

Светлана Хабирова

Клубов много – проблема одна

С началом навигации работы у инспекторов ГИМС прибавляется – нужно проводить техническое освидетельствование не только маломерных судов, но и стоянок, где они базируются. На актуальные темы, связанные с базированием маломерного флота, мы беседуем с начальником Центра ГИМС МЧС России по Санкт-Петербургу Александром Камелиным.



– Александр Михайлович, сколько стоянок маломерного флота Морской столицы будут действовать в нынешнюю навигацию?

– Для начала внесем ясность в вопрос, почему существует такое многообразие в названиях баз-стоянок маломерных судов: «яхт-клуб», «кооперативная стоянка», «спортивно-технический клуб», «водномоторный клуб» и т.д. Название стоянки в основном зависит от категории судов, которые базируются там, и ее уставных задач. К началу навигации этого года инспекторами ГИМС было проведено техническое освидетельствование 26 баз-стоянок маломерного флота и 7 яхт-клубов. Отрадно отметить, что в этом году две стоянки маломерных судов в Санкт-Петербурге получили «Голубой флаг» Фонда экологических образований. Вот эти стоянки и будут осуществлять свою деятельность в период нынешней навигации.

– По каким критериям оцениваются стоянки при прохождении технического освидетельствования?

– Государственный инспектор ГИМС освидетельствует стоянку маломерных судов только при предъявлении руководством объекта действующего договора аренды занимаемого земельного участка. Если договор аренды у клуба истек либо вообще расторгнут, инспектор обязан выписать председателю такого клуба предписание, а также в письменном виде известить о его несанкционированной деятельности главу администрации района и в прокуратуру.

Проверка стоянки регламентируется ведомственным документом ГИМС, в соответствии с которым наши инспекторы обращают внимание прежде всего на обеспечение безопасности, организацию выхода-прихода судов, вопросы общего благоустройства: наличие переходных трапов, спасательных лееров, а также обеспечение взрыво- и пожаробезопасности. Руководители стоянок – люди, как правило, компетентные в организации деятельности таких объектов, поэтому возражений против соответствия стоянок определенным требованиям у них не возникает.

– И все же каковы действия инспектора в случае несоответствия стоянки каким-то из этих требований?

– Если проверка показала нарушения требований, то руководителю стоянки будет сделано предписание об их устранении в установленные сроки. В то же время ГИМС обладает полномочиями по ограничению деятельности баз-стоянок, а также по ее временному закрытию до устранения нарушений. Это действенный рычаг, и руководители клубов, как правило, стараются не допускать подобных прецедентов.

Также в случае невыполнения каких-либо норм и правил мы привлекаем к административной ответственности владельцев и руководителей баз-стоянок.

– На ваш взгляд, как можно охарактеризовать сегодняшнее положение дел в морских клубах города?

– В предыдущих выпусках журнала довольно полно была освещена тема, свя-

занная с базированием маломерных судов в Санкт-Петербурге. Анализируя ситуацию со стоянками, четко просматривается одна общая для всех проблема – это краткосрочность договора аренды. Психология временщика, которую порождает такой договор, не дает клубам возможности развиваться, чтобы соответствовать меняющемуся облику города и требованиям владельцев судов. Как только органы исполнительной власти урегулируют эту проблему, позволив арендаторам использовать территорию более длительный срок, тогда у них появится перспектива, они охотно будут вкладывать средства в реконструкцию и благоустройство объектов.

ГИМС не имеет полномочий даже рекомендательно регулировать цены на стоянку, так же как и предоставлять клубам землю в долгосрочное пользование. Задачами инспекции остаются техническое освидетельствование и государственный контроль за безопасной деятельностью стоянок, которые работают на основе договора аренды и по зарегистрированному уставу. Мы внимательно следим за строительством и развитием новых клубов. Так, известно, что новой «Схемой развития и размещения объектов маломерного флота» в срок до 2025 г.» предусматривается строительство нескольких новых клубов в Невской губе и на побережье Финского залива.

– Как известно, количество маломерных судов в Петербурге приближается к 43 тысячам. Каковы ресурсы ГИМС для технического освидетельствования такого количества плавсредств?

– Действительно, несмотря на сложную ситуацию в городе со стоянками, количество маломерных судов растет. По сравнению с прошлым годом количество зарегистрированных в Санкт-Петербурге судов увеличилось на 4200 единиц. Ежегодно необходимо проводить технический осмотр почти 20 тысяч судов. При таком колоссальном объеме работы штат государственных инспекторов составляет всего 31 человек. Здесь нам на помощь приходят внештатные инспекторы ГИМС, которых сейчас в Петербурге насчитыва-

ется 33 человека. Все эти люди пользуются большим авторитетом в клубах и на стоянках, членами которых они являются, имеют значительный опыт эксплуатации маломерных судов. По ходатайству руководства клуба мы рассматриваем кандидатуру такого судоводителя на роль помощника штатного государственного инспектора ГИМС, и после специального обучения он им становится.

Их помощь выражается в осуществлении технического надзора за судами, в поддержании порядка в клубе, членом которого он является, или на стоянке, участие в патрулировании и проведении пропагандистской работы, связанной с безопасностью на воде.

– Какие службы имеют полномочия проверять судоводителей во время эксплуатации плавсредств?

– Проверять маломерные суда имеют право ГИМС, органы внутренних дел в лице моторизованной роты ОМОН и линейного отдела внутренних дел на морском и речном транспорте, а также Рыбинспекция. Причем каждое ведомство работает по своим определенным направлениям: милиция контролирует соблюдение общественного порядка, ГИМС – безопас-

ность судоходства, Рыбинспекция – отсутствие на судне браконьерских орудий лова. Другие государственные надзорные ведомства работают, как правило, совместно с инспекторами ГИМС.

– Как застраховать себя от предъявления документов структурам, которые не уполномочены контролировать маломерные суда?

– Работники государственных надзорных органов обязаны представляться – называть свою должность и фамилию. Первым внешним признаком их принадлежности к этим органам служит наличие нагрудного номерного знака.

Напоминаю, что при любых непроверенных, по мнению судоводителей, действиях граждане могут обращаться на «горячие линии» МВД и МЧС.

– Кстати, часть маломерного флота МЧС базируется на городских стоянках. Как известно, договор аренды причального фронта на такое базирование не заключается. Почему?

– К сожалению, в отдаленных подразделениях ГИМС, на балансе которых числятся плавсредства, нет своих мест для стоянок на побережье. Поэтому руководство стоянок с пониманием относится к этому

и отводит места у причалов для катеров инспекции. Надеюсь и рассчитываю на временный характер такого гостеприимства, так как у ГИМС должны быть свои оборудованные пункты базирования судов.

– Сегодня клубы активизируют свою деятельность, проводят внутриклубные и городские соревнования по водным видам спорта. Подлежат ли такие мероприятия контролю со стороны ГИМС?

– Ежегодно правительство Санкт-Петербурга издает постановление о проведении мероприятий на воде. В соответствии с этим календарным планом мы обеспечиваем безопасность на воде во время их проведения. Если клубы проводят мероприятия, не вошедшие в утвержденный план, их руководство само следит за недопущением аварийных ситуаций на воде. Организаторы заблаговременно должны уведомить соответствующие исполнительные органы власти и подразделения ГИМС о готовящихся мероприятиях. При необходимости наши инспекторы дадут необходимые консультации по вопросам обеспечения безопасности на воде, а на время проведения подобных мероприятий задействует патрульный экипаж ГИМС.



Николай Каряев, председатель спортивно-технического клуба «Северянин», Санкт-Петербург

В начале нынешнего года территория нашего клуба была продана с аукциона. При этом городские власти отказались решать вопрос о перебазировании, переложив это на плечи инвестора. Однако новому арендатору дополнительные затраты и хлопоты, связанные с этим, не нужны, и мы регулярно получаем от него письма с требованием освободить занимаемый участок. Понимая, что от города ждать нечего, мы нашли пустующую прибрежную территорию в черте города, не пригодную для застройки, но идеальную для размещения яхт-клуба. Осталось только согласовать перебазирование с муниципалитетом, но при нынешнем законодательстве выполнение этой формальности также стало проблемой.



Олег Канаев, председатель петродворцового «Водно-моторного клуба №1», Санкт-Петербург

Городские власти выставляют территорию яхт-клубов на торги, аргументируя это тем, что их «внешний вид не соответствует меняющемуся облику города». Такое «несоответствие» – следствие краткосрочного договора аренды, которое не дает клубам уверенности в завтрашнем дне, они не могут себе позволить вкладываться в развитие собственной инфраструктуры. Получается замкнутый круг: город требует от клубов привлечения инвесторов, однако последние будут вкладывать средства в развитие территории, на аренду которой заключен долгосрочный договор. Считаю, что город должен давать клубам некоторые преференции для того, чтобы они могли развиваться, привлекать инвесторов.



Владимир Логинов, президент Санкт-Петербургского парусного союза

Сегодня из всех петербургских яхт-клубов, пожалуй, только у «Балтийца» наиболее стабильное положение в отношении аренды территории. В то же время Петербургу необходимо, как минимум, три полноценных яхт-клуба, чтобы город приобрел статус Морской столицы. Зарубежный опыт показывает, что клубам не выжить без поддержки муниципалитета. Так, все яхт-клубы Финляндии – это общественные организации, но, понимая их социальную значимость, городские власти сдают им в аренду территории практически бесплатно, так же как и все причальные сооружения. Ремонт причалов – в обязанности города. Диалог с властями ведет Финский парусный союз, объединяющий под своей эгидой все яхт-клубы.