

# Российская ГИМС: итоги года

В начале каждого года Государственная инспекция по маломерным судам МЧС России подводит итоги года минувшего. Публикуем в немного сокращенном виде статистические данные, которые приведены в отчете инспекции за 2009 г.

## Происшествия с маломерными судами

В 2009 г. на учете ГИМС МЧС России состояло 1 328 661 судно, из них 905 190 моторных.

На водных объектах Российской Федерации произошло 92 аварийных происшествия с поднадзорными ГИМС МЧС России судами, в результате которых погибло 104 человека и 22 человека получили увечья.

Количество аварийных происшествий с участием маломерных судов в сравнении с 2008 г. уменьшилось на 20% (в 2008 г. произошло 115 аварий), а количество людей, погибших при этом, уменьшилось в сравнении с 2008 г. на 43 человека (рис. 1).

В целом по Российской Федерации с 2005 г. количество происшествий с маломерными судами уменьшилось с 281 до 92 в 2009 г., гибель людей при этих авариях также снизилась с 421 чел. в 2005 г. до 104 чел. к в 2009 г., однако все еще остается высокой (табл. 1 и рис. 1, 2).

Большое количество аварийных происшествий с маломерными судами произошло в Новгородской области (8 аварий), Пермском крае (6), Краснодарском крае (6), по 5 аварий произошло в Республике Карелия, Астраханской и Томской областях.

Количество аварий с участием катеров составило 17 (18%); мотолодок – 55 (60%); гребных судов – 17 (18%); гидроциклов – 3 (4%).

Как и прошлые годы, основными видами аварийных происшествий в 2009 г. являются опрокидывание маломерного судна и столкновение с другими плавсредствами и гидротехническими сооружениями, которые составляют 59% всех аварий (рис.3).

Основными причинами аварий маломерных судов остаются неумелое маневрирование и слабые практические навыки управления маломерным судном (рис. 4).

Количество аварийных происшествий

маломерных судов происходили: на судовом ходу – 18%; вне судового хода – 33%; на несудоходном водоеме – 43%; в территориальном море – 6%; 36% аварий произошло с судами, не укомплектованными спасательными средствами; 29% – с судами, которыми управляли лица, не имеющие удостоверения на право управления; 28% – по причине неумелого управления и отсутствия надлежащего опыта у судоводителей; 20% – из-за управления судном в состоянии

вения судов в море (МПСС–72). Особое внимание следует обратить на наличие спасательных средств на поднадзорных судах. При аттестации судоводителей, проверку навыков практического управления маломерным судном ГИМС будет проводить в полном объеме типовой программы обучения судоводителей.

## Надзорная деятельность

В 2009 г. в ГИМС МЧС России по субъектам Российской Федерации зарегистрировано 166 274 маломерных судна (на 3,8% меньше, чем в 2008 г.), аттестовано 100 580 судоводителей на право управления маломерным судном (на 9.9% меньше, чем в 2008 г.), проведено 623 688 технических освидетельствований маломерных судов (на 4.0% больше, чем в 2008 г.).

За 2009 г. число состоящих на учете маломерных судов в ГИМС МЧС России выросло на 100 286 ед.

Не сумели организовать надлежащее техническое освидетельствование за маломерными судами ГИМС МЧС России по г. Москве, Томской области, Республике Татарстан, Чувашской Республике, Кировской обл., Самарской области, Новосибирской обл., Еврейской АО, Алтайскому краю, Камчатскому краю, Хабаровскому краю.

Аттестация граждан на право управления маломерными судами осуществляется в соответствии с Правилами аттестации граждан на право управления судами, поднадзорными ГИМС МЧС России.

Общая картина состояния этой работы по региональным центрам отражена на рис. 6.

Количество аттестаций граждан в 2009 г. составило 100 580 и уменьшилось по сравнению с 2008 г. на 9.9%. Кроме того, за 2009 г. произведена замена 43 469 удостоверений старого образца на новые.

ГИМС МЧС России видит основной задачей подготовки судоводителей маломерных судов, поднадзорных ей, получение

Таблица 1. Распределение аварийных происшествий по региональным центрам МЧС России

Региональные центры	Кол-во аварий		Число погибших при авариях	
	2008	2009	2008	2009
ЦРЦ	15	9	11	5
СЗРЦ	28	27	55	30
ЮРЦ	17	15	8	13
ПРЦ	15	13	24	20
УРЦ	7	5	9	18
СРЦ	30	19	38	16
ДВРЦ	3	3	2	2
г. Москва	0	1	0	0
РФ	115	92	147	104

алкогольного опьянения; еще 20% – из-за отсутствия наблюдения за окружающей обстановкой, невнимательности судоводителей; 14% аварий произошло с судами, не зарегистрированными в органах ГИМС и 13% аварий – по причине неправильного размещения людей на борту (табл. 2).

В 99% аварий, при которых погибли люди, на пассажирах и членах экипажа не были надеты спасательные жилеты (рис 5).

В целях снижения аварийности маломерных судов и гибели людей в 2010 г. ГИМС МЧС России предстоит потребовать от судоводителей строгого выполнения Правил пользования судами на водных объектах Российской Федерации, Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации (ППВВП), международных правил предупреждения столкно-



Рис. 1. Количество аварий маломерных судов и погибших при этом людей



Рис. 2. Аварийность маломерных судов в региональных центрах и связанная с ней гибель людей в 2009 г.



Рис. 3. Распределение количества аварийных происшествий по видам

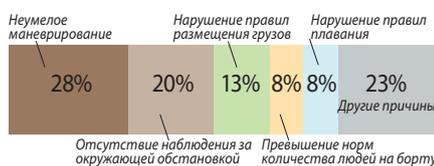


Рис. 4. Основные причины аварийных происшествий с маломерными судами

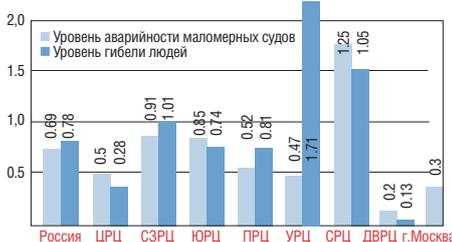


Рис. 5. Уровень аварийности маломерных судов в 2009 г. на 10 000 зарегистрированных судов

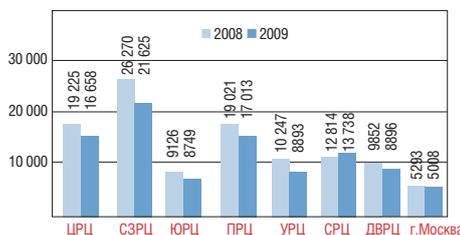


Рис. 6. Количество аттестованных граждан в 2009 г. в сравнении с 2008 г.

теоретических знаний и практических навыков обеспечения безопасности плавания судов на водоемах и грамотного управления судном.

В настоящее время обучением судоводителей маломерных судов могут заниматься (и занимаются) любые учреждения и организации, имеющие и не имеющие соответствующую лицензию на этот вид деятельности. Количество курсов и школ, других образовательных учреждений и организаций, занимающихся подготовкой судоводителей маломерных судов, по оценочным данным, составляет около 400.

Подготовка судоводителей проводится в очной, очно-заочной (вечерней) формах обучения, в формах дистанционного обучения и экстерната.

Очное обучение предусматривает подготовку учащихся, которые проходят спецкурсы, предусмотренные учебными программами образовательных учреждений. Занятия проводятся в учебные часы в соответствии с расписанием в оборудованных аудиториях. Как правило, учебные заведения имеют хорошую учебную базу. Такую подготовку осуществляет АГЗ МЧС России (около 90 студентов и курсантов в год) и ряд других учебных заведений. Общая доля обучающихся на очных отделениях незначительна и составляет менее 0.1%.

Очно-заочное (вечернее) обучение наиболее распространено. Все курсы и школы ведут занятия именно по этой форме. Количество граждан, сдающих экзамены после окончания курсов, составляет около 70%.

Дистанционное обучение организуется на основе «Положения о дистанционном обучении», утвержденном Минобрнауки России. Строится оно на использовании компьютерной сети Интернет, а именно сайта образовательного учреждения с полным комплектом учебно-методических материалов. При этом предусмотрено наличие электронных учебников и справочных материалов, вариантов контрольных работ, тестирующих практикумов и программ по всем разделам рабочей программы.

В настоящее время дистанционное обучение находится в стадии проработки. Через такое обучение в образовательных учреждениях в 2009 г. прошло 1056 слушателей.

Экстернат предполагает самостоятельное изучение вопросов, связанных с управлением маломерных судов, обеспечением безопасности плавания в соответствии с программой, и подготовку к сдаче

экзаменов на право управления маломерным судном в регионах, где отсутствуют возможности организовать другие формы обучения. В зависимости от особенностей региональных центров МЧС России количество аттестованных граждан по экстернату составляет от 40% (ПРЦ, ПРЦ, ДВРЦ, СРЦ) до 10% (ЦРЦ). С введением дистанционного обучения в практику экстернат предполагается уменьшить и до конца 2010 г. свести к минимуму.

Органы ГИМС МЧС России в настоящее время осуществляют добровольную регистрацию курсов и школ с целью проверки соблюдения и выполнения ими требований типовой и рабочей программ, учебно-методических указаний и организации учебного процесса в учебно-курсовой сети, оказания методической помощи.

#### Контроль за использованием маломерными судами на водных объектах

В 2009 г. по сравнению с 2005 г. количество рейдов и патрулирований увеличилось более чем в 2.5 раза.

ГИМС субъектов Российской Федерации в 2009 г. во взаимодействии с другими государственными органами и организациями проводили мероприятия, связанные с оказанием помощи людям, терпящим бедствие на воде, и профилактикой несчастных случаев на водоемах.

В процессе проведенных в 2009 г. рейдов и патрулирований составлено 61 330 протоколов об административных правонарушениях, т. е. на 14.5% больше, чем в 2008 г., наложено на нарушителей штрафов на сумму 26 млн.705 тыс. руб. (в 2008 г. сумма штрафов составила 23 млн. 652 тыс. руб.). Как видно из рис. 7, в основном нарушались правила эксплуатации маломерных судов: из 9897 протоколов составлено за управление судном, не зарегистрированным в установленном порядке, 7870 – за управление судном, не прошедшим технического освидетельствования.

В целом в 2009 г. возросло количество взысканий в виде наложения штрафа, уменьшилось количество предупреждений. Однако, как показано на рис. 8, государственные инспектор по маломерным судам в ряде региональных центров при проведении надзора на воде либерально относятся к нарушителям правил плавания по ст. 11.7 КоАП. Так, в СЗРЦ, по сравнению с 2008 г., произошло снижение применения наказания в виде штрафа с 1025 до 830 случаев, тогда как наказание в виде преду-

Таблица 2. Характерные виды нарушений по годам

Виды нарушений	Кол-во нарушений в 2004–2009 гг.					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Нарушение правил плавания	10 009	11 081	11 216	13 264	12 627	10 639
Управление судном, не зарегистрированным в установленном порядке	2652	4452	5603	7747	8847	9897
Управление судами, не прошедшим технического освидетельствования	3282	3565	4471	5502	6396	7870
Управление судном, лицом не имеющим права управления	1191	1326	2044	2792	3590	4330
Управление судном судоводителем, находящимся в состоянии опьянения	199	79	157	80	117	126
Управление судном судоводителем, не имеющим при себе документов, необходимых для допуска к управлению маломерным судном						7312
Нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров				9613	13 274	13 372
Нарушение правил пользования базами для стоянок судов и выпуска судов и нарушение правил выпуска судов	414	726	383	403	638	394
Нарушение правил выпуска судов в плавание или допуск к управлению судном лиц, не имеющих соответственного диплома (свидетельства, удостоверения) либо находящихся в состоянии опьянения				295	335	299
Нарушение статей 19.4–19.7 КоАП				557	788	512

преждения возросло с 640 до 737 случаев. Аналогичная картина в ЮРЦ и СРЦ. В ЦРЦ наказание в виде предупреждения накладывалось в 63% случаев всех выявленных нарушений по этой статье.

По-прежнему остаются единичными случаи применения санкции в виде лишения прав по ст. 11.9 КоАП. Из выявленных 126 правонарушений такое наказание применено в 12 случаях, хотя в ряде региональных центров количество подобных случаев возросло.

За прошедший год девять маломерных судов было помещено на специализированную стоянку в связи с управлением судном судоводителем или иным лицом в состоянии алкогольного опьянения и судоводителем, не имеющим при себе документов, необходимых для допуска к управлению. Такая мера обеспечения производства по делу применялась в: Калужской области – 1 раз, Липецкой области – 1 раз, Республике Татарстан – 4 раза, Нижегородской области – 2 раза и в Москве – 1 раз.

Количество протоколов, составленных в среднем за одно патрулирование (рейд) по региональным центрам в 2008 и 2009 гг., в сравнении со средним показателем в целом по России и региональным центрам.

В ЦРЦ, ЮРЦ, ПРЦ и УРЦ эффективность проведения рейдов и патрулирований по сравнению с прошлым годом повысилась, тогда как в остальных региональных центрах МЧС России и г. Москве снизилась. Объясняется это увеличением профилакти-



Рис. 7. Виды нарушений на водных объектах в 2009 г.



Рис. 8. Распределение принятых административных мер

ческих рейдов и патрулирований во время проведения надзорно-профилактических операций «Ледовая переправа» и «Пляж», а количество рейдов и патрулирований в сравнении с 2008 г. увеличилось на 16 %.

Планомерно и наиболее эффективно надзорная и контрольная работа на водоемах с принятием адекватных мер воздействия к нарушителям проводилась в ГИМС МЧС России по Республикам Дагестан и Татарстан, Краснодарскому и Хабаровскому краям, Астраханской, Иркутской, Волгоградской, Ленинградской, Нижегородской, Ростовской, Рязанской, Сахалинской, Тверской и Ульяновской областям.

Недостаточно интенсивно и без должного использования предоставленных государственным инспекторам по маломерным судам административных прав контроль на воде осуществлялся в ГИМС МЧС России по Пензенской области, Кемеровской области, Республике Тыва, Московской области, Орловской области и г. Москве: здесь показатели эффективности проведения рейдов и количество протоколов, приходящихся на одного госинспектора, значительно меньше общероссийских показателей.

Необходимо обратить внимание на целый ряд недостатков в организации производства по делам об административных правонарушениях. Государственные инспекторы редко оформляют документы на лишение прав управления маломерным судном судоводителей, допустивших правонарушения, за которые Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях предусмотрено наказание не только в виде штрафа, но и в виде лишения права управления маломерным судном. Из 126 случаев управления судном в состоянии опьянения, выявленных в ходе совместных патрулирований с работниками правоохранительных структур, за 2009 г. такое наказание вынесено 12 раз (в 2008 г. – 4 раза).

Всего наказания в виде лишения права управления маломерным судном в 2009 г. выносились 21 раз (в 2008 г. – 9 раз). При этом в УРЦ не вынесено ни одного подобного наказания.

Уменьшилось количество опротестованных постановлений по делам об административных правонарушениях, вынесенных государственными инспекторами по маломерным судам с 56 в 2008 г. до 19 в 2009 г.

#### Итоги деятельности

По итогам деятельности за 2009 г. лучших результатов добились отделы ГИМС МЧС России Дальневосточного и Приволжского региональных центров, ГИМС МЧС России по Ленинградской, Волгоградской,

Амурской, Рязанской, Иркутской, Ульяновской областям и Республике Хакасия.

Не справились с задачами отделы ГИМС МЧС России Центрального и Северо-Западного региональных центров, ГИМС МЧС России по Московской, Псковской, Новосибирской областям, Республике Чувашия, Республике Адыгея.

В результате анализа обобщенных оперативных сведений о гибели людей на водных объектах за 11 месяцев 2009 г., поступивших в Управление ГИМС

из региональных центров, было выявлено значительное расхождение оперативных сведений со статистическими данными о несчастных случаях с людьми на водных объектах в Центральном региональном центре на 517 чел. В ряде главных управлений МЧС России не налажен учет несчастных случаев на водных объектах в соответствии с «Инструкцией по организации учета происшествий с маломерными судами и несчастных случаев с людьми на водных объектах».

## Что необходимо иметь в дальнем походе?

Игорь Лагутин

Аксакалам водно-моторного движения можно не беспокоиться – это советы для тех, кто недавно стал обладателем моторной лодки или небольшого катера. В основе рекомендаций – личный опыт с учетом собственных ошибок и просчетов.

**Ч**то стоит иметь в лодке, удаляясь от очагов цивилизации на длительный период, чтобы потом не было, как говорится, «больно за бесцельно начатое предприятие». Согласитесь, обидно застрять на неделю где-нибудь в глуши из-за отсутствия пустяковой «проволочки».

Постараемся рассмотреть наиболее бюджетные варианты оснащения, тем более что большинство современных инструментов и материалов спасут положение – помогут и мотор наладить, и лодку на плаву сохранить.

Начнем с лодки. Обычно в комплект лодок из ПВХ и РИБов входит специальная «аптечка». В принципе, для мелкого ремонта ее хватает. Правда, надо сделать небольшое замечание: клей, который, как правило, есть в этой «аптечке», надо регулярно проверять – не засох ли он. В дальний поход лучше брать с собой больше ткани ПВХ и больше клея, чем предлагает производитель лодки. Не помешает небольшой запас ацетона или какого-нибудь жесткого растворителя.

Для пластиковых лодок имеет смысл возить с собой немного эпоксидной смолы и стеклоткани. Качественно в полевых условиях отремонтировать лодку не получится, но наложить «пластырь», который поможет дойти на лодке и даже на большом катере до цивилизации – реально. Для ремонтов пластиковых судов (за исключением термопластов) также пригодятся ацетон и наждачная шкурка.



С алюминиевыми корпусами все немного сложнее, хотя и тут на время могут помочь эпоксидная смола и кусок стеклоткани.

Для тех, кто никогда не ремонтировал пластиковый корпус, в запасе надо иметь ткань без пропитки, чтобы потом в случае необходимости не заниматься ее «отжигом».