

Занятие № 3.2

«Государственный и технический надзор за мореплаванием и судоходством Министерства транспорта РФ. Обязанности судовладельцев и судоводителей маломерных судов»

УЧЕБНЫЕ ВОПРОСЫ:

№ п/п	Учебные вопросы
	Введение
1.	Органы государственного и технического надзора за мореплаванием и судоходством Министерства транспорта РФ. Их сферы надзора и основные функции.
2.	Государственная инспекция по маломерным судам (ГИМС) МЧС России, ее функции и права.
3.	Основные положения правил регистрации маломерных судов, технического надзора за ними и аттестация граждан на право управления маломерными судами в РФ. Судовой билет. Удостоверение на право управления маломерным судном и временное разрешение.
4.	Требования ГИМС МЧС России к маломерным судам и базам для их стоянок. Виды и порядок проведения технического освидетельствования, оценка годности к эксплуатации и оформления результатов технического освидетельствования.
5.	Правила пользования маломерными судами на водных объектах РФ. Неисправности, с которыми запрещена эксплуатация маломерного судна. Эксплуатация баз для стоянок маломерных судов

ЛИТЕРАТУРА:

1. Справочник по катерам, лодкам. Ленинград, «Судостроение», 1982.
2. А.А. Печатин. Спасательный катер. Устройство и эксплуатация.
3. ГОСТ 19105 – 79. Суда прогулочные, гребные и моторные.
4. А.В. Герасимов, А.И. Пастухов, В.И. Соловьев. Основы теории корабля. Воениздат, Москва. 1959.
5. Д.А. Курбатов. 15 проектов судов для любительской постройки. Справочник. Ленинград, «Судостроение», 1985.
6. Школа яхтенного капитана. Москва, «Физкультура и спорт», 1983.
7. Руководство по эксплуатации гидроциклов See-Doо. 1997.
8. В.В. Антонов, В.В. Романов Маломерные суда на водоемах России Изд. ЗАО «Капитал Принт», Москва, 2006
9. В.К. Елисеев, В.А. Хилькович Пособие водителю – мотористу маломерного судна Киев «Тэхника» 1990

ВВЕДЕНИЕ

Общие сведения. Большая часть поверхности Земли покрыта водами океанов и морей, на их долю приходится 70,7 %, а на долю суши всего 29,3%. Российская Федерация омывается водами 3 океанов и 13 морей, имеет более чем 38 тыс. км. морского побережья, а судоходные внутренние водные пути России протяженностью в настоящее время около 94 тыс. км., являются важнейшей частью транспортной инфраструктуры страны. Несколько основных определений.

Море - часть Мирового океана, обособленная сушей или возвышением дна и отличающаяся от океанической акватории соленостью и температурой вод, характером течений, приливами или строением земной коры дна. Моря подразделяются на окраинные (хорошо сообщаются с океаном - Баренцево, Карское, Берингово и др.), средиземные (наоборот, отделены от океана и сообщаются с ним узкими проливами, разделяются на межматериковые и внутриматериковые - Балтийское, Черное, Белое и др.) и межостровные (окружены кольцом островов или островных дуг - Соломоново, Фиджи и др.).

Морское пространство, прилегающее к побережью России, в свою очередь делится на внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую и исключительную экономическую зоны. К внутренним морским водам нашего государства (не вдаваясь в тонкости определений в международном морском праве) отнесены воды морских и рыбных портов, бухт, губ, заливов и лиманов, находящиеся под полным суверенитетом страны. Внешняя граница территориального моря располагается на удалении 12 морских миль от внешней кромки внутренних морских вод и является государственной границей Российской Федерации на море. Выход маломерного судна в море и плавание в прибрежных морских водах связан с большей опасностью для жизни экипажа и пассажиров, требует от судоводителя особой подготовки в вопросах судовождения и хорошей морской практики.

Внутренние водные пути включают в себя реки, озера, водохранилища, каналы, расположенные на территории одного государства и подразделяются на: судоходные, несудоходные и сплавные; искусственные и естественные; круглонавигационного и периодического использования. Постоянный водный поток значительных размеров с естественным течением по руслу от истока вниз до устья называется рекой.

1-й учебный вопрос: Органы государственного и технического надзора за мореплаванием и судоходством Министерства транспорта РФ. Их сферы надзора и основные функции.

О системе обеспечения безопасности судоходства на водном транспорте и роли государственного и речного надзора.

С началом проведения в 2004 г. административной реформы в системе Минтранса России произошли существенные изменения в системе обеспечения безопасности судоходства. В настоящее время надзор на морском и речном транспорте, включая надзор за мореплаванием, судоходством, лицензированием, надзор за портовыми и судоходными гидротехническими сооружениями, осуществляется Управлением государственного морского и речного надзора штатной численностью 26 шт. ед. При этом штатная численность территориальных управлений Госморречнадзора осталась на уровне 2004 г. и составляет 850 шт. ед. (13 управлений).

Несмотря на снижение штатной численности центрального аппарата Ространснадзора в области надзора на морском и речном транспорте можно отметить, что ухудшения в показателях деятельности надзорных органов не произошло.

Определения, принципы построения системы обеспечения безопасности судоходства

Система обеспечения безопасности судоходства – это комплекс мероприятий, направленный на устойчивое и безопасное функционирование морского и внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры. Говоря об инфраструктуре на морском и внутреннем водном транспорте, Ространснадзор прежде всего подразумевает судоходные и портовые гидротехнические сооружения.

Принципы построения системы обеспечения безопасности судоходства, исходя из имеющихся ресурсов государства, сводятся к следующим утверждениям:

1. Система должна иметь структуру, которая в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 09.03.2004 № 314 обеспечивает безопасное функционирование морского и речного транспорта. Такая структура создана и функционирует уже более 4-х лет.

2. Система должна предусматривать сбалансированное разделение ответственности за безопасное функционирование транспортного комплекса

между государством и организациями, осуществляющими деятельность в сфере морского и речного транспорта.

3. Система должна позволять государству контролировать и регулировать деятельность организаций транспортного комплекса, не препятствуя без достаточных на то оснований осуществлению им эффективного управления и контроля в рамках системы управления безопасностью (СУБ) организации. В то же время Система не может эффективно функционировать и развиваться без независимого и объективного контроля и адекватных механизмов устранения выявляемых недостатков.

4. Система должна обеспечивать установление и поддержание конструктивных взаимоотношений между государством и организациями транспортного комплекса.

5. Результаты контроля должны доводиться до заинтересованных организаций и должностных лиц с целью принятия управленческих решений по совершенствованию эффективности Системы.

Научное обоснование

С точки зрения научного подхода в создании и функционировании системы обеспечения безопасности судоходства, с учетом роли государственного надзора и контроля, Система состоит из сформированных Президентом Российской Федерации, Правительством Российской Федерации, Минтрансом России и Ространснадзором органов, действующих на основе единой нормативно-правовой базы и четкого распределения функций в установленной сфере деятельности, объектов воздействия Системы и взаимодействующих органов:

- координирующего органа;
- руководящего и организующего органа;
- исполнительного органа;
- обеспечивающего органа;
- органов технического надзора;
- объектов надзора;
- взаимодействующих органов.

Координирующим Систему органом является Минтранс России, который на основании полномочий, определенных Правительством Российской Федерации, осуществляет функции по координации и контролю деятельности находящихся в его ведении Ространснадзора и Росморречфлота.

Руководящим, организующим и одновременно исполнительным органом Системы является Росморречфлот, осуществляющий функции по руководству, организации и обеспечению безопасности функционирования системы обеспечения безопасности судоходства в целом.

Обеспечивающими органами являются: администрации морских портов, государственные бассейновые управления водных путей и судоходства, Росморпорт, Госморспасслужба, Служба морской безопасности и другие организации, подведомственные Росморречфлоту.

Контролирующим органом является Ространснадзор, осуществляющий специальные разрешительные, контрольные и надзорные функции, самостоятельно или через свои территориальные органы (исполнительные органы по контролю).

Взаимодействующими органами Системы являются: федеральные органы исполнительной власти, осуществляющие деятельность в смежных областях (Росприроднадзор, Ростехнадзор), органы технического надзора и классификации судов, капитаны морских и устьевых портов, признанные и специализированные организации, осуществляющие внедрение стандартов ИМО (Морсвязьспутник, Служба морской безопасности), Росморпорт, а также Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Объектами надзора являются судоходные и стивидорные организации, морские и речные суда, капитаны морских и устьевых портов, морские и речные суда, внутренние водные и морские пути, система дипломирования, СУДС и лоцманские организации. Можно отметить, что все организации, находящиеся в ведении Росморречфлота, с которыми взаимодействует Ространснадзор, а также признанные организации являются объектами периодического контроля со стороны Ространснадзора.

Как нам представляется, роль **государственного надзора в сфере морского и речного транспорта** заключается в проведении мероприятий по надзору и контролю за соблюдением юридическими и физическими лицами обязательных требований в сфере морского и речного транспорта с целью выявления недостатков, понуждение к их устранению в целях безопасного функционирования морского, речного транспорта и связанного с ним инфраструктуры.

Результаты проведения государственного надзора и контроля системы обеспечения безопасности судоходства должны стать не только предметом внимания координирующих и управляющих органов (Минтранс России и Росморречфлот), но и заключаться в принятии мер по их оперативному устранению и принятии соответствующих управленческих решений для совершенствования системы обеспечения безопасности судоходства.

Критерии оценки состояния Системы обеспечения безопасности судоходства

Следует отметить, что на сегодняшний день отсутствует утвержденное определение Системы обеспечения безопасности судоходства, так же отсутствуют критерии оценки состояния СОБС. Однако на практике для оценки состояния СОБС на морском транспорте можно применить положения Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г., где прописано, что каждое государство должно эффективно осуществлять в административных, технических и социальных вопросах свою юрисдикцию и контроль над судами, плавающими под его флагом. Основные обязанности государства флага по контролю за судами сформулированы в ст. 94, которая

именуется «Обязанности государства флага» и которыми необходимо пользоваться при оценке СОБС.

Основным критерием оценки состояния Системы обеспечения безопасности судоходства, по мнению Ространснадзора, должен быть уровень риска при осуществлении судоходства, основной задачей СОБС – обеспечить приемлемый уровень риска.

Наглядным примером, характеризующим степень риска на морском и речном транспорте, являются показатели аварийности.

1. Показатели аварийности.

От того, какой уровень аварийности по сравнению с предыдущими периодами добилась отрасль, можно определить, какой ценой (аварийность судов, гибель и травматизм людей, серьезные случаи загрязнения окружающей среды) были достигнуты производственные успехи.

Кроме того, на уровень риска непосредственно оказывают влияние следующие факторы:

- **состояние уровня безопасности судоходных и гидротехнических сооружений.** В настоящее время отмечается снижение нормального уровня эксплуатации судоходных гидротехнических сооружений.

- **навигационно-гидрографическое обеспечение безопасности судоходства.** Состояние (безопасность) морских и внутренних водных путей для целей безопасности судоходства, оборудование их средствами навигационного оборудования. В настоящее время отмечаются аварийные случаи, свидетельствующие о неудовлетворительном навигационно-гидрографическом обеспечении как морских, так внутренних водных путей.

- **наличие и соответствие региональных систем безопасности (СУДС, ГМССБ, станций АИС и лоцманских организаций)** требованиям законодательства Российской Федерации и международных договоров Российской Федерации.

- **наличие и соответствие сил и средств обеспечения безопасности судоходства реальным рискам (угрозам),** в первую очередь в морских портах (рейдовых перегрузочных комплексах) и на внутренних водных путях, осуществляющих перевалку нефтепродуктов.

- **нормативное обеспечение деятельности.** В настоящее время работа по приведению нормативной базы к уровню современности значительно улучшилась, что позволяет эффективно осуществлять надзорную деятельность, чем это было 3–4 года назад. Однако в отдельных областях, в том числе в Положении о государственных транспортных инспекторах Ространснадзора, существуют проблемы законодательного уровня, не позволяющие в полной мере осуществлять в полной мере контрольные и надзорные функции на морском и речном транспорте.

Выводы: эти утверждения в целом справедливы, отражают научное видение, однако на практике, как показывают в первую очередь тяжелые аварийные случаи на море, существующая Система обеспечения безопасности судоходства в некоторых случаях не может своевременно предотвратить

и исключить, а также ликвидировать последствия транспортных происшествий, а, следовательно, на текущий момент Система не в состоянии обеспечить приемлемый уровень риска на морском транспорте. В то же время следует отметить, на внутренних водных путях, где основная масса происшествий представляет собой кратковременные посадки на мель без каких-либо серьезных последствий для экипажа, судна и окружающей среды, существующий уровень риска можно оценивать как приближенный к допустимому.

Оценка состояния Системы обеспечения безопасности судоходства

Исходя из приведенных выше критериев оценки состояния Системы обеспечения безопасности судоходства, можно сделать неутешительный вывод, прежде всего из количества и тяжести недавних транспортных происшествий, что в отдельных случаях Система обеспечения безопасности судоходства не обеспечивает устойчивого и безопасного функционирования морского и внутреннего водного транспорта.

При проведении контрольных и надзорных мероприятий выявляются многочисленные недостатки, которые свидетельствуют о том, что отдельные составляющие Системы обеспечения безопасности судоходства работают неэффективно и не выполняют возложенных на них функций по обеспечению безопасности судоходства. Попробуем проанализировать эти недостатки.

Недостатки Системы обеспечения безопасности судоходства

События 11 ноября 2007 г. в Керченском проливе и Каспийском море, где в один день потерпели кораблекрушение 5 российских судов («Волгонепфть-139», «Нахичевань», «Ковель», «Вольногорск» и «Камюст-1»), погибло 17 человек, в Керченском проливе причинен значительный ущерб окружающей среде, показали, что Система обеспечения безопасности судоходства не обеспечивает устойчивого и безопасного функционирования морского и внутреннего водного транспорта и нуждается в совершенствовании.

Мы долго и пунктуально разбирались с причинами кораблекрушений в Керченском проливе и Каспийском море. Сделаны соответствующие выводы. Однако, по мнению Ространснадзора, не все сделано для предотвращения подобных аварийных случаев в будущем.

Истинные виновники трагедии – судоходные компании (ЗАО «БашВолготанкер», ООО «Волгаремфлот», ООО «Порт Тураево», ООО «ДонДизельСервис», ООО «ТЭК «ЕВРО-ШИППИНГ»), эксплуатирующие суда с нарушением установленных норм и правил, направившие в море суда в районы с нарушением установленных ограничений, с не подготовленными для борьбы за живучесть экипажами и судами, с экипажами, не имеющих соответствующей квалификации для работы в море, без лицензий – отделались легким испугом. Суды приняли решения о наложении штрафов на эти организации в размере 40-50 тыс. руб.

В настоящее время (по сравнению с СССР) количество судовладельцев увеличилось в сотни раз. В СССР было 18 государственных морских пароходств, 35 государственных речных пароходств, а сейчас в Российской Федерации насчитывается более 9 тыс. судоходных организаций, из них более 60% (более

6 тыс. организаций) эксплуатируют менее 3 судов. При этом практически все организации существуют в различных формах собственности (ООО, ОАО, ЗАО). Я не побоюсь этого выражения, но можно отметить, что государственное регулирование в этом вопросе утрачено.

Именно в этой категории судовладельцев имеются организации, в которых вопросами обеспечения безопасности судоходства практически никто не занимается, эти организации грубо нарушают требования и нормы безопасности, используя устаревшие субстандартные суда исключительно в качестве наживы и личного дохода. Эти судоходные организации не вкладывают средства в системы управления безопасности, работают без лицензий, используя пробелы в законодательстве. Особенно много таких судовладельцев переместилось в удаленные районы Севера и Дальнего Востока, где отсутствуют органы государственного портового контроля, рыбные порты. Например, капитан рыбного порта Охотск В.Я. Клешиев, грубо нарушивший требования ст. 80 КТМ РФ по выпуску судов в море и дважды ставший одним из причастных лиц в гибели членов экипажа судов (в 2005 г. аварийный самоходный плашкоут СПП-13, погиб 1 чел; в 2007 г. аварийный случай с СРТ-150 «Кварц», погибли все 5 членов экипажа), до настоящего времени по-прежнему исполняет в рыбном порту обязанности капитана рыбного порта Охотск.

Технический надзор

Говоря об эффективности Системы обеспечения безопасности судоходства, нельзя не отметить роль органов технического надзора и классификации судов. Несмотря на требования законодательства в Российской Федерации, технический надзор со стороны российских классификационных обществ (ФГУ «Российский морской регистр судоходства» (РМРС) и ФГУ «Российский речной регистр» (РРР)) отсутствует.

В соответствии со ст. 22 КТМ РФ и ст. 35 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ РФ) технический надзор за судами и их классификация осуществляются российскими органами технического надзора и классификации судов, однако классификационные общества сняли с себя функцию по техническому надзору, заменив его термином «техническое наблюдение». При этом Росморречфлот утвердил эти изменения путем утверждения устава этих организаций. Вместе с тем постановление Правительства Российской Федерации от 5 июля 1994 г. № 780 никто не отменял.

Постановление Правительства РФ от 5 июля 1994 г. № 780 «О Российском речном регистре»

Правительство Российской Федерации постановляет:

1. Преобразовать Российский речной регистр при Правительстве Российской Федерации в Российский речной регистр при Министерстве транспорта Российской Федерации (Российский речной регистр).

Российский речной регистр является государственным учреждением классификации и технического надзора за судами внутреннего и смешанного (река– море) плавания.

Возраст российских судов преклонный. Среди поднадзорных Российскому регистру судоходства – 24.3 года, в поднадзорных Российскому речному регистру – более 30 лет. Это только средние цифры, а ведь есть и суда, возраст которых приближается к 50 годам (т/х «Ковель» 1957 г. постройки, на момент кораблекрушения – 50 лет). Суда старые, а технического надзора за ними нет. Необходимо обязать классификационные общества восстановить функцию технического надзора.

Возраст судов, потерпевших кораблекрушения 11.11.2007

Наименование судна	Возраст, лет
«Ковель»	50
«Волгонефть-139»	29
«Волгонефть-123»	32 (аварийное происшествие)
«Вольногорск»	42
«Нахичевань»	41
«Камюст-1» (кораблекрушение в Каспийском море)	39

Основные причины транспортных происшествий на речном транспорте:

1) выбор неудачного маневра, ошибки в ориентировке, отсутствие учета действия внешних факторов, влияющих на управляемость, не правильная оценка данных электрорадионавигационных приборов и др. (судоводительские ошибки);

2) необеспечение безопасной практики эксплуатации судов со стороны судовладельцев;

3) не достаточное поддержание судов в годном техническом состоянии;

4) не выполнение командным составом судов, судовладельцем или береговыми работниками требований, установленных в нормативных документах по безопасности судоходства;

5) нарушение командным составом трудовой дисциплины;

6) ошибки диспетчеров;

7) содержание средств навигационного оборудования в ненадлежащем состоянии.

Анализ причин аварийных случаев на морском и речном транспорте показывает, что они зачастую являются следствием недостатков системы обеспечения безопасности.

Ространснадзором ранее уже отмечалась низкая требовательность к судоводителям, имеющая место в квалификационных комиссиях капитанов морских портов и государственных бассейновых управления водных путей и судоходства.

Так, в ходе расследования заключения о столкновении теплохода «Волго-Дон-213» со стоявшим на якоре турецким земснарядом в проливе Босфор 29 ноября 2006 г. было установлено, что аттестованный в Федеральной службе по надзору в сфере транспорта ответственный за безопасность мореплавания в компании ОАО «Донречфлот» дал крайне отрицательное заключение о возможности использования капитана В. Лукьянова (заслуженного капитана, однако всю жизнь проработавшего на внутренних водных путях) в морских районах. Однако руководством компании «Донречфлот» его заключение было проигнорировано, капитан В. Лукьянов «успешно прошел» квалификационные испытания в квалификационной комиссии капитана порта Таганрог, и в первом же рейсе случилось то, что и должно было случиться, – авария, вызвавшая серьезные нарекания в адрес Морской администрации Российской Федерации.

Еще для примера возьмем заключение службы капитана порта Кавказ о расследовании аварийного случая (АС) – посадки на грунт сухогруза Камской судоходной компании «Бореалис» 27 июля 2008 г. в южной части Керченского пролива. Перечень причин, приведших к АС, состоит из 9 пунктов, из которых 8 являются перечислением нарушений, допущенных командным составом судна.

Не лучше обстоят дела с дипломированием членов экипажей судов на внутреннем водном транспорте в ГБУВПиСах. Отсюда многочисленные посадки на мель, чередой идущие с самого начала навигации на внутренних водных путях и до ее окончания, вследствие ошибок и незнания лоций судоводителями на внутренних водных путях и откровенной халатности.

Так, 31 мая 2008 г. т/х «Судак», судовладелец ООО «Транспетрочарт», с грузом газойля в количестве 4 700 тонн, следуя по маршруту Саратов – Санкт-Петербург, на 518-м км Рыбинского водохранилища, в районе 250 красного буя, вышел за кромку судового хода и сел на мель, получив пробоины балластной цистерны левого борта и машинного отделения. В результате АС машинное отделение было затоплено. Причина – судоводитель на маршруте впервые, перепутал буи.

В тот же день, 31 мая 2008 г., круизный пассажирский т/х «Суворов», судовладелец ОАО «Волжское пароходство», имея на борту 347 пассажиров, в рейсе Москва – Тверь, при шлюзовании в шлюзе № 2 ФГУП «Канал им. Москвы» коснулся кормовой частью порога сегментного затвора. Основная причина – халатное отношение к своим обязанностям экипажа судна. В данном шлюзовании, на пути из Москвы, швартовые на теплоходе «А. Суворов» были заведены на те же кнехты и поданы через те же клюзы, через которые они подавались в этом шлюзе при шлюзовании на пути в Москву. Между тем известно, что в зависимости от положения в шлюзе теплоходы ставятся на разные рымы. Соответственно, заведенные через прежние клюзы на другие

рымы швартовые дали судну значительное смещение. Корма теплохода оказалась над королем шлюза. Экипаж судна, по непонятной причине, за положением судна в шлюзе не следил. В результате был выведен из строя средний винто-рулевой комплекс судна. Рейс был прерван, туристическая программа сорвана, теплоход был направлен на ремонт.

Нельзя не отметить и то, что призванные серьезно влиять на обеспечение безопасности судоходства, проходящие аттестацию в ГБУВПиСах должностные лица судоходных компаний, осуществляющих деятельность на внутреннем водном транспорте, зачастую свое предназначение не выполняют. Более того, как показывают многочисленные происшествия на ВВП, они являются скорее лоббистами коммерческих интересов компаний, нежели стоят на страже соблюдения требований законодательства в области обеспечения безопасности судоходства.

Организация государственного надзора на морском внутреннем водном транспорте

Организация государственного надзора и контроля на морском транспорте организована и осуществляется в общей Системе обеспечения безопасности судоходства надзорными органами, находящимися в ведении Минтранса России.

Организация государственного надзора и контроля на внутреннем водном транспорте осуществляется территориальными органами Ространснадзора и Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России. Следует отметить, что полномочия по надзору за судоходством на внутренних водных путях Российской Федерации в соответствии с п. 6 ст. 34 КВВТ возложены на территориальные органы Ространснадзора, при этом функции по контролю и регистрации маломерного флота осуществляются ГИМС.

В настоящее время отмечаются массовые случаи нарушений ГИМС в вопросах регистрации и контроля судов, не являющихся маломерными. В ГИМС регистрируются суда, которые по мощности двигателя, водоизмещению и пассажироместимости превышают установленные ограничения. Особую опасность представляют маломерные суда, которые оказывают услуги в сфере развлечений. Не имея лицензий, эти суда осуществляют услуги по перевозке пассажиров, их буксировке на надувных средствах, парашютах с использованием скоростных катеров (гидромотоциклов), яхтах и прочих средствах.

**2-й учебный
вопрос:**

Государственная инспекция по маломерным судам (ГИМС) МЧС России, ее функции и права.

Государственная инспекция по маломерным судам

Государственная инспекция по маломерным судам Российской Федерации (ГИМС России) была образована постановлением Совета Министров РСФСР от 15 июня 1984 года № 259 и до февраля 2004 года находилась в ведении Минжилкомхоза РСФСР, Минархстроя России, Минэкологии России,

Минприроды России, Госкомэкологии России и МПР России. В состав ГИМС России входили инспекторские (отделения, участки, группы) и спасательные подразделения (спасательные станции, спасательные посты, маневренные (водолазные) поисковые группы).

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 28 августа 2003 года № 991, постановлением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 года № 47 ГИМС России была передана из ведения МПР России в ведение МЧС России. Правительство Российской Федерации постановлением от 23 декабря 2004 года № 835 утвердило новое Положение о ГИМС МЧС России, в соответствии с которым в систему ГИМС МЧС России входят:

Управление ГИМС МЧС России в центральном аппарате Министерства (начальник Управления является Главным государственным инспектором по маломерным судам);

отделы ГИМС в составе региональных центров МЧС России;

отделы ГИМС в составе главных управлений МЧС России по субъектам Российской Федерации (начальники отделов являются главными государственными инспекторами по маломерным судам субъектов Российской Федерации);

центры ГИМС МЧС России по субъектам Российской Федерации, в состав которых входят инспекторские отделения, инспекторские участки, группы;

государственное учреждение «Центр обеспечения деятельности ГИМС МЧС России».

Основными задачами ГИМС МЧС России являются:

- осуществление государственного и технического надзора за маломерными судами и базами (сооружениями) для их стоянок и их использованием во внутренних водах и в территориальном море Российской Федерации;

- обеспечение в пределах своей компетенции безопасности людей на водных объектах.

ГИМС МЧС России осуществляет следующие основные функции:

- организует в пределах своей компетенции надзор и контроль за выполнением требований по обеспечению безопасности людей и охраны жизни людей на базах (сооружениях) для стоянок маломерных судов, пляжах, переправах и наплавных мостах;

- осуществляет в установленном порядке классификацию, государственную регистрацию, учет, первичные и ежегодные технические освидетельствования и осмотры маломерных судов, присвоение им

государственных (бортовых) номеров, выдачу судовых билетов и иных документов на зарегистрированные маломерные суда;

- осуществляет учет, ежегодное техническое освидетельствование баз (сооружений) для стоянок маломерных судов, пляжей, переправ и наплавных мостов, выдачу разрешений на эксплуатацию баз (сооружений) для стоянок маломерных судов, переправ и наплавных мостов, а также разрешений на пользование пляжами;

- осуществляет аттестацию судоводителей и выдачу им удостоверений на право управления маломерным судном;

- осуществляет в установленном порядке производство по делам об административных правонарушениях в пределах своей компетенции;

- участвует в поиске и спасании людей на водных объектах;

- осуществляет ведение единого реестра зарегистрированных маломерных судов и государственный учет выдаваемых удостоверений на право управления маломерными судами, регистрационных и иных документов, необходимых для допуска маломерных судов и судоводителей к участию в плавании.

Должностные лица Государственной инспекции по маломерным судам имеют право:

- запрещать в установленном порядке эксплуатацию маломерных судов, а также помещать их на стоянку и хранение;

- запрещать эксплуатацию баз (сооружений) для стоянок маломерных судов, переправ и наплавных мостов, а также использование пляжей, состояние которых не соответствует требованиям правил по обеспечению безопасности их эксплуатации, охраны жизни людей на воде, угрожает безопасности судоходства и мореплавания;

- останавливать при необходимости маломерные суда, проверять у судоводителей удостоверения на право управления маломерными судами и регистрационные документы на судно;

- отстранять от управления судами лиц, находящихся в состоянии опьянения, а также лиц, не имеющих удостоверения на право управления маломерными судами или грубо нарушивших правила пользования этими судами;

- составлять протоколы об административных правонарушениях, применять в пределах своей компетенции административные наказания к должностным лицам и гражданам, совершившим административное правонарушение;

- использовать в предусмотренных законодательством Российской Федерации случаях для доставки в лечебные учреждения граждан, нуждающихся в срочной медицинской помощи, и транспортировки маломерных судов, поврежденных при авариях, суда и транспортные средства юридических и

физических лиц, кроме судов и транспортных средств, принадлежащих дипломатическим, консульским и иным представительством иностранных государств и международным организациям

3-й учебный вопрос: Основные положения правил регистрации маломерных судов, технического надзора за ними и аттестация граждан на право управления маломерными судами в РФ. Судовой билет. Удостоверение на право управления маломерным судном и временное разрешение.

Правила

государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий

I. Общие положения

1. Настоящие Правила устанавливают единый на территории Российской Федерации порядок государственной регистрации маломерных судов (далее - суда), поднадзорных Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (далее - ГИМС МЧС России).

II. Государственной регистрации в ГИМС МЧС России подлежат принадлежащие юридическим и физическим лицам:

самоходные суда внутреннего плавания и иные плавучие объекты вместимостью менее 80 тонн с главными двигателями мощностью менее 55 киловатт или с подвесными моторами независимо от мощности, водные мотоциклы (гидроциклы) и несамоходные суда вместимостью менее 80 тонн (кроме пассажирских, наливных, военных, прогулочных парусных и спортивных парусных судов, судов смешанного (река-море) плавания, а также принадлежащих физическим лицам гребных лодок грузоподъемностью менее 100 килограммов, байдарок - менее 150 килограммов и надувных безмоторных судов - менее 225 килограммов), эксплуатируемые во внутренних водах;

(в ред. Приказа МЧС РФ от 21.07.2009 N 424)

прогулочные суда пассажироместимостью не более 12 человек независимо от мощности главных двигателей и вместимости, иные суда и плавучие средства пассажироместимостью не более 12 человек с главными двигателями мощностью менее 55 киловатт или подвесными моторами независимо от мощности, водные мотоциклы (гидроциклы) и несамоходные суда вместимостью менее 80 тонн (кроме пассажирских, грузопассажирских,

нефтеналивных, буксирных, военных и спортивных парусных судов), используемые в целях мореплавания.

(в ред. Приказа МЧС РФ от 21.07.2009 N 424)

3. Судно, право собственности и иные вещные права на судно, а также ограничения (обременения) прав на него (ипотека, доверительное управление) подлежат государственной регистрации в судовой книге

Под государственной регистрацией судна и прав на него понимается акт признания и подтверждения государством возникновения, ограничения (обременения), перехода или прекращения прав на судно в соответствии с гражданским законодательством.

Государственная регистрация судна в судовой книге, прав собственности и иных вещных прав на него, а также ограничений (обременений) прав на судно является единственным доказательством существования зарегистрированного права, которое может быть оспорено только в судебном порядке.

С момента государственной регистрации судна в судовой книге оно приобретает право плавания под Государственным флагом Российской Федерации.

4. Государственной регистрации в судовой книге подлежат следующие вещные права на судно (регистрация производится в разделе I "Государственная регистрация судов и прав на них" судовой книги):

- право собственности;
- право хозяйственного ведения;
- право оперативного управления.

Датой государственной регистрации судна и права собственности на него является день внесения соответствующих записей в судовую книгу.

5. Государственной регистрации в судовой книге подлежат следующие ограничения (обременения) прав на судно (регистрация производится в разделе II "Государственная регистрация ипотек и других ограничений (обременений) прав на суда" судовой книги):

- залог (ипотека);
- аренда (лизинг);
- доверительное управление;
- арест судна;
- иные ограничения (обременения).

Ипотека и другие ограничения (обременения) прав на судно регистрируются на день подачи заявления об их государственной регистрации.

6. Проведенная государственная регистрация судна и прав на него, а также ограничения (обременения) прав на судно удостоверяется посредством совершения специальной регистрационной надписи (проставления штампа) на оригинале предъявленного правоустанавливающего документа, подтверждающего законность приобретения судна, либо устанавливающего

ипотеку или другое ограничение (обременение) прав на судно. При государственной регистрации судна и прав на него проставляется присвоенный судну регистрационный номер, а при государственной регистрации ограничения (обременения) прав на судно - регистрационный номер и идентификационный номер регистрационной записи, состоящий из номера судовой книги, в которой зарегистрирована ипотека или другое ограничение (обременение) прав на судно, и порядкового номера записи в разделе II судовой книги.

7. Судно, зарегистрированное в иностранном государстве, может быть зарегистрировано в судовой книге только после его исключения из соответствующих реестров (книг) иностранных государств и представления документа об исключении.

8. За государственную регистрацию судов и ограничений (обременений) прав на них (ипотека, доверительное управление и другие) в судовых книгах, вносимые в судовые книги изменения (перемена фамилии, имени, отчества, места жительства физического лица, наименования юридического лица, его места нахождения и полного адреса, переоборудование судна и другие), выдачу судовых билетов, повторную государственную регистрацию судов уплачивается государственная пошлина в размерах и порядке, которые установлены положениями законодательства Российской Федерации.

9. Сведения, содержащиеся в судовой книге, предоставляются любому заинтересованному лицу, предъявившему документ, удостоверяющий его личность, и заявление в письменной форме (юридическому лицу - документы, подтверждающие регистрацию данного юридического лица и полномочия его представителя).

Выписки из судовых книг, оформленные в установленном порядке, должны содержать сведения о судне, судовладельце, зарегистрированных правах на судно, а также об ограничениях (обременениях) прав на судно и предоставляются в установленном порядке.

Запрошенная информация или письменный мотивированный отказ в ее получении предоставляются заявителю в течение пяти дней.

10. В случае неправомερных действий должностных лиц при регистрации судовладелец вправе подать жалобу в вышестоящий орган ГИМС МЧС России либо обратиться в суд.

11. Лица, нарушившие настоящие Правила, несут административную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации.

II. Государственная регистрация судов и прав на них

12. Физические и юридические лица представляют в органы, осуществляющие государственную регистрацию маломерных судов - государственные инспекции по маломерным судам в составе главных управлений Министерства Российской Федерации по делам гражданской

обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий по субъектам Российской Федерации (далее - ГИМС ГУ МЧС России по субъектам Российской Федерации) и центры ГИМС МЧС России по субъектам Российской Федерации (далее - органы государственной регистрации), документы для государственной регистрации принадлежащих им маломерных судов, независимо от их технического состояния, в течение месяца со дня приобретения ранее не зарегистрированных судов, таможенного оформления приобретенных за пределами Российской Федерации судов, первичного технического освидетельствования судов индивидуальной постройки, а для повторной государственной регистрации судов - в течение двух недель со дня возникновения обстоятельств, потребовавших изменения регистрационных данных.

Суда промышленной постройки с техническими характеристиками, не соответствующими формулярным (паспортным) данным завода-изготовителя, также до государственной регистрации должны пройти первичное техническое освидетельствование.

13. Суда и вещные права на них регистрируются по заявлению их владельцев, правомочность которых регламентируется положениями гражданского законодательства Российской Федерации, по месту их жительства (месту нахождения) либо по месту постоянного базирования (стоянки) судов в течение трех рабочих дней со дня поступления в орган государственной регистрации необходимых документов.

14. Участниками отношений, возникающих при государственной регистрации прав на судно и сделок с ним, являются собственники судов и обладатели иных, подлежащих государственной регистрации прав на них, судовладельцы, с одной стороны, и органы государственной регистрации – с другой.

Должностные лица ГИМС МЧС России обязаны давать судовладельцам разъяснения по вопросам регистрационных действий.

15. Судно и право собственности на него регистрируются на имя собственника (собственников) судна.

В случае наличия нескольких собственников (сособственников) судна государственная регистрация судна и права собственности на долю в общей долевой собственности на него производятся на каждого из собственников судна.

После государственной регистрации судна и права собственности на него выдается судовой билет маломерного судна (далее - судовой билет), который удостоверяет право плавания под Государственным флагом Российской Федерации и устанавливает принадлежность судна на праве собственности указанному в нем судовладельцу (судовладельцам).

Судовой билет является документом, подлежащим учету, а также имеет учетные степень и номер. Бланки судовых билетов изготавливаются централизованно в установленном порядке по заказу МЧС России и должны соответствовать техническим требованиям и условиям изготовления защищенной полиграфической продукции уровня "Б", изложенным в пункте 3 приложения N 3 к Приказу Министерства финансов Российской Федерации от 7 февраля 2003 г. N 14н "О реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 11 ноября 2002 г. N 817" (зарегистрирован в Министерстве юстиции Российской Федерации 17 марта 2003 г., регистрационный N 4271).

Судовой билет хранится у судовладельца. На судне должна находиться копия судового билета, заверенная в установленном порядке.

При государственной регистрации судна, находящегося в общей долевой собственности, судовой билет выдается каждому сособственнику с указанием всех сособственников и размеров их долей в общей собственности в разделе "Особые отметки и дополнительные сведения". В этом случае все судовые билеты, выданные на одно судно, имеют одинаковую юридическую силу.

В судовых билетах прогулочных моторных судов, используемых в целях мореплавания и имеющих главные двигатели мощностью 55 кВт и более, на внутренней стороне первого листа обложки проставляется штамп "ПРОГУЛОЧНОЕ".

16. При государственной регистрации права на долю в общей долевой собственности на судно регистрационная карточка - заявление заполняется и представляется каждым сособственником с указанием доли в общей долевой собственности на судно с приложением правоустанавливающих документов.

17. При государственной регистрации прав собственности на несколько судов, принадлежащих одному собственнику, на каждое судно оформляются регистрационные документы и выдается судовой билет.

18. Государственная регистрация судна производится по представлению судовладельцем или уполномоченным им на то лицом, при наличии у него доверенности, оформленной в соответствии со статьей 185 Гражданского кодекса Российской Федерации, и следующих документов:

1) заполненной регистрационной карточки - заявления судовладельца установленного образца, являющейся неотъемлемой частью судовой книги.

2) документа, удостоверяющего личность судовладельца или его доверенного лица (предъявляется), и для иностранных граждан или для лиц без гражданства, постоянно проживающих на территории Российской Федерации, вид на жительство;

3) подлинников и копий документов, подтверждающих законность приобретения судна и двигателей (подвесных моторов) к нему:

справка-счет;

товарный чек;
договор купли-продажи или дарения;
свидетельство о праве на наследство;
судовой билет с отметкой о снятии судна с учета, если оно было ранее зарегистрировано в органах государственной регистрации;
документ, свидетельствующий об исключении из Государственного судового реестра или реестров (книг) иностранных государств;
иные правоустанавливающие документы, предусмотренные законодательством Российской Федерации;

4) подлинников и копий технических паспортов на судно промышленной постройки, двигатели или подвесные моторы к нему с отметками торгующих организаций о продаже или акта первичного технического освидетельствования на судно индивидуальной постройки (или на судно промышленной постройки с техническими характеристиками, не соответствующими формулярным (паспортным) данным завода-изготовителя) с заключением государственного инспектора по маломерным судам о признании судна годным к эксплуатации;

5) документа, подтверждающего уплату государственной пошлины за государственную регистрацию судна и выдачу судового билета.

Записи во всех представленных на государственную регистрацию судна документах должны быть произведены на русском языке (или иметь заверенный в установленном порядке перевод на русский язык).

Официальные иностранные документы, представляемые при регистрации, должны быть легализованы в установленном порядке в дипломатических представительствах или консульских учреждениях Российской Федерации за рубежом.

Проверка юридической силы правоустанавливающих документов, представленных на государственную регистрацию прав на судно, осуществляется органом государственной регистрации судна.

19. Для государственной регистрации судна, принадлежащего юридическому лицу, дополнительно представляются:

подлинники и копии документов, подтверждающие его государственную регистрацию как юридического лица;

справка о наличии на его балансе регистрируемого судна;

копия приказа руководителя о назначении лица, ответственного за эксплуатацию судна;

надлежащим образом оформленная доверенность на лицо, представляющее материалы для государственной регистрации судна.

20. Для государственной регистрации судна, принадлежащего иностранному гражданину, дополнительно к документам, указанным в пункте 19 настоящих Правил, предъявляется один из следующих документов:

дипломатическая карточка, документ, удостоверяющий личность гражданина, или служебная карточка Министерства иностранных дел Российской Федерации (для сотрудников дипломатических представительств или других международных организаций, аккредитованных при МИД России);

Государственная регистрация судов, принадлежащих иностранным гражданам и лицам без гражданства, постоянно проживающим на территории Российской Федерации, производится на общих основаниях.

21. Представленные для государственной регистрации судна документы, имеющие подчистки, приписки, зачеркнутые слова, иные исправления, не заверенные в установленном порядке, либо имеющие записи, выполненные карандашом, к производству регистрационных действий не принимаются.

22. Зарегистрированному судну присваивается регистрационный (бортовой) номер, судовладельцу или его доверенному лицу выдается оформленный судовой билет и возвращаются подлинники документов, предусмотренные подпунктами 3 и 4 пункта 18 и пунктом 19 настоящих Правил, с нанесенной на них записью о произведенной государственной регистрации с указанием присвоенного судну регистрационного номера.

Регистрационная карточка - заявление судовладельца, а для используемых в целях мореплавания прогулочных парусных судов и прогулочных судов с главными двигателями мощностью 55 кВт и более – и копии правоустанавливающих документов, указанные в подпунктах 3 и 4 пункта 18 и пункте 19 настоящих Правил, хранятся в картотеке в органе государственной регистрации.

23. Факт получения судового билета удостоверяется подписью собственника (собственников) судна или его (их) доверенного лица в судовой книге.

24. При утере, порче судового билета на основании заявления собственника судна или его доверенного лица после проведения первичного технического освидетельствования судна выдается дубликат судового билета. В судовом билете ставится штамп "ДУБЛИКАТ", а в судовой книге делается соответствующая отметка с указанием номера и даты выдачи нового судового билета.

25. Регистрационный номер моторного (парусно-моторного) судна состоит из трех букв (литер) русского алфавита и четырех цифр, соответствующих присвоенному номеру государственной регистрации в судовой книге.

Первая буква "Р" обозначает Российскую Федерацию, вторая и третья - субъект Российской Федерации, в котором зарегистрировано судно. Литеры регистрационных номеров по субъектам Российской Федерации утверждаются МЧС России.

Номер для судна, являющегося собственностью физического лица, записывается в виде буквы "Р", четырехзначного числа и двух букв (например: Р 00-24 МО), номер для судна, являющегося собственностью юридического лица, записывается в виде трех букв и четырехзначного числа (например: РМО 11-02).

Гребным и несамходным судам буква "Р" не присваивается.

Регистрационный номер наносится контрастной несмываемой краской на обоих бортах судна на расстоянии $1/4$ длины корпуса от форштевня одной строкой. Высота букв и цифр должна быть не менее 150 мм, ширина - 100 мм, а толщина линий - 15 - 20 мм.

В случае невозможности выполнить настоящие требования в силу конструктивных особенностей судна, размеры и место нанесения номера определяются органом государственной регистрации.

По желанию судовладельца судну наряду с номером присваивается название, которое указывается в заявлении судовладельца.

Название судна наносится на оба борта в кормовой части судна.

Регистрационный номер или название судна наносятся также с внутренней стороны судна в месте, определенном органом государственной регистрации.

26. В судовую книгу (раздел I) вносятся следующие основные сведения:

1) порядковый номер записи, регистрационный номер судна и дата его регистрации;

2) наименование места государственной регистрации судна (наименование субъекта Российской Федерации, инспекторского отделения или участка - указывается на титульном листе);

3) название судна (прежнее название и место предыдущей регистрации судна, если таковые имеются, указываются в регистрационной карточке - заявлении судовладельца) и позывной сигнал судна (если таковой имеется);

4) тип и назначение судна;

5) наименование судостроительной верфи, место и год постройки судна;

6) заводской номер судна (корпуса), его главные размерения, вместимость, полная грузоподъемность, пассажировместимость, район плавания, условия плавания и формула класса судна;

7) заводской номер (номера) и мощность главного двигателя или подвесного мотора (подвесных моторов);

8) имя, гражданство и адрес собственника (собственников), а для юридического лица - его наименование и место нахождения (орган, зарегистрировавший юридическое лицо, номер и дата его регистрации как юридического лица; идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) и другие идентификационные номера судовладельца указываются в регистрационной карточке - заявлении судовладельца);

9) доля каждого из собственников в общей долевой собственности, если имеется несколько собственников;

10) основания возникновения права собственности на судно или часть судна (договор купли-продажи и документы регистрационной карточки - заявления судовладельца);

11) имя и адрес судовладельца, если он не является собственником судна; право на владение судном;

12) имя и адрес доверительного управляющего при передаче судна в управление ему;

13) данные о зарегистрированном залоге (ипотеке) и других ограничениях (обременениях) прав на судно;

14) подпись должностного лица (регистратора), осуществившего государственную регистрацию судна и прав на него;

15) основание и дата исключения судна из судовой книги.

27. Основанием для отказа в государственной регистрации судна и прав на него может служить только невыполнение требований настоящих Правил и законодательства Российской Федерации.

В государственной регистрации судна и прав на него может быть отказано в случае, если:

1) с заявлением о регистрации обратилось ненадлежащее лицо;

2) не соблюдены требования об исключении судна из прежнего реестра судов (судовой книги);

3) документы, представленные на государственную регистрацию прав на судно, не соответствуют требованиям, предусмотренным законодательством Российской Федерации;

4) лицо, выдавшее правоустанавливающий документ на судно, не уполномочено распоряжаться правами на судно;

5) правоустанавливающий документ на судно свидетельствует об отсутствии у заявителя прав на судно;

6) права на судно, о регистрации которых просит заявитель, не являются правами, подлежащими государственной регистрации в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Оформление отказа в государственной регистрации судна и прав на него производится руководителем соответствующего органа государственной регистрации письменно с указанием конкретных причин отказа.

28. О любом изменении сведений, вносимых в судовую книгу, собственник судна обязан сообщить в орган, в котором зарегистрировано судно, в течение двух недель со дня, когда ему стало известно о таком изменении.

29. Повторная государственная регистрация судна производится в случаях:

1) изменения места жительства (места нахождения) судовладельца либо места постоянного базирования (стоянки) судна, связанных со сменой субъекта Российской Федерации;

2) изменения данных владельца судна;

3) изменения параметров, занесенных в судовой билет, вследствие переоборудования корпуса судна;

(в ред. Приказа МЧС РФ от 21.07.2009 N 424)

30. Повторная государственная регистрация судна (с присвоением нового регистрационного номера) производится на основании:

письменного заявления судовладельца с предъявлением документов, подтверждающих необходимость повторной государственной регистрации;

судового билета;

паспорта (или другого документа, удостоверяющего личность судовладельца);

платежных документов об уплате государственной пошлины за государственную регистрацию и о внесении платы (сбора) за техническое освидетельствование судна на годность к плаванию.

При повторной государственной регистрации судна судовладельцу выдается новый судовой билет либо в судовой билет вносятся необходимые изменения.

31. При изменении места жительства (места нахождения) судовладельца либо места постоянного базирования (стоянки) судна в пределах одного и того же субъекта Российской Федерации, а также при замене двигателя (двигателей) на менее мощные или той же мощности вносятся изменения в судовую книгу и судовой билет без оформления повторной регистрации судна (без изменения регистрационного номера).

III. Государственная регистрация залога (ипотеки) судна и других ограничений (обременений) прав на судно

32. Государственная регистрация ипотеки судна, ограничений (обременений) прав на него или иной сделки с судном возможна только при наличии государственной регистрации ранее возникших прав на данное судно. Государственная регистрация ипотеки судна и других ограничений (обременений) прав на судно производится органом государственной регистрации в разделе II той же судовой книги, в которой зарегистрировано судно.

33. Ипотека судна регистрируется на основании заявления залогодателя (владельца судна) при наличии государственной регистрации права собственности на него с участием сторон договора об ипотеке или их доверенных лиц в двухнедельный срок со дня поступления в орган государственной регистрации необходимых для регистрации документов.

В заявлении о государственной регистрации ипотеки судна должны быть указаны:

данные, идентифицирующие судно (регистрационный номер, название, место его регистрации, тип и класс, вместимость);

имя и адрес залогодателя ипотеки;

имя и адрес залогодержателя ипотеки;

максимальный размер обязательства, обеспеченного ипотекой;

дата окончания ипотеки судна.

К заявлению прилагаются:

1) подлинники и копии нотариально удостоверенного договора об ипотеке судна, а также документов, указанных в договоре. В договоре об ипотеке должны быть указаны предмет залога и его оценка, существо, размер и срок исполнения обязательства, обеспечиваемого залогом;

2) подлинники и копии согласия в письменной форме всех собственников судна с установлением ипотеки на судно на условиях предъявленного договора об ипотеке (при нахождении судна в общей собственности, а также в случае, если залогодатель владеет судном с согласия его собственника (собственников) на праве хозяйственного ведения);

3) материалы по стоимостной оценке судна, являющегося предметом ипотеки;

4) документы, удостоверяющие личности залогодателя и залогодержателя (кредитора) или их доверенных лиц;

5) подлинник и копия свидетельства о государственной регистрации юридического лица (представляют юридические лица - участники договора об ипотеке судна);

6) судовой билет на судно, являющееся предметом ипотеки, с отметкой о прохождении очередного ежегодного технического освидетельствования (предъявляется);

7) документ, подтверждающий уплату государственной пошлины за государственную регистрацию ипотеки судна;

8) опись представленных документов в двух экземплярах.

Ипотека судна регистрируется на день получения заявления о ее государственной регистрации.

34. В судовую книгу (в раздел II) вносятся все сведения, указанные в заявлении о государственной регистрации ипотеки судна.

В графе "Особые отметки и дополнительные сведения" раздела I судовой книги, в которой зарегистрировано судно, для которого установлена ипотека, делается запись "ИПОТЕКА" и указывается порядковый номер записи о регистрации ипотеки судна в разделе II судовой книги.

35. После государственной регистрации ипотеки судна залогодателю и залогодержателю возвращаются подлинники документов, указанные

в подпунктах 2, 3 и 6 пункта 33 с отметкой (штампом) о произведенной регистрации, а остальные документы и копия свидетельства о государственной регистрации ипотеки судна прикладываются к регистрационной карточке - заявлению судовладельца судна.

36. В государственной регистрации ипотеки судна может быть отказано в следующих случаях:

- 1) если любые сведения, содержащиеся в договоре либо в заявлении, не соответствуют представленным на регистрацию документам;
- 2) при несоответствии представленных документов требованиям законодательства Российской Федерации.

Плохое техническое состояние судна не может являться основанием для отказа в государственной регистрации ипотеки судна, если это оговорено договором об ипотеке.

При наличии основания для отказа в государственной регистрации ипотеки судна орган государственной регистрации дает письменный мотивированный отказ в течение срока, установленного для государственной регистрации ипотеки судна.

37. Основаниями для прекращения ипотеки судна являются:

- 1) погашение денежного долга;
- 2) прекращение денежного обязательства иными, чем погашение, способами (принудительной продажей и др.);
- 3) гибель судна, за исключением случаев, если залогодержатель ипотеки судна может осуществить свое требование к страховому возмещению, причитающемуся в связи гибелью судна в соответствии с договором страхования;
- 4) а также иные случаи, предусмотренные законодательством Российской Федерации.

При представлении доказательств о прекращении ипотеки судна орган государственной регистрации вносит в судовую книгу запись о прекращении его ипотеки.

Порядок получения удостоверения на право управления маломерным судном

(*О порядке проведения аттестации на право управления маломерными судами. Новые правила)

В соответствии с существующими положениями для управления катером, яхтой, шлюпкой и лодкой с механическими двигателями любой мощности и водоизмещения независимо от района плавания необходимо иметь удостоверение на право управления маломерным судном.

В удостоверении записывается обязательно мощность, а подчас водоизмещение или парусность судна, которым может управлять судоводитель, или то и другое; указывается район плавания, где судоводитель может управлять судном (название реки, ее участка или района внутренних водных путей, в

соответствии с установленной классификацией или по географическим пунктам, район порта или удаленность от определенных пунктов берега и баз и т. д.).

Удостоверение на право управления маломерным судном выдается после сдачи экзаменов в квалификационных комиссиях, создаваемых в порядке, устанавливаемом законодательствами союзных республик.

В таких комиссиях принимаются экзамены на право управления маломерными судами, не подлежащими техническому освидетельствованию Регистром на годность к плаванию.

К экзаменам на право получения удостоверения судоводителя-любителя допускаются лица не моложе 18 лет, годные по состоянию здоровья управлять маломерным судном и умеющие плавать. Членам детских водомоторных и парусных спортивных секций в отдельных случаях разрешается сдача экзаменов с 16 лет.

Экзамены сдаются в зависимости от района будущего плавания судна. Для плавания в прибрежных зонах морей, а также на внутренних судоходных путях разряда *M* необходимо сдать экзамены по морской лоции, навигации, навигационным приборам, основам метеорологии, судовой практике (с основами теории и устройства судна), а также по «Правилам для предупреждения столкновения судов в море» (ППСС). Для плавания на внутренних судоходных путях разрядов *O* экзамены сдаются по тем же дисциплинам, в том же объеме, но вместо «Правил для предупреждения столкновения судов на море» и морской лоции надо держать экзамены по «Правилам плавания по внутренним судоходным путям» и речной лоции.

На внутренних судоходных путях разрядов *P* и *L* вместо навигации, навигационных приборов сдается экзамен по речной лоции и «Правилам плавания по внутренним судоходным путям». Теоретический экзамен по судовой практике сдается в зависимости от района, где судно должно плавать: море, река, озеро, искусственные судоходные пути, соответственно условиям плавания по разряду внутренних судоходных путей.

Квалификационные комиссии могут изменять требования к экзаменуемым, увеличивая конкретно объем программы по отдельным темам дисциплин, так как специфика плавания в разных местах различна.

Если предстоит смешанное плавание по внутренним судоходным путям и по морю, судоводитель-профессионал должен иметь два свидетельства на право управления — морское и речное или к одному из свидетельств выдается вкладыш, заменяющий другое свидетельство.

Лица, которые экзаменуются в квалификационных комиссиях для получения удостоверения на право управления маломерным судном, представляют в комиссию:

1. Две фотокарточки паспортного образца.
2. Справку о медицинском осмотре на предмет годности управлять маломерным судном. Срок годности справки — 2 месяца со дня получения.
3. Сведения о плавательном стаже, если он имеется.
4. Справка об окончании судоводительских курсов.

Комиссия может затребовать документы о приписке, мощности, водоизмещении маломерного судна, которым судоводитель должен управлять, и другие документы, в том числе судовые. При явке на экзамен в квалификационную комиссию нужно иметь паспорт или документ, заменяющий его.

4-й учебный вопрос: Требования ГИМС МЧС России к маломерным судам и базам для их стоянок. Виды и порядок проведения технического освидетельствования, оценка годности к эксплуатации и оформления результатов технического освидетельствования.

Технический надзор за состоянием маломерных судов.

Требования ГИМС к базам для стоянок маломерных судов

Базы (сооружения) для стоянок маломерных судов, как правило, размещаются за пределами первого и второго поясов зоны санитарной охраны источников централизованного хозяйственно-питьевого водоснабжения, вне судового хода, на участках водоемов с небольшой скоростью течения, защищенных от волнового и ветрового воздействия и ледохода. Места их размещения устанавливаются органами местного самоуправления по согласованию с территориальной ГИМС, территориальным специально уполномоченным государственным органом управления использованием и охраной водного фонда, территориальным специально уполномоченным государственным органом в области охраны окружающей природной среды и государственным органом санитарно-эпидемиологического надзора. Границы баз должны располагаться на расстоянии не менее 200 метров выше или ниже дебаркадеров, пассажирских и грузовых причалов, не менее 500 метров от границ гидротехнических сооружений, не менее 250 метров от рекреационной зоны и не менее 150 метров от линий жилой застройки. Акватория базы и подходы к пирсам (причалам) по ширине и глубинам должны обеспечивать беспрепятственное маневрирование приписанных к данной базе судов с максимальными размерами и осадкой. Территория базы должна быть ограждена (акватория базы ограждается дамбами, понтонами, бонами, плавучими и иными знаками судоходной обстановки), содержаться в чистоте и отвечать требованиям государственных органов противопожарного надзора, санитарно-эпидемиологического надзора и охраны природы.

В общем случае, техническое оснащение и оборудование баз должно обеспечивать:

- безопасность круглосуточной стоянки и сохранность судов в течение навигации;
- возможность и безопасность посадки и высадки людей, выполнения судоводителями профилактических, погрузо-разгрузочных и иных работ, связанных с эксплуатацией судов.

На территории базы должны быть построены причалы (пирсы), служебные помещения и другие сооружения, обеспечивающие безопасность людей и техническую устойчивость судов при длительной эксплуатации, а также дороги и подъездные пути, обеспечивающие подъезд пожарных автомашин к местам забора воды, стоянке судов и объектам на берегу. На выступающих в сторону судового хода причалах, сооружениях выставляются белые огни, видимые по горизонту на 360° на расстоянии не менее 4-х км. Огни устанавливаются на высоте не менее 2-х м от настила причала через каждые 50 м, но не менее 3-х огней на причал. Огни должны гореть от захода до восхода солнца. Затопляемые в половодье (паводок) защитные сооружения и устройства базы ограждаются соответствующими знаками судоходной обстановки на весь период половодья. На причалах, пирсах, мостках и сходнях необходимо иметь сплошной настил, который рассчитывается и один раз в три года испытывается на максимальную нагрузку в условиях повседневной эксплуатации. Результаты испытаний оформляются актом, подписываемым председателем и членами комиссии с указанием занимаемых должностей и фамилий.

Причалы и пирсы, используемые для швартовки судов, должны иметь:

- площадь, обеспечивающую возможность и безопасность проведения работ, связанных с эксплуатацией судов;
- трапы, сходни, мостки для сообщения с берегом и между собой, обеспечивающие одновременный проход не менее 2-х человек, при этом постоянные лестничные сходы должны иметь уклон не более 1 : 2,5.
- рационально расставленные (с учетом расположения швартовных устройств на судах) и прочно закрепленные швартовные устройства (битенги, кнехты, рымы, утки) для надежного крепления судов при максимально неблагоприятных для данного района гидрометеорологических условиях и уровне воды.
- привальные рамы, брусья, кранцы и прочие приспособления, исключающие повреждение корпусов судов при швартовке и стоянке;
- противопожарное и спасательное имущество по норме: огнетушитель, ящик с песком, лопата, спасательный круг (конец Александра) на каждые 50 м причальной линии, но не менее одного комплекта на причал;
- надежное леерное ограждение высотой не менее 900 мм при расстоянии между стойками не более 1,5 м;
- спасательный леер (по наружному периметру причала, пирса), закрепленный на расстоянии 10-15 см от уровня воды с интервалом между точками крепления не более 1,5 м.

Плавающие причалы, понтоны и т.п. надежно швартуются к берегу или закрепляются на штатных местах с использованием мертвых якорей. Длина причального фронта причалов и пирсов определяется требованиями обеспечения безопасности подхода, стоянки и отхода судов, а также рационального выполнения грузовых или пассажирских операций и рассчитывается таким образом, чтобы обеспечить швартовку носом (кормой) всех приписанных к

данной базе судов в случае их постоянного хранения на плаву в период навигации. В общем случае длина причала определяется по формуле:

$$L_{\text{пр}} = L_c + d$$

где $L_{\text{пр}}$ - длина причала ;

L_c - габаритная длина расчетного судна ;

d - интервалы между корпусами, необходимые для обеспечения безопасности при подходе (отходе).

Расстояние между судами у причала (пирса) базы не должно быть менее 0,5 м для гребных и 1,0 м для моторных и парусных судов. Причалы для скоростных судов и для переправ размещаются крайними. В зависимости от разрядности и местных условий базы оборудуются, имеют постройки, помещения, стенды и обеспечиваются имуществом и документацией. Руководство деятельностью баз осуществляют лица, назначенные приказами (распоряжениями) юридических или физических лиц, которым принадлежат базы. Каждое приписанное к базе судно должно иметь место стоянки (хранения) с указанием бортового номера судна. На каждой базе должна быть разработана и, по согласованию с руководством территориальной ГИМС, утверждена Инструкция по эксплуатации базы, содержанию маломерных судов и организации выпускного режима.

Порядок технического освидетельствования маломерных судов поднадзорных ГИМС МЧС России

Технический надзор за маломерными судами включает в себя осуществление контроля за их техническим состоянием в процессе их пользования, в том числе проверок маломерных судов на соответствие техническим нормативам выбросов в атмосферный воздух вредных (загрязняющих) веществ, а также проведение первичных и ежегодных технических освидетельствований и осмотров.

Первичное техническое освидетельствование проводится перед государственной регистрацией маломерного судна.

При первичном техническом освидетельствовании:

- проверяется техническая документация на судно;
- устанавливаются вместимость судна, обязательные условия, нормы и технические требования по его грузоподъемности и пассажироместности, допустимой мощности и количеству двигателей (подвесных моторов), допустимой площади парусов, району плавания (удалению от берега), минимальной высоте надводного борта, высоте волны, при которой судно может плавать, оснащению спасательными и противопожарными средствами, сигнальными огнями, навигационным и другим оборудованием.

Для маломерных судов индивидуальной постройки, а также судов промышленной постройки, технические характеристики которых не соответствуют характеристикам, указанным в техническом формуляре (паспорте), дополнительно проводятся испытания мореходных качеств (плавучести, остойчивости и непотопляемости). Результаты освидетельствования

оформляются актом технического освидетельствования с заключением о годности судна к плаванию.

Указанные в акте первичного технического освидетельствования условия и нормы вносятся в судовой билет маломерного судна. В судовом билете специальным штампом делается отметка о техническом освидетельствовании, заверяемая подписью должностного лица, проводившего освидетельствование, и выдается технический талон на годность к плаванию.

Ежегодное техническое освидетельствование проводится до начала пользования маломерного судна в текущем году, как правило, до открытия навигации.

При ежегодном техническом освидетельствовании проверяется наличие технической документации, неизменность основных элементов судна, его техническое состояние, наличие оборудования и оснащения в соответствии с установленными нормами, уточняются условия пользования.

Сроки представления маломерных судов на техническое освидетельствование

Маломерные суда, прошедшие первичное техническое освидетельствование:

- при первой государственной регистрации до 31 декабря года, следующего за годом постройки, представляются на ежегодное техническое освидетельствование через 3 года;

- в текущем году, на ежегодное техническое освидетельствование в этом году не представляются.

Не производится ежегодное техническое освидетельствование для:

- гребных лодок грузоподъемностью более 100 килограммов;
- байдарок - более 150 килограммов;
- надувных безмоторных судов - более 225 килограммов, принадлежащих физическим лицам и используемых во внутренних водах.

Техническое освидетельствование проводится:

- по месту регистрации маломерного судна на пункте технического осмотра соответствующего подразделения ГИМС МЧС России;
- по месту базирования (стоянки) маломерного судна.

Оценка технического состояния маломерного судна устанавливается отдельно по корпусу и надстройкам; устройствам, оборудованию и снабжению; противопожарной защите; механической установке и электрооборудованию, а для маломерных судов индивидуальной постройки дополнительно - по мореходным качествам в соответствии с техническими требованиями к маломерным судам.

Для определения годности маломерного судна к плаванию в соответствии с техническими требованиями предусматриваются три оценки его технического состояния: "годное", "ограниченно годное", "запрещенное к пользованию".

Пользование маломерными судами запрещается при наличии следующих технических неисправностей:

- по корпусу: имеются свищи, пробоины набора и обшивки; отсутствуют или разгерметизированы предусмотренные конструкцией судна гермоотсеки и воздушные ящики.

- по рулевому устройству: не обеспечивается полный угол перекадки руля (35 градусов на борт), затруднено вращение рулевого штурвала; повреждены перо руля или детали рулевого привода (направляющие блоки, опорные подшипники, натяжные талрепы, штуртросовая передача), имеются разрывы каболок штуртроса; отсутствуют предусмотренные конструкцией детали крепления рулевого привода (гайки, шпильки, контргайки и т.п.).

- по двигателю, подвесному мотору: топливо подтекает из бензобаков, топливного шланга, системы питания; имеется значительная вибрация; отсутствует или неисправен глушитель; повреждена система дистанционного управления двигателем; не обеспечивается легкое включение (выключение) реверс-редуктора, рукоятка реверса не фиксируется в положениях "вперед", "назад", "нейтрально" (возможно его самопроизвольное включение и выключение), неисправна блокировка запуска двигателя (мотора) при включенном реверсе, где это предусмотрено конструкцией.

- отличительные огни не соответствуют установленным требованиям.

- комплектация и оборудование судна не соответствуют нормам, указанным в судовом билете.

Единый порядок пользования маломерными судами на всех водоемах страны установлен Правилами пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации, утвержденными МЧС России и зарегистрированными в Минюсте России.

5-й учебный вопрос: Правила пользования маломерными судами на водных объектах РФ. Неисправности, с которыми запрещена эксплуатация маломерного судна. Эксплуатация баз для стоянок маломерных судов

Правила пользования маломерными судами

Руководители организаций, в которых имеются маломерные суда и базы (сооружения) для их стоянок, назначают должностных лиц, ответственных за безопасность их эксплуатации. Для судоводителей и иных лиц, управляющих маломерными судами, а также для должностных лиц, ответственных за эксплуатацию баз (сооружений) для стоянки маломерных судов, за нарушение Правил предусмотрена административная ответственность, если эти нарушения по своему характеру не влекут за собой уголовной ответственности. Рассмотрение дел об административных правонарушениях и наложение административных взысканий на нарушителей производятся должностными лицами ГИМС МЧС России в соответствии с законодательством об административных правонарушениях.

Эксплуатация маломерных судов разрешается после их государственной регистрации в судовой книге, нанесения бортовых (регистрационных) номеров и технического освидетельствования (осмотра), с соблюдением установленных условий, норм и технических требований по пассажировместимости, грузоподъемности, предельной мощности и количеству двигателей, допустимой площади парусов, району плавания, высоте волны, при которой судно может плавать, осадке, надводному борту, оснащению спасательными и противопожарными средствами, сигнальными огнями, навигационным и другим оборудованием. Государственную регистрацию, учет, классификацию и техническое освидетельствование (осмотр) маломерных судов осуществляют государственные инспекции по маломерным судам в составе главных управлений МЧС России по субъектам Российской Федерации и центры Государственной инспекции по маломерным судам МЧС России по субъектам Российской Федерации.

Принадлежащие физическим лицам гребные лодки грузоподъемностью менее 100 килограммов, байдарки - менее 150 килограммов и надувные безмоторные суда - менее 225 килограммов, эксплуатируемые во внутренних водах, допускаются к эксплуатации без государственной регистрации и технического освидетельствования (осмотра) с соблюдением лицами, управляющими этими судами, требований Правил пользования маломерными судами, других нормативов и требований, в части обеспечения охраны жизни людей на воде и безопасности плавания судов.

К **управлению маломерными судами** допускаются судоводители, имеющие удостоверение на право управления маломерными судами.

На водных объектах, не имеющих судоходной (навигационной) обстановки, маневрирование маломерных судов при расхождении должно осуществляться с учетом правостороннего движения (левыми бортами). Предельная скорость движения маломерных судов на акваториях в границах населенных пунктов и баз (сооружений) для стоянок маломерных судов устанавливается Главным государственным инспектором по маломерным судам субъекта Российской Федерации применительно к местным условиям и в соответствии с **Правилами плавания** по внутренним водным путям Российской Федерации (ППВВП). Проведение на водных объектах соревнований (регат), водных праздников и других массовых мероприятий с использованием маломерных судов разрешается в местах, устанавливаемых органом исполнительной власти субъекта Российской Федерации (или органом местного самоуправления) по согласованию или с уведомлением Главного государственного инспектора по маломерным судам субъекта Российской Федерации.

Правилами пользования маломерными судами на водных объектах Российской Федерации установлен единый порядок пользования маломерными судами на всех водоёмах страны.

При плавании на маломерных судах запрещается:

а) управлять маломерным судном:

- не зарегистрированным в установленном порядке;
- не прошедшим технического освидетельствования (осмотра);
- переоборудованным без соответствующего разрешения;
- с нарушением норм загрузки, пассажировместимости, ограничений по району и условиям плавания;
- в состоянии опьянения;
- б) передавать управление судном лицу, не имеющему права управления или находящемуся в состоянии опьянения;
- в) превышать установленные скорости движения;
- г) нарушать правила маневрирования, подачи звуковых сигналов, несения бортовых огней и знаков;
- д) заходить в постоянно или временно закрытые для плавания районы без специального разрешения или преднамеренно останавливаться в запрещенных местах;
- е) наносить повреждения гидротехническим сооружениям, техническим средствам, знакам судоходной и навигационной обстановки;
- ж) в целях обеспечения безопасности людей заходить под мотором или парусом и маневрировать на акватории пляжей, купален, других мест массового отдыха населения на водных объектах;
- з) приближаться на гидроциклах к ограждению границ заплыва на пляжах и других организованных мест купания;
- и) перевозить на судне детей дошкольного возраста без сопровождения взрослых;
- к) швартоваться, останавливаться, становиться на якорь у плавучих навигационных знаков, грузовых и пассажирских причалов, пирсов, дебаркадеров, доков (плавдоков) и под мостами, маневрировать в непосредственной близости от транспортных и технических судов морского и речного флота, создавать своими действиями помехи судоходству;
- л) устанавливать моторы на гребные лодки при отсутствии соответствующей записи в судовом билете;
- м) использовать суда в целях браконьерства и других противоправных действий;
- н) осуществлять пересадку людей с одного судна на другое во время движения;
- о) осуществлять заправку топливом без соблюдения соответствующих мер пожарной безопасности;
- п) выходить на судовой ход при ограниченной (менее 1 км) видимости;
- р) осуществлять расхождение и обгон судов в местах расположения аварийно-ремонтных заграждений, переправ и работающих земснарядах, а также в пролетах мостов и подходных каналов, при подходе к шлюзам;
- с) двигаться в тумане или в других неблагоприятных метеоусловиях, когда из-за отсутствия видимости невозможна ориентировка;

т) нарушать правила, обеспечивающие безопасность плавания, а также безопасность пассажиров при посадке на суда, в пути следования и при высадке их с судов.

Обязанности судоводителя маломерного судна

Судоводители, управляющие **маломерными судами**, должны иметь при себе и предъявлять для проверки государственному инспектору по маломерным судам или иному должностному лицу, имеющему на то право, определённые документы.

Порядок выпуска маломерных судов с баз

Правилами определен порядок выпуска маломерных судов с баз (сооружений) для их стоянок. На базе устанавливается режим, предусматривающий контроль за выходом в плавание и возвращением на базу маломерных судов, их исправностью, наличием у судоводителей обязательных судовых и судоводительских документов, за соблюдением норм пассажироместимости и грузоподъемности, а также оповещение судоводителей о прогнозе погоды.

Правилами определен порядок выпуска маломерных судов с баз (сооружений) для их стоянок. На базе устанавливается режим, предусматривающий контроль за выходом в плавание и возвращением на базу маломерных судов, их исправностью, наличием у судоводителей обязательных судовых и судоводительских документов, за соблюдением норм пассажироместимости и грузоподъемности, а также оповещение судоводителей о прогнозе погоды.

При выходе маломерного судна в плавание и при его возвращении на базу в журнале учета выхода (прихода) судов должна быть произведена порядковая запись: бортовой номер судна, фамилия и инициалы судоводителя, время выхода судна, цель и маршрут плавания, пункт назначения, фактическое время возвращения на базу.

Выпуск маломерных судов с базы (сооружения) для их стоянок запрещается в случаях:

- не предъявления судоводителем удостоверения на право управления маломерным судном и талона к нему, судового билета с отметкой о прохождении ежегодного технического освидетельствования (осмотра);
- отсутствия бортового номера или его несоответствия записям в судовом билете;
- отсутствия у судоводителя доверенности на право управления судном (при отсутствии на борту собственника судна или судовладельца);
- обнаружения на судне неисправностей, с которыми запрещена его эксплуатация;
- отсутствия на судне указанных в судовом билете спасательных, противопожарных и водоотливных средств;
- нарушения норм пассажироместимости и грузоподъемности;
- размещения пассажиров (грузов), вызывающего опасный крен или дифферент;

- наличия на судне взрывоопасных и огнеопасных грузов, если судно не предназначено (не приспособлено) для перевозки этих грузов или если их перевозка осуществляется совместно с пассажирами;
- если прогнозируемая и фактическая гидрометеобстановка на водоеме опасна для плавания судна данного типа;
- нахождения судоводителя в состоянии опьянения.