

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

«Marinerpool», российский владелец лодки (катера) пользоваться не может и должен отправить его на помойку, а вместо него купить отечественный аналог. Мы не против отечественных производителей, даже «за». Но, если приобретен уже хороший жилет (причем достаточно дорогой), вполне соответствующий отечественным ГОСТам, которые, кстати, во многом «слабее» европейских стандартов, зачем надо его заменять из-за отсутствия по каким-то причинам одобрения ГИМС?

Обратимся к законодательству. Начнем с приказа Главного управления ГИМС России № 42 от 28 июня 2001 г. Пункт 6.3.4.5 гласит: «Индивидуальные спасательные средства, находящиеся на борту судна, должны быть окрашены в оранжевый цвет с нанесенным на них бортовым номером (названием) судна и соответствовать требованиям стандартов». Про то, каким именно стандартам должен соответствовать жилет, речи нет. То есть он должен быть сертифицирован какой-то организацией и произведен компа-

нией, которая имеет право выпускать подобную продукцию. Но в приказе нет ни слова ни о стране, ни о центре сертификации. Почему тогда жилет зарубежного производства необходимо заменять на отечественный, который ко всему прочему не вызывает большого доверия. Почему? Посмотрите на жилеты разных российских производителей, и вы увидите, что многие из них не очень качественно сшиты, швы перекошены, застежки («клямки») дешевые и т.д. Есть и хорошие, спору нет, но почему у многих некачественных на вид жилетов есть «допуск», а у иностранных нет, хотя в Европе он есть?

Дальше – больше: сейчас за рубежом популярны «самонадувные подковы». Цены на них немалые, но народ их покупает, так как они не столь громоздки, как жилеты с «легкими наполнителями», и в то же время обеспечивают подъемную силу в 150 Н, т. е. относятся к «профессиональным». Похоже, что у нас такие жилеты вообще «не прокатят», все по тому же – не одобрены...

О профессиональных «плавающих» костюмах даже как-то упоминать не хочется. А ведь ими (по мнению некоторых инспекторов) тоже нельзя пользоваться, так как «жилетами» они не являются, и стандартов в родном отечестве на них нет.

Теперь – пара слов о номерах на жилетах. Обыватель хочет знать: «А зачем?». Понятное дело, ответ есть, и выглядит он примерно так: «Чтобы опознать тело, или чтобы узнать, с какого судна сей труп, или...». Для чего номера наносятся в ВМС (ВМФ) на жилеты, понятно. Для чего нужны номера (названия) на жилетах торгового флота, тоже понятно. Для чего спортсмены пишут фамилию и группу крови – очевидно. Но для чего «частнику» номера?

Рассмотрим простой случай. Некто «А» имеет надувную лодку и подвесной мотор к ней. Этот некто «А» пригласил в компанию пятерых друзей, и они отправились на лодке, к примеру, на Ладогу весной, чтобы в течение нескольких дней половить рыбу. На всех



шестерых, согласно правилам, надеты жилеты, и на всех жилетах – один и тот же номер. Что-то не заладилось, и друзья утонули (только ради примера). И вот через пару месяцев их тела находят. И что? Что даст номер лодки на жилете? Опознать по номеру нельзя. Ведь никому, кроме родственников и друзей, оставшихся на берегу, не было известно, что они ушли и куда ушли. Лодку рыболовы привезли на машине, вышли на воду, не известив соответствующие органы. Что дадут номера на жилете милиционерам, которым придется заниматься розыском? В любом случае будут медицинская экспертиза, опознание и т. д. Проще, наверное, всем «водоплавающим» и рыбакам иметь документы во внутреннем кармане или «подвесном кошельке» в непромокаемом пакете...

Рассмотрим другой пример, не столь трагический. У человека – две лодки: одна с жестким корпусом, другая «надувнушка». Как быть в этом случае? Писать на одном жилете два номера или для каждой лодки иметь свой комплект жилетов?

В пояснении к «Табелю обязательного оснащения маломерных судов» есть интересный пункт 7. Он гласит: «Индивидуальные спасательные средства (жилеты или нагрудники) должны быть окрашены в оранжевый цвет, их количество должно соответствовать установленной норме по пассажироместимости. Эти средства должны соответствовать требованиям стандартов, и на них должен быть нанесен бортовой номер (название) судна. Бортовой номер (название) судна наносится на тканевый прямоугольник размером 30×90 мм путем вышивки и размещается в области груди на передней левой части индивидуального спасательного средства». Вот тут-то и проясняется, откуда «ноги растут». Что-то требования о размерах «лейбла» и его размещении сильно напоминают требования к номерам на жилете «для шпаков», существующие в ВМФ. Вот только с вышивкой как-то непонятно – не указан размер шрифта и цвета тканевой основы и ниток. Ведь можно вышить белым по белому... Между прочим, в большинстве стран цвет жилета не имеет решающего значения, правда,

оранжевый приветствуется, но не является единственно возможным.

Кстати, о нагрудниках. Многие инспекторы их не считают жилетами, потому что «они жилетами не являются». Но ведь есть даже ГОСТ 22336–77, пусть и старый, но еще работающий, так как его пока никто официально не отменил, который не протестует против нагрудников.

При этом многие жилеты, изготовленные в соответствии с ТУ (Техническими условиями), имеют «сертификацию ГИМС» и одобрение РРТ. О каких стандартах все-таки идет речь в приказе № 42 от 28 июня 2001 г.? И как быть простым смертным, которые уже имеют хороший жилет оранжевого цвета со светоотражателями, свистком, ремнями, молниями, правильными «клямками» и т. д., но не знают, за каким изгибом реки инспектор заявит, что он не соответствует стандартам и каким именно: российским ГОСТ, ТУ или европейским EN? И что такое «сертификат ГИМС»? ГИМС не имеет метрологического центра и может только высказать «одобрение» или заказать экспертизу в каком-нибудь центре, который на это имеет право. Но тогда это уже будет сертификат от «Жилет и К», а не ГИМС. И что такое «одобрен», как пишут в некоторых инструкциях? Ну одобрен, и что? Зубную пасту рекомендует ассоциация стоматологов, но не навязывает же. Почему ГИМС навязывает? Или все-таки одобряет? Или это самодеятельность «на местах»?

Кроме того, все тот же пункт 7 «Табеля обязательного оснащения маломерных судов» Приказа № 42 гласит, что количество жилетов должно быть «по пассажироместимости». В то же время в Приложении 7 к «Правилам пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации» можно прочесть, что количество жилетов (индивидуальных средств спасения) должно соответствовать количеству человек на борту. Опять получается разночтение. В чью пользу это разночтение, наверное, объяснять не надо.

Еще один вопрос, который всех волнует. Должны быть надеты жилеты во время нахождения людей на судне или нет? Четкого ответа мы опять не найдем, так как во многих субъектах РФ

есть свои инструкции, порой противоречащие законодательству РФ. Где-то можно находиться в лодке (катере) без жилета, где-то нет. По рекам, озерам и морям люди часто пересекают границы «субъектов» и могут попасть в неприятное положение. По законам своего «субъекта» они чисты, а по мнению администрации другого «субъекта» являются преступниками.

Фальшфейеры и ракеты – это еще одна головная боль для обладателей малых судов. Как любые пиротехнические изделия, ракеты и фальшфейеры относятся к достаточно опасным устройствам, и, как их хранить на небольшой пластиковой или надувной лодке, нигде не разъясняется. Существуют всевозможные инструкции на этот счет, выпущенные за 70 лет советской власти и почти за 20 лет современной России, но ясности, конкретики нет. Просто хранить их в холщевом мешочке в рюкзаке, наплевая на все, или возить с собой специальный опломбированный железный ящик, который предусмотрен многими инструкциями, в частности, «Правилами пожарной безопасности на судах ВВТ РФ»?

Странные ощущения оставляет и Приложение к табелю оснащения, где рекомендуется иметь на борту аптечку первой медицинской помощи. Пункт 6.3.4.9 требует: «На каждом судне 1–4 классов должна быть укомплектованная медицинская аптечка для оказания первой помощи».

В пояснении к табелю читаем пункт 9: «Содержание обязательной аптечки для оказания экстренной доврачебной помощи:

- Бинт стерильный – 1 шт.
- Жгут для остановки кровотечения – 1 шт.
- Лейкопластырь бактерицид. 2×5см – 3 шт.
- Салфетки стерильные 6×10см – 3 шт.
- Раствор йода 5% или бриллиантовой зелени 1% – 1 шт.
- Валидол таблетки или капсулы – 1 уп.
- Нашатырный спирт – 1 фл.
- Инструкция
- Герметичный бокс (футляр) – 1 шт.

При длительности плавания более 3 суток аптечка доукомплектовывается в зависимости от состава людей и дли-

тельности плавания по рекомендации врача».

Рекомендации какого врача нужны? Судового или терапевта? Любопытно, что в перечне нет болеутоляющих лекарств и таблеток типа аспирина, но зато есть инструкция. Откуда могла появиться запись о рекомендациях врача – понятно, но почему опять на гражданские лица начинают распространяться инструкции армейских и полуармейских структур?

Поговаривают о том, что приказ № 42 уже не действует. Другие утверждают, что действует. Разногласия есть

даже по этому вопросу. Не всегда же существует возможность добраться до своей ГИМС и все выяснить на месте. Как быть в этой ситуации? Правила игры меняются слишком быстро, причем подчас неоправданно.

Р. С. Разговор здесь идет не о том, что ГИМС «прижимает» судовладельцев, а о том, что многие приказы (указы, инструкции и т. д.) весьма противоречивы, что не способствует обеспечению безопасности на воде законопослушных граждан. Неясность вызывает беспокойство, а если человек

испытывает дискомфорт, он начинает либо злиться, т. е. ругаться с инспектором, который сам не всегда понимает, о чем собственно идет речь, либо уходит во «внутреннюю иммиграцию». Не-разбериха с жилетами – это, конечно, мелочь, вершина айсберга. Самое неприятное, что каждая встреча на воде с инспектором ГИМС с годами все больше напоминает встречу на трассе с работником ГИБДД. Встретился хороший и справедливый инспектор – отлично, злой и жадный до власти и денег – мы начинаем думать, что в государстве все такие.

Комментарий главного специалиста Управления ГИМС МЧС РФ Виктора Вятчина:

Еще год назад вопросы читателей «КИЯ» в основном касались регистрации судов и правил аттестации судоводителей, сейчас же приятно получать вопросы более глубокого профессионального уровня. Затронутые проблемы нам известны и сейчас находятся в разработке. Сотрудниками Управления ГИМС готовится новый технический регламент, который изменит ряд устаревших в настоящее время норм и правил.

В новом документе найдет решение проблема применения спасательных средств не только отечественного, но и иностранного производства, соответствующего требованиям евростандартов. Технический регламент официально разрешит не только спасательные жилеты, но и нагрудники, в том числе надувные и самонадувные, а требований к нанесению бортового номера маломерного судна на спасательном жилете или нагруднике вообще не будет.

Вся спасательная продукция, естественно, сертифицируется соответствующими государственными органами. В паспортах на жилеты и нагрудники об этом имеется соответствующая запись. Однако Государственная инспекция по маломерным судам сертификацией не занимается, и требования несуществующего «сертификата ГИМС» неправомерны. Что же касается импортных спасательных средств, то сертификат Европейского Сообщества (о котором говорит наличие значка «СЕ») инспекцию вполне устраивает. Проблема в другом – многие просто забывают спасательные жилеты или нагрудники на берегу...

Вопрос о количестве спасательных средств на судне поднимался уже неоднократно, но ответу еще раз: оно должно соответствовать количеству находящихся людей на борту, включая детей.

За безопасность людей на воде отвечают органы местного самоуправления. Во всех субъектах РФ приняты свои Правила пользования водными объектами для плавания маломерных судов и Правила охраны жизни людей на воде. Учитывая местные особенности, в отдельные Правила субъектов Федерации внесены требования о необходимости нахождения людей в маломерном судне в спасательных жилетах. Эти требования обязательны к выполнению со стороны

всех участников движения на маломерных судах в данном регионе.

Вопросы снабжения маломерного судна напрямую связаны с безопасностью людей на водных объектах. Все зависит от класса судна и разряда бассейна, в котором допущено к плаванию данное судно. Если речь идет о ВП, то никаких ракет ни один госинспектор с вас не потребует. Если маломерное судно допущено к плаванию на МП и может удаляться от берега на 12 миль (или же на ВВП при наличии крупных озер), оно должно быть снабжено всеми положенными сигнальными средствами. Эти вопросы, исходя из местных условий (преобладающих ветров, высоты волны, удаления то берега), а также мореходных качеств маломерного судна определяет при регистрации госинспектор, руководствуясь в своей деятельности правилами классификации.

Медицинская аптечка должна на борту иметься, но в нормативных документах ГИМС нет каких-либо требований к ее содержанию. Этот вопрос решает сам судоводитель, хотя могу посоветовать использовать готовую автомобильную аптечку, в которой есть все необходимое.

Поскольку ГИМС МЧС России является преемником ГИМС Российской Федерации, «Временные Правила классификации и технические требования к прогулочным и иным судам, поднадзорным ГИМС», утвержденные приказом Главного управления ГИМС № 42 от 28.06 2001 г., по-прежнему действуют и будут действовать до вступления в силу нового технического регламента.

РЕАЛИЗАЦИЯ ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ

к лодочным моторам «Нептун», «Ветерок», «Вихрь»
любыми партиями, от одной детали и более.
Можно наложенным платежом.

000 «СЕРГЕЕВ», р/п Светлый Яр, ул. Сидорова-13, Волгоградская обл., 404171, тел./ф 8-(84477) 61-723, +7 (927) 253-9135;
ssv54@reg.avtlg.ru