

Вторая дисциплина этапа – это не только быстрота и сила, это еще и знание основ медицины. Манекен подключен к компьютеру и любая неточность участников – фиксирование смерти потенциального пострадавшего, а значит – штраф. После старта участники (два человека от команды) в кратчайшее время должны провести все дореанимационные действия (проверка дыхания, сердечного ритма, наличия сознания, наличия травм и посторонних предметов, в том числе в дыхательной системе пострадавшего, реакцию зрачков и т.п.), после чего приступают к проведению сердечно-легочной реанимации. И тут тоже надо правильно качать, правильно дышать, правильно поддерживать тело пострадавшего, да, в конце-концов, правильно считать, ведь если ты сбился со счета при «качании», то манекен «умрет»... Лучший результат в дисциплине показала команда Приморского края. По сумме обеих дисциплин на пятом этапе победила команда Новосибирской области.

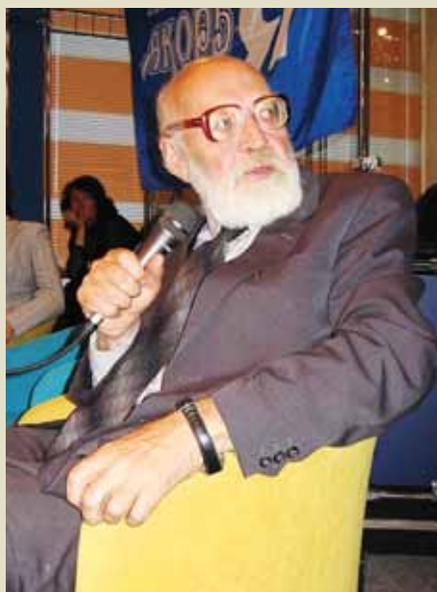
В итоге сильнейшими стали: команда Ленинградской области, Новосибирской области и команда Краснодарского края, занявшие соответственно первые три места. Все призеры в личном и командном первенствах были награждены дипломами, медалями, кубками и ценными призами.

В следующем, 2014 году, седьмой Общероссийский и первый Международный чемпионаты планируется провести параллельно во второй декаде августа в Воронеже. Предварительное согласие на участие дали Украина, Белоруссия и Швеция. Идут переговоры с Финляндией и Азербайджаном. **✍**

# ГИМС И ЯХТСМЕНЫ: О НОВОМ ЗАКОНОПРОЕКТЕ



Обмен мнениями о перспективах развития яхтинга в России, к сожалению, пока не обнаруживает сближения позиций ГИМС (профильного органа федеральной исполнительной власти) и мореплавателей-любителей, для которых и существует яхтинг как социальная и экономическая сфера. Расхождение отчетливо обнаружилось как в тактике, так и в стратегии.



**В. В. Волостных.** Профессор СПб ГМТУ, д.э.н., яхтенный капитан

**Р**аздосадованная проигрышем петербургских судебных процессов различных уровней и президентскими указаниями от 8 июля, ГИМС, как свидетельствует ответ М. И. Русина в *Motor Boat Monthly* №22(2013), намерена бороться с любителями на правовом поле. Основные тактические приемы организации таковы:

– запугать яхтсменов; дескать, не вышло с плавучими причалами, так доконаем декларациями соответствия причальных сооружений, которые необходимо получать с участием «аккредитованной Минтрансом (!) испытательной лаборатории»;

– затаскать по судам; отдавая отчет в заведомом проигрыше своих противозаконных требований в судах, ГИМС намекает – нам торопиться некуда, наши многочисленные юристы будут тянуть время с апелляциями, кассациями и т.п., а ваша навигация с соревнованиями, походами, детскими школами и так далее будет сорвана.

И все же тактическая борьба и у ГИМСа отнимает силы и время, а неизбежный скандальный оттенок негативно сказывается на репутации. Поэтому в последнее время ГИМС направил основные усилия на достижение амбициозной стратегической цели – вообще вывести взаимоотношения не только с яхтсменами, но также с законодательной и судебной властью из правового поля! С этой целью в Государственную думу внесен законопроект со странно звучащим названием: «О безопасности судоходства маломерных судов».

Принятие такого закона сулит окончательное решение двух важнейших задач: одним актом освободить ГИМС от ответственности за решение вопросов, ради которых она и была учреждена, и наделить ГИМС абсолютными и неоспоримыми полномочиями на принятие нормативных актов в отношении маломерных судов, а также в смежных областях, границы которых весьма расплывчаты.

Первая задача по сути уже решена. Напомню, что в 1972 году энергичные люди из ОСВОДа (общественная ор-



ганизация «Общество Спасания на водах») мотивировали преобразование таковой в государственное учреждение тремя задачами: совершенствование спасательной службы, обеспечение технической безопасности маломерных судов, упорядочение базирования стремительно растущего флота.

Законопроект «списывает» эти обязанности с ГИМС, передавая соответствующие функции другим организациям и лицам:

- осуществление поиска и спасения людей, терпящих бедствие на водных объектах, законопроект возлагает на органы власти субъектов РФ (Ст. 7.3);
- обеспечение безопасности плавания становится обязанностью судовладельца (Ст. 15.4);
- создание и обеспечение функционирования баз для стоянки маломерных судов обеспечивается органами исполнительной власти субъектов РФ и органами местного самоуправления, юридическими лицами и предпринимателями в соответствии с законодательством РФ (Ст. 21.1).

За ГИМС оставлен только надзор. Но надзор без последствий, без обратной связи, без карательных функций бесполезен. Следовательно, нужна нормативная база, которую формирует законодательная власть. Можно ли заниматься юридическим нормотворчеством помимо нее?

Оказывается, это вполне возможно, и соответствующий инструмент – в руках ГИМС; другие ведомства до этого еще не додумались. Слышал ли кто-нибудь о Правилах пользования ав-

томобилем, самолетом, велосипедом, наконец, не маломерным судном? ГИМС же своевременно озаботилась созданием таких ведомственных правил, утвердив их приказом МЧС от 29.06.2005 №502 сразу же после своего включения в это ведомство. Нынешний же законопроект почти не содержит пунктов прямого действия, а отсылает к правилам!

Оцените красоту игры: Федеральный закон выдает ГИМС полный карт-бланш на решение вопросов, нормально входящих в компетенцию законодательной власти. Конечно же, Дума и президент официально не делегируют инспекции законодательных полномочий, но она тихо узурпирует их! На деле разрешение бесконтрольно выпускать «Правила пользования» означает, что ГИМС, минуя органы законодательной власти, может самостоятельно устанавливать и менять в собственных интересах:

- права и обязанности должностных лиц, осуществляющих государственный надзор за безопасностью «судоходства маломерных судов» (Ст. 10.3);
- район плавания маломерных судов (Ст. 15.1);
- МППСС и Правила плавания по ВВП РФ;
- требования по обеспечению безопасности людей на маломерных судах (Ст. 20);
- порядок пользования базами для стоянки маломерных судов (Ст.21.2);
- требования к маломерным судам (Ст. 23.2);

– перечень неисправностей, при которых запрещается эксплуатация маломерных судов (Ст. 23.3);

– порядок классификации и освидетельствования судов (Ст. 24.2), а также иные нормы.

Скажите, может ли любой иной орган исполнительной власти требовать таких полномочий? Когда появляется неограниченная возможность надзирать за всем, чем захочется, без какой-либо ответственности, а главное – столь же полная свобода не делать нужных дел.

Не следует утешать себя тем, что некоторые ведомственные документы законопроект предлагает утверждать на уровне МЧС и даже правительства; здесь налицо ситуация, когда хвост вертит собакой. Ни в аппарате министерства, ни тем более в правительстве нет компетентных и мотивированных специалистов в области развития яхтинга; там подпишут все, что «тихо и тайно» подготовят чиновники ГИМС. Особенно, если почаще повторять в тексте документов магическое слово «безопасность» и избегать неудобных терминов «развитие», «совершенствование», «целевые установки», а лучше всего – «ответственность».

Вот почему Дума должна иметь в виду, что данный законопроект невозможно улучшить, исправить, довести до кондиции. Стране нужен принципиально иной закон о яхтинге, направленный на развитие этой важной отрасли. Дух такого закона должен быть созидательным, а не карательным. *✍*