

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 покажут 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.

**Выступающие отметили:**

Интенсивное развитие в последние годы судоходства маломерных судов, используемых главным образом в прогулочных целях, а также качественное изменение модельного ряда маломерных судов выявили правовые пробелы в сфере надзора за их использованием. Прежде всего, потребовалось законодательно определить понятийный аппарат в указанной сфере.

В связи с этим представленный Минтрансом России проект федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна» требует разъяснения в части организации надзора за маломерными судами, используемыми в коммерческих и некоммерческих целях, в случае изменения экономических условий эксплуатации и связанного с этим изменения целевого использования судов.

Процедуру государственной регистрации маломерных судов также нельзя признать совершенной из-за чрезмерных сроков ее проведения. Кроме того, требует уточнения категория моторных маломерных судов, для управления которыми необходима аттестация судоводителей, а также судов, к которым нецелесообразно применять это требование.

В свою очередь, техническое обновление маломерного флота, используемого в Российской Федерации, требует организации дифференцированного подхода к техническому надзору за его эксплуатацией.

Для решения названных и иных вопросов целесообразно использование имеющегося в данной сфере международного опыта с учетом национального законодательства и экономических условий Российской Федерации.

В связи с этим деятельность рабочей группы, учитывая ее межведомственный характер, а также социальную значимость данных вопросов, должна быть ориентирована на выработку конкретных законодательных решений.

**Принято решение, рекомендовать:**

1. Министерству транспорта Российской Федерации:

В проекте федерального закона «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна» при определении критериев, регламентирующих организацию надзора за маломерными судами, исключить их зависимость от экономических условий судоходства.

2. Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий:

Подготовить следующие предложения по внесению изменений в соответствующие нормативные акты:

- по сокращению сроков государственной регистрации маломерных судов;
- по изменению периода технического освидетельствования маломерных судов в зависимости от их состояния (срока эксплуатации);
- по определению категории моторных маломерных судов, управление которыми не требует наличия у судоводителей удостоверения на право управления ими.

3. Министерству транспорта Российской Федерации, Министерству Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий:

Предложения по пунктам 1, 2 протокола разместить на официальных сайтах их разработчиков для рассмотрения членами рабочей группы с целью выработки предложений и замечаний.



## К вопросу о безопасности на воде

Игорь Лагутин

На самом деле, хотелось бы поговорить не столько о безопасности на воде как таковой, сколько о том, что думают о существующих на сегодняшний день правилах безопасности те, кто должен их выполнять, а также требования инспекторов ГИМС, водной милиции и других служб. Мы попытались собрать мнения обладателей лодок, катеров и более крупных судов, подпадающих под общее название «маломерный флот», бытующие сейчас не только на стоянках, но и в интернете, где люди, как правило, откровеннее высказываются по тем или иным вопросам. В итоге получилось вот что.

**В** этом году во многих регионах при техническом годовом осмотре инспекторы ГИМС стали требовать, чтобы были предъявлены спасательные жилеты, имеющие «сертификацию ГИМС», с нанесенными на них номерами лодки (катера). Это вызывает не только недоумение, но и раздражение людей, поскольку складывается немного странная ситуация прежде всего с сертификацией жилетов. Существуют определенные международные нормы (к примеру, СОЛАС), которые регламентируют конструкцию спасательных жилетов (костюмов). В частности, большинство жилетов, выпускаемых зарубежными фирмами, соответствуют европейскому стандарту EN 393, 395 и т.д. При этом достаточно давно разработана градация

средств индивидуального спасения. К примеру, жилет с «положительной плавучестью» 50 Ньютонов считается «поддерживающим» («страхующим»), с плавучестью 100 Н – к «спасательным», 150 Н – к «профессиональным» и т.д. Зная отношение зарубежных производителей к средствам спасения и вообще к спасению брэнного тела, можно предположить, что «буржуи» не одну собаку съели, прежде чем разработать стандарты и допустить к производству те или иные средства спасения.

По мнению же многих инспекторов ГИМС и местных администраций, жилетом с подъемной силой 100 Н со свистком и светоотражателями, а также удобным и «правильным» воротником, который в Европе признан спасательным, к примеру, производства