

Артем Лисочкин

Наши люди в парламенте

О том, что российское законодательство, призванное регулировать вопросы эксплуатации маломерного флота, безнадежно устарело и давно уже не отвечает нынешним реалиям, мы упоминали на страницах «Кия» не раз — увы, в основном в виде обращенных «в никуда» простых сетований. Первый намек на то, что наследие советских времен может быть основательно пересмотрено, прозвучал в интервью начальника Государственной инспекции по маломерным судам МЧС РФ Вадима Серегина вскоре после его вступления в должность (см. № 213).



Стараясь не давать пустых обещаний и не называть конкретных сроков, руководитель российской ГИМС сообщил, что МЧС совместно с Минтрансом готовит целый пакет поправок к действующим нормативным актам. Зная неповоротливость отечественной бюрократической машины, многие наши читатели, наверное, просто отмахнулись от этого известия — мол, неизвестно еще, сколько лет пройдет, пока предложенные изменения вступят в законную силу, но спасибо и на том....

Мы в «Кия» тоже, пожалуй, несколько недооценили решимость реформаторов, поскольку дальнейшее развитие события ознаменовалось целым рядом сюрпризов. Первым из них стало предложение российской ГИМС провести среди читателей журнала опрос относительно целесообразности отмены обязательной регистрации гребных судов — соответствующий материал за подписью главного специалиста-эксперта Управления ГИМС МЧС России Виктора Вятчина был опубликован в № 217 «Кия» и на веб-сайте журнала.

Эта, казалось бы, довольно частная проблема вызвала неожиданно большой резонанс — на интернет-форуме «Кия» в ее обсуждении приняли участие более 60 пользователей, оставившие почти 270

сообщений; всего же соответствующая «ветка» просматривалась около 8 тыс. раз. Подобная статистика позволяла с полной уверенностью говорить о презентативности полученных результатов, с которыми мы познакомили читателей уже в следующем номере журнала; собранные сведения были отправлены и руководству российской ГИМС.

Едва этот номер вышел из печати, как произошло событие, которое тоже можно отнести к разряду сюрпризов: в редакцию государственной фельдъегерской службы был доставлен пакет с приглашением принять участие в расширенном заседании Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике по вопросу «О состоянии нормативно-правового обеспечения безопасности маломерного флота, используемого в Российской Федерации». Напомним, что данная комиссия входит в структуру Федерального собрания РФ — проще говоря, российского парламента.

Участвовать в парламентской деятельности нам до сих пор не доводилось, но сразу же вызвал уважение тот факт, что на заседание были приглашены действительно знающие и заинтересованные люди. В зале известного здания на московской Большой Дмитровке мы увидели немало знакомых

лиц — в частности, повстречали дилеров, представляющих известные «маломерные» бренды. В полученном редакцией приглашении высказывалось пожелание заранее выслать в адрес Комиссии свои предложения по совершенствованию соответствующего законодательства, и мы с удовлетворением обнаружили среди врученных участникам рабочих материалов не только письмо со своими тезисами, но и копию статьи из № 218 с результатами проведенного редакцией опроса.

В заседании приняли участие более 60 государственных служащих и специалистов: члены Совета Федерации и работники его аппарата, члены Государственной Думы, представители министерств (МЧС, природных ресурсов и экологии, промышленности и торговли, сельского хозяйства, транспорта, спорта, туризма и молодежной политики), федеральных служб и агентств (по рыболовству, морского и речного транспорта, по надзору в сфере транспорта и в сфере природопользования), а также представители предприятий, компаний, научных и общественных организаций, в какую категорию и попал представитель «Кия».

Статс-секретарь — заместитель министра Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и

ликвидации последствий стихийных бедствий Владимир Пучков выступил с общим докладом «О состоянии законодательства и правоприменительной практики по вопросу обеспечения безопасности маломерного флота, используемого в Российской Федерации», после чего прозвучало еще несколько выступлений.

Большинство собравшихся было единодушно в том, что при подготовке обновленного законодательства не стоит делать упор на запретительные меры и, помимо обеспечения безопасности на наших внутренних путях, одной из его главных задач должно стать всемерное содействие развитию российского маломерного флота, однако эмоциональность отдельных выступлений, порой переходящих в импровизированную дискуссию, не только свидетельствовала об искренней заинтересованности выступавших в обсуждаемом вопросе, но и позволяла сделать вывод, что интересы и сами подходы к проблеме разных министерств и ведомств порой вступают в некоторое противоречие между собой, что и констатировал в своем довольно образном заключительном слове председатель Комиссии Совета Федерации по национальной морской политике Вячеслав Попов (кстати, бывший командующий Северным флотом):

— Сегодняшняя повестка дня — давно наболевшая проблема. Закон идет очень тяжело, очень сложно. Одна из самых страшных болезней, которыми мы боеем — это ведомственная разобщенность. Приведу пример из собственной практики. В районе Баренцева моря есть мыс, свободного места на котором — утрированно говоря, примерно с этот зал. И три поста наблюдения на нем было. Один мой — военно-морского флота, другой — пограничников, третий — ПВО. Три поста! Вот что такое ведомственная разобщенность.

Но мы, наша комиссия — надведомственны. И в этом наше преимущество. Раньше для секретаря обкома было безразлично, в какой форме ты к нему пришел — в зеленой, черной или синей. Все для него были одинаковы. Так вот и нам сейчас неважно, откуда вы — из Минтранса, Минсельхоза или Минсвязи... У нас приоритет государственный, национальный. И, помимо ведомственных интересов, мы обязательно будем опираться на общественность, как должна это делать любая государственная служба. Без общественности нам никуда.

Перед нами — нетронутая целина, — заключил Вячеслав Попов. — Здесь нужно

пахать, пахать и пахать. И прежде всего на правовом поле. И начинать нужно, как здесь справедливо отмечалось, с азов — с терминов. Мы к работе на этом поле приступили и с него не сойдем, пока не получим результат. А в том, что мы его получим, у нас есть абсолютная уверенность.

Одним-единственным заседанием дело не ограничилось. Вскоре редакцию вновь посетил фельдъегерь с очередным пакетом. В нем содержался текст принятого на заседании решения, который мы здесь полностью публикуем, а также новое предложение: включить представителя «Кия» в состав рабочей группы по выработке понятия «маломерное судно» — основы основ будущих законов и нормативных актов.

На сегодняшний день предложения журнала в этой области таковы:

1. Ввести следующее определение маломерного судна — «судно с длиной корпуса не более 20 м и пассажироместимостью не более 12 чел., включая экипаж». Мощность силовой установки при этом не ограничивается.

2. Исключить понятия «катер» (судно со стационарным двигателем) и «мотолодка» (судно с подвесным мотором) и ввести вместо них единый термин «маломерное моторное судно».

3. При сертификации судоводителей целесообразно разделить маломерные суда на категории, опираясь как на их размеры (длину), так и на мощность двигателей (оба показателя в равной степени влияют на сложность управления и, соответственно, на безопасность эксплуатации). Отнесение судов к той или иной категории определять по превышению одного из двух показателей.

Категории моторных маломерных судов в первом приближении предлагаются следующие:

— суда с длиной корпуса до 8 м и/или мощностью силовой установки до 150 л.с.;

— суда с длиной корпуса до 12 м и/или мощностью силовой установки до 300 л.с.

— суда с длиной корпуса до 20 м без ограничения мощности силовой установки.

4. На основании проведенного журналом презентативного опроса предлагается исключить из перечня подлежащих обязательной государственной регистрации гребные суда, не используемые в коммерческих целях, оставив при этом возможность их добровольной регистрации в органах ГИМС. Понятие «гребное судно» предлагаем сформулировать так: «маломерное судно, использующее в качестве движителя весла, и/или подвесной или стационарный мотор мощностью не более 5 л.с. и/или паруса площадью не более 12 м²». Для управления таким судном судоводительское удостоверение, по нашему мнению, не требуется — что, однако, не освобождает его владельца от необходимости изучить и соблюдать правила плавания. В этой связи очень приветствовалось бы открытие в сети веб-портала, на котором любой желающий мог бы в удобное для него время получить все необходимые судоводительские знания.

5. Необходимо окончательно определиться с поднадзорностью парусных судов на внутренних водных путях (принадлежность их к ГРСИ представляется искусственной и необоснованной). Кроме того, давно назрела необходимость дать более точное определение термину «спортивное парусное судно», допускающему на сегодняшний день множественные толкования.

При выработке этого предложения мы опирались не только на личный опыт и представления сотрудников редакции, постоянно бывающих на воде практически во всех уголках страны, так и на мнения читателей, высказанные как при личном общении, так и письменно. При этом любые обоснованные и разумные предложения по этому вопросу по-прежнему приветствуются, поэтому ждем ваших писем.

В общем, как говорится, редакция продолжает следить за развитием событий. Являясь при этом их непосредственным участником.

