



# ДАВАЙТЕ ВМЕСТЕ

АЛЕКСАНДР ЮРЬЕВ

*Хватит сравнивать нашу реальность с теми странами, где все обустроено, и жаловаться, что у нас плохо. Никто нам страну, реки с морями не обустроит, кроме нас самих. Давайте вместе наведем на них порядок. Труднее всего сделать первый шаг — подняться и объединиться. Дальше будет легче.*

**Н**едavno создана Межрегиональная общественная организация «Национальная ассоциация маломерного судоходства» (МОО «НАМС») — общественная организация, объединяющая владельцев маломерных судов, стоянок, яхт-клубов и других объектов инфраструктуры, производителей и поставщиков товаров для водного отдыха. О том, зачем нужна такая организация, ее целях и задачах, а также о проблемах, возникающих у ее участников, нашему журналу рассказал Председатель ассоциации Алексей Сучков.

*Алексей, почему ассоциация маломерного судоходства появилась именно сейчас?*

Поводом для создания ассоциации стало решение группы владельцев малых судов объединиться, чтобы заявить, что у владельцев малых судов есть ряд проблем, которые уже нельзя больше игнорировать ни государству, ни обществу. Нельзя больше делать вид, что тысячи

малых судов, бороздящих наши реки и прибрежные зоны морей, вроде как «не совсем существуют». Вернее, существуют, но по закону они — как бы не они, а некая усредненная маломерка, для которой и правила написаны, как для «казанок». На самом деле это давно уже не «казанки», а вполне приличных размеров суда типа «ярославцев», «костромичей», «мотоневодников», «адмиралцев» и т.д. — настоящие суда весом по несколько десятков тонн.

Это только одна — и самая наболевшая часть вопроса. Есть и другая сторона проблемы. Она касается уже всех маломерщиков: от владельцев больших стальных «пароходов» до обладателей надувнушек с пятнадцатисильными подвесниками. Это процесс законотворчества. Благое дело — упорядочение несовершенного законодательства о малых судах, доставшегося нам со времен социализма, обернулось вдруг новыми накладками и нестыковками в законах. Принятый Закон 36-ФЗ «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна» содержит ряд неточностей, некорректных формулировок, а местами

одна статья просто противоречит другой. А когда на сайте Минтранса появился проект закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части уточнения составов административных правонарушений на транспорте и увеличения административных штрафов», стало окончательно понятно, что надо помогать законодателю в его работе. Важное и нужное дело — наведение порядка на воде — грозит стать не только вульгарной кормушкой для нечистых на руку чиновников, но и сделать невозможным легальное существование стоянок маломерного флота. Конечно, мы далеки от мысли, что писавшие эти законопроекты сотрудники Минтранса только и думали, как бы отравить жизнь владельцу малого судна. Естественно, они хотели как лучше. Однако фраза «хотели как лучше, а получилось как всегда» оказалась пророческой и тут.

*А что со стоянками не так?*

Проект закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части уточнения составов административных правонарушений на транспорте и увеличения административных штрафов» предлагает такую формулировку одного из пунктов: «Выпуск в плавание маломерного судна, не зарегистрированного в установленном порядке или не прошедшего технического осмотра (освидетельствования), или имеющего неисправности, с которыми за-

прещена его эксплуатация, или не укомплектованного снаряжением, или переоборудованного без соответствующего разрешения, а равно допуск к управлению маломерным судном лиц, не имеющих права управления этим судном, либо находящихся в состоянии опьянения, влечет наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от пятидесяти тысяч до ста тысяч рублей». Опять благое дело пытаются сделать неправовыми методами.

Начнем с того, что, вводя ответственность за выпуск маломерки со стоянки, законодатель не предоставляет права ее администрации проверять трезвость, исправность, комплектность и наличие на борту документов по регистрации. Действительно, хорошо, когда на реке нет пьяных судоводителей, но с понятием «состояние алкогольного опьянения» еще нужно разобраться. Это ведь не просто попросить «дыхнуть». Сколько копий на эту тему сломано вокруг пьянства на дорогах, хотя там уже отработанная система. А тут запросто: выпустил пьяного — сто тысяч штрафа. Как и кто будет проводить это освидетельствование? Если по аналогии с портами, то там на это есть капитан порта, наделенный законом правом требовать от судоводителей исполнения правил плавания, есть медпункт с медработником соответствующей квалификации, позволяющей установить состояние опьянения. Значит что, делаем на стоянке медпункт? Идем дальше: а кто может требовать от судоводителя пройти в медпункт для освидетельствования? Сторож стоянки? Он

сам частенько слегка навеселе. Да и прав таких у него по закону нет — что-то требовать.

Теперь о запрете на выпуск технически неисправного судна. А как определить, что оно неисправно? Кто, как и на каком основании это будет делать? Вопросы не праздные, а требующие реального ответа от законодателя, ведь сумма штрафа не мала. Проводить такую проверку может только лицо, уполномоченное законом и имеющее соответствующую квалификацию. Отдельный вопрос: как это делать? Внешний осмотр? Много не даст. Пробный пуск агрегатов? Не все и не всегда можно испробовать у причала. Вводить инструментальный контроль? Получается, стоянке маломерок, вдобавок к медпункту, надо еще вводить и службу механика?

Теперь о требовании о невыпуске со стоянки судов, не прошедших освидетельствование или без регистрационных документов. Опять же, требование правильное по своим намерениям, но «кривое» по сути. Обычная бытовая ситуация: прежний владелец катера продал его и снял с учета. У нового владельца нет регистрационных документов, только договор купли-продажи судна. В ГИМСе ему говорят, что судно необходимо предоставить для осмотра, чтобы зарегистрировать. Как добраться до осмотра? Вышел со стоянки — руководство стоянки нарушило закон. Или другая ситуация: надо подойти к месту, где ГИМС проводит техосмотр. Как выйти со стоянки, чтобы ничего не нарушить? Ведь техосмотр проводится весной и действителен в течение календарного года. К моменту схода льда действие



предыдущего ТО закончено и любой выход со стоянки — нарушение закона, даже если идти к месту освидетельствования. Будем договариваться с проверяющим? А если он не захочет понимать и входить в обстоятельства? Опять же, кому поручим проверку документов? Дедушке сторожу? Уверены, что он все правильно проверит? Вводим должность капитана стоянки в дополнение к медпункту и механику? А как иначе? Кто сможет грамотно проверить комплектацию необходимым по судовому билету снабжением лодки? Отличит сторож конец Александрова от веревки с поплавком? И можно ли требовать от него таких познаний?

*Что-то у вас получается не-веселая картина. Неужели на реке так плохо обстоят дела?*

Нет, на реке хорошо, вот без реки плохо. А если серьезно, то неоднозначность отношений на реке судов под регистром и судов под ГИМС иногда действительно приводит к трагедиям. Одна из них, широко известная, произошла в прошлом году с катером «Ласточка», раздавленным теплоходом «Ока-5». В своей основе она имеет именно такую неоднозначность «Правил плавания по ВВП», пункт 145 которых гласит: «Маломерные суда должны следовать за пределами судового хода или по установленной полосе движения. В случае, когда по условиям пути такое следование невозможно, они могут идти по судовому ходу

вдоль правой по ходу кромки в пределах до 10 м от нее; при этом они не должны затруднять движение и маневрирование маломерных судов на судовом ходу и обязаны заблаговременно уходить с их пути без обмена звуковыми и зрительными сигналами. Маломерные суда не могут требовать, чтобы им уступили дорогу». Вроде бы, все верно: большому судну трудно идти по реке, у него должны быть преимущества. Но, с другой стороны, такая формулировка не дает однозначный ответ на вопрос о том, как должно осуществляться расхождение маломерного и обычного судна. Это приводит к тому, что судоводители больших судов запоминают только первую его фразу: «Маломерные суда должны следовать за пределами судового хода».

А дальше, с годами, вырабатывается стереотип принятия решения: я большой и главный на реке, а вы, мелочь, должны убраться в камыши при моем приближении. А что делать, когда убраться некуда? В Правилах это не прописано однозначно. А что делать, когда маломерное судно потеряло ход? Увы, в любом случае маломерщик всеми считается виноватым, независимо от причин его нахождения на судовом ходу.

Любой судоводитель «ярославцев» или «костромичей» может рассказать кучу историй, когда маневрирование крупных судов без учета нахождения рядом с ними маломерок создает опасную, а иногда даже аварийную обстановку. Или, как в случае с «Ласточкой», приводит к трагедии. Ведь судоводитель



«Оки-5» видел маневры «Ласточки». Но маневры обоих судов не были согласованы и между судоводителями не поддерживалась связь, так как Правила этого не требуют. А когда «Ласточка» потеряла ход из-за аварийной остановки двигателя, судоводитель «Оки-5» не предпринял никаких действий, чтобы предотвратить столкновение или, как минимум, установить связь. Почему? Да потому, что Правила этого не требуют, и он до последнего момента считал, что «Ласточка» обязана освободить судовый ход. А когда стало понятно, что этого не будет, расстояние не позволило остановить судно раньше, чем оно столкнулось с «Ласточкой».

Для сравнения представьте себе, что на дороге будут требовать от легковых автомобилей и мотоциклов при приближении грузовиков или автобусов убраться с дороги на обочину, а выезжающий на перекресток водитель грузовика даже не посмотрит, пересекает ли его путь какая-нибудь легковушка. Ведь абсурд же! Но на реке именно так. Почему? Потому что еще с советских времен заведено, что правила пишут для больших судов, а «мелочь» и так проскочит.

Эта советская практика, к сожалению, перешла и в наше время: законы пишутся под большие судоходные компании, а проблемы маломерных судов остаются в тени и регулируются по принципу «с глаз долой — и нет проблемы». Но ведь нельзя игнорировать тысячи судов! Вот мы и решили объединиться в общественную организацию судоводителей и владельцев малых судов.

*Может быть, поговорим немного о хорошем?*

Почему немного? О хорошем надо всегда много. Просто вы спросили, с чего все началось. А началось все, как обычно, с нежелания попадать в неприятности. Но давайте действительно о хорошем поговорим.

Что нужно маломерщику? В общем, не так много: чтобы можно было спокойно и безопасно прокатиться на своей лодке и чтобы она была комфортна и удобна. Вот об удобстве и комфорте и можно поговорить, если хочется хорошего. Каждый маломерщик знает муки выбора — они его преследуют постоянно. Что выбрать из радиостанций? Какая антенна нужна? Чем набить сальник дейдвуда? Какой картплоттер взять? Как подобрать винт к новому двигателю?.. Такие вопросы возникают постоянно. Не будучи профессионалом во всех областях техники: от гидродинамики и радиоэлектроники до механики и химии — трудно придти к оптимальному решению. В большой судоходной компании, в отличие от одинокого маломерщика, есть специалисты по всем вопросам эксплуатации судов. У последних же это в принципе невозможно. Кто-то — профессиональный радиоэлектронщик, кто-то — квалифицированный механик. Каждый специалист в своей узкой профессиональной нише. С годами маломерщик становится универсальным знатоком, только это требует большого времени и больших денежных затрат. Так почему бы не поделиться этими знаниями друг с другом? В этом мы видим еще одну сторону деятельности организации: квалифицированные рекомендации по использованию оборудования, материалов, узлов и агрегатов. Это может существенно сократить не только расходы маломерщиков на оборудование своих лодок, но и время на пробы, размышления и эксперименты. Добросовестные производители и продавцы готовы ознакомить водномоторников со своими лучшими разработками и товарами, но всем не покажешь. Покупателю приходится верить рекламным буклетам.

В мире давно известен проверенный способ — тестирование оборудования потребителем. Зачем покупать «кота в мешке», если можно попробовать. Тестирование оборудования авторитетными среди водномоторников людьми по всем понятной и открытой методике могло бы и оградить рынок от шарлатанствующих продавцов-однодневок и реально помочь судовладельцам с выбором. Давайте честно, ведь многие прошли через это. Покупая лодку, независимо от ее размеров: будь то двухместная надувнушка или двадцатиметровый стальной катер — мы еще пару лет после этого вольно или не вольно больше ориентируемся на рекламу, а не на реальные познания. А самые большие траты на дооборудование идут как раз в этот период. И с какой тоской потом вспоминаются потраченные сотни тысяч рублей, выброшенные иной раз просто на ветер. Не все вслух признаются в этом, но в душе потом думают: «Эх, кто бы тогда мне подсказал!!!».

Еще одно направление деятельности — развитие водного туризма. Не секрет, что наши реки, мягко говоря, не совсем для него приспособлены. Инфраструктура водного туризма фрагментарна и мало известна за пределами регионов. Проблемы со всем: не хватает причалов, гостиниц, заправок, слипов для спуска... В создании и развитии единой базы информации по инфраструктуре для малых судов на наших реках мы видим не только удобство для маломерщиков, но и организацию новых рабочих мест, появление новых налогоплательщиков.

Государство открывает внутренние воды для иностранных туристов. Действительно, у нас есть что посмотреть, даже если оставить в стороне посещение исторических памятников, музеев и просто красивых городов. Наши реки уже сами по себе достопримечательность. Ока, Вятка, Кама, Сухона, Северная Двина — от открывающихся плывущему видов дух захватывает. Но доходит до смешного. Приплыл туда иностранец, пусть и не ожидающий отлаженного, как в Европе, сервиса на реке, но... Заправиться негде, встать, чтобы пойти на экскурсию в город, негде, даже набрать питьевой воды и сдать фекальные





**Официальный дистрибьютор морских электронных навигационных карт формат C-MAP NT, C-MAP NT MAX.**

**Расширяем сеть DPS-дилеров\***

\*DPS-дилер имеет право на самостоятельную запись картографического продукта.



© НавМарин

**НОВЫЕ УЧАСТКИ LOCAL**

- Река Волга от Рыбинска до Н.Новгорода
- Река Волга от Н.Новгорода до Чебоксар
- Река Волга от Чебоксар до Балаково
- Река Волга от Балаково до Волгограда
- Река Кама от Нижнекамска до Ижевска
- Река Кама от Ижевска до Соликамска
- Река Ока от Коломны до Калуги
- Река Ока от Коломны до Н.Новгорода
- Рыбинское водохранилище
- Ивановское водохранилище
- Река Москва
- Белое море
- Ладожское озеро
- Онежское озеро
- Финский залив
- Волго-Донской канал **NEW oct 2011**
- Беломорско-Балтийский канал **NEW oct 2011**



**НОВЫЕ УЧАСТКИ WIDE**

- Волго-Балтийский канал и Рыбинское водохранилище
- Тверь, Дубна, Углич и Рыбинское водохранилище
- Рыбинское водохранилище и река Волга от Рыбинска до Чебоксар
- Волго-Донской канал и Азовское море **NEW oct 2011**
- Беломорско-Балтийский канал и Белое море **NEW oct 2011**

**НОВЫЕ УЧАСТКИ MEGAWIDE**

- От Рыбинска через Москву и реку Оку до Нижнего Новгорода





**НавМарин: 125445, Москва, ул. Смольная 63Б, ТВЦ "Экстрим"**  
офис 33, тел.: +7 (495) 780-31-01, 981-27-90, 984-22-96  
[www.navmarine.ru](http://www.navmarine.ru)

воды — и то проблема, иногда неразрешимая. Отдельные островки цивилизации типа Москвы, Санкт-Петербурга и т.д. не делают общей погоды. Кстати, опять возвращаемся к грустному — к тому, с чего начинали: законы. Россия не присоединилась к резолюции №40, принятой рабочей группой по внутреннему водному транспорту Европейской экономической комиссии 16 октября 1998 года «Международное удостоверение на право управления прогулочным судном». А это значит, что судоводитель прогулочного судна из Европы не может войти в наши воды со своим судоводительским удостоверением. Но ожидать от него наличия нашего удостоверения судоводителя-любителя, наверное, будет наивно. Присутствие наемного лоцмана на судне 10–15 метров столь же абсурдно. Есть и другая проблема: нам туда с нашим удостоверением судоводителя-любителя также не попасть. А проблема решается просто: надо всего лишь присоединиться к резолюции, которая, кстати, разработана с участием России.

*Судя по вашим словам, все очень запутано. Но ведь большинство судовладельцев спокойно катаются на своих лодках, и их эти проблемы не сильно затрагивают...*

И хорошо, что не затрагивают. А если даже шанса не будет, что затронут, будет еще лучше. Собственно, это мы и ставим одной из своих задач: по нашим рекам должны ходить прогулочные суда, и на них люди должны отдыхать, не задумываясь, где заправиться, где причалить, пустят ли в шлюз, разведут ли

наплавной мост, признает ли какой-нибудь местный инспектор Транснадзора регистрацию в ГИМСе или не признает и т.д.

Кстати, вот еще одна сторона проблемы. По законодательству с судов, не занимающихся коммерческой деятельностью, не должны браться навигационные сборы. И управление канала имени Москвы, например, не берет денег за проход. А есть шлюзы, где такие сборы берутся. Пусть это и небольшая сумма (хотя и незаконно взимающаяся!), но поиски, где заплатить, простои из-за этого и т.д. доставляют много неудобств. Кстати, коль уж пошла речь о налогах и сборах, добавлю. Сложившийся подход к налогообложению судов в частной собственности, на наш взгляд, не совсем справедлив. Изначально почему-то всех владельцев катеров считают Абрамовичами с их метровыми яхтами. На самом деле есть люди (и их немало), которые свои катера создавали практически из металлолома — останков старых советских судов. Иногда такие работы шли по 5–10 лет и велись своими руками. Кроме того, при нашем климате суда в большинстве регионов эксплуатируются менее полугода. Но всех «гребут» по аналогии с машинами, как будто суда могут работать круглогодично.

*Что бы вы хотели сказать владельцам катеров, надувных лодок, прогулочных судов в заключение нашей беседы?*

Боюсь, тут нам точно не избежать политики. Наверное, всем нам, кто ходит по рекам и прибрежным морским водам, надо понять, что, кроме нас, никто не может отстоять наши интересы. Кстати, если говорить о при-



брежном морском прогулочном судоходстве, там проблем еще больше, но это предмет отдельного серьезного разговора. Не коснулись мы сегодня и существующей проблемы разбойных нападений на катера на реках, когда непонятно, кто должен защитить маломерщика: «сухопутная» милиция водными делами заниматься не хочет, особенно когда река течет по границе областей, а речная милиция столь малочисленна, что надеяться на нее просто бессмысленно.

Так вот, никто так не заинтересован в наведении порядка на воде, как маломерщики. Но мы не будем услышаны, если, как и раньше, будем надеяться только на «авось проскочим». Никто не будет считаться с нашими проблемами, которых накопилось множество. Это и безопасность, как судовождения, так и личная. Это и дыры в законах, попытки убрать которые приводят к новым дырам. И отсутствие инфраструктуры: стоянок, мест заправки и бункеровки, ремонтных предприятий, гостиниц, причалов, слипов и т.д. Пробелы в методиках обучения маломерщиков, которые приводят к появлению неадекватных судоводителей. Проблемы с выходом за пределы территориальных вод, как и само судоходство в приграничных водах. Всего тут не перечислишь. Просто нам всем надо понять: у нас одни реки и моря. У нас одна страна. Нам всем отсюда никуда не деться. Все не уедут в места, где все обустроено. Значит, хватит смотреть на реальность, сравнивать ее с теми странами, где все обустроено, и жаловаться на то, как у нас плохо. Никто нам страну, реки с морями не обустроит, кроме нас самих. Давайте вместе наведем на них порядок.

Очень легко сказать, что все плохо, и ничего не делать. Труднее всего сделать первый шаг — подняться и объединиться, дальше будет легче. Коллективом всегда легче достигать поставленных целей, чем в одиночку. ❖



FINNMASTER

GRAND MARINE

Эксклюзивный дистрибьютор в России  
 Яхт-клуб «Shore House» Тел: +7 (985) 995 43 33  
 Яхт-клуб «Алые Паруса» Тел: +7 (495) 995 43 33  
 Яхт-клуб «Zavidovo Marine Club» Тел: +7 (919) 995 43 33  
 e-mail: salon@grandmarine.ru  
 www.grandmarine.ru

