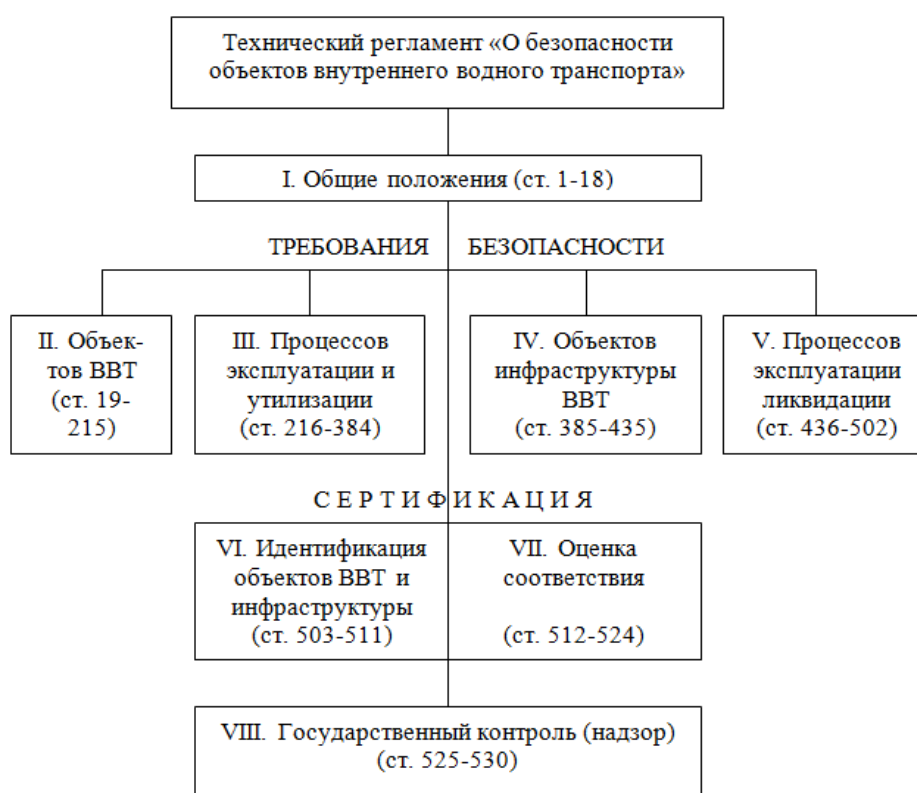


Рис. Структура технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта»

Мы видим, что в техническом регламенте представлено четыре блока его действия:

1. Общие положения (I раздел).
2. Требования безопасности (II, III, IV, V разделы).
3. Сертификация (VI, VII разделы).
4. Государственный контроль и надзор (VIII раздел).

Требования к безопасности объектов внутреннего водного транспорта и его инфраструктуры даны весьма подробно применительно к судам разных типов, причалам и перегрузочным комплексам.

Однако система сертификации объектов внутреннего водного транспорта, по сути, до сих пор не развернута. Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» регламентируется, что «подтверждение соответствия – это документальное удостоверение соответствия продукции, процессов, работ и услуг требованиям технических регламентов положениям стандартов или условиям договоров. Оно является одной форм оценки соответствия» [2].

Обязательное подтверждение соответствия регламентировано законом (ст. 23 закона № 184-ФЗ) двумя формами: декларированием и обязательной сертификацией.

Пункт 1 ст. 23 содержит норму, согласно которой объектом обязательного подтверждения соответствия может быть только продукция, выпускаемая в обращение на территории Российской Федерации. Сразу же здесь возникает вопрос: а как быть с процессами, с теми же транспортными процессами, в нашем случае, по перевозке пассажиров, причем круглогодично на судах на воздушной подушке? Как подтвердить эти процессы на соответствие требованиям технического регламента?

Невключение процессов в перечень объектов обязательного подтверждения соответствия свидетельствует о том, что в отношении процессов единственным способом оценки их соответствия требованиям технических регламентов является государственный контроль. Но периодичность проведения планового контроля – не чаще одного раза в два года, что не может являться гарантией безопасности круглогодичных перевозок пассажиров на судах на воздушной подушке. В самом техническом регламенте «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» этот вопрос не отражен, не раскрыт.

Таким образом, относительно объектов внутреннего водного транспорта – судов на воздушной подушке, призванных круглогодично осуществлять перевозки пассажиров, причалов общего пользования, где пассажиры ожидают суда, приобретают билеты, и других объектов, нормы технического регламента №623 требуют доработки и регламентации, может быть, в национальном стандарте.

Весьма непонятно, как быть с требованиями технического регламента №623 по перевозке багажа, что обязательно для перевозки пассажиров на любом маршруте и переправе. Вся ручная кладь сверх установленной техническим регламентом нормы, должна перевозиться за отдельную плату. Кроме того, регламент предусматривает перевозку штучной продукции, сданной гражданином на пассажирский маршрут. Следовательно, для выполнения этих требований все береговые или плавучие причалы, обслуживающие пассажирские линии, должны иметь в пассажирских зданиях кроме указанных выше помещений (кассы, для ожидания судов) и багажные помещения (для хранения багажа, его взвешивания, оформления документов). А суда для перевозки багажа должны иметь специальные багажные отделения, уметь как принимать, так и сдавать багаж. Однако, при перевозке пассажиров на воздушных судах, ввиду ограниченности помещения, нет возможности перевозить багаж, а лишь только ручную кладь пассажиру – вместе с собой.

Следовательно, нужно разработать ряд нормативных документов в развитие технического регламента №623 для обеспечения перевозок пассажиров на воздушных судах, в том числе на речных переправах и внутригородских маршрутах.

Список литературы:

- [1] Специальный технический регламент «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» №263 от 12 августа 2010 г. – М.: Правительство РФ, 2010. – 190 с.
[2] Федеральный закон «О техническом регулировании» №184-ФЗ от 27 декабря 2002 г. – М.: ООО «ТК Велби», Изд-во «Перспект», 2005. – 32 с.