

О безопасности на парусных соревнованиях

Виктор Елизаров, судья всесоюзной категории

Статья 2 «Кодекса торгового мореплавания РФ» («КТМ») и статья 3 «Кодекса внутреннего водного транспорта РФ» («КВВТ») указывают, что суда, используемые в спортивных целях, подпадают под их действие. В статье 61 «КТМ» и в статье 30 «КВВТ» сказано: «На капитана судна возлагается управление судном, в том числе судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна...». Таким образом, соблюдение всех требований, связанных с безопасностью плавания – основная обязанность капитана (скипера, рулевого) яхты, принимающей участие в парусном соревновании.



«Мир», идя левым галсом, не уступает дорогу «Грезе»

Однако, как мы покажем далее, капитаны и скиперы парусных яхт во время соревнований не только нарушают некоторые правила их проведения, но и (не отдавая себе отчета в этом) требование кодексов относительно «принятия мер по обеспечению безопасности плавания». За нарушение правил соревнований яхту обычно наказывают штрафными очками, дисквалификацией на гонку и т. п., но в случае столкновения яхт в гонке, в результате которого был причинен серьезный ущерб, возможно рассмотрение дела в суде, и ответчиком будет капитан.

Рассмотрим пример расхождения яхт во время гонки и необходимых в данном случае мер безопасности. Фамилии капитанов яхт приводить не будем, поскольку важно бороться с явлением как таковым.

Во время гонки действуют «Правила парусных гонок» («ППГ») Международной федерации парусного спорта. Эти правила на 2005–2008 гг. (ППГ-05), как и на 2009–2012 гг., в части 2 предписывают, какая яхта в той или иной ситуации должна уступать дорогу другой в целях безопасности. При этом общее требование изложено в правиле 14 «Избежание касаний»: «Яхта должна избегать касаний с другой яхтой, если это разумно возможно».

Опишем случай, произошедший на Банковском кубке 2007 г. (Пестовское

водохранилище канала им. Москвы). В одной из гонок капитан яхты класса «четвертьтонник» подал протест на один из «30-футовиков», нарушивший, по его мнению, правило 10 «На противоположных галсах». Суть протеста заключалась в следующем: «30-футовик» на левом галсе не уступил дорогу «четвертьтоннику», шедшему на правом галсе, вследствие чего произошло столкновение.

Капитан «четвертьтонника» описывал ситуацию в ходе рассмотрения протеста следующим образом: «Мы шли на правом галсе в лавировку точно на знак №1. Шли с креном. Я увидел нос «30-футовика» в полуметре от своего борта. Произошло столкновение». Капитан «30-футовика» заявил, что не видел «четвертьтонник» до момента столкновения. Главный меритель соревнования, осмотрев яхты, доложил, что у «четвертьтонника» – серьезные повреждения.

Протестный комитет Кубка, председателем которого был автор настоящей статьи, дисквалифицировал «30-футовик» на данную гонку по правилам 10 и 14 и «четвертьтонник» – по правилу 14. Это решение вызвало резкую отрицательную реакцию со стороны капитана последней яхты. Попытки объяснить ему, что в условиях гонки, когда вблизи маневрирует большое количество яхт, он обязан

был организовать наблюдение за акваторией (ведь фактически экипаж не мог видеть, что происходит более чем на четверти румбов) и тогда можно было бы избежать столкновения, ни к чему не привели. Капитан остался при своем мнении: «Протестовый комитет совершил произвол».

Обратимся еще к официальной трактовке правил, одобренных Международной федерацией парусного спорта (ISAF). В «Книге случаев ISAF на 2005–2008 гг.» (случай 26) сказано: «Всем яхтам, имеют ли они право дороги или нет, следует все время наблюдать за происходящим вокруг».

Второй пример связан с оборудованием и снабжением, которые должны находиться на яхте во время крейсерской гонки для обеспечения безопасности ее автономного плавания. Нормы оборудования и снабжения устанавливаются «Специальными правилами ISAF» для крейсерских гонок и зависят от их категории.

В инструкции по контрольному обмеру на чемпионате Санкт-Петербурга 2007 г. крейсерских яхт было сказано: «Для контрольного обмера должно быть предъявлено обязательное оборудование и снабжение согласно требованиям “Специальных правил ISAF” для 5 Категории». Во время этого обмера накануне гонок мерительный комитет обнаружил, что на яхтах

«Альфа» и «Браво» типа «Конрад 25 РТ» отсутствуют трюмные помпы, которые предписаны пунктом 3.23.5(е) этих правил. После третьей гонки гоночный комитет подал протесты на эти яхты в связи с отсутствием у них трюмных помп. При рассмотрении

«нормальным износом». По-видимому, члены комитета долго ломали головы над тем, как оправдать яхты, нарушившие одно из требований безопасности плавания. Кстати, следовало бы предложить членам этого комитета поработать в трюме ведрами вместо помпы.

нарушение формальных требований к протестам, но при этом сам нарушил правила.

Как же повлиять на капитанов яхт, не соблюдающих требования правил по обеспечению безопасности плавания, и на судей – членов протестовых



Яхты расходятся после столкновения



Следы удара на борту яхты «Греза»

протестов по каждому из них комитет установил следующее:

трюмная помпа отсутствовала вследствие «нормального износа»;

в наличии имелись дополнительные водоотливные средства – два ведра.

По протесту против яхты «Альфа» было также установлено, что возможность приобрести помпу отсутствовала, поскольку контрольный осмотр проводился вечером накануне старта.

По обоим протестам протестовый комитет принял одинаковые решения: «Согласно правилу 64.3(а) «ППГ-05» нарушение не улучшает гоночные качества яхты. Устранить нарушение до старта гонки №4. Протест отклонить».

Приведем правило из «ППГ», на которое ссылается комитет: «Если протестовый комитет установил, что отклонения от предельных допусков, установленных правилами класса яхт, вызваны повреждением или нормальным износом и не улучшают гоночные качества яхты, то он не должен наказывать ее». Очевидно, что в этом правиле идет речь об «отклонении от предельных допусков», а не об отсутствии на яхте предписанного оборудования, и поэтому оно в данной ситуации неприменимо. Кроме того, по мнению протестового комитета, отсутствие трюмной помпы на каждой из яхт объясняется не разгильдяйством ее экипажа, а...

Еще один пример: гоночный комитет Санкт-Петербургской Парусной недели 2008 г. подал протесты на пять яхт в связи с различными нарушениями «Специальных правил ISAF» для категории 3: не были закреплены аккумуляторы, не соответствовал правилам радиолокационный отражатель или его не было вообще, отсутствовали аварийная УКВ антенна и штормовой стаксель, нарушена водонепроницаемая целостность корпуса и т.д. Протестовый комитет регаты вместо того, чтобы разобраться по существу с каждой опротестованной яхтой, в отсутствии их представителей установил по всем протестам одинаковые факты: «Инструкция по контрольному обмеру была вывешена с нарушением правила 6.1(а) «ППГ-05». Рапорт мерителя об обнаруженных нарушениях подан после последней гонки». После этого без ссылок на правила он решил протесты отклонить. При этом протестовый комитет сослался на несуществующее правило; срок же подачи мерителем рапорта в гоночный (но не протестовый) комитет правилами не оговорен.

Таким образом, вместо того, чтобы бороться с нарушителями правил, направленных на обеспечение безопасности плавания, протестовый комитет решил отделаться от них (а заодно и от гоночного комитета), приписав им

комитетов соревнований, потакающих таким нарушителям?

В тех случаях, когда протестовый комитет соревнования отклоняет обоснованный протест гоночного комитета против яхты, у последнего есть возможность согласно правилу 70.1 подать апелляцию. Так и поступил гоночный комитет Санкт-Петербургской Парусной недели в 2008 г. Комитет по гоночным правилам и апелляциям президиума Всероссийской федерации парусного спорта удовлетворил ее и обязал протестовый комитет соревнования повторно рассмотреть отклоненные протесты гоночного комитета в соответствии с правилами.

Одним из часто применявшихся в прошлом способов воздействия на качество судейства являлось обсуждение спортивных итогов соревнований и их проведения на заседаниях и семинарах коллегий судей городов, областей и республик. Обсуждение же крупнейших соревнований проходило на заседаниях президиумов соответствующих федераций. Так, президиум Всесоюзной федерации парусного спорта не только обсуждал итоги чемпионатов СССР, но и утверждал (или не утверждал) их результаты. Мне кажется, необходимо вернуться к этой практике – это поможет поднять уровень судейства, а также проведения соревнований и их безопасности.