

Ответы на вопросник к первому совещанию Неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству

Респонденты:

- Финское агентство транспортной безопасности – Трафи (Финляндия);
- Норвежская морская администрация (Норвегия);
- Государственная инспекция по маломерным судам (ГИМС) МЧС России (Российская Федерация);
- Российская яхтенная ассоциация;
- Королевская яхтенная ассоциация (Великобритания);
- «Путь из варяг в греки», Украина.

1. Обмен информацией о существующем положении дел в отрасли, достижения и проблемы

А. Финляндия

1. Поскольку интерес к получению МУС по-прежнему высок (в год выдается в среднем 400-500 МУС, в 2016 году выдано 477 МУС), мы изучаем возможность включить их в тот же процесс выдачи, как и для других морских квалификационных свидетельств. Это позволило бы сократить ручной труд при изготовлении сертификатов, печатании пластиковых карт размером с кредитную карту, упростило бы обработку данных и т.д.

2. Интерес, прежде всего, выражают люди, выезжающие за границу и желающие арендовать судно на время отпуска. В Финляндии МУС требуется только для управления финским судном длиной более 24 м.

В. Норвегия

3. Мы выдаем национальное свидетельство и МУС для прогулочных судов длиной до 15 м, а также штурманское свидетельство класса 5 для прогулочных судов длиной до 24 м. Все свидетельства выдаются на норвежском и английском языках и четко указывают, какими правами обладает их владелец. Мы испытываем трудности, если иностранные свидетельства выданы не на английском языке или когда не указаны четко их ограничения.

4. К нам обращаются много иностранных граждан с вопросом, действительно ли в Норвегии их свидетельство, выданное другой страной. Это создает определенные проблемы, поскольку страны устанавливают большой круг ограничений, в т. ч. по длине, мощности двигателя, типу судна (парусное/моторное), эксплуатации в дневное/ночное время, расстоянию от убежища, погодным условиям и т.д. Период действия свидетельства может составлять 10 лет или быть неограниченным.

5. Одна из **проблем**: граждане Норвегии, желающие получить МУС в другой стране, не могут это сделать, поскольку, в соответствии с Руководством к Резолюции № 40, страна может принять решение не выдавать МУС резиденту другой страны, которая применяет Резолюцию № 40. В частности, это относится к ЕПСВВП, поскольку Норвегия их не применяет. Мы хотели бы разработать собственный

экзамен на знание ЕПСВВП в Норвегии, чтобы выдавать МУС для каналов, но для этого мы нуждаемся в помощи.

С. Российская Федерация

6. В Российской Федерации под судном, используемым для целей прогулок, туризма, рекреации, отдыха, других подобных целях, могут пониматься прогулочные суда и маломерные суда, используемые в некоммерческих целях.

Под прогулочным судном понимается судно общее количество людей на котором не должно превышать восемнадцать, в том числе пассажиров не более чем двенадцать, и которое используется в некоммерческих целях и предназначается для отдыха на водных объектах.

Под маломерным судном понимается судно, длина которого не должна превышать двадцать метров и общее количество людей на котором не должно превышать двенадцать.

7. Регулирование судоходства прогулочных судов осуществляется тем же органом, который регулирует в Российской Федерации судоходство и мореплавание транспортных судов (Минтранс России).

8. В соответствии с внутренним законодательством Российской Федерации регулируются следующие сферы судоходства маломерных судов, используемых в некоммерческих целях:

- предоставление права плавания под Государственным флагом Российской Федерации, путем государственной регистрации в реестре маломерных судов, что одновременно является подтверждением возникновения права собственности на маломерное судно, используемое в некоммерческих целях. В реестре также регистрируются ограничения (обременения) устанавливаемые в отношении судна;
- предоставление права управления маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях;
- проверка технической годности маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, которая осуществляется в рамках освидетельствования, проводимого в общем случае один раз в пять лет.

9. Отдельно техническим регламентом Таможенного союза (Евразийская экономическая комиссия), регулируется строительство маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, в том числе установлены технические требования и нормы их оснащения.

10. В Российской Федерации обязательного страхования гражданской ответственности при пользовании маломерными судами не существует.

11. Вопросы для обсуждения на международном уровне:

а) Неоднозначность существующей практики отнесения судов к прогулочным или маломерным, которые используются для целей отдыха и туризма..

б) Вопросы, возникшие при работе МЧС России над проектом федерального закона «О безопасности судоходства маломерных судов» (см. п. 55):

1. понятие прогулочного судна или маломерного судна, используемого в прогулочных целях;
2. понятие прогулочного судоходства;

3. необходимость предоставления права плавания под государственным флагом государства, каким судам необходимо, каким документом подтверждать;
4. необходимость получения права управления, на какие судна необходимо получать право управления;
5. необходимость установления единых технических требований к судам, к каким судам, как во время строительства, так и во время эксплуатации;
6. и как следствие предыдущих пунктов, необходимость установления единых типов судов и районов плавания, а также необходимость взаимного признания выдаваемых документов либо установления единых форм документов и т.д.

D. Российская яхтенная ассоциация

12. Прогулочное судоходство стало очень популярно в России за 15 лет. Появились современные яхт-клубы и марины, проводятся международные выставки яхтенной индустрии, приобретаются новые моторные и парусные суда, открываются новые маршруты для водного туризма, создаются чартерные компании, школы и яхтенные ассоциации.

13. **Проблемы:** высокие ввозные пошлины и стоимость стоянок, сложные формальности при пересечении границы, отсутствие единого международного сертификата для управления прогулочным судном за рубежом.

14. **Вопросы для обсуждения на международном уровне:**

- упрощение таможенных процедур и формальностей при пересечении границы;
- популяризация прогулочного судоходства и водного туризма;
- качественная подготовка судоводителей и инструкторов в России и за рубежом.

E. «Путь из варяг в греки» (Украина)

15. **Положительный опыт и достижения:**

- упрощение формальностей для прогулочного судоходства;
- создание карты международных маршрутов для прогулочного судоходства;
- создание карты туристических водных маршрутов, смешанных маршрутов и популяризация прогулочного судоходства.

16. **Проблемы:**

- отсутствие реального участия общественности в организации и обеспечении контроля безопасности на ВВП;
- отсутствие общественного контроля за уровнем подготовки (обучения) судоводителей ММС, их практическими навыками с целью повышения безопасности на ВВП;
- вопросы технического осмотра и государственной регистрации судов;
- обучение и повышение квалификации работников водного транспорта, в том числе инструкторов учебных заведений, где проводится подготовка судоводителей ММС;

- имплементация международных требований по прогулочному судоходству и водному туризму в национальное законодательство;
- отсутствие юридического и правового сопровождения собственников прогулочных судов и ММС;
- отсутствие инфраструктуры на внутренних водных путях для прогулочного судоходства и водного туризма.

17. **Вопросы для обсуждения на международном уровне:**

- применение резолюции № 40 на национальном уровне, а также признание национальных свидетельств другими странами;
- пути развития инфраструктуры для прогулочного судоходства вдоль внутренних водных путей европейского значения;
- определение координационного органа на национальном уровне по вопросам обучения на право управления прогулочным судном (унификация программ, европейские и международные требования к подготовке, признание документов об обучении другими странами для выдачи МУС, ведение базы данных и обмен информацией);
- технический надзор, регистрация и страхование ММС.

Г. Великобритания

18. **Вопросы для обсуждения на международном уровне:**

- в качестве проблемы, встречающейся повседневно, можем отметить непонимание смысла МУС и его статуса;
- возрастание количества предложений обучающих курсов и свидетельств, якобы соответствующих МУС.

2. МУС, обучение, практика и экзамены для судоводителей прогулочных судов

А. Финляндия

19. Финляндия выдает МУС как для ВВП, так и для прибрежных районов, однако, свидетельство для ВВП в Финляндии не требуется ни в каком случае, свидетельство для прибрежных районов – только для судов длиной более 24 м.

20. Финляндия не имеет собственного экзамена по ЕПСВВП. Для ВВП применяется следующий принцип: экзамен проводится организацией, прошедшей аудит и получившей признание со стороны Трафи; агентство не проводит экзамен своими силами. Результаты экзаменов и МУС, выданные другими странами, рассматриваются в каждом конкретном случае. В Финляндии знание ЕПСВВП судоводителями не требуется. Для прибрежных районов обычной практикой считается также привлечение организаций, прошедших аудит и признанных Трафи, тем не менее, агентство имеет собственный экзамен для этих районов.

21. Финляндия не применяет резолюцию № 14.

22. Финляндия **признает** МУС, выданные другими странами. Тем не менее, МУС требуется для управления финским судном длиной более 24 м. Поэтому, если иностранный гражданин желает управлять финским судном длиной более 24 м,

может потребоваться МУС, и официально выданное МУС любой другой страны будет достаточным.

В. Норвегия

23. Норвегия выдает МУС для прогулочных судов длиной до 15 м для прибрежных районов и заинтересована в выдаче МУС для ВВП.

24. Норвегия хотела бы разработать собственный экзамен на знание ЕПСВВП, но также заинтересована обсудить возможность признания результатов экзамена по ЕПСВВП, разработанного другими странами/организациями.

25. Норвегия не применяет резолюцию № 14.

26. Норвегия **признает** МУС, выданные другими странами, только для судов длиной до 15 м. При этом любые ограничения, указанные в МУС, действуют в Норвегии, даже если они не требуются на национальном уровне.

С. Российская Федерация

27. В Российской Федерации предоставление права управления маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, возложено на Государственную инспекцию по маломерным судам МЧС России. Право управления требуется только для управления маломерными судами подлежащими государственной регистрации. Кандидатом на получение права управления может быть любое физическое лицо, вне зависимости от гражданства, достигшее 18 летнего возраста, и годное по состоянию здоровья для управления судном.

28. Право управления получается в случае положительной сдачи экзамена на право управления маломерным судном. Экзамен состоит из двух частей: проверка теоретических знаний кандидата и его практических навыков управления. При проверке теоретических знаний кандидата на право управления маломерным судном, используемым в некоммерческих целях, не проводится проверка его знаний ЕПСВВП. В случае положительной сдачи экзаменов заявителю предоставляется право управления определенным типом маломерного судна в определённом районе плавания.

29. Типами маломерных судов является: моторное, парусное, гидроцикл и судно особой конструкции. К районам плавания относятся внутренние воды Российской Федерации, внутренние водные пути Российской Федерации, внутренние морские воды и территориальное море Российской Федерации и 20 мильная зона от берега.

30. Право управления подтверждается удостоверением на право управления маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, которое выдается сроком на 10 лет. Для получения права управления не требуется обязательного прохождения обучения.

31. МУС не выдается.

32. Государственная инспекция по маломерным судам МЧС России в целом готова рассматривать вопрос выдачи международного удостоверения на право управления прогулочным судном и признания результатов экзаменов, проведенных другой стороной, однако считает, что данный вопрос должен рассматриваться одновременно с вопросами признания документов, подтверждающих право плавания под флагами государств, годности судна к плаванию и др.

33. **Признание свидетельств, выданных другими странами:** в случае если кандидат на право управления маломерными судами, используемыми в некоммерческих целях, предоставит иностранный квалификационный документ,

проведение экзаменов осуществляется в специальном порядке, который заключается в проверке входных документов без проведения проверки теоретических знаний и практических навыков, за исключением внутренних водных путей Российской Федерации или внутренние воды Российской Федерации.

D. Российская яхтенная ассоциация

34. Российская яхтенная ассоциация разработала проект требований по подготовке и обучению судоводителей прогулочных судов, приведенный в документе IWG RN/2017/3. Все участники приглашаются внимательно рассмотреть этот документ, поскольку он может иметь большое значение для отрасли.

35. Российская яхтенная ассоциация выдает МУС своего образца выпускникам школы подготовки морских и летных экипажей «Капитан», для плавания за рубежом по внутренним водным путям и прибрежным районам. Все кандидаты на получение МУС проходят обучение и практику после чего сдают экзамен, в том числе на знание ЕПСВВП, если плавание проходит на внутренних водных путях. Экзамен разработан на основе ЕПСВВП, изданных в 2009 году и полученных Российской яхтенной ассоциацией на заседании Рабочей группы по внутреннему водному транспорту в 2010 году. На основании правил была выпущена книга в меньшем формате. Внесены изменения при пересмотре правил 5 ЕПСВВП. Правила имеются на русском и английском языках.

36. Сертификат судоводителя, шкипера на право управления прогулочным судном в соответствующем регионе является обязательным документом. Поэтому крайне заинтересованы в выдаче легитимного документа МУС.

37. Резолюция № 14 не применяется, но эта резолюция в первоначальной редакции представляет большой интерес.

E. Путь из варяг в греки

38. Правовая основа, устанавливающая принципы обучения – Приказ Мининфраструктуры от 07.05.2013 № 283, зарегистрирован в Минюсте 29.05.2013 за № 831/23363, в редакции приказа Мининфраструктуры от 26.08.2014 № 413, зарегистрирован в Минюсте 25.09.2013 за № 1169/25946.

39. Мы не выдаем МУС, но заинтересованы в этом, поскольку видим в этом возможность предоставить обучающимся более высокую компетентность по теоретическим и практическим курсам, в частности на основе требований ЕПСВВП и положительный опыт мировой практики обучения, унификации программ подготовки на национальном уровне.

40. В настоящее время, в соответствии с законодательством, экзамен основан на национальных требованиях; включен также ряд положений ЕПСВВП. Опыт разработки собственного экзамена на знание ЕПСВВП есть. Мы планируем продолжить эту работу на уровне нашей организации в тесном сотрудничестве с государственными регуляторами (министерствами и ведомствами, местными органами самоуправления), в том числе как члена Неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству ЕЭК ООН. В то же время, необходимы координатор по унификации программ подготовки и экзаменов, технические требования к тренажерам по ММС и программы подготовки инструкторов учебных заведений в части, касающейся требований ЕПСВВП.

41. **Признание результатов экзаменов и свидетельств, выданных другими странами:**

- для признания результатов экзаменов, разработанных другой страной (организацией), с последующей выдачей МУС необходимо внесение изменений в национальное законодательство. В планах организации как члена Неофициальной рабочей группы по прогулочному судоходству ЕЭК ООН этот вопрос – один из главных;
- признание МУС не урегулировано на уровне национального законодательства.

Г. Великобритания

42. Великобритания выдает МУС для парусных и моторных судов, как для ВВП, так и для прибрежных районов.
43. Великобритания применяет собственные экзамены на знание ЕПСВВП и для прибрежных районов и не принимает результаты экзамена, пройденного в другой стране.
44. Резолюция № 14 не применяется.
45. Великобритания не требует наличие МУС для судоводителей прогулочных судов длиной до 24 м и валовой вместимостью до 80 рег. т. Мы не стали бы выдавать национальное МУС на основе МУС, выданного другой страной.
46. МУС однозначно предназначен для прогулочных судов и не может применяться в коммерческих целях.

3. Содействие МУС и Резолюции № 40

А. Норвегия

47. Вопросы по применению резолюции № 40:
1. Возможна ли сдача экзамена только по теоретическому знанию ЕПСВВП? Если его объединить с практическим экзаменом, учитывающим требования к МУС для прибрежных районов (маневренность и т.д.), нашим существующим теоретическим экзаменом на знание правил плавания, МППСС ++, могли бы мы в этом случае выдавать МУС как для прибрежных районов, так и для каналов?
 2. Как поступают страны в случае свидетельств со сроком действия 10 лет? Должны ли кандидаты вновь сдавать экзамен в полном объеме, когда свидетельство утратило силу?
 3. Может ли морская администрация давать специальные отступления организации или другой стране для выдачи МУС своим гражданам, если последняя не применяет резолюцию № 40? (Пример – Мальта, которая не применяет резолюцию № 40, но выдает МУС гражданам Великобритании посредством Королевской яхтенной ассоциации, и попросила у Норвегии разрешение для выдачи МУС гражданину Норвегии, проживающему на Мальте).

В. Российская яхтенная ассоциация

48. Было бы целесообразно проведение экономической и правовой экспертизы Резолюции № 40.

С. Путь из варяг в греки

49. Необходимо:

- усовершенствование процедуры взаимного признания МУС;
- создание единой базы данных;
- приведение МУС, которые уже выданы, к единому образцу;
- разработка и внедрение модельных курсов подготовки судоводителей ММС и прогулочных судов.

50. Следует включить информацию об особенностях МУС, выдаваемых Украиной, в резолюцию № 40.

4. Резолюция № 52, Европейская сеть прогулочного судоходства по внутренним водным путям

51. Резолюция № 52 не применяется Финляндией и Норвегией.

52. В Великобритании она используется в качестве справочной информации/руководства для общественности и членов Королевской яхтенной ассоциации.

53. Организация «Путь из варяг в греки» подчеркнула, что в настоящее время ВВП Украины могут рассматриваться большей частью для использования в прогулочных целях, для водного туризма и/или прочего некоммерческого использования, а возможности их использования для транспортных судов требуют значительного улучшения. По мнению этой организации, в Украине на уровне национальных регуляторов и местных органов самоуправления с привлечением общественности, международной технической помощи необходимо осуществить ревизию ВВП Украины и реально оценить возможности прогулочного судоходства (особенно международного), водного туризма с целью актуализации карты AGNP.

5. Применяемые национальные меры/стратегии в целях содействия развитию прогулочного судоходства и водного туризма

А. Финляндия

54. В Финляндии действует национальная компания «Финпро», в рамках которой работает отделение развития туризма «Visit Finland». «Visit Finland», среди других задач, содействует развитию водного туризма.

В. Российская Федерация

55. В настоящее время в Российской Федерации широко обсуждается вопросы развития прогулочного судоходства. В целях создания условия для развития как прогулочного судоходства, так и связанной с ней инфраструктурой МЧС России, подготовлен проект федерального закона «О безопасности судоходства маломерных судов». Законопроектом планируется урегулировать вопросы:

- предоставления права по Государственным флагам Российской Федерации, путем государственной регистрации маломерного судна;
- предоставления права управления маломерными судами;

- строительство маломерных судов, как предназначенных для реализации на рынке, так и строящихся для личных нужд;
- периодическую проверку судов на годность к плаванию в ранее установленном районе плавания;
- функционирование марин и их служб обеспечения безопасности судоходства и стоянки судов в них;
- документы, необходимые для эксплуатации маломерных судов;
- государственный контроль за судоходством маломерных судов;
- расследование аварий, связанных с маломерными судами.

Законопроект направлен, среди прочего, на упрощение существующих процедур.

С. Российская яхтенная ассоциация

56. Меры, содействующие развитию прогулочного судоходства и водного туризма, включают устойчивый рост числа любителей водных видов спорта, отдыха, прогулочного судоходства и водного туризма за счет увеличения числа судоводителей прогулочных судов и повышение качества их подготовки.

Д. Путь из варяг в греки

57. В 2017 году нами поданы предложения государственному регулятору (Мининфраструктуры) на рассмотрение в части прогулочного судоходства и водного туризма для включения в Национальную транспортную стратегию Украины до 2030 года. Они включают вопросы развития инфраструктуры для прогулочного (в т.ч. международного) судоходства и водного туризма в части тарифной политики, обеспечении соответствующего технического состояния ГТС, развития связанных инфраструктурных объектов на ВВП, вопросы финансирования и привлечения частного капитала. Кроме того, требуют урегулирования вопросы страховки, навигационного сопровождения, обмена информацией, регистрации судов, вопросы касательно баз для стоянок малых (маломерных) судов (марин), контроля за безопасностью.

Е. Великобритания

58. На правительственном уровне такие программы не осуществляются, но существуют многочисленные региональные туристические инициативы.