

# СНОВА О РЕГИСТРАЦИИ СПОРТИВНЫХ И ПАРУСНЫХ СУДОВ

**Н**а сегодняшний день в России сложилась парадоксальная ситуация – в стране абсолютно невозможно зарегистрировать (и, соответственно, эксплуатировать) спортивное судно (и парусное вообще) без нарушения закона. Подобная ситуация явно нарушает права граждан на использование законно приобретенного имущества (парусных судов). Пробелы в законодательстве восполняются ведомственным нормотворчеством, причем документы разных ведомств зачастую противоречат друг другу, а нередко – и законам РФ.

Несколько лет назад государство, казалось бы, решило навести порядок. Был принят Кодекс Торгового мореплавания (КТМ) и в его развитие – постановление правительства (№ 74 от 31 января 2001 г.), согласно которому надзор за спортивными судами поручался Государственному комитету по физической культуре и спорту (Госкомспорту), а за прогулочными – ГИМС. Госкомспорт начал разработку подзаконных актов и успел выпустить «Правила классификации спортивных судов» и «Правила технического надзора за спортивными судами» (Приложения № 1 и № 2 к приказу Госкомспорта РФ № 440 от 5 ноября 2002 г.). В этом документе впервые было дано определение спортивного судна: к ним относятся суда, спроектированные, построенные или переоборудованные преимущественно или исключительно для соревнований, тренировок, дальних спортивных плаваний, занятий другими водными техническими видами спорта. Были подготовлены и правила регистрации спортивных судов, и правила дипломирования их экипажей. Однако на этом положительное движение закончилось.

Вначале дело встало из-за позиции президента ВФПС. Подготовленные Госкомспортом правила предусматривали регистрацию спортивных судов в местных Спорткомитетах, а технический надзор – через технические комиссии спортивных федераций, действующих от имени Спорткомитетов. По сути, легализовывалась схема, успешно работающая с момента кончины Спортсудорегистра. В самом деле,

*На этот раз мы решили нарушить традицию и вместо странички главного редактора поместить публицистический материал известного петербургского яхтсмена, касающийся вопроса, затрагивающего интересы многих наших читателей. Не все бесспорно в статье В.Алексеева, но ясно одно: проблема очевидна. В дальнейшем мы постараемся опубликовать ответы руководителей упомянутых в материале ведомств.*

зачем плодить специальные структуры со штатом, финансированием (которое непонятно откуда брать) ради нескольких десятков судов в каждом городе? Но ВФПС настаивала на передаче функций регистрации в еще не созданные специализированные спортивные («яхтенные») порты, против чего категорически возражал Минтранс. Таким образом, согласие уперлось в явное несогласие сторон. У президента ВФПСхватило авторитета заблокировать подготовленные правила регистрации. В результате в течение нескольких лет спортивные суда регистрировались Спорткомитетами безо всяких нормативных актов, на основании писем Госкомспорта.

Дальше пошло, как говорила Алиса, «все чудесатее и чудесатее». В 2001 г. был принят Кодекс Внутреннего водного транспорта (КВВТ), по которому все парусные суда, а также прогулочные и спортивные суда с двигателями мощностью более 55 кВт, на внутренних водных путях передавались под надзор Минтрансу (КВВТ, ст. 17.2, 35.2). Судя по всему, это было неожиданностью даже для Минтранса, поскольку уже в феврале 2002 г. заместитель министра транспорта Н.Г.Смирнов запретил судходным инспекциям регистрировать спортивные и прогулочные суда, не имеющие документов Регистра (а документы эти получить на наши суда невозможно, поскольку у Регистра нет технических требований к спортивным судам). Появились и другие забавные документы, вроде соглашения между Минтрансом и ГИМС о том, что мотолодки и гидроциклы остаются под надзором ГИМС независимо от мощности мотора (все правильно по сути,

только почему закон подменяется межведомственными соглашениями? Воистину, строгость российских законов компенсируется необязательностью их исполнения).

Только через два года удалось внести поправки в КВВТ, исключив из списка поднадзорных Минтрансу судов парусные спортивные. Прогулочные же парусные суда «на речке» остались под эгидой Минтранса, у которого нет ни желания, ни возможности ими заниматься. Не многим лучше ситуация на море: хотя тут парусники поднадзорны ГИМС, но, во-первых, у ГИМС нет ни нормативно-технической документации на парусные яхты, ни специалистов, а во-вторых, полномочия ГИМС в отношении парусных яхт заканчиваются там, где заканчивается территориальное море России (Положение о ГИМС, ст. 4). Если вы вышли за территориальные воды или, наоборот, поднялись вверх по реке, то вы нарушили установленный вам район плавания, и, случись с вами что, страховщик вполне может отказать в выплате возмещения.

Три года назад положение запуталось еще больше. В гряде документов, изданных после реорганизации правительства в 2004 г., никто сразу не заметил, что технический надзор за спортивными судами, в том числе парусными, был перепоручен Федеральной службе по надзору в области транспорта (Постановление Правительства Российской Федерации от 7 апреля 2004 г. № 184). Кроме того, постановлением № 398 от 30 июля 2004 г. этой службе дополнительно была поручена организация регистрации спортивных и прогулочных судов. В то же время ведение Регистра спортивных судов, т.е. непосредственно

регистрация, поручена Федеральному агентству по Физической культуре и спорту (Постановление Правительства РФ № 901 от 31.12.2004, Устав Федерального агентства по ФКиС, п.5.3.4), а регистрация прогулочных – ГИМС (Положение о ГИМС, Постановление Правительства РФ от 23 декабря 2004 г. №835).

Нечеткость формулировок породила неопределенность обязанностей. Согласно КТМ (ст. 33.5), спортивные суда регистрируются не в Регистре, а в Судовой книге. Вроде бы мелочь, но она дала основание Росспорту заявить, что «полномочия по регистрации спортивных судов, технический надзор за ними, дипломирование экипажей судов, используемых для спортивно-тренировочных целей... не входят в компетенцию Росспорта» (письмо зам. руководителя Росспорта А.С.Соколова №АС-06-10/1514 от 25.05.2006 г.). Последнее утверждение (касательно дипломирования) не соответствует действительности, поскольку противоречит Уставу (п. 5.3.3) Росспорта, в котором сказано, что именно он «осуществляет ... дипломирование членов экипажей судов, используемых для спортивных и учебно-тренировочных целей». Похоже, руководители Росспорта не читают своих собственных документов.

Так или иначе, за два года ведомства, которым поручен надзор за спортивными судами, палец о палец не ударили, чтобы выполнить свои обязанности. Больше того, в начале 2006 г. Росспорт обратился в правительство с просьбой снять с него «несвойственные обязанности».

В результате всего этого бумаготворчества сложилась следующая ситуация:

- регистрацией спортивных судов не занимается никто, поскольку, даже если считать, что ее должен осуществлять Росспорт спортивные комитеты на местах не являются подразделениями Росспорта, и, следовательно, заниматься регистрацией не имеют права;

- технический надзор и регистрация спортивных судов поручены различным ведомствам, хотя, согласно КТМ ст. 35.2, эти функции должны осуществляться одним органом;

- технический надзор за прогулочными парусными судами на ВВП и на морских путях поручен разным ведомствам, предъявляющим к этим судам различные и противоречащие друг другу требования, в то время как парус-

ные суда в подавляющем большинстве являются универсальными;

- технический надзор и регистрация прогулочных судов в морских внутренних водах РФ поручены ГИМС, независимо от их размеров и мощности. Таким образом, под юрисдикцию ГИМС могут попадать весьма крупные и технически сложные суда. В то же время ГИМС не имеет ни нормативно-технической базы, ни специалистов для надзора за такими судами. Это позволяет владельцам этих судов фактически уходить от контроля. Прогулочные суда за пределами внутренних вод РФ не поднадзорны вообще никому (положение о ГИМС, 23.12.2004);

- ни в одном документе нет определения прогулочного и спортивного судна (определение спортивного судна содержалось в «Правилах классификации спортивных судов», см. Приказ Госкомспорта № 440 от 05.11.2002, но в связи с передачей функций технадзора Федеральной службе по надзору в области транспорта этот документ, по видимому, утратил силу). В результате в зависимости от своих интересов разные ведомства оперируют и чрезмерно расширительным понятием (любое парусное судно – спортивное), и наоборот (спортивное судно – используемое исключительно для соревнований, но при такой формулировке достаточно выйти на яхте на тренировку, как она формально потеряет статус «спортивного судна»);

- органы, которым поручен технический надзор за парусными прогулочными судами и спортивными судами, не имеют ни нормативно-технической базы, ни специалистов для надзора за этими судами. Невозможно представить себе специалиста, который одновременно разбирается в катерах «Формулы 1», яхтах класса «Дракон», байдарках и каноэ – а ведь все это спортивные суда. Выполнение же на этих судах технических и организационных требований, ориентированных на большие коммерческие суда, технически невозможно, а это значит, что технический надзор превратится в фикцию и в вымогание денег. Яркий пример того, что получается, когда за дело берутся, пусть и с самыми лучшими намерениями, непрофессионалы – «Технические предписания по классификации, постройке и освидетельствованию прогулочных судов» Речного Регистра. Почти ни одна из существующих и успешно эксплуатирующихся яхт этим правилам не соответствует, в то же время многие важные требования

в них упущены. Надо иметь в виду, что спортивные суда, за редким исключением, подчиняются жестким международным правилам, любое отступление от которых лишает судно возможности участвовать в соревнованиях;

- имеются типы судов, которые вообще не укладываются в существующую классификацию, как, например, суда – исторические копии, используемые для обучения морской практике, пропаганды морских традиций и т.д. На сегодняшний день госорганы технадзора (Регистр) не имеют технических требований к таким судам. В Европе же они включаются в специальные реестры исторических судов, и к ним применяются специальные технические требования, учитывающие их конструктивные особенности и район плавания.

Похоже, в Минтрансе начали понимать, что дело зашло в тупик слишком далеко. Сейчас в этом ведомстве готовится постановление правительства, по которому регистрация и технический надзор за парусными спортивными судами передается ВФПС. Однако, даже если такое постановление будет принято, будет решена только часть проблем. Далеко не во всех городах и всех спортивных организациях и, тем более, не все из них входят в ВФПС; к тому же, я сомневаюсь, что организация, разогнавшая два года назад свой Технический комитет, способна действительно контролировать техническое состояние и безопасность яхт. Опасаюсь, что дело сведется к тому, что за каждым судовым билетом придется ездить в Москву, а технический надзор будет перепоручен, например, ГИМС. Это было бы самым худшим из возможных сценариев. Утешает лишь то, что те законы, которые не устраивают большинство затрагиваемых ими людей, просто не выполняются.

Таким образом, в настоящее время система регистрации и технического надзора за спортивными судами находится еще в худшем состоянии, чем 15 лет назад. Однако из этого положения есть достаточно простой выход.

Для чего гражданину нужна регистрация его судна? Ответ очевиден – для защиты его права собственности; для того чтобы никто не мог отобрать у него судно, сказав «мое», для государственной защиты его судна в чужих портах и территориальных водах, для того чтобы можно было нормально застраховать его и т. д. Не так очевиден вопрос о техническом надзоре. Многие

в душе смотрят на это так: судно мое, жизнь тоже моя – и отстайте. Такой подход имеет право на существование. В самом деле, за рубежом регистрация и технический надзор для владельцев прогулочных судов – дело чаще всего добровольное и связано обычно с желанием застраховать свое судно. Страховые компании требуют определенных гарантий того, что судно не пойдет на дно при первом удобном случае. Оценка риска и необходимых мер безопасности – личное дело каждого.

Если маломерное судно движется по общей «дороге», то оно должно быть безопасным для окружающих (иметь ходовые огни, надежно управляться) – такой минимум требований, но не более, должен быть сформулирован государственным органом. Другое дело – требования к судам, производимым на продажу. Если в паспорте продаваемого судна написано «прогулочное», его может приобрести любой «чайник». Когда он покупает себе судно, то должен быть уверен в его безопасности, и эти требования должны контролироваться уже государственным органом. Если же судно заявлено как спортивное, то это значит, что для управления им требуется определенная квалификация, оно используется в совершенно конкретных условиях, и технические требования к нему определяются его назначением. Не каждый ведь спосо-

бен даже усидеть на гоночном велосипеде, тем не менее никому не приходит в голову запретить их продажу! Третья категория – чартерные и учебные суда. Если человек заплатил деньги за свой отдых или обучение, то он вправе рассчитывать на безопасность, и такие суда во всех странах рассматриваются как коммерческие с соответствующим жесточением требований к ним.

Таким образом, чтобы обеспечить удобный для владельцев и эффективный способ регистрации и технического надзора, по нашему мнению, нужно:

- законодательно отделить органы регистрации от органов технического надзора. Регистрация – это подтверждение права собственности, технический надзор – годности судна к плаванию. Судно может годами стоять на берегу, являясь в полном смысле объектом недвижимости, но представлять для владельца определенную ценность;

- принять заявительный характер регистрации. Владелец сам определяет назначение своего судна (спортивное или прогулочное). Тем самым он выбирает, каким техническим требованиям должно соответствовать его судно и к кому он должен обращаться за свидетельством о годности к плаванию (Речной или Морской Регистр, ГИМС, Спортсудорегистр и т.д.). Какой орган будет заниматься регистрацией – при этом уже не важно. Ограничений здесь

два: во-первых, орган технадзора может отказать в выдаче свидетельства о годности к плаванию, если судно не соответствует его техническим нормам, во-вторых, судно должно проходить техосмотр там, где оно зарегистрировано;

- отменить государственную регистрацию для самых мелких прогулочных и спортивных судов, эксплуатирующихся главным образом на несудоходных путях или на специально выделенных акваториях и не представляющих опасности для судоходства (гребных, разборных и надувных лодок, небольших яхточек и швертботов, мотолодок с маломощными моторами и т.д.). Это освободит инспекторов для работы с теми судами, которые действительно требуют серьезного надзора;

- технические требования ко всем маломерным судам должны соответствовать международным стандартам, подобно тому, как это принято для спортивных судов. Не надо изобретать велосипед и плодить невыполнимые требования.

Все предлагаемые меры позволяют использовать существующую и хорошо себя зарекомендовавшую структуру регистрации и технического надзора, не требуют дополнительного финансирования и могут быть осуществлены в кратчайший срок.

**Василий Алексеев**

## Читайте в следующем номере:

### ■ «Мастер-651»: покупайте модные сапоги

Похоже, что с появлением новой флагманской модели давний рекламный слоган компании «Мастер» – «Лодки для сапог» – теряет свою актуальность. Чтобы соответствовать имиджу лодки, придется поискать сапоги категории «от кутюр».

**ТЕСТ**  
ИЗЫСКАНИЕ



### ■ Лебедки из Германии

Возможно ли принципиально улучшить традиционную лебедку? После двух лет разработок и процесса патентования воплощенных в металл и карбон идей ответ стал ясен – возможно!



### ■ Обзор подвесных моторов мощностью от 2 до 6 л. с.

Рекомендации заводо-производителей и наблюдения пользователей. Какие моторы легче, какие требуют меньше топлива, какие дешевле, какие красивее?... Ответы на все эти вопросы читатель найдет в обзоре, подготовленном по материалам ведущих зарубежных моторостроительных фирм.



### ■ «Бандит» выходит в море

Дюссельдорфская выставка 2007 г. продемонстрировала новую тенденцию – покупатели скоростных моторных яхт все сильнее интересуются яхтами более вместительными и мореходными. Известная фирма «Drettmann» представила на выставке свой ответ на подобные запросы: новую серию стальных мореходных яхт экспедиционного стиля «Bandido». По мнению специалистов, новая яхта может рассматриваться как образец для подражания в этом классе.

