



БЕЗОПАСНОСТЬ НА ВОДЕ: ЧЬЯ ЗАБОТА?

Окончание навигации — всегда повод подвести основные ее итоги. К сожалению, печальные — в том числе. Еще в начале года мы попросили нашего постоянного автора Александра Анисенкова, который хорошо известен в питерских «лодочных» кругах не только как капитан 10-метрового катера «Ленок», но и как активный общественник, открыть в основанной им популярной группе «Водномоторник» социальной сети «ВКонтакте» специальный раздел, посвященный происшествиям на воде.

В течение сезона этот раздел регулярно пополнялся ссылками, взятыми из открытых источников (преимущественно — с новостных сайтов), и, естественно, на полноту картины не претендовал. У сотрудников новостных отделов СМИ свои приоритеты, так что попали в эту «коллекцию» в основном «громкие» случаи, многое наверняка осталось за кадром. Но даже с учетом такой вынужденной избирательности мы и предположить не могли, что между собранной информацией и обнародованными в конце сезона цифрами официальной статистики образуются такая пропасть...

Простое, казалось бы, сравнение цифр сразу потянуло за собой множество сопутствующих вопросов, имеющих уже отношение не просто к статистике, но и к ситуации

с безопасностью на воде в целом. Поэтому, не ограничиваясь публикацией отчета Александра Анисенкова, проделавшего немалую исследовательскую работу (которую, впрочем, мог проделать любой равнодушный к теме человек), мы попросили принять участие в дискуссии еще одного уважаемого человека — на сей раз несколько с иной стороны.

Николай Поликарпов, проработавший в ГИМС около 20 лет (из них половину — госинспектором, как говорят, «на земле»), в данный момент действующим сотрудником инспекции не является и ее официальную точку зрения не излагает (надеемся получить ее в дальнейшем от уполномоченных на то лиц). Однако проблемы инспекции и инспекторов, равно как и всю внутреннюю «кухню», знает не понаслышке.

Многое из того, что предлагается вашему вниманию, поможет для начала понять ситуацию в этой области и определить хотя бы основные причинно-следственные связи. Несмотря на некоторую полемичность публикуемых комментариев, мнения их авторов во многом совпадают, но вот конкретных ответов на поднятые вопросы, увы, пока не ждите. Тема будет обязательно продолжена нами, и надеемся, что на более высоком с государственной точки зрения уровне и в более практическом ключе.

КАКОВЫ РЕАЛЬНЫЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКИЕ ПОТЕРИ РОССИЙСКОГО МАЛОГО ФЛОТА?

АЛЕКСАНДР АНИСЕНКОВ

Государственная инспекция по маломерным судам (ГИМС) МЧС России в рамках круглого стола подвела итоги проделанной в 2016 г. работы. Николай Крючек, заместитель начальника Управления безопасности людей на водных объектах МЧС России, заместитель Главного государственного инспектора РФ по маломерным судам сообщил: «В 2005 г. в среднем случилось 480 аварий на маломерных судах, в которых погибли 284 человека. В последние же два года количество аварий сократилось в среднем до 30 случаев, в которых погибли от 20 до 35 человек».

Материал взят с портала МЧС Медиа (www.mchsmedia.ru/focus/item/6523721).

Уважаемый Николай Алексеевич нынче процитировал себя, вот его заявление год назад: «Что касается происшествий с маломерными судами, то за 10 лет их количество снизилось в 10 раз. В 2005 г. было около 400 происшествий с маломерными судами на воде, при этом погиб 281 человек. Сегодня (2015 г.) это порядка 30 происшествий и 25–30 погибших при авариях с маломерными судами». (www.mchs.gov.ru/dop/info/smi/news/item/5044017)

Дабы не утруждать читателей еще одной цитатой, просто скажу, что запятые в этой фразе заместитель начальника Управления МЧС оттачивает с мая 2012 г. Желающие могут ознакомиться с его интервью в прямом эфире радиостанции «Эхо Москвы».

Меня всегда озадачивала «стабильность» статистики МЧС, не раз я задавал представителям Министерства вопрос: «По вашим данным можно говорить о паре десятков смертей на воде. Причем из года в год вы рапортуете о неуклонном уменьшении этого показателя. Что будете делать, когда теоретическая кривая упрется в ноль?». Оговорюсь сразу: я не собираюсь оспаривать очередные дырочки, навчерченные в мундирах МЧС. Более того, полагаю, что у людей, которым делают вид, что платят, должен быть хоть какой-то стимул в работе.

Тем не менее вопрос для меня оставался открытым, и с начала навигации 2016 г. (с 25 апреля по 25 ноября) я регистрировал случаи гибели на воде в России, непосредственно связанные с лодками и гидроциклами. Труда это не составило: обрабатывая статистику для группы «Водномоторник», я сохранял и ссылки на сообщения о таких происшествиях. Причем речь идет только об общедоступных фактах, опубликованных в СМИ, когда смерть людей уже подтверждена и причины ее сомнений не вызывают. Отметались сообщения вроде «ушли на лодке и не вернулись, пропали» или «лодка найдена около берега, а тело рыбака — в камышах». Сознательно игнорировались данные о тех, чьи тела так и не были обнаружены. Хотя, не скрою, их число весьма значительно. Только последние дни навигации, перед ледоставом, принесли вести о десятке таких случаев на европейской части страны. Не регистрировались и сообщения о ранениях, не приведших к гибели потерпевших.

Грустная статистика моих подсчетов такова: минимум 142 погибших, из них:

— утонули (перевернулась лодка или выпали за борт) 107 человек (75,3%);

— погибли от травм после столкновения лодки с другим судном, берегом, препятствием 24 человека (17%);

— получили травмы от гребного винта или наезда лодки в воде 8 человек (5,6%);

— прочее — 3 человека (2,1%).

Все ссылки на публикации есть в комментариях к посту «Водномоторника» (vk.com/wall-868237_12550), и любой желающий может изучить их самостоятельно. Хочу заметить, я не ставил задачу мониторинга всех СМИ, возможно, какие-то статьи оказались мною незамеченными. Остается лишь гадать о количестве трагедий, не ставших темой для журналистов.

А теперь сравним эти открытые данные с официальной статистикой. «Странная картина получается, однако», — скажете вы. «Вовсе нет, — услышите в ответ, — у нас статистика верная, мы занимаемся только маломерными судами. Точнее, теми случаями с ними, которые сами и регистрируем. По ним и отчитываемся».

Напомню читателям, что с 2012 г. в России маломерными, поднадзорными ГИМС, считаются суда: для некоммерческого использования; длиной не более 20 м; массой (взвешиваем с мотором) до 200 кг; с двигателем, если таковой имеется, до 8 кВт (10 л.с.); с количеством людей на борту не более 12; подлежащие государственной регистрации.

Основными задачами ГИМС 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 (далее — водные объекты);

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

Так что к «компетенции» ГИМС нынче в России в равной степени не относятся ни огромный, по некоторым оценкам, значительно превышающий количество зарегистрированных судов, флот легких лодок с мощными для их размеров моторами, ни маломерные суда предпринимателей, ни безмоторные парусные яхты, ни барышни на надувных матрасах. ГИМС не любит это признавать, но инспектор на воде может пьяному рыба-

ку без спасательного жилета только пальчиком погрозить, пусть в его моторной лодке еще и народ такой же веселый сверх всякой меры насажен. Или полицию вызвать. Что в километрах двадцати-тридцати от ближайшего полицейского определенно нарушителя напугает и беду предотвратит... Других прав «в пределах своей компетенции» у инспектора просто нет. И покарать такого нарушителя, который и документы-то никакие имеет с собой не обязан, по закону ГИМС не может. Даже оштрафовать не может.

ГИМС не сама сложила с себя полномочия надзора за «всем маленьким, что ходит по воде» в России. Их отобрал у МЧС законодатель. С 2012 г. мы пожинаем горькие плоды, пользуясь наспех принятым Федеральным законом от 23 апреля 2012 г. № 36-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна». Более того, все последующие нормативные акты вынужденно подгоняются под него.

Теперь понятно, почему не попадет в «лодочную» статистику МЧС бедняга-матрос, после выпивки зарубивший насмерть собственную жену, упавшую за борт, винтом шлюпки. И не попадет соплик, утопивший друга на легонькой и короткой надувнушке с форсированным в полтора раза, «раздушенным» мотором.

Но чувство гражданской обиды у меня остается. Как ни верти, подразделение МЧС Управлением безопасности людей на водных объектах называется. И люди на лодках гибнут одинаково, вне зависимости от того, есть на судне регистрационный номер ГИМС или нет.

И, быть может, дать «наверх» честную статистику, настоящую, которая не так уж и плоха? И прямо сказать, откуда такие цифры берутся.

Нравится нам или нет, страна уже давно поставлена перед выбором: либо вернуть все надзорные функции за малым гражданским флотом МЧС, либо передать их целиком МВД (а в морских районах — береговой охране). Мне и самому не по себе, как представляю «гаишника», «кормящегося» еще и на воде... Но полицейский патруль на катере решит и проблемы судоводительских нарушений, и браконьерства, и нарушений общественного порядка и природоохранного законодательства в прибрежной зоне. И все необходимые права у МВД для этого уже есть. »

СТАТИСТИКА — ЧТО ДЫШЛО...

НИКОЛАЙ ПОЛИКАРПОВ

Начнем с азов. Первое и самое главное. Начиная с 2012 г. (с момента вступления в силу Федерального закона от 23 апреля 2012 г. № 36-ФЗ) в головах многих обывателей (да простят меня уважаемые водномоторники за это ругательное слово в их адрес) некоторыми не совсем понимающими букву закона гражданами тщательно укореняется мысль, что если маломерное судно не подлежит государственной регистрации, то оно и неподнадзорно никому. В очередной раз попытаюсь объяснить ситуацию. Любое маломерное судно, использующееся в некоммерческих целях, поднадзорно ГИМС МЧС России. Неважно, подлежит оно регистрации или нет. Поэтому выполнение законного требования госинспектора в отношении обеспечения безопасности жизни людей на воде обязательно всеми гражданами.

Маленькая ремарка: у уважаемого Александра Анисенкова в статье в части понятия маломерного судна «смешались в кучу кони, люди...». Поясню. И в Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации, и в Кодексе Торгового мореплавания Российской Федерации под термином «маломерное судно» понимается судно, длина которого не превышает 20 м, а максимальное количество людей на борту не более 12 человек.

Далее идет разделение по поднадзорности (по месту государственной регистрации): занятое некоммерческим использованием — в реестре маломерных судов, который ведется ГИМС МЧС России; занятое коммерческим использованием — в государственном судовом реестре или реестре арендованных иностранных судов, которые ведутся Минтрансом. Правда, никто не может дать определение понятия «коммерческое использование», ну или «некоммерческое использование». Его просто не существует.

Не подлежат регистрации (ни в одном реестре) суда, масса которых менее 200 кг, а в случае установки на судне двигателя (подвесного мотора) его мощность не должна превышать 8 кВт (т. е. 10,88 л.с., чтобы быть совсем точным), а также спортивные парусные суда не более 9 м в длину, которые не имеют двигателей и на которых не

оборудованы места для отдыха. При этом суммарная масса лодки и двигателя, а также топливной системы и рулевого дистанционного устройства (при его наличии) не должны превышать 200 кг. Так написано в ГОСТ Р ИСО 8666 – 2012.

На управление судном, не подлежащим государственной регистрации, документ, удостоверяющий право управления, не нужен. К чему приводит такая политика, можно представить, если прикинуть, что «Казанка», «Казанка М», «Южанка», в простонародье именуемые селедками, весят значительно менее 200 кг. А с мотором 9,9 л.с. (не будем впадать в философские споры про 10,0 и 10,88 л.с.) и одним юнцом на румпеле эти лодки развивают вполне приличную скорость и дел надевать могут ого-го каких.

Перейдем к цифрам. Цифры, приведенные уважаемым Николаем Алексеевичем Крючком, действительно имеют место быть в официальных отчетах, в том числе в ежегодном Государственном докладе МЧС России. Занимательны в них два момента. Первый в том, что ежегодно (согласно отчетам) случается около 30 происшествий, и гибнут в них (опять же, исходя из официальных цифр) 25–35 человек ежегодно. При этом ежегодно количество этих происшествий снижается на 10–15%. Второй момент заключается в том, что Николай Алексеевич, как говорится, путается в показаниях. Обратите внимание, что в 2016 г. он говорит про «около 480 аварий» в период «до МЧС» и про «около 400» в году 2015-м. Разница немалая, но и неспроста появляющаяся. Эта разница напрямую связана с первым моментом и с законами математики, которые изучаются в средней общеобразовательной школе.

Поясню. 10 лет по 10 процентов от начальных 400 — это одно, а вот 10 лет по 10 процентов от начальных 480 — это другое. Можно ударно понижать аварийность на пару-тройку лет подольше. Хотя...

Из большой личной практики могу сказать следующее. Если в каком-либо субъекте нашей страны в течение года в водоемах (исключая ванны и фонтаны) тонуло в среднем около 350 человек в год, то их и дальше, из года в год, тонет примерно то же количество. Такова жизнь. Кардинально изменить эту цифру по региону может только аномальная жара или аномальный же холод в течение года — и летом, и зимой. Существует еще пара способов уменьшить ее. Первый — оградить

все водоемы заборами с колочей проволокой и пустить по ней ток. Хотя, я думаю, русского человека это нисколько не смутит. И второй, более сложный, но, на мой взгляд, более правильный, — заниматься поднятием культуры в стране, воспитанием ее в людях с детства — с яслей, с детсада...

Статистикой у нас в стране занимается Госкомстат. Он работает по кодам МКБ-10 (Международный классификатор болезней 2010 г., в котором приведены коды гибели). Для уточнения данных Госкомстата туда направляется представитель ГИМС, который вместе с уполномоченным статистиком творит чудеса... Вопрос в «правильности счета». Ведь цифру можно понизить, в том числе с использованием вполне официальных методов. Допустим, при сплав по горным рекам на рафте где-нибудь на Северном Кавказе погибли четверо (перевернулись и утонули), но у всех при себе были паспорта с регистрацией в каком-либо ином субъекте. В этом случае утонувшие «ставятся на счет» в субъект по месту регистрации, а горная республика ни при чем... Или утонул человек вне «оперативной зоны» спасательной станции, или в месте, не оборудованном для купания. Ну и так далее. Главное, чтобы сотрудники творчески подходили к своей работе.

Примерно такая же картина и с авариями. Но, хоть дьявол, как известно, кроется в деталях, нам детали не нужны — все гораздо проще.

Главнейшая причина этого, пардон, бардака кроется в том, что в ГИМС МЧС России до сих пор (а ГИМС передана в МЧС в 2004 г.) нет основополагающих терминов и определений «что есть что». Никто не может сказать, что есть авария маломерного судна, что есть аварийное происшествие, что есть происшествие с судном. Между тем, попытки исправить положение, пока еще безуспешные, предпринимаются МЧС на протяжении уже более чем 6 лет. Состоят эти попытки в написании проекта Федерального закона «О безопасности маломерных судов».

В процессе работы в ГИМС я лично этих проектов перечитал штук пять. В последних вариантах появились разделы с основными определениями, в том числе — касающимися понятий «авария», «аварийное происшествие». К сожалению, принятие этого закона по каким-то причинам не является приоритетным для жизни нашей страны в сравнении

с законами о, допустим, переименовании милиции в полицию или отмене перехода на летнее/зимнее время в связи с нервным мычанием коров.

Давайте решим пару задачек.

1. Гражданин в состоянии «шапито» сел в принадлежащую ему лодку, рванул ручку газа и через 50 м врезался в опору моста. От удара лодка загорелась, а гражданин не смог из нее выбраться по неизвестной причине.

2. Абсолютно трезвый гражданин осуществлял движение со скоростью 60 км/ч на катере в условиях ограниченной видимости. На борту с ним находились друзья. Навигационная обстановка на участке исправна, работает в штатном режиме. В результате наезда на камень-одинец один из гостей ударился о верхний край ветрового стекла и получил несовместимую с жизнью черепно-мозговую травму (полбашки ему плексигласовой кромкой снесло).

Объясните: что было в первом случае, что — во втором? Где была авария, а где — аварийное происшествие? А может, просто несчастный случай? Что есть катер, что есть моторная лодка, что есть моторная яхта? Или просто яхта? В какую графу что писать?

Что, извините? Вы спрашиваете, что такое «условия ограниченной видимости»? Что это за камень такой — одинец? Вот видите...

Помимо того, что нет основополагающих определений, глобальными разборами причинно-следственных связей происшествий с погодой, навыками управления судном, техническим состоянием судна, наличием навигационной обстановки, лодочными опасностями участка и т. д. в настоящий момент никто не занимается. При этом я говорю не о примитивном фиксировании этих факторов в отчете, а именно об изучении причин аварии, анализе их и доведении выводов до общественности с целью проведения разъяснительно-воспитательной работы.

В анализах деятельности, которые, чего греха таить, и мне приходилось составлять, приводится весьма странная разбивка причин аварийности. Чаще всего это выглядит как сравнение синего с толстым, а их, в свою очередь, с коротким. Так было заведено задолго до нас.

Еще одним, на мой взгляд, не менее важным аспектом этой проблемы является то, что госинспектору невыгодно фиксировать и показывать в отчетах какие бы то ни было происшествия. И вот по каким причинам.

Представьте себе, что на протяжении года, а то и двух-трех на подконтрольной территории не происходило никаких происшествий с маломерными судами, и тут... допустим, столкновение. Выехать на место, зафиксировать, разобраться (в случае, если не было травм и гибели) — это, как говорится, не вопрос. Вопрос, что надо писать рапорт и подавать его по инстанции.

После подачи рапорта картинка меняется кардинально. У инспектора на протяжении этого количества времени аварийность была 0%, а тут сразу рост аварийности на 100%! Цифры, особенно относительные, — страшная вещь. В самом простом варианте в подразделение тут же приедет проверка. Хорошо, если из местного главка. Хорошо, если в ее составе будут люди, которые хотят разобраться, почему такой рост аварийности, а не просто «разобраться». В ряде случаев проверка приезжает из вышестоящего регионального центра. А там, как правило, сразу «шашкой наотмашь».

Ну и зачем мне как инспектору такие приключения? У меня зарплата 8–15 тысяч рублей в месяц, и в городке рабочих мест ноль.

Исключение составляют (для статистики, но не для последствий в отношении инспектора) резонансные случаи.

А зачастую судовладельцы сами не заинтересованы в заявлении о происшествии. ГИМС далеко, мы, как говорится, сами между собой разберемся. Да и толку-то от заявления? ОСАГО, слава богу, у нас на лодки не надо иметь, а ГИМС техническим освидетельствованием все равно не занимается. Дать заключение «непригодное к эксплуатации» я и сам, без инспектора, могу, потому как в борту дырка 0,5 × 1,0 м.

Если копать дальше, то выплывет, что и разбираться-то по аварии госинспектор по большому счету не имеет права. Да и в инспекторах сейчас все больше и больше людей, не имеющих флотского образования. Да и военно-морское, если честно, не всегда подходит: специфика другая, а переучиваться негде. Между тем, в последние годы госинспекторами все больше работают отставные военные. Принцип приема их на работу таков: он офицер, имеет высшее образование, приучен к дисциплине (ну как котенок к лотку). Ну и что, что танкист, минер или связист, главное — офицер! Многие из этих отставников долгое время не могут понять, в чем разница между Трудовым кодексом РФ и Уставом

службы в вооруженных силах, и привыкнуть к тому, что госинспектор является служащим. Гражданским служащим. При этом он не стоит на государственной гражданской службе. Он, как правило, не спасатель. На него не распространяются льготы и обременения, положенные спасателям или госслужащим. У него рабочий день с 09.00 до 17.45 с перерывом на обед, а потом «море на замок» и «хоть не расцветай».

Не существует и программы подготовки госинспекторов по маломерным судам ни на уровне модного нынче бакалавриата, ни на уровне магистратуры. Программы переподготовки или повышения квалификации более ориентированы на специфику МЧС, чем на судовождение и мореплавание. Да и вообще профессии или специальности такой не существует. Должность есть, а более ничего.

Вот такая вот у нас получается романтика...

Ну а что же со статистикой, спросите вы. Отвечаю. На мой взгляд, остро назрела необходимость следующих шагов:

— скорейшее принятие закона, который закрепит на федеральном уровне понятийный аппарат и терминологию;

— сведение поднадзорности судов под крыло одного ведомства (лучше в Минтранс, там еще осталось достаточное количество флотских специалистов-транспортников);

— разработка и введение курса лекций (в программе ОБЖ) для школ и иных учебных заведений среднего и высшего образования с целью воспитания правильного отношения к безопасности жизни людей при отдыхе на воде и у воды, в том числе с тематикой по правильной эксплуатации маломерных судов;

— разработка федеральной программы обучения судоводителей маломерных судов;

— внесение изменений в 36-ФЗ и иные нормативные правовые акты РФ, в том числе ведомственные, связанных с уменьшением порога мощности судов, подлежащих государственной регистрации, и приведением их в соответствие с налогооблагаемыми судами;

— внесение в «Общероссийский классификатор профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов» профессии «Государственный инспектор по маломерным судам»;

— разработка и введение в действие профессионального стандарта по данной профессии и образовательной программы для подготовки специалистов по данной профессии. ❏