



О безопасности на водных магистральных

Сегодня на многих водных путях наших больших городов маломерным судам разойтись столь же трудно, как и на центральных проспектах.

Об изменившейся ситуации на воде мы сегодня беседуем с начальником центра ГИМС МЧС РФ по городу Санкт-Петербургу Александром Михайловичем Камелиным.

Андрей Великанов

– Александр Михайлович! С чем было связано появление на свет в сентябре 2007 г. новых правил пользования водными объектами Питера?

– Дело в том, что, с одной стороны, в начале года был принят новый Водный кодекс РФ (предыдущие нормативы действовали с весны 1998 г.), с другой же – количество судов на водных магистральных заметно возросло. Изменился и модельный ряд маломерного флота, если можно так сказать, его качественный состав.

– И какие тенденции наблюдаются теперь в вашем беспокойном хозяйстве?

– В первую очередь отмечается устойчивый рост числа зарегистрированных судов. В 2007 г. мы уже поставили на учет 6500 новых имен (в 2006 г. – 4500), причем ценовой уровень и катеров, и подвесных моторов постоянно растет. Всего же на сегодняшний день в нашей инспекции стоят на учете чуть более 41 тыс. маломерных судов. Постоянно увеличивается и количество аттестованных судоводителей, к примеру, в этом году успешно сдали экзамены 3500 человек (в 2006 г. – 1700). И как результат в Петербурге наблюдается устойчивая тенденция к улучшению состояния водного движения в целом, отмечается меньше аварийных случаев. В общем, ситуация в дельте Невы становится все более цивилизованной.

– Глядя с набережных, этого не скажешь. По-моему, уже не осталось ни одного причала, не охваченного коммерческой активностью. Что делать водномоторнику, вдруг задумавшему пришвартоваться к граниту Мойки или канала Грибоедова?

– В городе зарегистрировано 175 судов, занимающихся транспортно-туристической деятельностью. У их владельцев в обязательном порядке заключены договоры аренды с КУГИ соответствующего района. На каждом причале обязательно есть менеджер или другое ответственное лицо. Согласно существующему в Российской Федерации законодательству любое судно может причалить к оборудованному пирсу в случае возникновения нештатной ситуации на борту. К тому же многие причалы оборудованы кафе, которые как раз-таки и ждут подобных клиентов. Так что в прошедшую навигацию никаких жалоб на отказ в швартовке у нас не было.

– Наши читатели интересуют, кто в нынешней России отвечает за спасение на водах.

– Конечно же, МЧС! У них есть специальное подразделение по оказанию любых видов помощи в экстремальных ситуациях, и диспетчер по телефону 01 направит звонящего к нужной службе. В целом же после вхождения системы ГИМС в МЧС наша материальная база значительно улучшилась. В моем центре – 10 полноразмерных патрульных судов с мощными подвесными моторами («Mercury 150» и «-115», «Yamaha 90» и «-85»). Есть даже гидроцикл «Bombardier GT 1300», применяемый для специальных мероприятий. Именно благодаря материальной базе и полноценному штатному расписанию (сейчас это – 70 человек, из них – 29 инспекторов плюс 32 внештатных сотрудника) в 2007 г. нами были освидетельствованы 22 тыс. маломерных судов. Проведено 700 рейдов и выявлено 1100 нарушений, в основном правил эксплуатации, выход на воду без техосмотра, обязательного сигнального и спасательного оборудования.

– Сколько же реально спасли людей ваши сотрудники за прошедшее лето?

– К счастью, ни одного смертельного случая у нас отмечено не было. Мы поднимались по тревоге всего 24 раза, но это были либо столкновения со случайными предметами или камнями, либо снятие с мели или обсохший бензобак. Инспекторы зафиксировали и четыре страховых случая.

– Очень хорошо, что вы подняли данный вопрос, ведь сегодня все больше судовладельцев пугают вновь приобретенные «борта». Что делать горе-судоводителям при столкновениях?

– Прежде всего оказать помощь пострадавшим, затем составить акт и записать свидетелей. В криминальных случаях позвонить по 02 в милицию, а во всех остальных – известить нас, и приехавший инспектор сделает выводы, на основе которых будет принято решение, необходимое для подачи заявления в страховую компанию.

– В последних городских правилах ограничена скорость передвижения по водным магистральям и вроде бы совсем запрещено движение на гидроциклах?

– Это немного неправильная трактовка, ведь ограничения по скорости и запреты на водные мотоциклы распространяются лишь на водные объекты Санкт-Петербурга (пп. 2.1 и 2.9), а не на всю акваторию Невской дельты и прилегающей зоны Финского залива. Эти объекты не входят и в кадастр внутренних водных путей РФ.

– Подпадают ли под эти ограничения гребные суда?

– Все плавательные средства на водных магистральных – равноправные участники движения, а значит, находятся в едином юридическом поле.

Гребнушки со следующего года ожидает небольшой сюрприз, их владельцы не должны будут проходить ежегодный технический осмотр.

– Есть еще один заковыранный вопрос: как быть владельцу подвесного двигателя, если у него нет судна?

– Иметь в кармане справку – счет. По закону регистрации подлежит только плавательное средство, а не отдельный двигатель. Если такой гражданин управляет чужим катером без владельца на борту, то необходимо также иметь доверенность от хозяина судна.

– Какую роль играет рекреационное рыболовство на вашей территории?

– С рыбаками у нас трений, как правило, не возникает. Во-первых, с началом проведения намывных работ в Финском заливе количество любителей рыбной ловли там резко сократилось. Во-вторых, как я уже упоминал, все движение на воде стало более цивилизованным, и никого не удивляют сегодня требования нанесения на борт надувнушки номерного знака или обязательное наличие спасательного жилета. К сожалению, в последний год резко увеличилось количество неопознанных рыболовных сетей, на них можно случайно напороться практически везде.

– Александр Михайлович, каково ваше мнение о том, что в западных странах надувные лодки до пяти метров не подлежат обязательной регистрации в фискальных органах.

– Я лично за это голосую обеими руками, но законы утверждают выбранные народом депутаты. Значит, у любителей надувнушек недостаточно сильное лобби в органах законодательной власти.