

ГИМС: что есть и что будет



Перед началом навигации у каждого судоводителя возникает много вопросов с регистрацией судов, их техосмотром и подготовкой к сезону. В связи с этим у них возникает масса вопросов. Мы собрали наиболее часто задаваемые и обратились с ними в ГИМС по Санкт-Петербургу. Сегодня на них отвечает начальник Центра ГИМС МЧС России по Санкт-Петербургу Александр Михайлович Камелин.

– Каково состояние с регистрацией маломерных судов в Санкт-Петербурге, сколько судов уже зарегистрировано и какова, если так можно сказать, «динамика вопроса»?

– На начало мая 2007 г. в ГИМС зарегистрировано 36 846 судов всех категорий. Каждый месяц мы в этом году регистрируем более 600 лодок, катеров и яхт различных размеров и конструкций, которые подпадают под нашу юрисдикцию. Больше всего граждане регистрируют надувные лодки длиной до 3,6 м. Только за 2006 г. в ГИМС Санкт-Петербурга зарегистрировано 6753 судно, из них около 80% – это надувные лодки длиной до 5 м и мощностью моторов до 10 л.с. (Более подробную статистику см. в таблице).

– Как в этом году будет проходить технический осмотр и изменятся ли требования к оснащению судов?

– Изменений по проведению технического осмотра судов не будет. Требования к оснащению судов – такие же, как и в прошлом году. Инспекторы, проводящие годовой технический осмотр, руководствуются специальной инструкцией, которая предусматривает оценку технического состояния судна и возможность его эксплуатации. Правилами предусмотрены три степени допуска судна к эксплуатации: годное; ограниченно годное; не годное к эксплуатации. Помимо осмотра корпуса, инспектор должен оценить исправность рулевого устройства, общее состояние судна и его оборудования, в которое, в частности, входит его оснащение веслами, противопожарным имуществом, светосигнализационным оборудованием, черпаком, спасательными жилетами, световыми приборами и так далее.

Как правило, технический осмотр про-

водится на базах–стоянках судов в определенные дни и часы, которые указываются в объявлении на досках информации в клубах.

Если судно не планируется эксплуатировать, допустим, в текущее время, то прохождение технического осмотра пока не требуется. Сроки прохождения технического осмотра также не регламентируются, как говорится, – по мере необходимости. Иными словами, если владелец собирается открыть «свою навигацию» в августе, то и технический осмотр может пройти с таким учетом, чтобы к первому выходу на воду, он был уже пройден.

– Как оформляется и ставится на учет в ГИМС судно, построенное самостоятельно?

– Постановка на учет судов, изготовленных самостоятельно, происходит следующим образом. Владелец должен предоставить пояснительную записку к чертежам и с расчетами, а также платежные документы на основные материалы, из которых изготовлено судно. Далее инспектор должен освидетельствовать судно и проверить его на соответствие Правилам. После этого, если все в порядке, судно регистрируется в обычном порядке.

В ГИМС Санкт-Петербурга разработаны нашими сотрудниками «Правила классификации, постройки и обеспечения эксплуатационной безопасности судов, поднадзорных ГИМС». Правила написаны в помощь конструкторским бюро и судостроительным организациям для использования при проектировании и строительстве прогулочных судов морского района плавания.

Сегодня существует большая проблема, касающаяся не только тех, кто строит суда самостоятельно для себя, но и тех, кто про-

изводит различные суда серийно. Проблема заключается в том, что готовая продукция не всегда соответствует принятым нормам, особенно это касается обеспечения судов.

– Многих читателей нашего журнала интересует, кто какими полномочиями обладает на воде. То есть, кто может штрафовать, а кто нет?

– Маломерные суда имеют право останавливать и проверять сотрудники линейного отдела МВД на морском и речном транспорте, ОМОН, Рыбинспекция, службы безопасности порта, если судно находится в акватории порта и другие федеральные службы. Все перечисленные государственные организации действуют в рамках законодательства и ведомственных инструкций, однако не могут подвергать административному наказанию владельца судна за нарушение правил плавания и эксплуатации. В случае, если они обнаружили какое-нибудь правонарушение в управлении судном или в его комплектации, то они должны сообщить в ГИМС об этом факте, а далее уже сотрудники инспекции будут разбираться с нарушителем и возбуждать дело об административном правонарушении.

– За какое правонарушение может быть задержано судно?

– Пока существует единственная причина, по которой могут задержать судно – если судном управляет человек в состоянии алкогольного опьянения. Правда, тут возникает большая проблема: судоводитель – пьян, инспектор налагает арест на судно, но что делать дальше не совсем понятно. Если задерживается небольшое судно, то куда его буксировать и как? А если же судно, допустим, имеет длину более 10 м и достаточно большую осадку, то как быть в этом случае? Буксировать его теми

силами, которыми располагает инспектор, очень сложно, а порой просто невозможно, особенно если этому не способствуют погодные условия. Так что закон есть, но превратить его в жизнь на практике не всегда возможно.

– Какова сегодня техническая оснащенность инспекторов ГИМС и как будет организована ее работа в этом году?

– Оснащенность ГИМС, мы признаем как удовлетворительную. Удовлетворительно – это не школьная отметка, а оценка состояния. В этом году мы получили девять новых патрульных катеров с моторами мощностью от 60 до 150 л.с., которые будут нести службу в Санкт-Петербурге. У инспекторов есть мини-компьютеры с базой данных, по которой можно проверить судоводителя. Со временем база данных будет содержать информацию обо всех маломерных судах и судоводителях. Инспекторы могут общаться по радиосвязи не только с определенными службами, но и друг с другом, что значительно повысит их мобильность и эффективность работы.

В общем, можно сказать, что ГИМС в эту навигацию готова к выполнению своих обязанностей.

Обязанности инспекторов ГИМС следующие: это – регистрация судов, проведение технического осмотра, патрулирование, аттестация, а также охрана жизни людей на воде и спасение.

Каждый год составляется комплексный план патрулирования, который обсуждается с различными силовыми, надзорными и государственными структурами. В него вносятся мероприятия городского и международного уровня, при проведении которых необходимо обеспечивать безопасность и правопорядок на воде. К примеру, в прошлом году ГИМС в сотрудничестве с

милицией, ФСО и другими службами обеспечивал проведение 49 мероприятий, таких как саммит, различные праздники, спортивные соревнования и так далее. В этом году на конец апреля уже запланировано участие инспекторов ГИМС в 27 мероприятиях.

– Что сегодня происходит со стоянками в Санкт-Петербурге и какие изменения возможны в ближайшее время?

– Очевидно, что стоянки, размещенные в центре города, сокращаются. В этом году в Петродворце одна из стоянок ликвидирована. Видимо, еще некоторые стоянки постигнет та же участь. Проблема с клубами заключается в основном в том, что их руководство вовремя не переоформило права на земельные участки, по крайней мере, это касается стоянки в Петродворце, и вот результат – земля, на которой расположен клуб, передается под застройку на официальных основаниях. Согласно генеральной схеме развития и размещения объектов маломерного флота в Санкт-Петербурге на берегах Невской губы должно появиться достаточное количество стоянок и клубов, в том числе оборудованных в соответствии с международными нормами. Правда, все они будут располагаться не в самом городе, а в пригородах.

– Появятся ли в России заправки на воде, если нет, то по какой причине?

– Вопрос с заправками на воде – это вопрос в основном законодательства. Дело в том, что, руководствуясь современными законами, согласование вопросов, связанных со строительством заправки, имеющей на берегу соответствующую инфраструктуру, весьма затруднительно. В Санкт-Петербурге есть заправки, но не в полном понимании этого слова, это скорее бункеровщики, так как у них нет на берегу никакого оборудования. В этом году, возможно, в Санкт-Пе-

Количество плавсредств, зарегистрированных в ГИМС Санкт-Петербурга

Общее количество плавсредств	36 846
В том числе:	
лодки с жесткими корпусами и РИБы длиной от 6.5 до 8 м;	
надувные лодки длиной от 3.6 до 6.5 м	3022
надувные лодки длиной до 3.6 м	14 031
парусные суда длиной до 8 м	880
парусные суда длиной свыше 8 м	40
моторные суда длиной более 8 м	1514
подвесные моторы мощностью, л.с.:	
– до 10	8900
– 10–30	6100
– 30–100	3789
– выше 100	661

тербурге появятся заправки, созданные одной из фирм, расположенных в ближайшем зарубежье, но опять же это будут баржи, не имеющие своей инфраструктуры на берегу. Для того чтобы на берегах рек, озер и морей в России появились полноценные заправки, такие как, к примеру, в Финляндии, необходимо вносить в законодательство соответствующие изменения.

– Ни для кого не секрет, что сезон на Северо-Западе России и во многих других регионах ограничен пятью-шестью месяцами, при этом по требованиям Рыбнадзора этот сезон еще больше сокращается. Без вреда для нереста рыбы плавание вдоль фарватера, без захода в мелкие заливы и бухты может быть сохранено, что, например, давно практикуется в Финляндии. Обсуждается ли этот вопрос?

– Внесение изменений по этому поводу в Правила любительского судоходства находится в компетенции отделов Рыбнадзора ФС по ветеринарному и фитосанитарному надзору. Новый проект Правил разработан и находится в стадии утверждения*. Однако результата пока нет, и необходимо пользоваться Правилами, которые вступили в силу в 1989 году.

* Материал подготовлен до принятия новых Правил, которые были утверждены 24 апреля, но на момент выхода журнала, публикации в «Российской газете» не было.

От редакции. Поскольку вопросов, касающихся правил и водного законодательства и волнующих читателей «Кия» очень много, мы планируем продолжить в ближайших номерах подобную беседу. Считаем, что это будет полезно, и инспекторам ГИМС, которым не придется объяснять судовладельцам прописные истины, и самим судовладельцам, которые смогут чувствовать себя уверенно, зная свои права и обязанности.

