



В ожидании перемен

Мы уже сообщали, что в ближайшее время российский маломерный флот ждут серьезные перемены, связанные с пересмотром устаревшего законодательства в этой области. Однако в «переходный период» приходится жить по старым правилам, во многом не соответствующим нынешним реалиям. Именно поэтому у наших читателей по-прежнему возникает немало вопросов, связанных с деятельностью Государственной инспекции по маломерным судам. Ответить на наиболее важные из них мы в очередной раз попросили главного специалиста Управления ГИМС МЧС РФ Виктора Вятчанина.

ВОПРОС: В настоящее время ГИМС проводит замену судоводительских удостоверений, выданных до 1999 г. В то же время из заявлений руководства инспекции, в том числе и опубликованных в «Кия», следует, что российское законодательство, регулирующие вопросы эксплуатации малого флота, должно в ближайшем времени претерпеть серьезные изменения — в частности, иным будет само понятие «маломерное судно», а термины «катер» (судно со стационарным двигателем) и «мотолодка» (судно с подвесным мотором или моторами) будут исключены. Между тем, в судоводительских «правах» эти категории до сих пор присутствуют. Не поспешила ли инспекция с заменой удостоверений? Не придется ли очень скоро менять «новые» удостоверения опять по причине изменений в законодательстве?

ОТВЕТ: Да, в настоящее время действительно продолжается разработка понятия «маломерное судно», которое должно быть совершенно конкретным, а не таким обтекаемым и расплывчатым, как сейчас. Основными критериями будут длина судна и количество людей на борту. При этом не планируется отменять классификацию маломерных судов по типам — этот вопрос тоже пока находится в стадии разработки.

Однако должен напомнить, что и разработка, и принятие новых нормативов — дело, увы, не такое скорое, как хотелось бы. В данное время ГИМС обязана осуществлять свою деятельность на основе действующего законодательства, согласно которому судоводительские удостоверения, выданные более 10 лет назад, подлежат замене.

ВОПРОС: Существование понятий «катер» (с ограничением мощности стационарного двигателя величиной 75 л.с.) и

«мотолодка» (без ограничения мощности подвесных моторов) создает владельцам маломерных судов немало проблем. У нас в Кемеровской области, да и вообще в Сибири, очень популярны относительно небольшие водометные катера, причем на них все чаще устанавливают достаточно мощные двигатели. И в регистрации таких судов «под флагом» ГИМС на внутренних водных путях (ВВП) нам отказывают, хотя приходилось слышать, что в соседних регионах, где тоже нет морских путей (МП), эта проблема каким-то образом решается. Есть ли все-таки законная возможность зарегистрировать в ГИМС маломерное судно со стационарным мотором мощностью более 75 л.с. (при ограничении только пассажироместности — 12 чел.), если оно эксплуатируется не на море?

ОТВЕТ: Специалисты Управления ГИМС отлично понимают бесперспективность создавшейся проблемной ситуации. К сожалению, надо признать: на сегодняшний день законодательная база такова, что зарегистрировать судно со стационарным двигателем, допущенное для плавания во внутренних водных путях (ВВП), мощность которого более 75 л.с. можно только в органах регистрации Минтранса России. С введением нового понятия «маломерное судно» этой проблемы у владельцев катеров не будет.

ВОПРОС: Какими нормативными документами регламентируется необходимость иметь в числе предметов обязательного снабжения радиостанцию морского или речного диапазона?

ОТВЕТ: Снабжать маломерные суда радиостанциями в обязательном порядке пока не планируется. При плавании маломерного судна на ВВП (внутренних водных путях), его движение осуществляется вне

судового хода, за пределами границ, установленных для Бассейновых органов государственного управления (БОГУ) на ВВП, там, где отсутствует запрет для маломерных судов со стороны БОГУ на ВВП. Согласно Правилам шлюзования маломерные суда не могут требовать отдельного шлюзования. Их шлюзование осуществляется совместно с другими судами, поэтому связываться по радиотелефонной связи с диспетчером маломерному судну, осуществляющему плавание по ВВП, нет необходимости.

Что же касается маломерных судов, допущенных к плаванию на морских путях, то на них распространяется приказ ФСБ № 458 от 10.09 2007 г., который разрешает пребывание судов на воде только в светлое время суток и на удалении от берега до 2 морских миль. Кроме того, маломерные суда базируются на базах (сооружениях) для стоянок маломерных судов, связь с которыми может осуществляться по сотовому телефону, поэтому у судоводителей маломерных судов обычно нет необходимости связываться с диспетчером морского порта.

Впрочем, отнюдь не возбраняется оборудовать маломерное судно радиостанцией речного или морского диапазонов в добровольном порядке — в ряде случаев радиосвязь может сослужить добрую службу.

ВОПРОС: В соответствии с Правилами технического надзора за маломерными судами ежегодное техническое освидетельствование маломерного судна осуществляется по месту его регистрации или непосредственно по месту базирования (стоянки). Каким образом может быть проведено освидетельствование судна, базирующегося за пределами РФ или находящегося в длительном (несколько лет) зарубежном плавании? Каких-либо вариантов освобождения от прохождения освидетель-

ствования Правилами не предусмотрено, вместе с тем эксплуатация судна, не прошедшего освидетельствование, является административным правонарушением. Видит ли ГИМС в данной ситуации проблему и если да, то как планирует ее решить? Каким образом законопослушные судоводители и владельцы указанных судов могут выполнить свои обязанности?

ОТВЕТ: ГИМС МЧС России свои функции по надзору за маломерными судами осуществляет только во внутренних водах и территориальном море Российской Федерации. Российская Федерация не входит во Всемирную торговую организацию, поэтому государства, входящие в ВТО, вас просто не пустят в свои территориальные воды на маломерном судне, не отвечающем ее требованиям. Страны, не входящие в ВТО, также не разрешают находиться в своих территориальных водах маломерному судну под российским флагом, да еще и не прошедшем технического освидетельствования. Если речь идет о длительной командировке в другую страну, не вошедшую в ВТО, и желании взять с собой маломерное судно, то для решения возникающих при этом вопросов существуют консульские службы.

ВОПРОС: Где найти правила проектирования самодельных судов и список документов, необходимых для регистрации таких судов в ГИМС?

ОТВЕТ: Постановление Правительства РФ № 835 от 23.12.2004 г. «Об утверждении

Положения о ГИМС МЧС России» не предусматривает функции надзора за постройкой, испытаниями и приемкой образцов новой судовой техники. Судно индивидуальной постройки перед регистрацией должно пройти в ГИМС первичное техническое освидетельствование с проверкой его мореходных качеств.

ВОПРОС: Предъявляет ли ГИМС какие-либо требования (в виде лицензирования, аккредитации или еще чего-то подобного) к организациям, рекламирующим свои услуги по обучению судоводителей-любителей?

ОТВЕТ: Согласно Положению о лицензировании образовательной деятельности, утвержденному Постановлением Правительства РФ № 796 от 18.10.2000 г., деятельность учреждений и организаций, занимающихся обучением судоводителей маломерных судов, лицензированию не подлежит. ГИМС МЧС России не осуществляет регистрацию курсов и школ по подготовке судоводителей и не проводит контроля над процессом обучения. Каждое учебное заведение, занимающееся подготовкой судоводителей маломерных судов, планирует свои занятия в соответствии с утвержденной МЧС России типовой программой обучения судоводителей маломерных судов, а ГИМС проверяет лишь конечный результат — тот уровень знаний, которые будущие судоводители показывают на экзаменах.

ВОПРОС: Когда наконец заработает си-

стема дистанционного обучения судоводителей через интернет, позволяющая получить судоводительское удостоверение ГИМС без прохождения очных курсов?

ОТВЕТ: Как уже отмечалось, ГИМС не занимается подготовкой судоводителей маломерных судов, а проводит только их аттестацию. Система же дистанционного обучения с интерактивным доступом к учебно-методическим пособиям существует с 2007 г. При успешном окончании такого обучения согласно приказу МЧС России № 498 от 29.06.2005 г. выдается справка об окончании курсов, форма которой нормативными документами не определена. Справка высылается по почте либо выдается лично на руки. Дистанционное обучение организуется в соответствии с типовой программой обучения судоводителей. Учебные заведения, предоставляющие услуги дистанционного обучения судоводителей, имеются во многих российских регионах. Адреса сайтов этих организаций можно узнать в территориальных органах ГИМС.

По окончании курсов дистанционного обучения аттестация на право управления маломерным судном производится на общих основаниях в соответствии с Правилами аттестации судоводителей на право управления маломерными судами, поднадзорными ГИМС МЧС России, с обязательной сдачей экзамена по практическому управлению маломерным судном того или иного типа.

МЧС и Минтранс готовят свои предложения

В комиссии Совета Федерации по национальной морской политике продолжается деятельность рабочей группы по разработке понятия «маломерное судно», в которую входит и представитель «Кия». В конце мая в Москве прошло ее очередное совещание, в котором приняли участие работники аппарата Совета Федерации, Министерства по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, Министерства транспорта, Министерства спорта, туризма и молодежной политики, федеральных служб по надзору в сферах транспорта и природопользования, а также представители предприятий, компаний, научных и общественных организации. Основные пункты официального протокола этого совещания предлагаем вашему вниманию.

Повестка совещания:

1. О подготовке законопроекта «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия «маломерное судно»:
 - концепция законопроекта;
 - основные положения законопроекта;
 - меры по реализации законопроекта.
2. Об определении категории самоходных судов, управление которыми не требует наличия у судоводителя удостоверения на право управления ими.
3. О техническом освидетельствовании (осмотре) маломерных судов: типы судов, сроки проведения и его целесообразность.