



О ПРОВЕРКАХ НА ВОДЕ, ПАРУСАХ И МОРСКИХ ПОХОДАХ

Продолжаем публикацию ответов на вопросы судоводителей и судовладельцев, касающиеся регулирующего законодательства и практики его применения.

Как и в предыдущем номере, 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, которое 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.

ВОПРОС: Кто несет ответственность за обеспечение безопасности в случае остановки государственным инспектором по маломерным судам судоводителя маломерного судна, ведь во множестве случаев остановка происходит в местах с течением, при сильном ветре, в присутствии других движущихся судов?

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

Осуществление государственного надзора за маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, регламентируется Административным регламентом МЧС России исполнения государственной функции во внутренних водах и территориальном море Российской Федерации за пользованием маломерными судами и базами (сооружениями) для их стоянок, утвержденным приказом МЧС России от 18 октября 2012 г. №607 (далее — Административный регламент).

В соответствии с пунктами 3.14 и 3.15 Административного регламента решение об остановке маломерного судна принимает старший патрульной группы, а значит и несет ответственность за безопасность маневрирования при остановке маломерного судна при условии своевременного выполнения судоводителем требования об остановке маломерного судна (пункт 1.10 Административного регламента). При этом остановка маломерного судна и подход к его борту судна, назначенного для патрулирования (рейда), производятся вне судового хода, в безопасном месте, с соблюдением мер предосторожности, а в случае непогоды — у берега в защищенном месте.

ИНСПЕКТОР Н.:

Из практики знаю, что останавливать судно и швартоваться к нему для проведения проверки на сильном течении, при сильном ветре или волнении, инспектор ГИМС не будет. Если необходимость проверки все-таки возникла, то госинспектор, выполнив стандартную процедуру по остановке, предложит судоводителю проверяемого судна дойти до ближайшего возможного укрытия и уже там, убедившись в безопасности обоих судов, осуществит непосредственно швартовку к борту и проверку. Как правило, отказов на такую просьбу госинспектора от судоводителей не поступает.

ВОПРОС: Судоводитель маломерного судна, используемого в некоммерческих целях, планирует совершить морскую прогулку, к примеру, совершить рейс от Васильевского острова Санкт-Петербурга до о. Б. Березовый г. Приморска, г. Выборга и обратно. Какие требования ему необходимо выполнить для выхода в море? Нужно ли оформлять судовую роль? »



- Пошив чехлов и тентов
- Перетяжка мебели
- Работы по интерьеру
- Укладка и ремонт тиковой палубы
- Работы по пластику (обслуживание и ремонт пластиковых корпусов)
- Установка дополнительного оборудования
- Ремонт и обслуживание двигателей и систем судна
- Мойка и уборка
- Подготовка к сезону



Московская обл.,
г. Долгопрудный, ул. Московская, 16
Телефон +7 (495) 77-456-55
info@evro-marine.ru
www.evro-marine.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

Требования, предъявляемые должностными лицами ГИМС МЧС России к судоводителям, управляющим маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях в морских районах, содержатся в Правилах пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации, утвержденных приказом МЧС России от 29 июня 2005 г. №502 (далее — Правила). Указанными Правилами установлен единый на всей территории Российской Федерации порядок пользования такими судами, включающий перечень ограничений и условий, соблюдение которых обязательно для выполнения судоводителями, в том числе — перечень неисправностей, при которых управление маломерными судами запрещено. За нарушение указанных требований должностные лица ГИМС МЧС России принимают меры административного воздействия, предусмотренные Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях.

Вместе с тем пункт 11 Правил обязывает судоводителей маломерных судов выполнять требования иных правил, обеспечивающих безаварийное плавание судов. К таким правилам в морских районах в том числе относятся Международные правила предупреждения столкновения судов в море, обязательные постановления в морских портах Российской Федерации, а также требования органов Пограничной службы Российской Федерации.

Также следует иметь в виду, что маломерное судно, эксплуатирующееся в морских районах, должно соответствовать категории сложности района плавания, устанавливаемой в соответствии с Правилами классификации и освидетельствования маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, утвержденными Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2013 г. №820.

ИНСПЕКТОР N.:

В данном случае специальных требований ГИМС к поднадзорным судам не предъявляет, но на всякий случай я бы обратился с этим вопросом в ГИМС по Санкт-Петербургу и в ГИМС Ленинградской области.

В связи с тем, что выход судна будет осуществляться через акваторию Морского порта Санкт-Петербург, необходимо прочесть документ с названием «Обязательные постановления в морском порту «Пассажирский

порт Санкт-Петербург»». Это реинкарнация местных правил плавания с модным нынче названием. В этом документе однозначно указываются рекомендуемые для движения маломерных судов фарватеры, а также частоты (каналы) и районы выхода на радиосвязь. Документ утверждался Минтрансом России (№380, 19.10.2012).

А поскольку плавание будет осуществляться в приграничной зоне, то я бы еще проконсультировался в Пограничном управлении ФСБ России по Санкт-Петербургу и Ленинградской области на тему их требований к маломерным судам, которые эксплуатируются в данном районе.

Сайты для справки:

ГИМС МЧС России по Санкт-Петербургу — 78.mchs.gov.ru;

ГИМС МЧС России по Ленинградской обл. — 47.mchs.gov.ru;

Пограничное управление — ru.spb.lenobl.fsb.ru.

Вопрос документа «Судовая роль» — отдельная тема. Судовая роль — список членов экипажа судна с их обязанностями, заверенный подписью капитана судна (судовладельца) и печатью (судна или судовладельца). Из этого следует, что на маломерном судне, поднадзорном ГИМС, судовой роли в ее обычном понимании быть не может. Во-первых, нет капитана (по причине того, что капитан — это должностное лицо), во-вторых, как правило, нет экипажа, ну и самое главное, в-третьих, — нет печати.

Нормативными документами МЧС России составление судовой роли, т. е. что в нее писать и как заверять, не регламентировано, хотя такой термин в документах МЧС встречается.

В ряде случаев на местах не стали ждать милости от природы, а пошли обычным российским путем и договорились (ГИМС, служба капитана порта — Минтранс, пограничники и таможенники), что «судовую роль» маломерного судна, поднадзорного ГИМС, составляет судоводитель этого судна, указывает в ней всех лиц, находящихся на судне, и их паспортные данные, предполагаемый маршрут судна, предполагаемые даты и точки выхода и прихода судна (захода в какие-либо порты и т. п.), регистрационный номер судна (с недавних пор — идентификационный), наличие и тип радиостанции, позывной. Составленный таким образом документ подписывается судоводителем и/или визируется у

руководства базы (стоянки), на которой судно базируется (там есть печать), либо в местном подразделении ГИМС, либо у пограничников, либо как-нибудь еще.

Существует такой нюанс. Судовая роль действительна только на один выход-вход (отход от причала или подход к нему) судна в территориальные воды. А как быть с маломерным судном, которое, допустим, в солнечном Сочи может за день отойти-подойти не один десяток раз? В практике на местах существуют неофициальные соглашения между пограничниками, таможенниками, службой капитана порта и ГИМС о том, что судовая роль такого судна действует, скажем, неделю. Всем известно, что несовершенство российских законов компенсируется их неисполнением.

ВОПРОС: *Может ли орган ГИМС МЧС России аттестовать на право управления маломерным парусным судном в упрощенном порядке, на основании имеющихся удостоверений яхтенного рулевого или капитана, выданных подразделениями Министерства транспорта Российской Федерации?*

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

В соответствии с пунктом 3.2 Правил аттестации на право управления маломерными судами, поднадзорными Государственной инспекции по маломерным судам, утвержденных приказом МЧС России от 27 апреля 2014 г. №262, при аттестации лиц, имеющих квалификационные документы членов экипажей спортивных парусных судов, применяется специальный порядок аттестации.

Специальный порядок аттестации лиц, имеющих квалификационные документы членов экипажей спортивных парусных судов, указан в пункте 3.7 Правил и включает проверку входных документов, в том числе представленных квалификационных документов членов экипажей спортивных парусных судов, и проверку теоретических знаний по району плавания. При этом проверка практических навыков не проводится.

ИНСПЕКТОР N.:

Такая аттестация может проводиться в настоящее время только «особым», упрощенным порядком. И вот почему.

Порядок заключается в следующем: гражданин предъявляет вместе с паспортом, заявлением, медицинской справкой о годности к управлению маломерным судном и квитанцией об оплате госпошлины (квитанцию лучше предъявлять, а не уповать на мифическую СМЭВ — систему межведомственного электронного взаимодействия, ведь даже ее автор Д. А. Медведев около года назад признался, что в России она, несмотря ни на какие финансовые вливания, не работает) документ, подтверждающий его «заслуги» в парусном деле. Если соискатель не требует ничего сверх того, что прописано в его «парусных правах», то ему в удостоверении, выдаваемом ГИМС, открывается соответствующая категория — парусное судно. При этом Правила аттестации (приказ МЧС России №262 от 27.05.2014) требуют провести проверку знаний соискателя по району плавания.

В данном моменте присутствует очевидная нелогичность такого требования. Получается так: я, парусный рулевой, имею в минтрансовском дипломе разрешающие отметки (ВВП, МП, парус до 80 кв. м), пришел в ГИМС и хочу получить удостоверение ГИМС, при этом знания по парусному делу и практическое управление судном у меня в ГИМС не проверяют, а вот способность адекватно ориентироваться на ВВП и МП в теоретическом плане мне надо подтвердить...

Как правило, в инспекциях на местах, справедливо опасаясь обвинений в коррумпированности (попытках вымогания дензнаков за проведение такой проверки знаний), просто выписывают удостоверение ГИМС и отпускают человека с миром.

Другой вариант — у гражданина имеется в каком-либо удостоверении район плавания, допустим, МП, а гражданин, опять же, допустим, хочет район плавания ВВП, тогда логика проверки знаний, то есть сдачи экзамена по району плавания, налицо. В этом случае проводится соответствующий теоретический экзамен.

Третий вариант (так, на всякий случай, если у читателей возникнут вопросы) — у меня нет никакого парусного диплома. В этом случае ГИМС должна провести полный экзамен: билет по району плавания, билет по типу судна (парусное) и практика. Как говорят наши англоязычные друзья, it is unreal, поскольку в настоящее время в ГИМС просто отсутствуют экзаменационные билеты для проведения аттестации на право управления ➤

НЕТОНУШАЯ речная УКВ радиостанция

Предназначена для радиосвязи между судами на внутренних водных путях РФ, а также для диспетчерской радиосвязи

NAVCOM
CPC-303A



НЕТОНУШАЯ



СВЕТОИНДИКАЦИЯ



КЛИПСА 360°



ВЫБОР ПОДСВЕТКИ



СКАНИРОВАНИЕ



КОДЫ*



ФУНКЦИЯ VOX

НЕ
ТОПИТЕ
СВОИ
ДЕНЬГИ

Подробная информация на сайте
www.navcom.ru



Произведено компанией «НавМарин»

125599, Москва, 78 км МКАД, д. 14, к. 1, ТЦ «ДЕКСТЕР»

(495) 981-27-90, 984-22-96

Представитель в Нижнем Новгороде и Нижегородской области
ООО «РНК»: 603032, Нижний Новгород, ул. Каширская, 65

(831) 415-75-44

Представитель в Северо-Западном регионе ЗАО «Илада»:
190000, С.-Петербург, наб. реки Мойки, 90, офис 30В

(812) 740-17-07

парусными судами. И вот тут начинается самое интересное...

Каждый год, в соответствии с пунктом 2.3 тех же Правил аттестации, «в зависимости от специфики и уровня подготовки членов аттестационной комиссии, а также имеющегося в подразделении ГИМС оборудования, необходимого для проведения аттестации по различным типам маломерных судов и районам плавания, МЧС России ежегодно до 1 декабря определяет подразделения ГИМС для проведения аттестации по конкретным

вания». На 2016 год такой документ вышел только 15 января этого года, что само по себе — нарушение сроков формирования аттестационных комиссий. Согласно ему, проводить аттестацию на парусное (парусно-моторное) судно могут следующие инспекции: Камчатского и Приморского краев, Республики Саха (только в Якутске), Сахалинской области (только в Южно-Сахалинске), Республики Алтай (только в селе Иогач), Новосибирской, Тюменской и Челябинской областей, ХМАО (только в Ханты-Мансийске), Республики Татарстан, Самарской, Саратовской и Ульяновской областей, Республик Удмуртской (только в Сарапуле) и Чувашской, Волгоградской области, Республики Дагестан, Ставропольского края, Республики Крым, Московской (только в Химках), Тверской (только в Твери), Тульской, Ярославской, Ленинградской (только в Выборге), Мурманской, Калининградской областей, Санкт-Петербурга и Москвы. Это к слову о доступности госуслуг в России. А что делать, если я живу в Норильске, Архангельске, Хатанге, Магадане? Там, кстати, подразделения ГИМС тоже имеются.

Но и это не все. Челябинск, Ханты-Мансийск, Самара и Крым принимают экзамены, то есть уполномочены проводить аттестацию, только на парусно-моторное судно, а вот на парусное — нет. Где логика?!

Ну и — «раз пошла такая пьянка...» — еще самую малость о наболевшем.

В пункте 3.2 Правил аттестации написано, что в категорию заявителей входят лица, имеющие международные документы или квалификационные документы, выданные иностранным государством, которые в соответствии с международным договором Российской Федерации или нормативным правовым актом Российской Федерации признаются в качестве документа на право управления маломерным судном. Правила

действуют с начала 2015 года. За полтора года гении, вписавшие в правила эту фразу, не соизволили довести до госинспекторов список этих самых признанных Российской Федерацией договоров, нормативных правовых актов и документов. На жалкие попытки задать вопрос о том, как применять не совсем понятные нормы приказа, автор документа «призвал» (ну, если तो процесс так можно называть) научиться читать и заявил, что в Минюсте этот документ называли лучшим в России. Эх, не гении мы, инспекторы, не гении...

ВОПРОС: Законодательные акты Российской Федерации определяют маломерное судно как судно, длина которого не должна превышать 20 м и общее количество людей на котором не должно превышать 12. При этом в ряде иных действующих нормативных правовых актов в отношении судов, в том числе маломерных, используется термин «пассажировместимость». Какова максимальная пассажировместимость маломерного судна, поднадзорного ГИМС МЧС России?

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТВЕТ:

В соответствии с Положением о Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий, утвержденным Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2004 г. №835, ГИМС МЧС России осуществляет свою деятельность в отношении маломерных судов, используемых в некоммерческих целях.

Следует отметить, что в действующих нормативных актах Российской Федерации, распространяющих свое действие на маломерные суда, используемые в некоммерческих целях, определение «пассажировместимость» не содержится. Вместе с тем такая вместимость маломерных судов не может превышать максимально допустимое количество людей на борту.

В целях исключения возможности установления необоснованных ограничений и требований в системе действующих нормативных правовых актов в отношении соб-

ственников и судоводителей маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, принято решение при проведении классификации и освидетельствовании таких судов пассажироместимость устанавливать равной допустимому количеству людей на борту. Таким образом, нахождение на борту маломерного судна людей в количестве, превышающем разрешенное, является нарушением норм пассажироместимости.

ИНСПЕКТОР N.:

В пункте 3 статьи 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации и статьи 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации сказано, что под термином «маломерное судно» понимается судно, длина которого не должна превышать 20 м и общее количество людей на котором не должно превышать 12. Из этого следует, что законодательство Российской Федерации не разделяет присутствующих на борту маломерного судна лиц на пассажиров и экипаж.

Если на маломерном судне, поднадзорном ГИМС, находится большее количество лиц, чем указано в законе (применительно к судам больших размеров и большой грузоподъемности) или в судовом билете (применительно к небольшим судам), то госинспектор должен составить протокол об административном правонарушении по части 1 статьи 11.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Наказание по данной статье предусматривает наложение административного штрафа в размере от 500 до 1000 рублей. Никаких иных санкций (отстранение от управления, постановка судна на базу временного хранения, лишение права управления) за такое нарушение законом не предусмотрено. То есть формально, после составления протокола и, возможно, вынесения постановления по делу об административном правонарушении, граждане всей компанией могут продолжить свой путь, хотя злоупотреблять этим не стоит.

Ну и еще один аспект. Я думаю, что не найду ни одного госинспектора, который бы начал составлять протокол на судоводителя судна, участвующего в спасании людей (из-за аварии другого судна либо какого-то иного несчастного случая), за то, что у него на борту большее количество людей, чем предусмотрено судовыми документами или законом. ❧



БЕСПРОВОДНОЙ РАДАР QUANTUM

Quantum™—первый в мире компактный судовой радар с технологией сжатия импульсов с использованием линейной частотной модуляции (CHIRP Pulse Compression Technology).

Устанавливая новый стандарт для твердотельных радаров, Quantum обеспечивает превосходное радиолокационное изображение на дальних и очень близких дистанциях. Встроенный модуль Wi-Fi и легкий вес радара Quantum упрощают установку, а энергоэффективность обеспечивает безопасность от излучения и пониженное энергопотребление.

МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ДИСПЛЕИ

eS SERIES

СТИЛЬНЫЕ, УДОБНЫЕ, НАДЕЖНЫЕ

Дисплеи eS SERIES имеют строгий элегантный дизайн с тремя вариантами установки: на кронштейн, на поверхность или заподлицо.

Высокая яркость LCD-экрана в сочетании с примененной технологией Optical Bonding обеспечивает превосходную цветопередачу и контрастность изображения даже при прямом солнечном свете.

Система управления дисплеем HybridTouch™ обеспечивает возможность управления либо с использованием чувствительного сенсорного экрана, либо при помощи клавиатуры с инновационным многофункциональным джойстиком.

экран 7 дюймов	экран 9 дюймов	экран 12 дюймов
Картплоттер 	Эхолот ClearPulse™ 	Эхолот CHIRP DownVision™ 
eS75 МФД картплоттер	eS97 МФД с эхолотом ClearPulse™	eS127 МФД с эхолотом ClearPulse™
eS78 МФД с эхолотом CHIRP DownVision™	eS98 МФД с эхолотом CHIRP DownVision™	eS128 МФД с эхолотом CHIRP DownVision™

Эксклюзивный дистрибьютор Raymarine в России

Тел.: (495) 788-05-08

www.mikstmarine.ru

Raymarine®
BY  **FLIR®**