

О НОВОМ ЗАКОНЕ

Алексей Смирнов

В конце января 2025 г. Государственная дума приняла Федеральный закон «О безопасности людей на водных объектах». Несмотря на то что этот закон бродил по коридорам Госдумы менее двух лет — с даты вынесения его на рассмотрение в марте 2023 г., история началась еще в 2013 г., когда МЧС выступило с инициативой «Закона о безопасности судоходства маломерных судов». Ее отвергли и водное сообщество, и государственные органы, потому что законопроект получился очень сумбурным. В одном документе попытались решить все вопросы, накопившиеся за долгие годы. Однако творчески его переработав и выстроив параллельно логичную структуру ведомственных актов, дело довели-таки до успешного финала.

Необходимость принятия этого закона продиктована тем, что государство со времен СССР никогда не относилось серьезно к любителям отдыха на воде. Лодки, катера и яхты всегда были уделом энтузиастов, которые по мере сил и возможностей реализовывали свое желание совершать прогулки или путешествовать по различным акваториям.

Напомню, что Государственная инспекция по маломерным судам (ГИМС) с момента создания в 1985 г. относилась к Министерству жилищно-коммунального хозяйства. Затем ведомственная принадлежность неоднократно менялась, включая периоды работы под управлением Министерства экологии, Министерства природных ресурсов и др. И наконец с 2004 г. ГИМС стала структурной единицей Министерства по чрезвычайным ситуациям (МЧС).

ГИМС в рамках своих полномочий отвечает за большое количество разнородных задач. Это и организация надзора за маломерными судами, и обеспечение безопасности и спасание людей на водах, и контроль работы яхт-клубов, и организация переправ, в том числе ледовых, словом, огромный клубок задач на стыке транспортных и экологических вопросов, Земельного и Водного кодексов и тысяч других нормативных актов различных министерств и ведомств.

Интенсивная, но непродуманная, а зачастую открыто неуклюжая по отношению к владельцам лодок, катеров и яхт законотворческая деятельность многочисленных министерств привела к явной стагнации в области маломерных судов. Дело дошло до того, что в 2021 г. Правительству РФ пришлось принимать специальную «Концепцию по развитию яхтенного туризма в РФ до 2030 г.», в которой значительная часть обозначенных проблем связана с местами избыточным, а местами, наоборот, недостаточным регуляторным воздействием.

Принятие Госдумой «Закона о безопасности людей на водных объектах» — это первая удачная

попытка сформировать интересы своего ведомства на нормативно-административном пространстве РФ под эгидой «безопасности на воде» и неплохой плацдарм для отстаивания интересов владельцев катеров и яхт, а также собственников связанных с маломерным судоходством предприятий перед другими ведомствами. Основной задачей этого закона является не введение каких-то новых правил или требований для яхтсменов, а упорядочение взаимодействия между субъектами правоотношений и формирование нового понятия «безопасность на воде», такого же прогрессивного и позитивного, как «здоровье», «охрана окружающей среды» или «безопасность дорожного движения».

Перейдем от концептуальных вопросов к конкретным деталям документа.

Наиболее важным новшеством в этом законе является исключение деления маломерных судов на коммерческие и некоммерческие и связанного с этим ведомственного разделения. Предполагается, что все маломерные суда в течение пяти лет перейдут под надзор ГИМС. Полноценно этот пункт заработает после принятия закона-спутника № 518783-8 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона “О безопасности людей на водных объектах”», в котором содержатся соответствующие изменения в Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта РФ.

Вторым важным нововведением в законе является предоставление полномочий на применение инспекторами ГИМС физической силы и спецсредств.

Несмотря на появлявшуюся в интернет-сообществах информацию от «знающих» людей, никаких изменений в части требований для маломерных судов в законе нет. Так, слухи о снижении мощности двигателя для нерегистрируемых судов до 5 л.с. так и остались слухами. В настоящий момент (как и ранее) подлежат обязательной регистрации маломерные суда с двигателями мощностью более 10 л.с. (точнее 8 кВт, как указано в законе, что эквивалентно 10,9 л.с.) и весом более 200 кг. С другой стороны, мелькавшие надежды на увеличение длины маломерного судна до 24 м так и остались надеждами.

Техосвидетельствование для маломерных судов тоже не претерпело изменений: один раз в пять лет.

Появилось требование для судоводителей маломерных судов, не подлежащих обязательной регистрации. Управляющий таким судном должен иметь при себе удостоверение личности. Требуется ли возить паспорт или достаточно автомобильного водительского удостоверения, закон не конкретизирует. Будем ожидать подзаконных актов и правоприменительной практики.

Закон вступает в силу с 1 сентября 2025 г. Его принятие вызовет корректировку ныне действующих ведомственных документов.

