

Птичьи права или Резолюция № 40?

Артем Лисочкин

Увидеть за границей соотечественников – давно не редкость. А в последнее время такие встречи все чаще происходят на воде, и уже не удивляешься, когда на борту ошвартованной в зарубежной марине парусной или моторной яхты звучит родная речь. Возможностью приобрести серьезную «круизную» лодку и держать ее в Европе располагает, естественно, лишь весьма состоятельная часть россиян, но есть и более доступный способ воспользоваться практически теми же благами – взять приглянувшееся судно в чартер, т.е. во временное пользование. При этом многие предпочитают путешествовать исключительно собственной компанией, без посторонних на борту.



Конечно, наличие наемного экипажа или одного только шкипера снимает львиную долю проблем, связанных с юридическими формальностями, спецификой местных условий плавания, сервисом и т.д., не говоря уже об ответственности за судно, но роль простых пассажиров устраивает «водоплавающих» россиян далеко не всегда. Для таких случаев и служит так называемый «bareboat charter» – как явствует из прямого перевода, лодка берется в чартер «голой», т.е. без экипажа, так что и рулить ею, и забивать голову еще целым множеством важных вещей – начиная от пополнения запасов топлива, воды и провизии и заканчивая пограничными и портовыми формальностями – вам предстоит самостоятельно.

Тема эта поистине необъятна, и ряд особо важных моментов – в частности, особенности процедуры приема-передачи судна, страхования и т.п. – мы планируем осветить в последующих публикациях. Сегодня же попробуем ответить на вопрос, который чаще всего задается нашими читателями: какие судоводительские документы требуются для того, чтобы взять лодку в «bareboat charter» за рубежом? Именно попробуем, поскольку однозначного ответа пока не существует.

Ситуация и впрямь не столь проста, как в случае с прокатом автомобилей, давно уже ставшим обыденным для тысяч соотечественников. В подавляющем большинстве стран мира вы предъявляете клерку за стойкой свои российские водительские права и слышите в ответ интернациональное «о'кей». Вопрос давно урегулирован Международной конвенцией о дорожном движении, к которой наша страна присоединилась в те далекие времена, когда Советский Союз еще был, а Европейского Союза не существовало и в проекте.

Нынешние масштабы глобализации ЕС, пожалуй, будут почище, чем в свое время в СССР (простые европейцы горько

шутят, что брюссельские чиновники знают лучше финнов, как рубить лес, лучше греков – как выращивать оливки, и лучше французов – как делать вино), так что, казалось бы, такое важное дело, как лицензирование судоводителей прогулочного флота, давно должны были причесать под одну гребенку. Однако это далеко не так, и «феодалная раздробленность» по-прежнему торжествует. В разных странах действуют свои собственные правила, и практически полная свобода в одном регионе может уравниваться серьезным «закручиванием гаек» в другом.

Полной официальной информацией по всем европейским странам журнал не располагает, так что можем поделиться лишь собственным опытом, приобретенным, в частности, во время редакционных тестов, которые мы нередко проводим за рубежом (понятно, что вопрос судоводительских «прав» испытателей «КиЯ» в таких случаях тоже волнует).

В странах Скандинавии – Финляндии, Швеции, Норвегии, Дании – для управления прогулочным судном никакого удостоверения на сегодняшний день не требуется (единственно, в Швеции действуют особые правила для гидроциклов – нужны специальные аквабайкерские «права», а кататься можно лишь в строго отведенных зонах). Впрочем, отсутствие обязательного лицензирования вовсе не означает также отсутствие контроля за движением по воде и соблюдением правил (здесь с этим действительно строго) – просто овладеть судоводительскими премудростями предлагается самостоятельно. Тем, у кого нет возможности перенять необходимые сведения и опыт от отца или деда, адресованы многочисленные справочные пособия и учебники, в том числе в Интернете; действуют и судоводительские курсы, но исключительно на добровольной основе.

В столь же законопослушной Германии судоводительское удостоверение уже требуется, причем для управления совсем

«несерьезной» лодкой – с мотором мощностью от 5 л.с. Во Франции дела обстоят немногим лучше – извольте предъявить «бумагу», если ваше судно влекут по воде 6 «лошадей» и более.

В Италии «права» нужны для управления судном с мотором мощнее 30 кВт (40.8 л.с.) и/или при удалении более 6 морских миль от берега. Ограничения могут быть не только мощностными – скажем, в Бельгии лицензия требуется для управления судном длиной более 15 м и/или с максимальной скоростью выше 20 км/ч. Схожие требования с небольшими вариациями в ограничениях длины, мощности и скорости действуют и в ряде других государств. Кстати, вы никогда не задумывались, откуда взялись подвесники «некруглой» мощности 9.9 л.с.? Исключительно из стремления получить самый мощный мотор, укладываемый в ограничение «до 10 л.с.».

Впрочем, есть и исключения, причем довольно удивительные. Во многих европейских странах можно взять в чартер так называемую «canal boat», или «канальную лодку» – длинную и узкую самоходную баржу, предназначенную для неспешных путешествий по рекам и каналам. Ради интереса мы просмотрели сразу несколько предложений чартерных фирм и с изумлением выяснили, что никакой лицензии на управление при этом не требуется – хотя пройти узкими внутренними водными путями можно не одну сотню километров, посетив сразу несколько стран, а управление неуклюжей посудиною при интенсивности европейского движения всяк требует не только знаний, но и опыта! Навалить на берег или на соседнее судно можно «на раз», а уж устроить неразбериху в шлюзе – тем более.

Кстати, перечисленные выше требования касаются прежде всего граждан той или иной страны – правила для иностранцев могут оговариваться особо. Официальный перечень из двух десятков иностранных судоводительских лицензий, способных удовлетворить местных инспекторов, мы обнаружили только для Бельгии. Понятное дело, удостоверения российской ГИМС там не оказалось. Впрочем, это вовсе не говорит о том, что оно будет с ходу признано недействительным в иностранных водах – даже в Италии, отличающейся наиболее глобальным контролем за движением по воде.

Свои патрульные флоты здесь имеют Береговая охрана, пограничники, полиция, карабинеры, таможенники и, наконец, самая могущественная организация, объединяющая функции всех перечисленных – Guardia di Finanza («Финансовая гвардия»), одно название которой способно вызвать трепет у самого закаленного морского волка. Автору этих строк приходилось иметь дело с этой «фирмой» дважды, и оба раза удостоверение ГИМС не вызвало никаких возражений (к счастью, на нем имеется единственная фраза на английском, хотя и не совсем грамотная – «Small-sized vessel driving licence»). Внимание блюстителей закона тогда привлекли несколько рискованные маневры, к которым пришлось прибегнуть для фотосъемки – без повода, если вы ничего не нарушили, вас скорее всего проверять не будут. Справедливости ради следует добавить, что из беседы с офицером другой контролирующей организации – Береговой охраны, тоже отличающейся немалой строгостью, позже выяснилось, что лицензию должны иметь только граждане Италии – иностранцы, мол, могут управлять лодкой без разрешительного документа... Официальную точку зрения на этот вопрос, увы, получить так и не удалось.

Удостоверение ГИМС было благосклонно воспринято и портовой полицией на одном из греческих островов – причем опять-таки «на доверии». Есть достоверная информация, что «негласно действительны» также российские дипломы яхтенного рулевого и яхтенного капитана, причем даже советских времен.

Впрочем, не воспринимайте сказанное как руководство к действию. Ситуация меняется на глазах, так что перед выездом за рубеж обязательно получите свежие сведения, чтобы не попасть впросак. В случае с чартером это проще всего – достаточно простого звонка или письма по «электронке», тем более что у компании, готовой предоставить лодку, могут быть свои собственные требования, порой даже более строгие, чем принято в том или ином государстве.

Что же касается подхода к этому вопросу в глобальном европейском масштабе, то дело явно идет к ужесточению правил лицензирования. Например, совсем недавно очередная попытка ввести обязательные судоводительские «права» была предпринята в Норвегии. У зарубежных аналитиков, занимающихся проблемами прогулочного флота, есть все основания полагать, что предложенный законопроект будет на сей раз одобрен, а созданный прецедент вынудит и прочие скандинавские страны принять аналогичные меры.

Дойдет ли дело до полной унификации «прогулочных» судоводительских лицензий в Европе, судить трудно, но определенные шаги в этом направлении сделаны уже довольно давно. Речь идет о документе под общим названием International Certificate for Operators of Pleasure Crafts (он же International Certificate of Competence – ICC), имеющем ряд категорий в зависимости от типа судна и района плавания – в некотором роде о международном судоводительском удостоверении наподобие автомобильных «прав». Этот сертификат действителен во всех странах ЕС и должен быть достаточным основанием для предоставления «голой» лодки любой чартерной компанией, но единственная проблема в том, что известную Резолюцию № 40, принятую Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН и регулиующую условия выдачи ICC, на сегодняшний день официально приняли только в Великобритании и Ирландии, и счастливыми обладателями международных удостоверений являются лишь жители этих стран. Довольно короткий и информативный текст резолюции приводим в качестве приложения полностью и советуем обратить внимание на ряд важных моментов:

1. Резолюция носит в целом рекомендательный характер.

2. Вопрос о присоединении к Резолюции № 40 и исполнении изложенных в ней положений может решаться только на государственном уровне.

3. ICC выдается уполномоченным государством органом той страны, гражданином которой является соискатель. То есть россиянин может получить такой документ только в России.

4. При соблюдении ряда условий международный сертификат может быть выдан на основании национального («местного») судоводительского удостоверения без дополнительных экзаменов.

5. В стране, выдающей ICC, сертификат должен быть действителен (официально приниматься) при предъявлении его иностранными судоводителями.

Кстати, поскольку полномочия ООН не ограничиваются одной Европой, присоединиться к Резолюции № 40 вправе не только страны ЕС. Именно страны, поскольку в каждом конкретном случае вопрос должен решаться на правительственном уровне. Удивительное дело, но даже в США до сих «думают», перекалывая тяготы решения с одной инстанции на другую (по имеющимся у нас сведениям, последний раз этот вопрос «зависал» на уровне руководства Береговой охраны, ответственной в числе всего прочего и за надзор за прогулочным флотом), хотя американцы всегда были желанными гостями европейских чартерных компаний.

Не принята Резолюция и у нас в России, хотя заинтересованные лица и организации прикладывают весомые усилия в этом направлении. Вот что сообщил нам, к примеру, президент Российской яхтенной ассоциации Сергей Моисеев:

— Судя по всему, получение международного документа на право управления прогулочными судами занимает одно из основных мест в умах российских любителей отдыха на воде. Подготовке шкиперов моторных и парусных судов – самому прямому пути к штурвалу океанской яхты – посвящена масса статей, сайтов в Интернете, эту тему наиболее горячо обсуждают на яхтенных форумах. Среди правдивой и адекватной информации часто проскакивают различные домыслы и суждения, которые запутывают неискушенного читателя, ищущего правды. Чего только не узнаешь из сообщений доброжелательных посетителей сети: подготовка ведется лишь по отдельным, признанным в мире системам, сертификаты должны выдаваться исключительно в признанных ими шко-

лах, иначе придется провести отпуск на берегу или с наемным капитаном, ехать учиться нужно только за границу в иностранные школы, пренебрегая трудностями понимания языка, иначе не видать заветного международного сертификата.

Российская яхтенная ассоциация при разработке своей программы подготовки судоводителей работала в тесном контакте с Комитетом по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии ООН. К счастью, одним из его ответственных работников оказался наш соотечественник Вячеслав Новиков. Вот что он говорит в своем письме: «Ко мне часто обращаются то саудовцы, то австралийцы или американцы с вопросом, как получить международное свидетельство, если их правительства не приняли Резолюцию или же просто не знают о ней. Я говорю им обычно, что нужно лоббировать этот вопрос через соответствующие ассоциации».

Российская яхтенная ассоциация действует в полном соответствии с этим советом. Мы разработали правовые нормы перехода на выдачу сертификатов ИСС гражданам России и провели конференцию «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном», целью которой было внести ясность в вопрос подготовки и сертификации российских экипажей прогулочных судов для плавания за рубежом. В работе конференции приняли участие представители государственных и общественных организаций, руководители школ и курсов, любители и профессионалы яхтинга. На заседании рабочей группы была принята резолюция, в которой в первую очередь отмечалась и обосновывалась необходимость принятия Резолюции № 40 Европейской экономической комиссии «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном» нашей страной. Выработанный в ходе конференции документ был передан на рассмотрение в Государственную Думу и Правительство РФ.

Между тем Российская яхтенная ассоциация, объединяющая более 800 яхтсменов, приняла Резолюцию № 40 за основу. Обучение в лицензированных ею школах осуществляется практически по тем же программам, что применяются Британской Королевской яхтенной ассоциацией (RYA) при подготовке судоводителей для получения ИСС.

Например, школа НОУ «Капитан», аккредитованная Государственной инспекцией по маломерным судам МЧС – организацией, уполномоченной правительством РФ на выдачу удостоверений для управления маломерными и прогулочными судами, проводит подготовку шкиперов для управления парусными и моторными судами длиной до 24 м в прибрежных и внутренних водах. Школа официально зарегистрирована как негосударственное образовательное учреждение, имеет современные учебные парусно-моторные суда «Jeanneau 32», базирующиеся у причалов школы высшего спортивного мастерства по парусным видам спорта на берегу подмосковного Клязьминского водохранилища. Теоретические экзамены проводятся в компьютерных классах. Школа выпускает иллюстрированные пособия для шкиперов парусных и моторных яхт, сборники навигационных задач и тестов, другую литературу для очного и дистанционного обучения, проводит ралли и регаты, участвует в выставках, имеет свой Интернет-портал. Морская практика проводится на яхтах и катамаранах длиной более 14 м на Средиземном море с русскоговорящими инструкторами.

ПАРУСНАЯ ШКОЛА **CAPTAIN POLO** «КАПИТАН ПОЛО»
 приглашает на дистанционный курс
«ШКИПЕР ПАРУСНЫХ И МОТОРНЫХ ЯХТ»
 МЕЖДУНАРОДНЫЕ СЕРТИФИКАТЫ ИСС И УДОСТОВЕРЕНИЯ ГИМС
 Стоимость курса 15000 рублей до 31.12.07
www.CaptainPolo.ru
 (495)137-01-62
 RYA RU ISS

МЕЖДУНАРОДНОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ПРОГУЛОЧНЫМ СУДНОМ

РЕЗОЛЮЦИЯ № 40

(ПРИНЯТА РАБОЧЕЙ ГРУППОЙ КОМИТЕТА ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ ООН 16 ОКТЯБРЯ 1998 Г.)

Рабочая группа по внутреннему водному транспорту, отмечая эффективность мер, которые уже были приняты правительствами и уполномоченными органами, объединенными в международные федерации, в целях регулирования выдачи документов на право управления прогулочными судами, включая чартерные суда без команды, отправляющиеся в заграничное плавание, и считая, что необходимо усилить действие этих мер путем принятия европейского документа:

1. Рекомендует при наличии соответствующей просьбы и при условии соблюдения требований, изложенных в приложении 1, выдавать международное удостоверение на право управления прогулочным судном («международное удостоверение»), выдаваемое компетентным органом или органами, уполномоченными правительствами, своим гражданам или постоянно проживающим на их территории лицам, которые несут ответственность за управление прогулочными судами, направляющимися в заграничное плавание. Международное удостоверение должно соответствовать образцам, приведенным в приложениях 2 или 3 к настоящей резолюции, и быть составлено на официальном национальном языке или языках, а его название должно быть указано по возможности на двух из следующих трех языков: английский, русский и французский;
2. Просит правительства проинформировать Исполнительного

секретаря Европейской экономической комиссии о том, принимают ли они настоящую резолюцию и приложения к ней, и если да, то:

- a) в рамках общих национальных правил надзора за судоходством, признавать на своей территории документы, выданные компетентными органами или органами, уполномоченными правительствами других стран,
- b) сообщить секретариату:
 - наименования компетентных органов и/или уполномоченных органов;
 - выбранный формат (приложение 2 или 3) международного удостоверения;
 - подтверждение того, что документы выдаются только в том случае, если кандидат доказал, что требования приложения 1 соблюдены;
 - процедуру выдачи международного удостоверения;
 - общее описание правил надзора, применяющихся к иностранным лицам, управляющим прогулочными судами, в частности пределы признания международного удостоверения.
3. Постановляет, что настоящая резолюция заменяет собой пересмотренную резолюцию № 14, содержащуюся в документах TRANS/SC.3/96 и TRANS/SC.3/131.
4. Просит Исполнительного секретаря Европейской экономической комиссии ежегодно включать в повестку дня Рабочей группы по внутреннему водному транспорту вопрос о применении настоящей резолюции, обновлять перечень стран, применяющих настоящую резолюцию, к сессиям Рабочей группы и в соответствующих случаях дополнять приложения к ней или вносить в них поправки.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ТРЕБОВАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ВЫДАЧИ МЕЖДУНАРОДНОГО УДОСТОВЕРЕНИЯ НА ПРАВО УПРАВЛЕНИЯ ПРОГУЛОЧНЫМ СУДНОМ

I. Выдача международного удостоверения в соответствии с приложением 2 или 3*.

1. По предъявлению официального национального удостоверения на право управления его владелец может, по соответствующему запросу, получить международное удостоверение страны, которая выдала национальное удостоверение, без сдачи дополнительного экзамена, если соблюдены требования, предусмотренные в части II настоящего приложения.
2. В других случаях, за исключением тех, о которых говорится в пункте 1, международное удостоверение может быть выдано кандидату в соответствии с требованиями, предусмотренными в части II настоящего приложения, только после успешной сдачи им/ею экзамена.

II. Требования

1. Кандидат на получение международного удостоверения должен отвечать следующим требованиям:
 - a) быть не моложе 16 лет;
 - b) быть физически и психически пригодным для управления прогулочным судном и, в частности, должен иметь достаточные для этого зрение и слух;
 - c) успешно сдать экзамен, подтверждающий наличие необходимых навыков для управления прогулочным судном.
2. Кандидат должен подтвердить в ходе экзамена, что он:
 - a) обладает достаточными знаниями правил, касающихся управления прогулочным судном, и навигационными и техническими знаниями, требуемыми для безопасного плавания по внутренним водным путям и/или в прибрежных водах, и
 - b) умеет применять эти знания на практике.

3. Этот экзамен должен проводиться в отношении зон плавания (т.е. внутренние водные пути и/или прибрежные воды) и должен включать, по крайней мере, следующие конкретные аспекты:

- 3.1 достаточные знания соответствующих правил и документов по навигации: правила судоходства, применяющиеся на внутренних водных путях, в частности ЕПСВВП (Европейские правила судоходства по внутренним водным путям), и/или в прибрежных водах, в частности Правила по предупреждению столкновения судов в море, включая средства навигационного оборудования (знаки судоходной обстановки);

- 3.2 умение применять навигационные и технические знания на практике:

- a) общее знание судна, использование и наличие на борту средств обеспечения безопасности и обслуживание двигателя/парусов,
- b) управление судном и учет воздействия ветра, течения, их взаимодействие и минимальная глубина под килем,
- c) управление при встречном плавании и обгоне других судов,
- d) постановка на якорь и швартовка в любых условиях,
- e) маневрирование в шлюзах и портах,
- f) общее знание погодных условий,
- g) общее знание навигации, в частности определение положения судна и выбор безопасного курса;

- 3.3 управление в особых условиях:

- a) принципы предотвращения аварий (например, маневр по спасению человека за бортом),
- b) действия в случае столкновений, выхода двигателя из строя и посадки на мель, включая устранение течи, помощь в чрезвычайных обстоятельствах,
- c) пользование спасательными приспособлениями и оборудованием,
- d) предотвращение и тушение пожаров,
- e) предотвращение загрязнения водных путей.

* В приложениях 2 и 3 приводятся образцы бланков удостоверений. – Прим. ред.