

Прогулочные суда: проблемы правового регулирования



Недостатки в законодательстве ведут к тому, что к управлению прогулочными судами допускаются лица, окончившие краткие курсы по судоводждению и не обладающие необходимой подготовкой. Ситуация усугубляется нарушениями, связанными с регистрацией и эксплуатацией судов. Как следствие, растет риск возникновения аварий и человеческих жертв.

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 31.01.2001 г. № 74 прогулочные суда пассажироместимостью не более 12 человек, используемые в целях мореплавания, независимо от мощности главных двигателей и вместимости, подконтрольны Государственной инспекции по маломерным судам (ГИМС) Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий. Соответственно, в компетенцию МЧС входит государственный надзор за соблюдением международных договоров и законодательства Российской Федерации в области охраны человеческой жизни на море, мореплавания, дипломирования членов экипажей, государственной регистрации судов и прав на них.

Непрофессионалы у руля

К сдаче экзаменов на право управления прогулочными судами допускаются лица, достигшие 18-летнего возраста, признанные годными по состоянию здоровья к управлению этими судами и имеющие специальную теоретическую и практическую подготовку в объеме не ниже типовой программы подготовки судоводителей маломерных судов, разрабатываемой ГИМС. Для допуска к сдаче экзаменов на право управления указанным судном в экзаменационную комиссию представляется документ об окончании учебного заведения по судоводительской специальности либо справка об окончании курсов (школы) по подготовке судоводителей маломерных судов (п. 1.4, 3.1.2 приказа МЧС РФ от 29.06.2005 г. № 498 «Об утверждении Правил аттестации судоводителей на право управления маломерными судами, поднадзорными ГИМС»).

Поскольку курсы подготовки судоводителей маломерных судов не имеют законодательного определения, можно предположить, что они чаще

всего оказываются краткосрочными и не обеспечивают такую подготовку, которая позволяла бы выпускникам осуществлять морское плавание — сопровождающееся разного рода опасностями и проходящее, как правило, на далеком расстоянии от берега и мест укрытия.

На практике лица, получившие свидетельство об окончании таких курсов, допускаются к управлению судном любых размерных и силовых характеристик. Профессиональный же моряк, для того чтобы занять должность члена экипажа морского судна, должен иметь подготовку на уровне, установленном Международной конвенцией о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДНВ/STCW, принята в Лондоне 07.07.1978 г. на Международной конференции по подготовке и дипломированию моряков).

Конечно, данная конвенция не применяется к морякам, работающим на прогулочных яхтах, которые не используются для коммерческих перевозок. Однако общий принцип обеспечения безопасности мореплавания, т. е. защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в сфере торгового мореплавания

(к которому также относится использование судов для культурных, в том числе прогулочных целей; ст. 2 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (от 30.04.1999 г. № 81-ФЗ, далее — КТМ) должен быть соблюден. И устанавливаемые государством национальные правила должны этому способствовать.

В целях экономии

Сегодня в качестве прогулочных оформляются как океанские яхты, так и любые другие суда, в том числе транспортные, фактически используемые для морской перевозки грузов. Например, 27 августа 2010 г. при проверке теплохода «Касатка» выявлено несоблюдение требований нормативных актов: судовые документы отсутствовали, выход в море осуществлялся без соблюдения портовых формальностей.

Судовладелец объяснил, что судно является маломерным, находится у него на основании доверенности, а судовые документы в настоящее время восстанавливаются ГИМС МЧС. Как следовало из содержания самой доверенности, доверенное лицо было уполномочено управлять катером прогулочным 697 с бортовым номером Р63-10. Однако такой номер на борту судна отсутствовал, а судно имело наименование «Касатка». Поскольку мощность главного двигателя судна 220 л. с., оно, согласно ст. 23 КТМ, поднадзорно органу технического надзора и классификации судов и в соответствии со ст. 33 КТМ должно быть заре-



гистрировано в государственном судовом реестре.

В результате проверочных мероприятий было установлено, что теплоходу «Касатка» выданы судовые документы как прогулочному судну (судовой билет Г № 200997). Однако фактически это приемотранспортное судно (ПТС) КМ II проекта 697 Бк, построенное под надзором регистра. (Согласно п. 7.2 Положения о классификации судов и морских стационарных платформ, утвержденного приказом Минтранса России от 09.07.2003 г. № 160, обозначение класса, присваиваемого судну регистром, состоит из основного символа и дополнительных знаков и словесных характеристик, определяющих конструкцию и назначение судна.)

Еще один пример. 21 июля 2010 г. и 6 сентября 2010 г. инспекция государственного портового контроля порта Архангельск зафиксировала выход в море судна РМН 11-83 при высоте волны, превышающей 0,5 м. Таким образом, были нарушены ограничения по району и условиям плавания, указанные в судовом билете Г № 040046 РМН 11-83. (Материалы дела переданы ГИМС МЧС по Архангельской области.) Судно РМН 11-83 создано по тому же проекту, что и теплоход «Касатка», зарегистрировано ГИМС МЧС России по Мурманской области. Осенью 2010 г. в районе деревни Большие Козлы Белого моря РМН 11-83 вынесено на отмель, где оно и находится до сих пор. Тот, кто управлял им, имел удостоверение судоводителя маломерного судна.

У большинства таких судоводителей представления о морских дисциплинах (управлении судном, навигации, мореходной астрономии), международных конвенциях и иных обязательных требованиях весьма расплывчаты, а со способами борьбы за живучесть судна, с принципами остойчивости или крепления груза они вообще не знакомы. Судовые роли таких судов должным образом не оформляются и не заверяются никакими инстанциями. Требования, касающиеся минимального состава экипажа судна, который должен обеспечивать его безопасную эксплуатацию, отсутствуют.

Суда, построенные под надзором речного и морского регистров, регистрируются как прогулочные в целях снижения расходов, для чего мощности двигателей ограничивают без согласования с заводом-изготовителем и регистром (как в случае с РМН 11-83). Это небезопасно при заходах таких судов в реки с большой скоростью течения, например в Мезень, Кулой.



Из-за отсутствия должных (требуемых из соображений безопасности) правовых норм повышается вероятность несчастных случаев и человеческих жертв, что является самым тяжелым следствием несовершенного законодательства.

Регистрация по правилам

Классификационная деятельность регистра включает в себя следующие мероприятия:

- разработку и издание правил;
- рассмотрение и согласование технической документации;
- проведение освидетельствований при изготовлении материалов и изделий в процессе постройки судна;
- присвоение судам класса;
- подтверждение, возобновление и восстановление класса на основании результатов, предписанных правилами освидетельствований за весь период эксплуатации каждого судна до их списания.

Последняя процедура сопровождается оформлением и выдачей соответ-

ствующих документов. Таким образом, при регистрации построенных под надзором регистра судов в качестве прогулочных необходимо требовать подтверждения возможности переоборудования этого судна в прогулочное.

Проблема обеспечения безопасности морского плавания прогулочных судов может быть решена, если на законодательном уровне будет установлено, что судоводитель прогулочного судна должен пройти необходимую подготовку и получить документ на управление судном, соответствующий его техническим характеристикам. Точно так же, исходя из технической готовности прогулочного судна, следует регламентировать его допуск к морским плаваниям.

ФГУ «Администрация морского порта Архангельск» (ФГУ «АМП Архангельск»)

163000, Архангельск, ул. Карла Маркса, 6

Тел./факс: (8182) 65-43-84

office@mapa.ru

www.mapa.ru