

О СТАНДАРТАХ И НЕ ТОЛЬКО

В этом номере журнала мы представляем новую рубрику. Надеемся, она будет интересна широкому кругу читателей. Вопросы мы получаем от вас, судоводителей и судовладельцев, а ответы на них дает Управление безопасности людей на водных объектах МЧС России, в составе которого на данный момент находится Государственная инспекция по маломерным судам.

Мы считаем, что истина рождается в споре, и для сохранения интриги, наряду с официальным мнением, выраженным в ответах УБВО МЧС России, предлагаем вашему вниманию комментарии, которые по просьбе редакции дает госинспектор Н. По этическим соображениям (инспектор является действующим сотрудником МЧС, но при этом выражает мнение, ко-

торое может не совпадать с официальной точкой зрения руководства ГИМС — УБВО — МЧС России), мы не раскрываем его имени. Скажем лишь, что человек этот работает в патрульной службе ГИМС более 15 лет. Его мнение, выраженное на страницах журнала, собирательное — его разделяют многие инспекторы ГИМС.

А теперь — первые вопросы и ответы.

ВОПРОС: *Еще в июле «Российская газета», государственное издание Правительства РФ, писала: «Хорошая новость для судовладельцев пришла из спасательного ведомства — техосмотр для маломерных судов будет полностью отменен уже в этом году». Эту новость сообщил глава МЧС России Владимир Пучков по итогам своего однодневного пребывания на Сицилии. Министр ознакомился с тем, как работает судовая инспекция Италии, и давно назревшее решение отменить техосмотры в России было якобы окончательно принято. Пока новостей никаких... Министр берет свои слова назад?*

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

Управлением безопасности людей на водных объектах МЧС России (далее — УБВО) в соответствии с поручением министра МЧС России ведутся работы по внесению изменений в законодательство Российской Федерации в части отмены процедуры освидетельствования на годность к плаванию поднадзорных ГИМС МЧС России маломерных судов.

Вместе с тем, деятельность Государственной инспекции по маломерным судам (далее — ГИМС) МЧС России, являющейся одним из подразделений УБВО МЧС России, в части проведения освидетельствования и классификации поднадзорных ГИМС МЧС России регламентирована Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2004 года №835 «Об утверждении Положения о Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» и Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2013 года №820 «О государственном надзоре за спортивными парусными судами, прогулочными судами и маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, об их классификации и освидетельствовании, о государственной регистрации маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, а также об изменении и признании утратившими силу некоторых актов Правительства Российской Федерации».

При вступлении в действие изменений в указанные нормативные правовые акты Российской Федерации в части отмены освидетельствования и/или классификации поднадзорных ГИМС МЧС России маломерных судов, такая деятельность будет прекращена ГИМС МЧС России в установленные сроки.

ИНСПЕКТОР Н.:

Ответ на этот вопрос и сложен, и прост. Самое первое — я, например, не знаю, с чем в Италии знакомился министр МЧС России, у кого и когда назревало решение отменить так называемый (в народе) «техосмотр». Вообще-то это называется «освидетельствование на годность к плаванию».

Второе. Не могу со стопроцентной уверенностью утверждать, что в Италии в отношении судов, аналогичных российским маломерным, подобная процедура не проводится, но точно знаю, что в большинстве стран мира такая процедура есть. Как пример — Финляндия, Норвегия, США. Другое дело, какой организацией это делается. В Финляндии аналог процедуры осуществляется общественной организацией, в Норвегии и США — частными уполномоченными структурами. К слову, на судно, признанное годным, выдается (наклеивается) определенного вида стикер (наклейка), который каждый год, как правило, имеет новый внешний вид. Вот над этим руководством ГИМС России, на мой взгляд, следует задуматься. Всем будет удобно. При патрулировании инспектору не надо лишний раз останавливать судно. Увидел наклейку — значит судоводитель, который, как правило, является и судовладельцем, добросовестный гражданин.

Третье. Министр МЧС может, конечно, своим приказом отменить проведение освидетельствования на годность судов к плаванию (поднадзорных ГИМС), но... только после того как будет внесено соответствующее изменение в Постановление Правительства, определяющее цели и задачи ГИМС. В нашем случае это Постановление Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2004 года №835. Пока же законодатель считает прохождение такой процедуры необходимым.

Ну и напоследок. А что такого сложного в этой процедуре? Почему ее прохождение так будоражит умы судоводителей и судовладельцев? Извечное русское «абы попротестовать»? Почему судоводители счита-

ют, что освидетельствование судна — это ущемление прав человека, а, к примеру, выпить пару ящичков пива — и за штурвал, или кирпич вместо якоря — это нормально? Да, о кирпичах. Однажды на водоеме у моего патрульного экипажа попросил помощи один деятьель. Якорь, говорит, не могу поднять. Ну там не якорь, а камень, говорит. Четвером, с использованием катера КС-701 со стационарным мотором 300 л.с., через полчаса вытянули его «шпагатик» (24-прядный) с камнем с глубины около восьми метров. Действительно, оказался камень — цельковый бордюрный камень в метр длиной и 70 кг весом, просверлен, в дырку вставлена шпилька М8. Так мы этого умника даже штрафовать не стали. Просто погрузили этот «якорь» в его Bayliner. В кокпит...

ВОПРОС: *Нужны ли в итоге «права» на движки мощностью до 3,67 кВт (5 л.с.) на лодках весом более 200 кг? А то некоторые инспекторы парят мозг.*

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

В соответствии с пунктом 3 статьи 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ) и статьей 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее — КВВТ) под термином «маломерное судно» понимается судно, длина которого не должна превышать 20 метров и общее количество людей на котором не должно превышать двенадцати.

В соответствии с пунктом 1¹ статьи 33 КТМ и пунктом 1¹ статьи 16 КВВТ, не подлежат государственной регистрации шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой до 200 килограммов включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно, а также спортивные

парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха.

В соответствии с пунктом 1 приказа МЧС России от 27 мая 2014 года №263 «Административный регламент Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий предоставления государственной услуги по аттестации на право управления маломерными судами, поднадзорными Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий», указанный административный регламент устанавливает сроки и последовательность административных процедур (действий) МЧС России, осуществляемых по запросу о предоставлении государственной услуги по аттестации на право управления маломерными судами, поднадзорными ГИМС МЧС



Добрый день, дорогие читатели!

Сегодня редакция журнала и Государственная инспекция по маломерным судам МЧС России в лице Управления безопасности людей на водных объектах МЧС России запускают новую рубрику. Как государственный служащий, осуществляющий руководство Управлением в настоящее время, считаю данный проект социально значимым и необходимым. ГИМС всегда старалась быть открытой к судоводителям и судовладельцам маломерных судов. Полагаю, новый проект журнала направлен на сохранение этой традиции. Для руководства ГИМС этот проект интересен тем, что задаваемые читателями вопросы затрагивают множество аспектов повседневной жизни водно-моторного общества, а ответы на эти вопросы получит возможность прочитать широкая аудитория. Пусть истина и рождается в споре, но мне хотелось бы не спорить с читателями, а вести конструктивный диалог.

Законодательство Российской Федерации в отношении маломерного судоходства требует постоянного дополнения и изменения в современных условиях. Надеюсь, что с помощью данного проекта мы общими усилиями активизируем деятельность в этом направлении.

Олег Заносов,
временно исполняющий обязанности
начальника Управления безопасности
людей на водных объектах МЧС России,
капитан I ранга





России в пределах установленных нормативными актами Российской Федерации полномочий.

Пунктом 14 указанного административного регламента определено, что результатом предоставления государственной услуги по аттестации является получение заявителем права управления маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях и подлежащими регистрации в реестре маломерных судов, либо мотивированный отказ в получении такого права.

В соответствии с пунктом 5 приложения к приказу МЧС России от 29 июня 2005 года №502 «Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации», к управлению маломерными судами, прошедшими государственную регистрацию, допускаются судоводители, имеющие удостоверение на право управления маломерными судами. А в соответствии с подпунктом «а» пункта 8 этого же приказа, при плавании на маломерных судах запрещается управлять маломерным судном без удостоверения на право управления маломерным судном.

Из сказанного выше следует, что в случае, если маломерное судно подлежит государственной регистрации и поднадзорно ГИМС МЧС России, у судоводителя, управляющего этим маломерным судном, должно быть удостоверение на право управления таким маломерным судном.

ИНСПЕКТОР N.:

В настоящее время ГИМС, в соответствии с действующими руководящими документами (приказы МЧС России №№ 262 и 263 от 27 мая 2014 года) аттестует судоводителей маломерных судов (т. е. граждан, претендующих на получение удостоверения на право управления маломерными судами) на право управления маломерными судами, поднадзорными ГИМС МЧС России, подлежащими регистрации. Для облегчения работы и понимания указанных приказов на места были разосланы соответствующие указания.

Но иезуитство, тем не менее, присутствует. В пункте 1.1 Правил аттестации (приказ №262) прямо указано, что эти правила устанавливают «порядок определения уровня знаний, умений и навыков при аттестации для предоставления права управления маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях и подлежащими регистрации в реестре маломерных судов». Вместе с тем, в соответствии с Федеральным законом от 24 апреля 2012 года №36-ФЗ «не подлежат государственной регистрации шлюпки и иные плавучие средства, которые являются принадлежностями судна, суда массой до 200 килограммов включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 киловатт включительно, а также спортивные парусные суда, длина которых не должна превышать 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха».

Из этого следует такая логическая цепочка: если маломерное судно не имеет двигателя (гребная лодка), но весит более 200 кг, либо если на маломерном судне установлен мотор мощностью даже 1 л.с., но масса судна и мотора составляет более 200 кг, то такое судно подлежит регистрации (из текста 36-ФЗ), а, следовательно, ГИМС должна проводить аттестацию судоводителя такого судна. По результатам аттестации судоводителю выдается удостоверение на право управления (из текста приказов МЧС №№ 262 и 263). А при проведении надзора на воде госинспектор должен проверять наличие удостоверения у судоводителя судна, подлежащего регистрации, и наказывать того, у кого его нет...

ВОПРОС: *Каким документом (ГОСТ) сейчас руководствуется ГИМС при определении массы маломерного судна для выявления необходимости его государственной регистрации? Если это ГОСТ Р ИСО 8666-2012, то этот стандарт применяется «к малым судам с длиной корпуса до 24 м». В нем нет ни слова про «суда маломерные»... На каком основании*

из четырех масс, упоминаемых в этом документе, ГИМС выбрала именно «массу укомплектованного судна»? Просто «больше понравилась»?

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

ГОСТ Р ИСО 8666-2012 «Суда малые. Основные данные» (идентичен международному стандарту ISO 8666-2002 «Суда малые. Основные данные») применяется сотрудниками ГИМС МЧС России в соответствии с перечнем стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований Технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012). Указанный перечень утвержден решением коллегии Евразийской экономической комиссии от 18 октября 2012 года №190.

При определении массы маломерного судна для установления необходимости государственной регистрации маломерного судна масса укомплектованного судна $m_{\text{сц}}$ применяется как наиболее отвечающая требованиям пункта 1¹ статьи 33 КТМ и пункта 1¹ статьи 16 КВВТ, поскольку включает в себя массу корпуса судна и массу двигателя (в случае установки).

ИНСПЕКТОР N.:

Этот вопрос надо, наверное, разделить на два: почему этот ГОСТ и почему эта масса.

Как следует из названия ГОСТа, это «ГОСТ Р ИСО», т. е. Государственный стандарт Российской Федерации, соответствующий стандарту ISO — международной организации по стандартизации. Текст этого ГОСТа (8666-2012) был почти дословно переведен со стандарта ISO и принят для применения в Российской Федерации в 2012 году. Так вот, в мире нет понятия «маломерное судно», там есть понятие «small craft» — малое судно, что и было дословно переведено в названии стандарта. В большинстве стран под термином «small craft» понимается судно длиной до 80 футов (24 метра), использующееся для отдыха (рекреационные цели). В России это маломерные суда, использующиеся в некоммерческих целях, а вот их длина ограничена 20 метрами Федеральным законом от 24 апреля 2012 года №36-ФЗ. С какой целью было введено такое ограничение, до сих пор не очень-то ясно. И тут не надо пинять на ГИМС.

36-ФЗ разрабатывался и вводился Министерством транспорта. Те, кто писал текст закона, в бытность их сотрудниками Минтранса объясняли так: в некоторых странах Европы (Франция и страны бассейна Дуная) есть ограничения на малые суда по длине, выражающиеся в ограничении длины 20 метрами. На мой взгляд, версия для введения аналогичного ограничения длины маломерных судов в России слабенькая.

Второе. Масса судна $m_{\text{сц}}$ (с оборудованием) взята из ГОСТа как самая «подходящая». В указанном ГОСТе применяются следующие массы: транспортничная (нетто и полная), с оборудованием, при ходовых испытаниях и при буксировке. Какую из них следует применять? Кто-то считает логичным, что ту, которую применяют. Я считаю, что надо применять транспортничную нетто. Хотя законодательно это никак не закреплено.

ВОПРОС: *Какие законные действия вправе предпринять инспектор ГИМС на воде, если у него есть подозрения, что масса незарегистрированного судна более 200 кг? По закону владелец не подлежащего регистрации МС вправе не иметь при себе вообще никаких документов ни на судно, ни на имущество на нем. И он не должен никому доказывать или подтверждать свою правоту. Как будет «взвешивать» инспектор такое судно во время патрулирования?*

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

Права и обязанности должностных лиц ГИМС МЧС России (государственных инспекторов по маломерным судам) при осуществлении ими государственного контроля (надзора) определены пунктами 1.5–1.8 «Административного регламента МЧС России по исполнению государственной функции по надзору во внутренних водах и в территориальном море Российской Федерации за использованием маломерными судами и базами (сооружениями) для их стоянок», утвержденного приказом МЧС России от 29 июня 2005 года №502.

Практическое определение массы маломерного судна (взвешивание) при проведении мероприятий по надзору на водных объектах должностными лицами ГИМС МЧС России указанным нормативным правовым актом не предусмотрено. Вместе с тем, в своей практической деятельности государственный инспектор по маломерным судам может использовать различную справочную литературу и данные производителей маломерных судов, полученные, в том числе, с помощью сети Интернет.

ИНСПЕКТОР N.:

Вопрос чисто практический. При необходимости (в спорной ситуации) инспектор может предложить судоводителю (лицу, управляющему судном) проследовать на судне на пункт освидетельствования судов, где с помощью грузовых весов или динамометра произвести взвешивание. Но на практике таких случаев, насколько я знаю, не было, да, наверное, и таких вопросов вообще не возникало. Не надо пытаться выставлять инспекторов эдакими кровожадными зверями. <|||

