

ГИМС: НЕМНОГО ИСТОРИИ

60-70-е годы XX века были отмечены небывалым ростом частного туристического флота. И как следствие - вверх поползла кривая аварийности и несчастных случаев на воде. Остро встал вопрос о создании соответствующей государственной структуры, которая занималась бы решением проблем, связанных с функционированием малого флота. Сначала такие структуры стали создаваться в ряде городов, областей, краев и автономных республик - при органах исполнительной власти были образованы специальные комиссии, которые занимались регистрацией и техническим освидетельствованием катеров и моторных лодок. Однако при этом отсутствовал единый подход к вопросам обеспечения безопасности эксплуатации малых плавсредств. В каждом регионе разрабатывались свои требования к таким судам, что вызывало недоумение их владельцев.

Поэтому в 1972 году при Центральном совете ОСВОДа РСФСР была создана Плавная навигационно-техническая инспекция по маломерному флоту со своими территориальными инспекциями. Она проделала большую работу по упорядочению контроля за плаванием маломерных судов. Но это была общественная организация, которая не имела необходимых полномочий и прав для наведения должного порядка на водоемах.

И в 1982 году Совет Министров СССР принял постановление «О мерах по упорядочению пользования маломерными судами» и поручил правительствам союзных республик создать республиканские госинспекции по маломерным судам (ГИМС) с подчинением их органам государственного управления. Одновременно инспекторы ГИМС были наделены правом рассматривать дела об административных правонарушениях. Тем самым была заложена правовая основа деятельности ГИМС.

В Российской Федерации целых два года решали, кому же передать новую структуру Минречфлот РСФСР Минрыбхоз РСФСР МВД СССР другие министерства и ведомства, которым предлагалось взять ее, категорически отказывались либо выставляли неприемлемые условия. Наконец, в 1984 году тогдашний Председатель

Совета Министров РСФСР В.И. Воротников принял волевое решение о подчиненности ГИМС Минжилкомхозу РСФСР поскольку в этом ведомстве уже находилась спасательная служба на водах. И постановлением Правительства Российской Федерации от 15 июня 1984 года № 259 была образована Государственная инспекция по маломерным судам Министерства жилищно-коммунального хозяйства РСФСР

Большую роль в становлении ГИМС сыграл Герой Советского Союза, капитан 1 ранга в отставке Голубев Дмитрий Николаевич, который более 8 лет руководил ее деятельностью. В короткие сроки были проведены организационные мероприятия, разработаны необходимые методические документы, проект Положения о ГИМС России, утвержденный Совмином РСФСР 13 февраля 1985 года, а также внесены в Кодекс РСФСР об административных правонарушениях статьи, в соответствии с которыми должностные лица ГИМС наделялись административными правами.

Руководство всей деятельностью ГИМС России осуществляло Главное управление, а в субъектах Федерации государственные инспекции по маломерным судам и одна - бассейновая (Обь-Иртышского бассейна Тюменской области). В их состав входили инспекторские отделения и участки, спасательные станции и посты, маневренные поисковые группы, группы технического надзора, регистрационной и экзаменационной работы, патрульной службы, специальные пункты для проведения технических осмотров судов и другие подразделения.

Главное управление ГИМС России и территориальные инспекции имели статус юридического лица, гербовые печати бюджетные и внебюджетные счета и самостоятельные балансы.

И так ГИМС осуществляла свою деятельность до 18 мая 1992 года, когда по постановлению Правительства России № 324 «О Государственной инспекции по маломерным судам Российской Федерации» она была передана Министерству экологии и природных ресурсов, а после его реорганизации инспекция функционировала в ведении

Министерства охраны окружающей среды и природных ресурсов РФ, затем - Государственного комитета по охране окружающей среды. Но в 2000 году этот госкомитет был упразднен, и ГИМС России опять вернулось в ведение Министерства природных ресурсов.

Наконец, в соответствии с Указом Президента России от 28 августа 2003 года № 991 «О совершенствовании государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций» постановлением Правительства РФ от 6 февраля 2004 года № 47 «О Государственной инспекции по маломерным судам Российской Федерации» ГИМС России (с численностью работников 8700 единиц) была передана в ведение МЧС России.

ГИМС СЕГОДНЯ

В системе МЧС в течение нескольких лет была реализована программа развития ГИМС. Совершенствуются законодательные и нормативно-правовые акты, регламентирующие ее деятельность. Функционирует автоматизированная информационная система оперативного учета и контроля поднадзорных объектов и их владельцев. Инспекторские подразделения ГИМС оснащены современными плавсредствами, техникой и оборудованием. Организованы обучение и повышение квалификации госинспекторов в учебных заведениях МЧС России. Налажено взаимодействие территориальных органов ГИМС с органами местного самоуправления, внутренних дел, рыбо- и природоохраны, общественными организациями.

Основные усилия Управление ГИМС МЧС России направлены на выполнение главных задач: осуществление государственного и технического надзора за маломерными судами и базами (сооружениями) для их стоянок и их использованием; обеспечение в пределах своей компетенции безопасности людей на водных объектах. Эти задачи решаются путем выполнения органами и подразделениями ГИМС целого ряда функций. И результаты их деятельности с каждым годом улучшаются.

Так, в нынешнем году на начало июня на воде погибли около 600 человек, что на 443 человека меньше, чем за тот же период прошлого года. Произошли пять аварий с маломерными судами, при которых погибли 5 человек (годом ранее было соответственно 11 и 7). С начала года силами ГИМС спасены 405 человек.

С 1 июля 2006 года на всех крупных водных объектах страны стало проводиться совместное патрулирование нарядами госинспекторов и спасателей. В местах дислокации спасательных подразделений были сформированы постоянные патрульные группы, состоящие из спасателей, имеющих водолазную подготовку, и инспекторов ГИМС.

В этом году сотрудники ГИМС провели уже свыше 34,5 тыс. рейдов и патрулирований в целях предупреждения происшествий на воде, из них почти 10 тыс. - со спасателями. В ходе этих мероприятий были составлены 9,6 тыс. протоколов об административных правонарушениях (это на 12,2% больше, чем за аналогичный период 2010 года).

В течение нескольких последних лет в России наблюдается устойчивая тенденция по приобретению гражданами плавсредств. Это, естественно, увеличивает объем работы органов и подразделений ГИМС. Сейчас на учете состоят почти 1,5 млн маломерных судов, в том числе две трети - моторных.

По вопросам нарушения правил безопасности людей на водных объектах и организации их отдыха в органы государственной власти субъектов РФ, органы местного самоуправления, правоохранительные структуры и средства массовой информации были направлены 1,6 тыс. писем, выданы 280 обязательных предписаний по устранению выявленных недостатков. В органы прокурорского надзора направлены 11 обращений (в два раза больше, чем в прошлом году).

К сказанному следует добавить, что в настоящее время во всех субъектах РФ работают телефоны доверия для судовладельцев и граждан. В течение навигационного периода по нему сотрудники ГИМС дают ответы примерно на 150 тыс. обращений граждан (в целом по стране).

Все это позитивные результаты работы госинспекторов ГИМС по контролю за правильным использованием маломерных судов на водных объектах и по надзору за базами (сооружениями) для их стоянок.

Оснащенность плавсредствами подразделений ГИМС сегодня составляет около 75%, средствами связи и оргтехникой - немногим более 50%. Так что в этом отношении впереди еще есть над чем работать.

ДЕСЯТЬ ВОПРОСОВ К ГИМС МЧС РОССИИ

1. Имеет ли право государственный инспектор по маломерным судам задержать незарегистрированное судно и передать его для хранения на специализированную стоянку, за что владельцу придется заплатить?

- Нет; не имеет. За управление незарегистрированными маломерными судами, подлежащими государственной регистрации, предусмотрено административное наказание в виде штрафа (ч. 1 ст. 11.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, далее - КоАП). Основанием для задержания маломерного судна и направления его для хранения на специализированную стоянку является только управление судном в состоянии алкогольного опьянения или отказ от медицинского освидетельствования на наличие такого состояния.

2. Имеет ли право государственный инспектор по маломерным судам наложить административное наказание на гражданина, управляющего гребной лодкой и нарушившего правила плавания?

- Часть 2 ст. 11.7 КоАП установлено, что «превышение судоводителем или иным лицом, управляющим маломерным судном, установленной скорости, несоблюдение требований навигационных знаков, преднамеренная остановка или стоянка судна в запрещенных местах либо нарушение правил маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков - влечет за собой предупреждение или наложение административного штрафа в размере от 300 до 500 рублей, или лишение права управления маломерным судном на срок до шести месяцев».

В соответствии с примечанием к указанной статье гребная лодка грузоподъемностью 100 и более килограммов, байдарка грузоподъемностью 150 и более килограммов и надувное судно грузоподъемностью 225 и более килограммов относятся к маломерным судам, в отношении которых КоАП предусматривает административные санкции.

В связи с изложенным, если на гребной лодке грузоподъемностью 100 и более килограммов были совершены нарушения, предусмотренные ч. 2 ст. 11.7, то госинспектор по маломерным судам вправе назначить административное наказание в виде предупреждения или штрафа.

3. Как быть, если зарегистрирована лодка с мотором, но судовладелец купил еще один или два мотора и хочет использовать их в качестве запасных? Например, на случай выхода из строя мотора, занесенного в судовой билет.

- В соответствии с Правилами государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных ГИМС МЧС России, утвержденными приказом МЧС России от 29 июня 2005 года № 500, зарегистрированным в Минюсте России 24 августа 2005 года за № 6937 (далее - Правила регистрации), при замене двигателя на более мощный осуществляется повторная государственная регистрация судна (п. 29), а при замене двигателя на менее мощный или той же мощности вносятся изменения в судовую книгу и судовой билет без оформления повторной регистрации судна (п. 31).

4. Сейчас на многих судах с мощными подвесными моторами делаются кронштейны для установки дополнительного «аварийного» небольшого моторчика. Должна ли ГИМС на запасные моторы давать информацию в Налоговую инспекцию для начисления транспортного налога?

- В налоговые органы дается информация о суммарной мощности двигателей, занесенных в судовой билет судна (п. 20 Методических рекомендаций по применению главы 28 «Транспортный налог» ч. 2 Налогового кодекса Российской Федерации,

утвержденных приказом МЧС России от 9 апреля 2003 года № БГ-3-21 /177).

5. Если во время длительного похода вышел из строя мотор и вам дают «взаймы» аналогичный, чтобы можно было добраться до пункта назначения, то как можно оформить передачу мотора?

- В оговоренной ситуации можно порекомендовать иметь доверенность в простой письменной форме от лица, давшего двигатель «взаймы».

6. Как следует оформить сделку, чтобы продать моторную лодку, а мотор оставить себе? Какие документы должны остаться на руках для последующей регистрации новой лодки с этим мотором?

- Перед продажей моторной лодки необходимо снять ее с учета в Государственной инспекции по маломерным судам и продать ее без двигателя, оставив последний с его паспортом у себя. После приобретения нового судна и установки на нем старого двигателя моторная лодка регистрируется в установленном порядке.

7. Если рыбак приехал на базу «Рыболов-спортсмен» со своим мотором и хочет установить его на гребную лодку, предоставленную ему на базе (мотор по мощности допустим для данной лодки), и руководство базы не возражает, тем более что имеется удостоверение на право управления маломерным судном, можно ли выйти на рыбалку на такой лодке?

- После установки на гребную лодку подвесного лодочного мотора судно автоматически становится моторным, не прошедшим государственную регистрацию, что в соответствии с КоАП (ч. 1, ст 11.8) влечет административную ответственность лица, управляющего судном.

8. Как оформить старый мотор или лодку, купленную у вдовы соседа? Документы по прошествии лет отсутствуют. Может быть, для судов и моторов старше 10 лет можно упростить процесс регистрации?

Лодочные моторы отдельно от судов государственной регистрации не подлежат Регистрации судов, на которые отсутствуют правоустанавливающие документы, также невозможна. Вместе с тем в судебном порядке можно доказать законность владения судном и мотором. Постановление суда будет являться основанием для госрегистрации судна.

9. Имеются случаи запрета на выход в море весельных лодок. Правомерно ли это?

- В документах Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России требований о запрете выхода в море весельных лодок без мотора не существует. Однако судоводитель должен использовать свою лодку с соблюдением ограничений по погоде и в пределах расстояния от берега, установленных для данного типа лодки и указанных в судовом билете.

Правила пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации, утвержденные приказом МЧС России от 29 июня 2005 года № 502, запрещают управлять маломерным судном с нарушением ограничений по району и условиям плавания (п. 8а), а в соответствии с КоАП (ч. 1 ст 11.8) управление судном (в том числе маломерным) с нарушением указанных ограничений влечет за собой наложение административного штрафа в размере от 500 до 1000 рублей.

10. Надо ли представлять на ежегодное техническое освидетельствование гребные лодки, байдарки и надувные безмоторные суда?

- Согласно приказу МЧС России от 19 июня 2007 года № 340 «О внесении изменений в приказ МЧС России от 29 июня 2005 года № 501» (зарегистрирован в Минюсте России 20 августа 2007 года, регистрационный № 10023) в Правила технического надзора за маломерными судами, поднадзорными Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России, утвержденные приказом МЧС России от 29 июня 2005 года № 501, включено указание о том, что «не производится ежегодное техническое освидетельствование гребных лодок грузоподъемностью более 100

килограммов, байдарок - более 150 килограммов и надувных безмоторных судов - более 225 килограммов, принадлежащих физическим лицам и используемых во внутренних водах». Соблюдение установленных условий, норм и технических требований по пассажироместимости, грузоподъемности, району плавания, высоте волны, при которой судно может плавать, осадке, надводному борту, оснащению спасательными и противопожарными средствами, сигнальными огнями и другим оборудованием проверяется в процессе реализации мероприятий по контролю за выполнением требований Правил пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации, утвержденных приказом МЧС России от 29 июня 2005 года № 502 (зарегистрирован в Минюсте России 24 августа 2005 года, регистрационный № 6940).