

Регистрировать или нет?

Когда в конце прошлого года Государственная инспекция по маломерным судам МЧС России обратилась к читателям «Кия» с предложением обсудить возможность отмены обязательной регистрации гребных лодок, мы и подумать не могли, что этот, казалось бы, частный вопрос вызовет столько откликов.



Напомним, что в соответствии с существующим положением обязательной регистрации не подлежат лишь совершеннейшие малютки: гребные лодки грузоподъемностью 100 кг и менее, байдарки — 150 кг и менее и надувные суда — 225 кг и менее. Целесообразно ли расширить этот перечень за счет любых гребных лодок независимо от их грузоподъемности и размеров — такова суть вопроса, заданного читателям руководством инспекции.

Наиболее оживленная дискуссия развернулась на Интернет-форуме «Кия», где мы продублировали опубликованное в предыдущем номере обращение ГИМС. На момент подготовки данного материала в обсуждении, открытом в разделе «Юридические вопросы и консультации», приняли участие 59 форумчан из самых разных уголков страны, которые оставили 261 сообщение; всего же данная ветка просматривалась 7890 раз, что позволяет уверенно говорить о презентативности исследования и его результатов. Интернет есть Интернет, но обошлось практически без «оффтопа» (отклонений от сути рассматриваемого вопроса) и «флуда»

(бесполезной болтовни) — это свидетельствует о том, что поднятая тема народ действительно всерьез волнует.

Еще одним сюрпризом оказался и сам подход наших читателей к вопросу регистрации — несмотря на первоначальные прогнозы, говорить о единогласном голосовании в пользу безоговорочного отказа от нее отнюдь не приходится. Обсуждению подвергся сразу весь комплекс важных аспектов, связанных с регистрацией, всесторонне рассмотрена ее роль и как учетного механизма, и как меры повышения безопасности на воде, и как способа подтвердить право собственности на судно. Оказался затронут и целый ряд смежных вопросов — в частности, каким образом интерпретировать сам термин «гребное судно» с юридической точки зрения, поэтому не раз упоминались малоомощные моторы и паруса.

Вот лишь несколько «постов», оставленных в многостраничной ветке нашего форума под названием «ГИМС спрашивает совета» (как это принято в Интернете, вместо имен в основном используются «ники»):

viiv, Москва:

На мой взгляд, право собственности и эксплуатация — суть разные вещи. По идее, ГИМС должна заниматься безопасностью при эксплуатации маломерных судов, но раз пока нет другого механизма подтверждения права собственности, в некоторых случаях (например, самострой) должна быть возможность ДОБРОВОЛЬНОЙ регистрации гребных лодок (я думаю, что и моторных с двигателем менее какой-либо определенной мощности, по аналогии со скутерами и мопедами). Если я на велосипеде поеду по центру автомагистрали, разве у ГИБДД нет права меня оттуда убрать и наказать?

Harry, Архангельск:

Думаю, что регистрация гребных лодок должна быть добровольной. Налогов-то с них нет, вот ГИМС и не хочет их регистрировать. Но это не значит, что регистрация не нужна собственнику. Вопрос права собственности остается, это ведь не просто постанова на учет. Учитываться где-либо я не желаю, а вот документ, подтверждающий право собственности, мне нужен. Поскольку «презумпция невиновности» у нас только продекларирована, как я буду доказывать что это МОЯ лодка? Особенно, если она самодельная. Я, например, зарегистрировал свою лодку только из этих соображений. Плату за регистрацию также

можно оставить, нынче даром и кошка не чихнет. Не ахти какие деньги, да и с самой регистрацией проблем у меня не было.

ppbas, Санкт-Петербург:

Надо сделать как в Финляндии, и всем будет счастье.

1. Не надо прав на ВСЕ гребные лодки, лодки с моторами до 15 л.с. и парусники до 10 м².

2. Правила поведения на воде соблюдать обязаны все, независимо от наличия удостоверения водителя.

3. Регистрировать все лодки прямо в магазине (магазин, торгующий лодками, получает в местной ГИМС набор наклеек с

номерами и бланк удостоверения стандартного вида, при продаже туда вписывается владелец, бланк рвется на две части – одна :владельцу, другая – в ГИМС). Стоимость регистрации входит в цену. Ту же практику распространить и на моторы малой мощности. Это упразднит идиотизм с привязкой ПМ к лодке.

Botsman, Ростов-на-Дону:

Магазинная регистрация отпадает: предположение, что в деревнях лодки берутся только из города, никакого отношения к действительности не имеет. На десяток гребных лодок – в лучшем случае одна серийная. Соответственно, никаких чеков на нее нет и не было. Даже на материалы может не быть (и не потому, что их где-то сперли). Так что, видимо, регистрация должна быть, причем платная – но добровольная. Если не зарегистрировал – твои проблемы.

С моторами тоже вопрос. Специально уточнял в инспекции: если на гребную повесили электромотор, она уже считается моторной со всем вытекающими последствиями. Сильно тянет на бред. Думаю, все-таки есть смысл ввести ограничение на мощность. Какую: 3; 5, или 10 сил – это уже второй вопрос.

А на фарватере чаще всего болтаются одноместные надувнушки, которые никакой регистрации не подлежат. Однажды такого рыбака чуть не «поймали» на лавировке: он пришвартовался к бакену концом метров 20 длиной, а мы собирались между ним и бакеном пройти. Еле успели отвернуть.

avkie, Новосибирск:

Вообще мысль здравая. Мелочь всякую надо регистрировать упрощенно, а совсем отменять регистрацию я бы, наверное, не стал – в нашей стране и так бардак. А мелочевку я бы определил так: гребные; парусные до 10 м²; моторные до 5 (10) л.с. Регистрировал бы через Интернет: зашел на сайт, «зарегил» лодку, уплатил пошлину (банковской картой или через веб-мани) и успокоился.

Александр Глебов, Горно-Алтайск:

Вот такую гребную «мелочевку» грузоподъемностью 2 тонны и пассажироместностью по паспорту 18 человек тоже не регистрировать? (К сообщению прикреплена фотография многоместного сплавного рафта – Прим. ред.) И удостоверения гида-

водника у инструктора не проверять? И наличие касок и спасжилетов? Каски пишутся в судовой билет – иначе башкой о камень при перевороте на пороге, и турист едет домой уже в гробу. А переворачиваются каждый день, народ требует адреналина. За отсутствие касок ГИМС штрафует как за нарушение правил обеспечения безопасности пассажиров.

Здравая мысль та, что народ у нас осознанный – на все правила писанье и неписанье наплевать. Если же кто-то эти правила проверяет и за их нарушение наказывает, тогда маленько опасаются.

Предлагаю освободить от регистрации гребные лодки пассажироместностью менее 4 человек, кроме коммерческих (прокат, сплавы).

Григорий Ш., Москва:

В сферу работы ГИМС не попадают спортивные суда. Но какие суда считать спортивными, законодательство не регламентирует, и сделать это однозначно вряд ли возможно.

Правила государственной регистрации маломерных судов, поднадзорных ГИМС (утверждены приказом МЧС № 500 от 29.06.2005), устанавливают, что госрегистрации подлежат все поднадзорные ГИМС суда.

Правовые последствия этого документа абсурдны. Согласно законодательству, подлежащие госрегистрации суда (различий между транспортными и прогулочными судами нет) являются... недвижимостью! Это вытекает из положений Гражданского кодекса РФ (ст. 130, 131), федерального закона № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» и Кодекса внутреннего водного транспорта. Таким образом, хозяин двухместной байдарки или надувнушки владеет недвижимостью, сделки с которой должны, если следовать букве закона, оформляться так же, как покупка квартиры. А вот если лодочка одноместная, она регистрации не подлежит. И при этом мало того что «движима» на законном основании, но и безнаказанна в случае нарушений. В статьях КОАП, связанных с безопасностью и порядком на воде, все те же килограммы грузоподъемности определяют наступление ответственности судоводителя.

Предлагаю сузить перечень судов, подлежащих государственной регистрации. Надзор же за любыми

появляющимися на водных путях маломерными судами в части безопасности и правопорядка должен оставаться за ГИМС – просто нет другой организации, располагающей для этого силами, средствами и опытом работы.

Для чего необходима государственная регистрация? Государство регистрирует права – они важны для сделок, вопросов собственности, налогов. Второй причиной является то, что транспортные средства могут являться источниками повышенной опасности для окружающих. Поэтому, например, оправданно требование регистрации гидроциклов, хотя эти снаряды вообще вряд ли можно назвать судами.

Нет никаких причин регистрировать от имени государства владение гражданами мелкими прогулочными лодками без мощных моторов, и тем более байдарками, рафтами, катамаранами и тому подобными судами, которыми пользуются туристы.

Границу позволяет провести Налоговый кодекс, определяющий (гл. 28, ст. 358), что объектом налогообложения не являются весельные лодки, а также моторные лодки с двигателем мощностью не свыше 5 л.с.

С парусными судами положение еще более запутанно – сегодня они фактически оказались вне закона. Прогулочные парусные суда согласно КВВТ должны регистрироваться в государственном судовом реестре бассейновыми ГРСИ. Спортивные суда после упразднения Госкомспорта (Указ Президента РФ от 09.03.04 № 314) переданы в ведение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Эти организации занимаются крупными судами и не имеют ни нормативной базы, ни возможностей работать с «москитным флотом».

В заключение остановимся на негосударственной регистрации. Она нужна не ради подтверждения прав собственности. В туристском клубе или яхт-клубе, на ло-



дочной стоянке должны быть данные: что за лодка с таким-то названием или номером, чья она. Обычаи морской практики справедливы для рек и озер, там также случается искать пропавших. В парусном туризме общественная регистрация ведется с 70-х гг., поскольку необходима для проведения соревнований: мы выдаем парусные номера, записывая владельца и тип лодки.

Урукхай, Москва:

Почему бы не объяснить людям, что они получают взамен времени и денег, потраченных на регистрацию? Подтверждение права собственности? А у меня в паспорте байдарки стоит штамп о продаже и есть чек. Если для холодильника или домашнего кинотеатра этого хватает, то почему для байдарки мало?

Регистрация как-то повысит безопасность? Хоть всю байдарку номерами оклейте – ни непотопляемость, ни остойчивость это не увеличит. Но вот с А. Глебовым я согласен, суда для коммерческого применения должны регистрироваться в обязательном порядке.

В Москве, к примеру, приходится тратить на регистрацию целый рабочий день. Для меня это потеря 1.5–2 тыс. рублей зарплаты. Мне было бы не жалко их потратить, если бы я что-нибудь получал взамен, а на сегодняшний день регистрация дает только надежду не быть оштрафованным за ее отсутствие. К тому же процедура регистрации запутанна и подвержена волюнтаризму. При попытке зарегистрировать байдарку с меня потребовали справку-счет, хотя по закону достаточно чека.

nik2003, Санкт-Петербург:

Господа, простите – прорвало. А надувной матрас регистрировать? Двухместный надувной матрас? Ведь и на нем фарватер пересечь можно, и радар идущего судна его не заметит. А вот предложение регистрировать судно по инету понравилось – было бы удобно.

мик, Санкт-Петербург:

Чтобы у ГАИ не было вопросов (при перевозке на багажнике), зарегистрировал швертбот «Кадет» как гребную лодку. Но хожу под парусами, утверждая, что это спортивное парусное судно, не требующее регистрации. Так что судовой билет у меня то есть, то нет. В общем, маразм.

О регистрации как мере борьбы с хищениями. В соседнем топике коллега Микул проводит опрос о хищениях. Вырисовыва-

ется такая статистика, что основная цель преступника – подвесной мотор. Лодка, если она не из цветного металла, объектом хищения не является.

И необходимость соблюдать Правила плавания не зависит от регистрации (пешеход ведь обязан соблюдать ПДД).

wind69, Череповец-2:

В ГИМСе нет такой категории судов, как парусно-гребные лодки (по сути швертбот с веслами). Поэтому они такую лодку не могут зарегистрировать. Мол, нету у них в документах такого вида маломерного судна. Есть гребные и есть парусно-моторные, а чисто парусные – это, значит, спортивные. А чтобы зарегистрировать как парусно-моторное, требуют купить мотор. Два года хожу на швертботе без регистрации в ГИМС. На это инспектор глаза закрывает. Хотя в некоторой степени это и напрягает – а если я приеду кататься на чужой водоем?

Т.е. я за то, чтобы была введена в ГИМСе категория парусно-гребных судов (туристских швертботов). Регистрация – по желанию. А то получается, парусно-гребное судно – вне закона.

Про гребные лодки: ну добьемся мы того, что не надо будет их регистрировать. Но сейчас практически на любую гребную лодку можно поставить мотор. Повесил рыбак маломощный мотор, и что теперь, он, получается, закон нарушил? «Застукал» его инспектор и... придется бежать в ГИМС и регистрироваться? Хотя лодка с маломощным мотором (до 5 л.с.) не глиссирует и посему не представляет большой опасности.

В итоге предлагаю такую формулировку: «не подлежат обязательной регистрации в ГИМС гребные лодки, парусно-гребные лодки (швертботы) с площадью парусов до 10 м², гребные и парусно-гребные лодки с вспомогательным подвесным мотором до 5 л.с.».

Suh, Иркутск:

Отрадно, что ГИМС советуется с народом. У нас общие цели: безопасность плавания и порядок на акваториях. На мой взгляд, одни только гребные лодки рассматривать неправильно, тут много накопилось. Я бы добавил моторные суда до 5 л.с. и парусные до 12 м². Их регистрация не должна быть обязательной, но при обращении по поводу регистрации ГИМС ОБЯЗАН регистрировать, ОСОБЕННО САМОСТРОЙ, т.к. пока нет других механизмов обозначения права собственности.

Процедура регистрации должна быть

простой (без унижительного стояния в очередях и обивания порогов), все требования должны быть однозначно прописаны в нормативных документах. Неплохо, если бы местные инспекции работали в один из выходных дней (положительный пример – работа ГИБДД). Пошлина за регистрацию должна покрывать издержки.

При управлении перечисленными лодками ПРАВА необязательны. (Это я, наверное, погорячился? Россия еще не доросла до этого?) Соблюдать ПРАВИЛА плавания обязаны ВСЕ судоводители, независимо от регистрации и наличия прав (незнание закона не освобождает от ответственности).

Dreamer32, Самара:

Основным аргументом сторонников регистрации является довод о возможности поиска похищенного (затруднительности последующей перерегистрации краденого). Если сделать регистрацию «по желанию», то в этом разрезе она теряет всякий смысл – ворованное никто регистрировать не потащит. Насчет розыска – этим вопросом ведает не ГИМС, а МВД, которое обязано искать то, что у меня украдено – лодку, велосипед, телевизор, мобилу и т. п. вне зависимости от того, где это у меня украли, при каких обстоятельствах, и было оно где-либо зарегистрировано или нет. Для облегчения этого существуют идентификационные признаки – т.е. заводские номера. На самострое их нет, на заводской лодке их легко поменять....

VanI, Санкт-Петербург:

Байдарки и «резинки» регистрацию проходить не должны, но их хозяева должны знать, что их могут остановить, проверить наличие спасжилетов и т. д.

Olegu, Санкт-Петербург:

Что лично МНЕ нужно: чтобы в приемной ГИМС у секретаря лежали журналы учета «Надувные лодки», «Байдарки и каное», «Гребные лодки», «Моторные лодки с двигателем меньше 5(10) л.с.», «Парусные и парусно-моторные лодки с площадью парусов меньше 20 м² и двигателем меньше 5(10) л.с.». И чтобы я мог приехать в СУББОТУ с 10 до 17 часов (а не во вторник с 10 до 13) и СВОЕЙ рукой вписать свое судно и свои данные в соответствующий журнал, после чего записать себе на ладони номера. Эти номера нанести на свою резиновую лодку («ЛГН-2»), байдарку («Таймень-2»), катер («Казанка» с двигателем в 2 л.с.), «Микро» с парусностью 16 м² и двигателем 2 л.с. Гребной лодки у меня нет. Это мне нужно для

того, чтобы на базах и в маринах, куда я приезжаю и оставляю машину, записали, что резиновая лодка/байдарка/катер/яхта, номер такой-то, вышла с такими-то пассажирами в таком-то направлении. Еще мне это нужно на случай, если ветром мою посудину унесет или я ее «зевну», можно было позвонить в МЧС и сообщить, что судно «тип, номер» оборвало с якоря (сдуло, пропало). И если кто такое судно найдет, то, увидев на борту номер, тоже позвонит в МЧС и сообщит, что нашел судно «тип, номер» там-то. Вот за это я был бы благодарен ГИМСу и МЧС.

BulBul, Санкт-Петербург:

Возможно, регистрацию можно отменить, скажем, на несудоходных водоемах. Хотя при совершенном законодательстве и разумных правилах регистрация – вещь весьма полезная, и если она будет проходить без бюрократии, а легко и с улыбкой, то в чем проблема?

Откликнулись на предложение обсудить животрепещущий вопрос и наши коллеги из журнала «Прогулочный флот». Вот суть их предложений:

«По мнению редакции «Прогулочного флота», регистрации в ГИМС в целях обеспечения безопасности на воде должны подлежать все плавательные средства без исключения. Регистрационный номер на борту гребной, надувной или разборной лодки позволит определить владельца без труда. Нередки случаи, когда на водоемах обнаруживаются лодки, и неизвестно кому они принадлежат. Вероятно, владелец погиб, но кто он? Кроме того, возможность определения владельца по номеру судна невольно его дисциплинирует, потому что выявить его личность не представляет труда.

При этом необходимо максимально упростить процесс регистрации, чтобы не отбить у судовладельцев желания зарегистрировать свои суда. Отлавливать на во-

доемах незарегистрированные лодки будет весьма хлопотно.

Представляется целесообразным считать моторной лодкой судно, если на нем установлен мотор свыше 5 л.с. У моторов меньшей мощности в подавляющем большинстве отсутствует генератор или динамо, т.е. нет источника питания бортовых потребителей, в том числе ходовых огней, а упор гребного винта может обеспечить скорость не более 10 км/ч – вполне безопасную. Оппоненты могут возразить, что и на этой скорости можно оказаться на судовом ходу, на пути транспортных судов. Но ведь там же можно оказаться и под веслами, только это значительно опаснее.

Поэтому лодки с моторами (внутреннего сгорания или электрическими) мощностью до 5 л.с. включительно предлагаем отнести к категории гребных, и, думается, что требовать наличия прав на управление ими не следует».

Вкратце подведем итоги:

Итак, подавляющее большинство участников опроса предлагает не отказываться от регистрации гребных лодок, а сделать ее добровольной — за исключением судов, используемых в коммерческих целях. Основным аргументом в пользу такого предложения является возможность подтверждения прав собственности на судно и вообще его идентификации, необходимой по тем или иным соображениям. То, что «добровольность» практически исключает поиск похищенных судов по базам данных ГИМС, как оказалось, мало кого волнует: как показывает опыт, гребная лодка сама по себе практически не представляет интереса для криминала (если только она не изготовлена из цветного металла) — воруют в основном моторы.

В категорию «гребных», не подлежащих обязатель-

ной регистрации, предлагается зачислить суда с моторами мощностью до 5 л.с., что вполне согласуется не только с вопросами безопасности, но и с действующим налоговым законодательством (поскольку такие моторы не облагаются налогом, возложенная на ГИМС «фискальная» функция на них все равно не распространяется), а также небольшие парусники — скажем с площадью парусности до 10–12 м². При этом обязательная сертификация судоводителей, управляющих подобными судами, представляется нецелесообразной — большинство за то, чтобы лодкой с маломощным моторчиком или небольшим парусом можно было управлять без водительского удостоверения, как это принято во многих зарубежных странах.

Результаты проведенного «КиЯ» исследования переданы в ГИМС, и о принятом решении мы обязательно сообщим.



Фото Эдуарда Бубовича