



вильный ход: за те же деньги мы получили возможность выбрать паруса при работе с их конструкторами».

Менеджер команды Максим Логутенко уточнил: «Нам предстоит внести некоторые изменения в профиль парусов, чтобы добиться наилучшей скорости на лавировке. Перед первым этапом крупной регаты «Audi MedCup» мы получим уже доработанные с учетом наших замечаний паруса. Но и сейчас яхта практически на равных гонялась с «Матадором» (которая относится уже к шестому поколению яхт класса

Transpac 52), а на полных курсах даже превосходила своих соперников».

Приглашенный тренер команды американец Билл Шор по окончании регаты сказал так: «Мы все хорошо поработали, но нам предстоит еще потренироваться, чтобы не допускать в будущем мелких ошибок в работе экипажа. Перед стартом первого этапа «Audi MedCup» в Аликанте во время совместных тренировок со спарринг-партнером – командой «Quantum Racing» – нам нужно постараться увеличить скорость яхты на 2–3 с на

милю, вот тогда сможем бороться уже за золотые медали».

Еще одним итогом начала сезона Валентин Завадников видит то, что команда практически сформирована, она и будет гоняться в главных соревнованиях яхт класса Transpac 52. Цикл гонок «Audi MedCup 2009» стартует 12 мая в Аликанте, и пять его регат будут проходить в четырех европейских странах вплоть до сентября. В октябре команда «Синергия» примет участие в чемпионате мира в этом классе (в прошлом году она стала на нем шестой).

О регистрации спортивных парусных судов

24 марта 2009 г. вышло долгожданное постановление правительства (№ 251), передающее регистрацию и освидетельствование парусных спортивных судов в ведение Федерального агентства морского и речного транспорта. В соответствии с ним Министерству транспорта Российской Федерации в срок до 1 октября 2009 г. предлагается разработать и утвердить порядок государственной регистрации спортивных парусных судов и прав на них, а также порядок ведения единого реестра зарегистрированных спортивных парусных судов; правила их классификации и освидетельствования и положение о дипломировании членов их экипажей.

В настоящее время вопросы регистрации и технического надзора за спортивными и прогулочными судами регламентируются тремя федеральными документами: Кодексом торгового мореплавания (КТМ), Кодексом внутреннего водного транспорта (КВВТ) и Постановлением Правительства РФ № 74 от 31.01.2001 г. с изменениями, внесенными Постановлением Правительства РФ № 251 от 24.03.2009 г. В соответствии с последним постановлением вопросы классификации и освидетельствования спортивных парусных судов возложены на Министерство транс-

порта РФ. Эта область является для него новой: в настоящий момент государственные органы технического надзора и классификации не имеют правил классификации и освидетельствования спортивных парусных судов. При их разработке должны быть учтены следующие основные моменты.

Поскольку законодательством РФ надзор за спортивными и прогулочными судами разделен между различными органами, принципиальным для решения вопроса о поднадзорности является принятие на федеральном уровне юридически

точных определений спортивных и прогулочных судов, которые были бы функциональными, не зависящими от изменения форм собственности и структуры органов государственного управления, и исключали бы двусмысленное толкование. В настоящий момент они в документах федерального уровня отсутствуют, что дает широкий простор противоречащим друг другу ведомственным трактовкам.

Спортивные суда строятся в соответствии с правилами определенных спортивных классов. Невыполнение этих правил вы-



водит их из класса и лишает возможности участвовать в соревнованиях, а предъявление более суровых требований делает суда неконкурентоспособными.

Значительное количество спортивных парусных судов, в том числе признанных международных и олимпийских классов, является изначально судами двойного применения (для отдыха и спорта). Различие между прогулочными и спортивными судами заключается в основном в режиме эксплуатации. В соответствии с этим правила классов спортивных парусных судов ориентированы на конкретные условия проведения соревнований и тренировок, и в пределах этих условий требования к безопасности спортивных судов являются очень жесткими и превосходят требования к безопасности не только прогулочных, но и коммерческих судов.

Большая часть спортивных парусных судов поступает в Россию из-за рубежа, где накоплен значительный опыт их проектирования и постройки и действуют согласованные международные нормы. Безопасность этих судов при их правильной эксплуатации подтверждается многолетней практикой.

Согласно международной практике, требования большинства международных конвенций по безопасности не распространяются на спортивные парусные суда. Экипажи этих судов несут полную ответственность за их техническое состояние и за решение участвовать в гонке. Ответственность за причинение ущерба третьим лицам регламентируется национальным законодательством.

Учитывая вышесказанное, правила Минтранса для спортивных парусных судов должны быть максимально приближены к действующим международным правилам и учитывать действующие нормативные документы ISAF и ВФПС.

Определение спортивных судов

Международное право не различает прогулочные и спортивные суда, объединяя их общим термином *pleasure boats* или *recreational crafts* (Recreational craft directive 94/25/EC, Ch I, Art.1). Это связано с тем, что значительное число этих судов, включая многие международные и олимпийские классы яхт, является судами двойного применения (среди крейсерских яхт суда двойного применения составляют абсолютное большинство). Регистрация спортивных и прогулочных судов является регистрацией права собственности и осуществляется государственными органами или органами,

которым поручена регистрация прав собственности (например, нотариат).

Учитывая особенность российского законодательства, разделяющего спортивные и прогулочные суда, предлагается определение спортивного судна как **судна для занятия любыми дисциплинами парусного спорта**. При этом подтверждением спортивного статуса судна должно являться мерительное свидетельство – документ, подтверждающий принадлежность судна тому или иному классу спортивных парусных судов.

Классификация спортивных судов

В международной практике применяются следующие системы классификации спортивных парусных судов (яхт):

- по спортивным дисциплинам,
- по конструктивному типу,
- по классам яхт,
- по районам плавания.

В парусном спорте культивируются следующие спортивные дисциплины:

- гонки (гонки флота, матчевые гонки, командные гонки, гонки радиоуправляемых яхт, эстафеты и др.),
- заезды на рекорд скорости,
- специальные виды соревнований (слапом, фристайл и др.),
- дальние спортивные плавания.

Каждая дисциплина предъявляет свои специфические требования к участвующим судам, однако некоторые классы яхт могут с большим или меньшим успехом использоваться в разных дисциплинах.

Конструктивные типы яхт отличаются большим разнообразием. Основные параметры классификации по конструктивному типу следующие: число корпусов, наличие или отсутствие балластного килля, наличие или отсутствие обитаемых внутренних помещений. Отдельной группой стоят виндсерферы (парусные доски). Особые требования предъявляются к яхтам длиной более 24 м.

Под классом понимается группа яхт, соответствующих определенной технической

спецификации (Правилам класса), позволяющей проводить соревнования между яхтами класса. ISAF и ВФПС предъявляют дополнительные требования к классу, необходимые для его признания. Среди этих требований – наличие постоянно действующего органа, осуществляющего технический контроль за яхтами класса. Международная система регистрации яхт предусматривает ведение реестров классов со сквозной нумерацией яхт либо по всему классу, либо отдельно по странам.

Категории гонок спортивных парусных судов приведены в «Специальных правилах» ISAF. Эти же требования применяются в отношении дальних спортивных плаваний. Приблизительное соответствие между категориями гонок ISAF, проектными категориями согласно Директиве 94/25/ЕС и районами плавания Российского Морского Регистра судоходства (РС) и Российского Речного Регистра (PPP) приведено ниже.

Международная практика освидетельствования спортивных яхт

Как было указано выше, в международной практике государственная регистрация спортивных судов встречается редко. Их техническое освидетельствование не является обязательным и осуществляется в следующих случаях:

при изготовлении судна с целью продажи (помещении на рынок) – международными или национальными надзорными органами;

в случае участия в соревнованиях – проводящими организациями;

при оформлении страховки – признанными надзорными органами или сюрвейерами страховых компаний.

При освидетельствовании судов двойного назначения для помещения на рынок и страхования руководствуются Директивой 94/25/ЕС и согласованными с ней стандартами (в странах ЕЭС), правилами классификационных органов, национальными стандартами.

Категория ISO		A (Ocean)	B (Offshore)	C (Inshore)	D (Shelved waters)
Расчетные условия	ветер, баллы	Более 8	8	6	4
	значительная высота волны $H_{1/3}$, М	Более 4	4.0	2.0	0.5
Категория ISAF		0–2	3	4	5–6
Районы РС		R2 и выше	R2–RSN	R3–RSN, R3	–
Районы PPP		–	М-СП	О, М	Л, Р

При освидетельствовании спортивных парусных судов для участия в соревнованиях, дальних спортивных плаваниях и т.д. и для связанного с этим страхования руководствуются правилами классов и Специальными правилами ISAF. Различают следующие виды освидетельствования:

Сертификационный контроль – для проверки соответствия яхты Правилам класса; осуществляется уполномоченным сертификационным органом. В случаях, когда сертификационный орган одновременно уполномочен проводить освидетельствование спортивных судов, сертификационный контроль может быть совмещен с первоначальным освидетельствованием.

Инспекция оборудования, которая мо-

жет включать полный обмер – для подтверждения соответствия яхты Правилам класса и требованиям безопасности при участии в соревнованиях; осуществляется организацией, проводящей соревнования.

Первоначальное освидетельствование, которое может осуществляться по требованию Национальной Организации при проведении спортивной регистрации судна.

Очередное освидетельствование, которое может проводиться периодически по требованию Национальной Организации для проверки соответствия яхты требованиям безопасности. Обычно устанавливается периодичность – раз в год, что связано с сезонностью эксплуатации яхт и с необходимостью ежегодного продления меритель-

ного свидетельства во многих классах яхт. Осуществляется Национальной Организацией через своих инспекторов.

Специальное освидетельствование – по заявке владельца, по требованию страховых компаний, при выходе в сложное плавание и т.д.

В определенном постановлении правительства к разработке проекта правил регистрации предлагается сохранить сложившуюся международную систему освидетельствования спортивных парусных судов с учетом действующих правил и регламентов органов технического надзора и классификации судов Российской Федерации.

Подготовил **Василий Алексеев**

11 апреля 2009 г. членами президиума Всероссийской федерации парусного спорта были приняты Правила спортивной регистрации спортивных парусных судов ВФПС. Механизм регистрации был представлен на заседании президиума ВФПС, которое состоялось в рамках «Бот-шоу. MIBS – Весна. 2009». Согласно Постановлению Правительства РФ № 251 разработка и утверждение порядка государственной регистрации спортивных парусных судов, как уже сказано, возложены на Министерство транспорта РФ, однако без внутренней регистрации спортивных парусников не обойтись.

16 мая официально будет начата процедура спортивной регистрации спортивных парусных судов, которая на первом этапе будет осуществляться в пилотном режиме в тех регионах, федерации парусного спорта которых выразят заинтересованность этой в работе. В дальнейшем наработанный опыт планируется распространить на всех членов ВФПС.

По мнению разработчиков Правил спортивной регистрации, этот процесс должен быть добровольным, в отличие от обязательной государственной регистрации. Сама процедура включает в себя три этапа:

- сертификацию, т.е. подтверждение того, что судно является спортивным парусным, принадлежность к определенному спортивному классу;
- регистрацию судна, постановку на учет, внесение записи в судовую книгу Всероссийской федерации парусного спорта, а также в судовые книги региональных федераций,
- осуществление технического надзора и выдачу соответствующих свидетельств о годности к плаванию.

В процедуре регистрации будут участвовать три структуры: сертификационный орган, орган первичной регистрации и непосредственно ВФПС.

Предложенный членами президиума ВФПС механизм регистрации довольно прост: заявитель – собственник парусника обращается в региональную федерацию парусного спорта с просьбой зарегистрировать данное парусное судно. Процедура будет несколько различаться в зависимости от того, первичная это регистрация или вторичная. В случае первичной регистрации пользователь будет направлен в сертификационный орган, где проведут обмер его яхты



и выдадут подтверждение, что она соответствует тому или иному классу, выдадут мерительное свидетельство, присвоят регистрационный номер, после чего яхта будет внесена в реестр класса. После получения мерительного свидетельства собственник еще раз должен обратиться в региональную федерацию, где при предъявлении соответствующего пакета документов он пройдет процедуру регистрации. По прогнозам, максимальный срок прохождения такой процедуры – один месяц.

Перечень документов, необходимых для регистрации, прост:

- заявление,
- документы, подтверждающие право собственности парусного судна,
- документы, удостоверяющие личность человека или регистрацию юридического лица,
- мерительное свидетельство,
- свидетельство о годности к плаванию,
- квитанция об оплате взноса за регистрацию.

Присвоенный регистрационный номер будет действовать в течение всего срока эксплуатации судна. В случае смены собственника регистрационный номер останется прежним. Номер будет формироваться следующим образом: обозначение класса (к примеру, «Laser» – L), код страны (RUS), порядковый номер в соответствующем реестре класса. Например – L RUS 25.

Подготовила **Светлана Хабирова**