

Покаяние старого рыбака

По весне народу в ГИМС действительно очень много. Даже если ты пришел за час до открытия конторы и встал одним из первых в очередь (советская привычка часто бывает полезной), это вовсе не значит, что первым же и выйдешь с хорошим настроением.

Градус ожидания повышается максимально, когда получаешь в руки бланк заявления на регистрацию. Образец его на стене, к которому все и бросаются, нарушая при этом всякий порядок в очереди. Боевой пенсионер начинает «качать права», кто-то беспокоится из-за отсутствия ксерокопии паспорта, задает вопросы, ставящие всех и вся в тупик, обязательно теряется важная бумажка и очередь... Где моя очередь?

И вот в этой отчаявшейся толпе возникает фигура инспектора, которая вызывает у всех почтение и страх и к которой обращены мольбы и стенания посетителей (заметим, что до открытия конторы еще добрых 15 минут). По каким-то, только ему известным признакам он выбирает себе человека для беседы и берет в свои руки пачку документов. Конечно же, какой-то справки не хватает, твоя лодка (срок техосмотра которой истек) коротает время в глухой

деревне, а должна быть уже с утра во дворе ГИМС и прочее, и прочее... Вот тут и следует ненавязчивое предложение решить все побыстрому (с указанием конкретной суммы). Бесы тут же подхватывают водномоторника под белы ручки и бросают его в пучину нарушения закона.

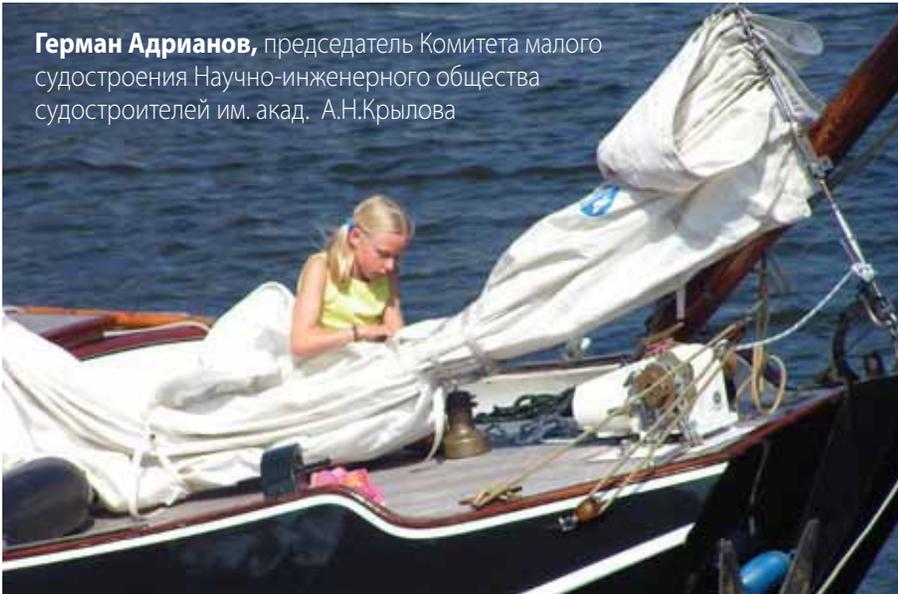
Грешен и я – дал деньги (регистрация новой лодки с мотором и техосмотр лодки в области) и вышел из ГИМС одним из первых, но ощущение, что в чем-то вымазался да так и не отмылся, не покидает меня, а когда проезжаю пост ГИБДД, оно только усиливается.

Конечно, это частный случай, и каких-либо далеко идущих выводов делать нельзя. Лично знаком с инспекторами, общение с которыми доставляет только удовольствие, но пресловутая ложка дегтя... Нечистоплотным же столоначальникам, где бы они ни работали, всегда на руку необходимость предъявлять бесчисленное количество бумажек, отсутствие информации, очереди и т.д. Но рядом с ними (и в тех же условиях) работают честные люди. Испытывают они всяческие соблазны? Наверняка, но их выручает совесть.

Э. Волнорезов, Санкт-Петербург

Пора возрождать парусную культуру

Герман Адрианов, председатель Комитета малого судостроения Научно-инженерного общества судостроителей им. акад. А.Н.Крылова



Невежество – демоническая сила, и мы опасаемся, что в будущем оно принесет много несчастий...

К.Маркс, «Капитал», предисловие

Положение малого парусного флота в стране какое-то странное, нецивилизованное. Флот находится под контролем структуры, которая вроде бы призвана отвечать за безопасность на воде – ГИМС. Общаясь с товарищами по интересам – яхтсменами, я взялся обобщить бытующее среди них мнение о существующем отношении властей к

малому флоту. Положение дел можно считать трагическим, но я, как и многие другие, назвал бы его анекдотическим, так как демонстрируется непонимание роли малого народного флота, который существует благодаря увлечению, романтизму и труду немногочисленных любителей отдыха на воде.

Ходят слухи, что функции инспек-

торов ГИБДД, контролирующих автомобилистов, которые способны развивать в доли секунд убийственные скорости, власти намерены ограничить с целью сдерживания коррупции ситуации. На внутренних акваториях, где нет пешеходных зон и моторные и парусные яхты не столь быстроходны, картина обратная: коррупционная среда укрепляется, ужесточается надзор со стороны контролирующих органов до абсурда. Искусственно расширяются контрольные функции, постоянно обновляются требования, предъявляемые к яхтсменам, растут различные тарифы за «услуги» – все это мешает самостоятельному развитию народного малого флота. При этом выставляются заведомо трудно выполнимые или невыполнимые условия, усиливается формализованная отчетность, видимо, для обоснования своей «нужности» и т.п.

Инспекторы ГИМС лет 15 назад начали подкарауливать лодки в узкостях, у выходов из яхт-клубов и предъявлять к их экипажам и рулевым претензии за невыполнение каких-то никому неизвестных требований, брать на бордаж парусные яхты прямо на гоночной дистанции. Кажется, в настоящее время они умерили свой пыл. Лично мне неизвестны факты коррупции среди инспекторов ГИМС, сам я избегал контактов с ними, но нынешняя ситуация очень напоминает сказку «Кролики и удавы» Фазиля Искандера, и тут, как говаривал старина Остап Бендер, «спасение утопающих – дело рук самих утопающих». Правда, ГИМС иногда проводит занятия с начинающими яхтсменами, но планомерной работы нет, как нет, к сожалению, и многих, ранее широко известных яхт-клубов, которые участвовали в воспитании молодых, начинающих парусников.

Мой сверстник, известный яхтсмен, озабоченный разрушением наработанной практикой парусных традиций, К.Бойков поинтересовался у британцев, как у них и в других «цивилизованных» странах регулируется деятельность малого флота?

В очень сжатой форме постараюсь изложить их ответ. Во-первых, парусный флот принципиально находится вне сферы технического и эксплуатационного внимания государственных структур, поскольку он не является средой, очень опасной для человеческой жизни, и не может нанести ущерба окружающей среде.

В США действуют международные и правительственные стандарты на выпускаемые промышленностью суда (у нас их разрабатывают Морской Регистр, Речной Регистр и ЦНИИ «Лот»). Австралия, Новая Зеландия, Япония используют национальные стандарты, в Аргентине предусмотрено добровольное применение стандартов.

В Германии водительские права нужны для управления любыми моторными лодками с двигателями мощностью более 3.68 кВт. Дополнительные требования введены лишь в некоторых районах, например в Берлине, для озера Баден. В Великобритании яхтсмены добровольно проходят экзамен на получение водительских прав,



а вот на управление моторными лодками они обязательны. В США в некоторых штатах требуется наличие прав для тренеров детей и юношей, а также на управление такими аппаратами, как гидроциклы и т.п. На Кипре нельзя без прав управлять высокоскоростными судами прибрежного плавания и длиной менее 15 м, способных развивать скорость более 15 уз (явно не имеются в виду парусные многокорпусники).

В Новой Зеландии права не требуются, в Швеции они нужны для всех лодок более 12 м длиной, в Нидерландах – для всех лодок длиной более 15 м и для моторных со скоростью более 20 км/ч. Как видите, парусных лодок там не боятся...

В целях защиты окружающей среды в этих странах действует ряд ограничений, так, в Финляндии существуют правила использования работающих подвесных моторов, превышающих установленный уровень шумности. Действуют предельно допустимые нормы выхлопа и стоков, но на этом останавливаться не буду. А вот об эксплуатационных ограничениях скажу подробнее. В Нидерландах ограничена скорость хода 20 км/ч на всех акваториях страны, включая особые зоны, плавания на которых регулируют ре-

гиональные и местные власти. К парусным судам это не относится

Испания регулирует движение водных мотоциклов, водных лыжников и плавания всех лодок и малых моторных судов вблизи берегов. В Швеции использование личных водных мотоциклов допускается только в специальных районах. В других странах не допускается движение моторных судов



Длина габаритная	12.53 м
Ширина	3.96 м
Осадка	1.0 м
Водоизмещение	11.6 т
Скорость макс.	31 уз
Двигатель	700 л.с. дизель
Запас топлива	990 л
Число спальных мест	10

Аудиосистема, душ, навигационные огни, прожектор, эхолот, якорь, телевизор, холодильник. Отличное состояние, хранение в теплом ангаре, бережная эксплуатация, много доп. оборудования, новый тент и стояночный чехол. Торг. Помогу с доставкой в регион.

ЦЕНА: 280 000 евро.
Тел.: +7 (495) 764-0008. Дмитрий

Реплика

НАСТОЯЩИЕ ДЕРЕВЯННЫЕ КОРАБЛИ!

<http://varyag.onego.ru>



VARYAG

Верфь деревянного
судостроения ЗАО «ВАРЯГ»
185005, г.Петрозаводск,
ул. Онежской флотилии, 43
тел./факс (8142) 73-35-80
e-mail: varyag@onego.ru



Реклама

на высоких скоростях вблизи (менее 500 м) размываемых берегов, набережных, пляжей, в узкостях и при расхождении с другими судами.

У нас же, сужу по своим плаваниям на многокорпусных парусных лодках, которых в России почти нет, яхтсмены подвергаются натиску современных скоростных моторных яхт, водители которых нарушают скоростной режим. Неоднократно в мою сторону неслись такие «любители скорости» то ли, чтобы разглядеть мою лодку, то ли, чтобы «пошутить», и сбавляли скорость до переходного режима движения вблизи лодки, в результате чего возникали короткие крутые волны. Это явное хулиганство на воде, которое ГИМС не видит. Видимо, этих водителей никто не учил поведению на воде, а собственная культура, которая отличает парусных яхтсменов, у них отсутствует. Памятен случай 2005 г., когда стоящий на якоре у Петропавловской крепости тримаран Бруно Пейрона был поврежден катером, который на большой скорости врезался в него. Вот кого нужно опасаться и кого должен учить славный ГИМС!

Теперь – о самом насущном: регистрации парусных судов и налогах. В Финляндии требуется регистрация всех лодок с подвесными моторами свыше 20 л.с. и стационарными моторами свыше 50 л.с., во Франции регистрируются все лодки, оборудованные моторами мощностью свыше 4.5 кВт, или длиной свыше 5 м, выходящие на внутренние воды. В Германии преду-

смотрена регистрация в Судовом регистре лодок длиной более 15 м. Плата варьируется в соответствии с их размерами. В Дании действует добровольная регистрация лодок водоизмещением свыше 5 брт. Плата за это тоже добровольная. В Великобритании регистрируются добровольно суда морского плавания. Обязательная регистрация предусмотрена при плаваниях на некоторых

внутренних водных путях. Федеральное правительство США требует регистрировать лодки длиной свыше 26 футов, в Японии – лодки водоизмещением свыше 5 т. Владельцы же «самостроя» и лодок длиной до 5 м, а также гребных и парусных лодок налоги, как правило, повсюду не платят.

А у нас? У нас взимают налог со всего, что только можно. Согласно КТМ (Кодекс торгового мореплавания), освобождены от налогов спортивные парусные суда независимо от наличия и мощности главных двигателей и

вместимости таких судов. Но ведь все парусные суда есть суть спортивные!

Посмотрим на налоговые ставки, предусмотренные Налоговым кодексом, ст.361. Из приведенной таблицы явствует, что нас, владельцев парусных лодок, принимают за толстосумов, поскольку ставки с экологически безопасных яхт и парусно-моторных судов в два раза выше, чем с катеров и моторных лодок! Вот здесь и необходимо разобраться.

В настоящее время на рынке кормления с народного флота появился еще один субъект – Министерство транспорта, но взаимоотношения с ним владельцев судов, причем не только парусных, пока настолько сложны и запутаны, что о них надо говорить отдельно. Я же изложил лишь малую часть вопросов о насущных проблемах яхтсменов, требующих своего разрешения, чтобы помочь вышеназванным структурам, в основном ГИМС, стать полезными гражданам страны, а не быть пугалом. Парусные суда должны объединиться в ассоциацию под эгидой Парусного союза.

Посмотрите, как беззаботно празднуют и отдыхают люди на зарубежной воде... ■

Наименование объекта налогообложения	Налоговая ставка (в рублях)
Катера, моторные лодки и другие водные транспортные средства с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно свыше 100 л.с. (свыше 73,55 кВт)	10
	20
Яхты и другие парусно-моторные суда с мощностью двигателя (с каждой лошадиной силы): до 100 л.с. (до 73,55 кВт) включительно свыше 100 л.с. (свыше 73,55 кВт)	20
	40

