Міжнародна юридична служба

INTERLEGAL

ДОВІДНИК З ЯХТИНГУ

М. В. Мельников, А. А. Ніцевіч, В. О. Фетисенко

ОДЕСА

2024

1. ПРО НАС
2. ІСТОРІЯ ЯХТИНГУ
3. ВИБІР ТА ПРИДБАННЯ ЯХТИ
- Поради від досвідченого: обираємо яхту
- Як перевірити яхту перед придбанням?
- Купівля яхти в складчину
- Доставка яхти: від верфі до марини
- Депозит за договором купівлі-продажу.
- Третій зайвий? Брокерська комісія: чому важливо грамотно скласти договір
- Купівля яхти: юридичні тонкощі під час оцінки технічного стану
4. РЕЄСТРАЦІЯ ЯХТИ ТА ВИБІР ПРАПОРУ
- Обираємо юрисдикцію: зручний огляд зручних прапорів
- Зручний чи будь-який інший прапор? Ось у чому питання!
- Переваги реєстрації яхти на ім’я компанії
- Реєстрація яхти під прапором Великої Британії
- Переваги Кіпру для яхтингу
- Реєстрація яхт у Нідерландах та Латвії. На що слід звернути увагу?
- Переваги та особливості Чорногорії для реєстрації яхт
5. ПИТАННЯ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТА ОПОДАТКУВАННЯ
- Тимчасове ввезення яхт
- Тимчасове ввезення яхти зі звільненням від ПДВ
- Податок на яхти в Іспанії
- «Water toys» на прогулянкових яхтах
- Порядок використання паспорта моряка під час перетину кордонів ЄС
6. СТРАХУВАННЯ
- Страхування яхт по-англійські
- Посібник для власників яхт при настанні страхового випадку
- Страхування яхт: огляд страхових випадків
7. КОМЕРЦІЙНЕ ВИКОРИСТАННЯ ЯХТ
- Чек-лист при веденні чартерної діяльності в ЄС
- Мальта – зручна юрисдикція для чартерного бізнесу
- Програми Yacht Engaged in Trade. Де існують та навіщо використовувати?
- Комерційні яхти та вимоги безпеки
- ПДВ на послуги при чартері яхти
- Підготовка комерційної яхти до перегонів
8. СЛОВНИК ЯХТСМЕНА

ПРО НАС

З 2004 року ми в Interlegal надаємо клієнтам повний спектр консалтингових та технічних послуг в галузі яхтингу. Наш портфель послуг повністю покриває будь-які потреби як любителя яхтингу, так й досвідченого яхтсмена.
Що ми зробимо для Вас:

- Допоможемо обрати тип та модель яхти, проконсультуємо з питання вибору нової або б/в яхти;
- Проведемо сюрвеєрський огляд човна перед покупкою;
- Організуємо будівництво чи ремонт яхти;
- Конфіденційно та швидко супроводимо угоду купівлі-продажу яхти, у тому числі розробку договору та реєстрацію компанії для титульного володіння яхтою;
- Зареєструємо яхту під зручним прапором у відповідній іноземній юрисдикції;
- Проконсультуємо з питань європейського ПДВ, митного оформлення, тимчасового ввезення;
- Оформимо страховий поліс у надійній європейській страховій компанії без необхідності виїжджати за кордон (Hull&Machinery, Third party liability);
- Складемо договір з екіпажем яхти;
- Допоможемо в укомплектуванні та перегоні яхти до місця стоянки;
- Навчимо яхтингу в школі на курорті Ла-Рошель з видачею кваліфікаційних документів;
- Організуємо чартерну компанію для управління яхтовою флотилією, отримаємо комерційний статус для яхти та проконсультуємо з усіх питань чартерної діяльності;
- Проконтролюємо щорічне обслуговування яхти та компанії (renewal, annuity, POA, insurance)

ІСТОРІЯ ЯХТИНГУ

Після Другої світової війни вітрильні судна стали широко використовуватись для спорту та відпочинку. Майже у всьому світі вітрильні човни приватних власників брали участь у різних видах змагань. У портах розвинених країн практично зникли старі робітничі судна – родоначальники сучасних вітрильних човнів. У XXI столітті можна купити або побудувати яхту, яка відповідає потребам кожного. Вона може бути великою чи малою залежно від наявних коштів. Оснащення яхти може задовольняти особливим вимогам та естетичним смакам людини, умови проживання можуть бути створені з урахуванням побажань. Саме завдяки своїй багатоплановості яхтинг після Другої світової війни став особливо швидко розвиватися та набув масового характеру.

Трохи історії

Використовувати для відпочинку та спорту судна голландці розпочали ще у XVII ст. На той час Нідерланди були у самому розквіті сил і морської слави. Країна мала мережу внутрішніх водних шляхів. Тому, поряд з військовим, рибальським й торговим флотом, було безліч малих суден, сконструйованих як яхти та використовуваних для відпочинку, розваг, спорту та інших особистих потреб. Таким чином, Голландія стала однією з перших держав, у яких до плавання під вітрилом стали ставитися як до дозвілля. Тим не менш, традиції яхтингу, які зародились ще в XVII ст., приводять нас до Великої Британії, де яхтові перегони вже цілком утвердилися в Англії і на південному заході Ірландії у XVIII ст., хоча інтерес до вітрильного спорту був обмеженим. Таким чином, доктор Джонсон, який проголосив гасло: «тому, хто ходить у море тільки заради задоволення, забиратися до біса», був підтриманий переважною більшістю. До кінця XIX століття вітрильний спорт залишався справою виключно впливових та багатих людей.

У 1890 р. почався бум яхтингу, що тривав аж до Першої світової війни. Це був «Золотий вік» вітрильних перегонів. Правила яхтових класів надихали конструкторів яхт на нові та оригінальні рішення, внаслідок яких з’явилися яхти різних розмірів. Багато яхт 1890-х років. були, безсумнівно, швидше за сучасні. Тільки наявність гафельного озброєння не дозволяло їм плавати так само круто до вітру, як сучасним яхтам. Після закінчення війни перегони були відновлені, але ніколи більше їх не оточувала атмосфера святковості та розкоші, як у попередні десятиліття.Протягом Останнього десятиліття XIX ст. було проведено чотири трансатлантичні гонки, в яких взяли участь тендери та шхуни завдовжки понад 100 футів. Томас Флемінг Дей – редактор американського журналу «Раддер» – поставив за мету довести скептикам, що на малих яхтах можна безпечно брати участь в океанських перегонах. Маршрут перших гонок, організованих ним в 1906 р., протяжністю в 300 миль був благополучно подоланий усіма човнами, що стартували, хоча всіх яхтсменів, що відпливли, вважали безрозсудними. У тому ж році Дей організував перші Бермудські перегони на 600-мильній дистанції від Ньюпорта на острові Род Айленд до Бермудів. Лише три яхти взяли у них участь, але не всім їм вдалося фінішувати. Тим не менш, цей рік ознаменувався організацією транстихоокеанських перегонів від Лос-Анджелеса до Гонолулу. Наприкінці 1930-х океанські перегони остаточно утвердилися. Яхти, які брали участь у цих перегонах, були переважно крейсерськими або переробленими робітничими суднами, оскільки тоді конструктори не мали уявлення, як побудувати спеціальну яхту. Таким чином, в Америці народилися океанські перегони.

Американці зробили величезний внесок у розвиток яхтового конструювання, але прорив забезпечила англійська яхта, створена в 1947 р. спеціально для участі в прибережних перегонах – «Міф Мальхама». Яхта, сконструйована Лорентом Джайлсом, мала якості океанських гоночних яхт, які тепер є необхідними. Яхта мала високий надводний борт, тому зберігалася велика внутрішня глибина і водночас мала осадка. Її форштевень та корма були майже вертикальні, що забезпечувало велику довжину ватерлінії у поєднанні з порівняно малою загальною довжиною. Її полегшене, невелике оснащення з високим вітрилом послужило прототипом оснащення сучасних яхт. Сьогоднішні гоночні яхти, хоч й складніші, ніж «Міф Мальхама», але зберегли її характерні риси. Конкуренція, що виникла, сприяла зростанню цін на яхти. Зараз новий індивідуальний проект коштує кілька тисяч доларів, євро або фунтів стерлінгів.

У 1950 р. були засновані Молодша океанська група (JOG) та Американський океанський гоночний клуб міні-яхт (MORC). Система тимчасової фори, хоч й використовувалася в одному з найбільших змагань – «Адміральському кубку», не задовольняла гонщиків повністю. Зникнення багатьох малих метричних класів знизило об'єктивність оцінки яхтових гонок. У 1965 р. Паризька вітрильна організація запропонувала проводити змагання на Кубок «шестиметровиків» між яхтами з 22-футовим балом, які пізніше стали відомі як Кубок «однотонників». Брати участь у перегонах могли всі яхти, які мають однаковий гоночний бал без урахування гандикапу: перемагав той, хто прийде до фінішу першим.

У XIX ст. безліч людей відкрило собі також красу крейсерського плавання. Здійснити перехід з одного порту в інший або просто плавати у відкритому морі вважалося приємнішим заняттям, ніж брати участь у перегонах за обмеженим і наперед визначеним курсом. Тим, хто зараз покидає перенаселене узмор’я, вирушаючи в тривале плавання, важко уявити собі, що колись Річард Тірелл Мак Маллен - один з піонерів крейсерських плавань - самотньо борознив морські простори, нікого не зустрічаючи на своєму шляху. Професійні шкіпери та команди, які плавали на гоночних яхтах, та ті хто заробляв у морі на життя, вважали яхтсменів-аматорів диваками. Але Мак

Маллен вийшов у море, щоб довести, що маленька вправно керована яхта була так само безпечною в морі, як й велика. Він знав, що у штормову погоду не відкрите море, а прибережні води становлять особливу небезпеку для моряків. Мак Маллен плавав понад 40 років уздовж берегів Англії і помер біля керма своєї яхти у 1891 р.
У 1911 р. вийшла книга Клода Уорта «Крейсерське плавання на яхті», що стала класикою. У книзі говорилося: «Для тих, хто хоче здійснити морське плавання на маленькій мореходній яхті не існує пошуку непотрібного ризику, надмірної стурбованості погодою, тяги перевірити свої знання та вміння, щоб подолати труднощі, що виникають. Для тих, хто любить море, крейсерське плавання є видом спорту, що дає найбільше задоволення». Звичайно, це можна заперечувати, але на початку XX ст. крейсерське плавання вважалося мистецтвом, не меншим ніж перегони. Успіх перегонів у ті дні залежав як від конструкції дорогих та складних яхт, їх обладнання, так і від знання тактики та рівня підготовки команди, коли кожен виконував особливе завдання. У сучасних спортивних океанських перегонах однаково потрібні як тактика прибережних перегонів, якою користувалися в літніх регатах шкіпери, так й навички крейсерського плавання.
Найбільш відомим з усіх мореплавців-одинаків XIX ст. був Джошуа Слокам, канадець за походженням.. У 1895 році він вирушив з Бостону у навколосвітню подорож, які судилося тривати 3 роки. Джошуа обрав курс проти панівних напрямків вітрів, що зробило його плавання особливо видатним. Протягом наступних 25 років ніхто не намагався пливти навколо світу поодинці.
Крейсерське плавання, що колись вважалося ексцентричним проведенням часу, стало найбільш популярним видом парусного спорту і розглядається як ідеальний засіб відходу від нудного повсякденного берегового життя. Боротьба зі стихією, відкриття нових берегів та керування невеликою яхтою в морі визначають унікальний та широкий діапазон діяльності яхтсмена. Більш того, для здійснення крейсерського плавання необов'язково обмежуватись вітрильними яхтами, розробленими спеціально для таких цілей. Можна купити або побудувати яхту, яка відповідає потребам кожної людини. Озброєння яхти може задовольняти особливим вимогам та естетичним уподобанням людини, умови проживання можуть бути створені з урахуванням побажань команди. Саме завдяки своїй багатоплановості після Другої світової війни почав швидко розвиватись крейсерський яхтинг.
Кількість класів сьогодні така велика, що майже не піддається підрахунку. Їх діапазон – від маленьких одиночних швертботів до великих швертботів, які можна використовувати для крейсерського плавання всієї родини. Це різноманіття дає можливість людям навіть зі скромним бюджетом з задоволенням займатися майже будь-яким з видів плавання під вітрилом. У всьому світі у зв’язку зі збільшенням типів швертботів вітрильний спорт стає все більш масовим.

Основні відомості про конструкцію яхт

Всі яхти незалежно від їх розмірів мають чотири основні елементи: корпус, вітрило, кіль (або шверт) та кермо. Кожному елементу належить певна роль підтримці судна на плаву, забезпеченні стійкості та руху в необхідному напрямку. Робота всіх елементів взаємопов’язана і поєднання їх різних типів визначає характер яхти.
Корпус спроектований так, щоб вміщати екіпаж та забезпечувати жорстку конструкцію для підтримки щогли та вітрила. Форма корпусу повинна дозволяти яхті легко рухатися по воді за наявності крену та за відсутності його. Більшість корпусів мають загострений ніс та тупу корму. Корпус яхти виготовляють з різноманітних матеріалів – в основному з дерева, пластику та металу. Гоночні яхти повинні бути якомога легшими, а їх конструкція – це досягнута рівновага між вагою та міцністю. Сімейні яхти мають більшу міцність і довговічніші.
Вітрила – це головний рушій яхти, що перетворює повітряний потік на прямолінійний імпульс. Їх виготовляють зшиванням смуг тканини таким чином, щоб утворити трикутну форму, що надає найбільшу силу тяги за мінімального опору. Розміри та форма вітрил залежать від завдання, для якого яхта спроектована. Вітрила гоночних яхт мають велику площу, що сприяє появі крену, що врівноважується вагою екіпажу. Яхти, які використовуються для навчання парусному спорту, мають, як правило, одне вітрило, як і гоночні яхти, розраховані на екіпаж з однієї людини. На багатьох яхтах поставлено два вітрила, які мають бути добре збалансовані між собою. Поставлені окремо або незбалансовані вітрила створюють сили, що повертають яхту. Ці сили можуть бути використані в деяких ситуаціях, але важливо переконатися, що вітрила працюють правильно та інші засоби управління скоординовані з ними для забезпечення утримання яхти на курсі.
Вітрила кріплять до щогли, вертикальне положення якої забезпечується натягом тросів (стоячий такелаж). Троси кріплять до палуби на бортах (ванти) та на носі чи на кормі (штаги). Нижню шкаторину грота кріплять до гіка, що утримує вітрило в розправленому положенні під потрібним кутом до вітру. Гіком керують за допомогою снасті, відомої як гіка-шкот. Багато яхт мають відтяжку гіка, яку кріплять до основи щогли і до гіка, щоб запобігти задирання кінця гіка вгору. Якщо яхта несе стаксель, його передню кромку – передню шкаторину – кріплять до штагу. Для керування стакселем служать стаксель-шкоти. При постановці цих вітрил використовують снасті, які називають фалами. Вітрила поставлені правильно по відношенню до вітру, якщо шкоти вибрані так, що передні шкаторини перестають заполіскувати. В якості додаткової інформації служить поведінка індикаторів («чаклунчиків»). Коли «чаклунчики» паралельні нижній шкаторині, шкоти вибрані правильно.

Усі вітрильні яхти повинні мати певне заглиблення корпусу для протидії бічному руху (дрейфу), що створюється дією сили вітру на вітрило. Крейсерські яхти мають постійний баластовий кіль, а швертботи – висувні шверти, які, якщо потрібно, можна піднімати чи опускати. Величина заглиблення шверта залежить від курсу вітру, яким прямує швертбот.

Кермо призначене для забезпечення зміни курсу та збільшення опору бічному ковзанню кормової частини яхти. Він зазвичай складається з двох частин: балера керма, який кріпиться спеціальними шарнірами до транцю, і пера керма, який може бути піднятий при плаванні на мілководді. Кермом керують за допомогою дерев'яної або алюмінієвої рукоятки – румпеля.

Розвиток конструкцій сучасних швертботів розпочалося у період між двома світовими війнами. У Великій Британії та США було введено два класи яхт, які послужили основою сучасних малих суден. У 1920-х проектувальник і будівельник човнів Френк Морган Джайлс створив 14-футові швертботи, які мали кругляві обводи і були, без сумніву, найкращими малими вітрилами свого часу. У 1927 р. 14-футовий швертбот був удостоєний міжнародного статусу і став відомим як Міжнародний 14-футовий клас. Це був обмежений клас, тобто конструкцію та форму яхти можна було змінювати в межах, визначених заданими розміщеннями. За цих вимог Міжнародний 14-футовий клас швидко розвивався та завдяки змінам у конструкції, внесеним Уффою Фоксом, перетворився на складну гоночну яхту. Він, використовуючи свій досвід у конструюванні глісерів, вирішив запровадити широку плоску корму, яка дозволила б швертботу при плаванні виходити з води на глісування, зменшував таким чином його водотоннажність і значно збільшував швидкість. У 1928 р. йому вдалося досягти цього на власній яхті «Ейвенджер». В результаті нововведення яхта протягом року виграла 52 з 57 перегонів.

Основна перевага Міжнародного 14-футового класу полягала в тому, що різні конструкції швертботів можна було підкорити одній системі правил. Таким чином, ця конструкція швертботів відкрила їм шлях до національних перегонів. Вимоги Міжнародного 14-футового класу вплинули на конструкції швертботів у інших країнах. У США до 1931 р. з'явилася яхта з корпусом зовсім іншої форми. Вона була важчою, мала гострі обводи типу шарпі, меншу парусність і значно меншу швидкість. Тим не менш, ця конструкція, відома як «Снайп» (або «Бекас»), мала певні переваги. Ці швертботи були набагато дешевшими за інших та завдяки гострому обводу корпусу ідеально підходили для будівництва суднобудівниками-любителями. Вони мали гарні мореходні якості, оскільки були напівпалубними. Цей клас швертботів швидко поширився Європою й навіть досі не втратив своєї популярності.

Все більш популярними стають багатокорпусні яхти. Вони надходять на ринок як судна різноманітного призначення, але підходять лише досвідченим яхтсменам.

Усі швертботи обладнані засобами додаткової плавучості. Вони можуть бути або складовою корпусу, як вбудовані повітряні ємності, або у вигляді плавучих матеріалів, таких як надувні пластикові мішки або пінополістиролові блоки, прикріплені зсередини до корпусу. Розподіл плавучості на яхті так само важливий, як й її величина. В ідеальному випадку елементи плавучості, розташовані по бортах, повинні під час перекидання підтримувати човен на плаву в такому положенні, щоб шверт розташовувався приблизно на 30 см над поверхнею води. Коли швертбот поставить на рівний кіль, рівень води в його корпусі не повинен перевищувати 30 см.

Типи вітрильного оснащення яхт

Щоб повноцінно використати можливості сучасних вітрил, необхідно визначитися зі схемами озброєння та необхідним рангоутом, які забезпечать їх по-справжньому ефективну роботу. Іншими словами, потрібно правильно розподілити обрану площу парусності між конструкціями рангоуту, що несуть. Сьогодні найбільш доступними для яхтсменів-аматорів є порівняно невеликі човни з однією-двома щоглами.

Вітрильні гардероби розрізняються не тільки за формою та способом кріплення гроту, але й за кількістю щогл, місцем їх встановлення, а також за кількістю та видами вітрил. Найбільш поширеними однощогловими човнами сьогодні є шлюп (одне переднє та одне заднє вітрило), тендер (два й більше передніх вітрила при одному задньому) і кет (тільки заднє вітрило).

Чим вже і вище вітрило, тим крутіше до вітру здатний йти човен. Як правило, шлюпи масових серій мають середній аеродинамічний профіль, що робить їх більш зручними в управлінні навіть для яхтсменів-початківців. Поряд з класичними (топовими), досить широко поширені й шлюпи з так званим дробовим оснащенням. У цьому випадку верхній кінець переднього вітрила не доходить до верху (топу) щогли, відповідно, на:

• 75% її висоти – шлюп «три чверті»;
• 85% - шлюп «сім восьмих».

Перевагу дробового оснащення зазвичай надають спортсмени-професіонали, оскільки вона дозволяє гнучко реагувати на зміни сили та напрямки вітру, точніше «налаштовуючи» вітрила при змаганнях.

До переваг шлюпів загалом відносять наступні:

• мінімальну кількість снастей;
• порівняльну простоту управління;
• універсальну придатність як для перегонів, так й для сімейних подорожей.

Одним з нечисленних мінусів найчастіше називають суттєве обмеження огляду з підвітряного борту при повністю поставленому передньому вітрилі (стакселі). До того ж, при певних курсових кутах вітру (бакштаг) вітрила може класти на ванти, що знижує ефективність їхньої роботи та, як наслідок, швидкість човна. Тим не менш, за сукупністю своїх якостей, шлюпи користуються підвищеною популярністю як серед яхтсменів, так й чартерних компаній.

Тендер (куттер) – щогла зазвичай встановлюється на міделі човна або навіть дещо зміщується відносно нього до корми. Завдяки цьому з'являється можливість встановити замість одного два (а то й більше) передніх вітрила на окремих штагах. Залежно від місця кріплення першого їх розрізняють:

• тендери з бушпритом – горизонтальним чи похилим рангоутним деревом, закріпленим на носі (для човнів більшої водотоннажності);

• безбушпритні тендери – галсовий кут переднього стакселя кріпиться безпосередньо в носовій частині корпусу;

• як компромісний варіант можна зустріти й тендери з висувним бушпритом (як правило, спеціальні побудови на човнах).

За можливостями лавірування проти вітру тендери зазвичай поступаються шлюпам. До того ж, зростаюче (за рахунок сумарної площі передніх вітрил) навантаження на щоглу вимагає компенсації у вигляді додаткових відтяжок корму (штагів). Натомість до безумовних плюсів тендерів можна віднести наступні:

• можливість гнучкого підбору комплекту вітрил для будь-якої погоди;

• більша ефективність використання вітрильного озброєння при попутних вітрах;

• менші фізичні зусилля при керуванні та зміні вітрил;

• покращений сектор огляду незалежно від курсу відносно вітру.

Кет (або кат) – характеризується досить потужною безвантовою щоглою, максимально зміщеною до носа, а також повною відсутністю передніх вітрил. Щогла жорстко встановлюється в кільовому степсі, а додатковим кріпленням для неї служить палубна консоль. При всій нібито дивності подібної конструкції, нічого незвичайного в ній немає: подібні щогли відомі на Сході вже багато сотень років (китайські джонки та інші). Заднє (та єдине) вітрило при цьому працює наче крило, свободу дії та можливості якого за будь-яких курсових кутів не обмежує стоячий такелаж.

Саме безвантова щогла й визначає основні переваги кету:

• суттєве зниження ваги надпалубних конструкцій;

• щогла, що вільно стоїть, з жорстким кріпленням;

• можливість оперативно «скинути» вітер при шквалі розворотом гіка в ніс;

• полегшується керування вітрилом при зміні галсу;

Теоретично, відсутність передніх вітрил має суттєво обмежувати здібності кету при гострих курсових кутах вітру, проте практика показує, що при вмілому управлінні він навіть під своїм єдиним (й до того ж сильно зарифленим) гротом може впевнено обігнати шлюп або тендер. При попутних вітрах переваги кету над вітрильниками з класичним озброєнням (при порівнянній довжині ватерліній) стають ще очевиднішими.

Найбільшою популярністю серед сучасних двомачтових суден користуються кеч, йол та шхуна. Вони відрізняються співвідношенням висоти передньої та задньої щогл та їх розташуванням.

Кеч – перша (грот-) щогла помітно зрушена вперед від міделя, а друга, бізань-щогла має меншу висоту і встановлюється ближче до корми, але перед віссю (балером) керма. Площа бізані становить близько 20-25% загальної площі вітрил, тому поряд з гротом вона забезпечує суттєве тягове зусилля. Як й тендери, кечі можуть нести два й більше вітрила перед першою щоглою (стаксельні кечі). Подібне трикутне вітрило (бізань-стаксель або апсель) при необхідності ставиться між першою та другою щоглами, чим досягається повніше використання навіть найслабшого вітру.

Як правило, вітрила другої щогли (бізань) та додатковий стаксель використовуються при попутних вітрах, а при плаванні круто до вітру їх спускають. Таким чином кеч практично перетворюється на тендер, а то й на шлюп (якщо йде під одним переднім вітрилом).

До основних переваг кечів відносяться:

• можливість збереження значної загальної площі парусності при зменшенні окремих розмірів;

• суттєво більша, ніж у одномачтових човнів, свобода маневру вітрилами при сильних вітрах;

• додаткова стабілізація човна в дрейфі, а також на плавучому або стаціонарному якорі;

До того ж досить висока задня щогла є зручним місцем для встановлення радара, відбивача радіолокації або вітрогенератора. На деяких кечах топи щогл додатково з'єднані горизонтальним штагом, на якому зручно розміщувати радіоантену.

Щоправда, встановлення додаткової щогли з комплектом вітрил та відповідним оснащенням робить човни подібного типу помітно дорожчими, але керувати ними значно легше, ніж шлюпом або тендером подібних розмірів. Не випадково Бернар Муатесьє та Робін Нокс-Джонстон вирушили в погоню за Золотим Глобусом саме на кечах, а їх легендарні «Joshua» та «Suhaili» стали родоначальниками цілого сімейства яхт, особливо затребуваних для одиночних океанських перегонів.

Йол – на відміну від кеча, друга щогла на цьому човні набагато нижча за першу, ще більше винесена до корми та встановлюється за кермовим постом. Відповідно, парус (бізань), який піднімається на ній, має меншу площу та істотно не додає судну швидкості навіть при плаванні при попутних вітрах. Втім, основне призначення бізані на йолі – забезпечувати стійкість на курсі, виступаючи у ролі своєрідного вітрового авторульового. Площа бізані в середньому становить всього 10-12% загальної парусності, тому йоли іноді ще називають «півторащогловими» човнами.

Подібний варіант вітрильного озброєння яхтинг запозичив у рибальських суден домоторної епохи, яким важливо було точно зберігати заданий напрямок руху при постановці/вибірці мереж, коли кожна пара вільних рук була потрібна для роботи на палубі. Першими досвід рибалок перейняли мореплавці-одиначки, які не гналися за рекордами швидкості. Так, знаменитий капітан Слокам вже під час навколосвітньої подорожі переоснастив свій «Spray» (колишній устричний шлюп) саме на йол.

У міру появи все більш досконалих авторульових, йоли поступово втрачають свою популярність у широкої маси любителів вітрила. Однак, маючи при цьому більшість основних переваг кечу (у тому числі можливість розміщення додаткового обладнання) за меншої вартості, вони досі знаходять попит серед шанувальників човнів індивідуальних проектів.

Шхуна – задня щогла (грот-) по висоті дорівнює або помітно вище передньої (фок-). Як правило, в сучасному яхтингу подібним чином оснащуються досить великі (30фт+) судна. Човни менших розмірів таким чином часом стилізують «під старовину». Обидві (рідше три й більше) щогли шхуни несуть лише косі (трикутні) вітрила –станом на сьогодення пряму збереглися переважно на порівняно великих навчальних судах (марсельні та брамсельні шхуни). Зате часто зустрічаються шхуни з так званим вилочковим (wishbone) оснащенням: додаткове вітрило (топсель) піднімається між фок- та грот-щоглами. Зауважимо, що подібний варіант залишається затребуваним також для сучасних човнів: як переробок старих суден, так й нових супер-проектів класу «люкс».

Визнаними плюсами шхун є наступні:

• відмінні здібності до лавірування при гострих курсових кутах вітру;
• ще більша ніж у інших двощоглових (кеч, йол) свобода маневру своїм вітрильним «гардеробом»;
• здатність зберігати значну загальну площу парусності (а з нею – й швидкість) навіть у штормову погоду.

До мінусів човнів цього типу слід віднести порівняно менші швидкості та нестійкість утримання курсу (рискання) при попутних вітрах. До того ж, при простоті оснастки на перший погляд, управління шхуною є досить складним для порівняно нечисленного (2-3 особи) екіпажу, а вже тим більше для мореплавця-одиначки.

<u>Висновок</u>

Незалежно від фінансових можливостей, починати своє знайомство з яхтингом варто на човнах скромних розмірів з найпростішим вітрильним озброєнням – наприклад, кет-ботів та невеликих шлюпів. Хоча мініатюрні кети часом виглядають «непрестижно», саме на них новачок має всі шанси швидше освоїти основні принципи керування човном, (без мороки з купою нових термінів)не морочачи безліч нових термінів та «зайвих» (поки) для нього тросів і вітрил. Ці човни гарні своєю універсальністю та є придатними як для первинного навчання, так й для розвитку отриманих навичок у далеких морських і океанських плаваннях. Однак у гонитві за швидкістю (з неминучим зростанням розмірів судна та площі вітрил) виникає природна необхідність полегшити рангоут та зменшити висоту центру парусності. Так що при загальній площі парусності що перевищує 60 м² доцільно використовувати тендерну оснастку, яка дозволить нести більше вітрил, істотно не збільшуючи навантаження на єдину щоглу.

У міру вдосконалення майстерності зростає потяг до тривалих подорожей у комфортних умовах та/або досягнень великих швидкостей. І те, й інше вам можуть забезпечити більші човни із відповідно збільшеною площею вітрил. При загальній парусності понад 100-120 м² більш ефективним є використання двощоглових варіантів озброєння – йола і кеча, а при сумарній площі вітрил 200-250 м² і більше – шхуни.

ВИБІР ТА ПРИДБАННЯ ЯХТИ

Поради досвідченого: обираємо яхту

Плавання під вітрилом давно перестало бути долею вузького кола яхтсменів. Революція в комунікаціях, простота вибору та зниження вартості виробництва яхт зробили яхтинг доступним ширшому колу людей, які цінують життя та хочуть ним насолоджуватись.

Купівля яхти завжди є результатом тривалого вибору, а іноді й компромісу між мрією та реальністю. У цій статті ми намагатимемось допомогти вам зробити цей вибір максимально простим та усвідомленим.

Як визначитися з розміром яхти?

Розмір яхти – справа індивідуальна і переважно залежить від планованої експлуатації та бажання власника. Яхти довжиною 25-30 футів – це легкість управління, доволі невеликі витрати на утримання та гнучка логістика. Їх можна зберігати на трейлері на спеціально обладнаних стоянках або навіть автостоянках. Житлова частина таких яхт може бути різною: від невеликої скрині для пляжного приладдя до повноцінної каюти. Сучасне будівництво яхт значно зробило крок уперед в плані ергономічності і житла човнів. Така яхта буде комфортною для людини середнього зросту, а якщо вона завширшки до 3,5 м, то її можна перевозити на причепі.

Яхти завдовжки 30-40 футів вважаються ідеальним розміром за поєднанням ціни, комфорту та мореплавства. Зазвичай на таких яхтах є 2-3 каюти, та екіпаж, який складається з 2-6 чоловік, почуватиметься чудово. За бажанням кількість гостей можна збільшити й до 7-8 осіб. На такому човні поміститься повноцінний камбуз з холодильником, духовкою та мийкою. Кокпіт буде просторим, на носі знайдеться місце для прийняття сонячних ванн.

Яхти завдовжки 40-50 футів й більше – розмір, придатний для океанського використання, у тому числі й для навколосвітніх подорожей.

Щоб не помилитися з вибором яхти, корисно буде взяти модель, яка Вам до вподоби, в чартер, та здійснювати рейс на ній протягом деякого часу. При цьому важливо пам’ятати, що чартерна та власна яхти, навіть однієї моделі, це дві великі різниці.

Скільки корпусів повинна мати яхта?

Безперечні переваги катамаранів:

- збільшена площа житлового і палубного простору
- більша початкова стійкість
- менша амплітуда качки
- значна швидкість ходу.

Опір таких корпусів значно менший, ніж у звичайної яхти, тому катамаран на попутних вітрах, як правило, розвиває більші швидкості, ніж кілеві яхти. З недоліків можна відзначити складність ходіння гострими курсами та вартість стоянок у маринах, яка практично вдвічі вища, ніж у однокорпусних яхт.

Де і як яхта експлуатуватиметься?

Не зайвим перед покупкою буде важливо визначитись з районом плавання.

Яхти розрізняють за умовами експлуатації на наступні:

- океанські, спроектовані для довготривалого перебування у воді за умов, де хвиля може бути більше 6 м, а вітер понад 8 балів за шкалою Бофорта;
- морські з висотою хвилі до 6 м та при силі вітру, яка не перевищує 8 балів;
- яхти для прибережних вод та заток, які витримують висоту хвилі до 4 м, а силу вітру 6 балів.

Де зареєструвати та застрахувати свою яхту?

Про це можна писати багато, порівнювати юрисдикції, процедури тощо. Варто зазначити, що універсальних рецептів немає. Майбутній власник яхти має приділити деякий час цьому питанню. Навіщо? Щоб згодом економити свій час, нерви та гроші при оформленні в маринах, за участю в регатах тощо. Суднові документи завжди мають бути в повному порядку.

Обов’язково слід замовити тест-драйв човна перед покупкою, відчуйте, як він поводиться в різних погодних умовах.

Купувати нову або вживану яхту?

Якби нам потрібно було надати швидку відповідь на телевікторині, то першою порадою була б купівля нового човна в максимальній комплектації. Переваги покупки човна з верфі - це хороша інвестиція на довгі роки, використання найсучасніших матеріалів та інноваційних технологій, індивідуальний підхід та відображення Ваших переваг.

Однак, завдяки нашому 20-річному досвіду з надання допомоги клієнтам у виборі яхт, найкраща яхта – це та, яка відповідає вашим вимогам та хоч завтра готова вийти у море.

Купівля яхти – справа непроста, а якщо це придбання – справа всього життя, то до цього насправді повинен бути виважений підхід. Часто попередній вибір власника кардинально змінюється після чартеру на однотипному судні, а вплив характеристик, які здавались несуттєвими, зростає.

Як перевірити яхту перед придбанням?

Придбання яхти є відповідальним та складним завданням, до якого слід ставитись з особливою ретельністю. При цьому перевірка повинна стосуватись не лише технічної частини, комплектації та обладнання, але й документації на яхту та її поточного власника (продавця).

Нижче ми поділимось декількома практичними порадами та ключовими аспектами, на які слід звернути особливу увагу під час перевірки документації (due diligence).

Блок 1. Яхтові документи

Перший блок присвячений документації, яку оформлено безпосередньо на яхту. Її можна поділити на наступні групи:

1. Документи від виробника:
- Будівельний сертифікат,
- декларація відповідності,
- сертифікати якості,
- гарантії

тощо.

Насамперед слід звернути увагу на HIN яхти – він повинен збігатися з номером, нанесеним на борт. Також усі ключові параметри яхти (довжина, ширина, модель тощо) повинні відповідати дійсності та бути присутніми в інших документах на яхту.

Особливу увагу слід приділяти року виробництва, бренду та серійним номерам двигунів – ця інформація міститься в реєстраційних документах та має відповідати фактичним даним.

Відповідність вищенаведеної інформації є підтвердженням того, що документи оформлені безпосередньо на конкретну обрану яхту.

2. Документи на право власності:
- Купчі (Bill of Sale),
- договори купівлі-продажу,
- договори дарування

тощо.

Коли яхта купується не у першого власника, варто перевірити історію переходу права власності на неї до виробника. Це можна зробити за допомогою отримання від продавця копій попередніх купчих та, у найкращому варіанті, отримавши початковий будівельний сертифікат. Перевіряючи історію переходу власності, можна також відстежити, в яких реєстрах була зареєстрована яхта та чи була вона раніше належним чином виключена з попередніх суднових реєстрів.

На жаль, не всі продавці сумлінно ставляться до ведення документації на яхти та, користуючись процедурними лазівками деяких суднових реєстрів, примудряються оформити реєстрацію яхти у новому реєстрі без виключення яхти з попереднього реєстру, що є порушенням міжнародних конвенцій.

Істотні умови договорів, на підставі яких було раніше придбано яхту, можуть спричинити наслідки для майбутнього власника, через що вони мають бути досконало вивчені.

3. Документи, які підтверджують реєстрацію:
- Сертифікат реєстрації,
- витяги з реєстру,
- сертифікати відповідності (видані державою прапору),
- радіоліцензія,
- сертифікат виключення з реєстру
- інша документація, оформлена органом реєстрації.

У реєстраційних документах на яхту слід звертати увагу на термін дії документації – реєстраційні документи, термін дії яких сплинув. Цесвідчить про несплату реєстраційних зборів до реєстру та несуть ризик наявності інших заборгованостей власника стосовно яхти.

4. Документи, які підтверджують відповідність стандартам:
- Сертифікат класу,
- Тоннажний сертифікат,
- інші сертифікати, видані класифікаційними товариствами.

Якщо ви обрали яхту під певним класом, слід перевірити термін дії класифікаційних документів та актуальний статус класу – це можна перевірити, запросивши сертифікат підтвердження класу у класифікаційного товариства.

5. Податкові та митні документи яхти:

- Документи, які підтверджують оплату ПДВ,
- сертифікат сплати ПДВ, транзит-лог,
- експортна декларація

тощо.

Особливу увагу слід приділити податковим аспектам – визначити, чи сплачено або ж не сплачено ПДВ на яхту (за місцем її стоянки та подальшої передачі) та чи існує належна документація.

Якщо яхта оформлена за місцем стоянки у митному режимі тимчасового ввезення та ПДВ не сплачено – завжди вимагайте у продавця чинний транзит-лог, який підтверджує дату та місце його оформлення та відсутність перевищення терміну, встановленого режимом тимчасового ввезення. Порушення умов митного режиму тимчасового ввезення створює ризики для майбутнього власника.

Блок 2. Документи власника (продавця)

Завжди варто переконатись, що поточний власник яхти існує, має належні повноваження для того, щоб володіти яхтою через свою організаційно-правову форму, а також має право розпоряджатись нею. Детальний список документації від власника відрізняється залежно від того, чи він є фізичною або юридичною особою. В останньому випадку також слід враховувати особливості юрисдикції створення юридичної особи.

З фізичною особою ситуація простіша – для підтвердження існування особи можна перевірити її паспорт, а також поточну прописку. Однак завжди слід враховувати благонадійність та фінансове становище – чи не існують відкриті судові та виконавчі провадження проти продавця, які можуть спричинити арешт чи фінансове стягнення на майно, яке йому належить.

У юридичної особи перевірка є більш комплексною.

По-перше, слід перевірити сертифікат заснування (реєстрації) компанії. Як правило, цей документ містить назву, реєстраційний номер, дату заснування та реєстраційну адресу компанії. Далі, слід перевірити актуальність статусу компанії станом на сьогодення – це можна зробити шляхом отримання витягу з реєстру компаній в юрисдикції її заснування. Це дозволить унеможливити ризик того, що компанія ліквідована, перебуває в процесі ліквідації або оголошена банкрутом. Також витяг з реєстру (у деяких юрисдикціях) містить інформацію про поточних директорів та акціонерів компанії. Якщо така інформація у реєстрі відсутня – є можливість оформити сертифікат про повноваження, в якому цю інформацію буде зафіксовано.

Наступний аспект перевірки – визначення повноважень як самої компанії на можливість володінням та розпорядженням майном, так й посадових осіб (процедура надання підтвердження на розпорядження посадовцем майна компанії). Це важливо для того, щоб дотримуватись процедури прийняття рішень, яка передбачена установчими документами компанії, та виключити можливість анулювання договору купівлі-продажу яхти через процедурну невідповідність прийняття рішення про його укладання. Для цього варто вивчити статут, установчий договір, акціонерну угоду та інші документи компанії.

Також зверніть увагу, що в особа, яка веде переговори та підписує документи на угоду, має отримати довіреність з відповідними повноваженнями на кожну з юридично значущих дій, які вона вчиняє.

Бажано убезпечити себе, перевіривши всі доступні джерела, визначивши, чи відкриті проти компанії судові позови, виконавчі провадження та стягнення.

Для того, щоб не допустити можливих боргів за яхтою, окремо слід перевірити факт відсутності заборгованості за стоянку яхти в марині – шляхом надання запиту безпосередньо до марини та отримання від неї письмового підтвердження, а також факт відсутності заборгованості з виплати заробітної плати екіпажу – також шляхом отримання письмових підтверджень від екіпажу.

Враховуючи, що, у разі якщо яхтою володіє офшорна компанія, буде важко зробити досконалий due diligence (компанія не є податковим резидентом, не веде та не подає фінансову звітність тощо), можна заручитися персональною гарантією від фізичної особи-бенефіціара такої компанії, яка має бути оформлена в нотаріальній формі.

Купівля яхти в складчину

Немає нічого прекраснішого, ніж прогулянка на власній яхті в оточенні рідних та близьких людей. Це багато емоцій, яскраві враження, чудова зміна обстановки та можливість побачити нові місця. Однак таку розкіш зазвичай можуть дозволити собі лише особи, які обіймають високі посади у великих компаніях. Яким може бути рішення?

Юристи Interlegal практикують у яхтовій сфері вже багато років та знайшли ідеальне рішення для тих, кого лякає ціна. Розділивши вартість яхти на 3-5 частин, Ви можете отримати бажане та ще ряд переваг про які ми зараз поговоримо.

Купівля яхти у складчину – альтернатива, яку кожен гідно оцінить. Це – можливість організувати спільне володіння та використання яхти шляхом об'єднання капіталів кількох власників.
Основні переваги такої схеми володіння:
- Економія коштів при купівлі яхти;
- Організація спільного володіння та користування яхтою;
- Розподіл витрат з її подальшого утримання.
Аналізуючи таку можливість купівлі необхідно дослідити низку юридичних тонкощів та передбачити, хто буде юридичним власником яхти. Розглянемо докладніше.
Існує два варіанти оформлення титульного власника:
1) Власники – фізичні особи
У цьому випадку, в реєстраційних документах яхти будуть міститись повні дані усіх власників та розмір часток яхти, які належать кожному з них.
2) Власник – юридична особа
У цьому випадку, в графі «власник яхти» буде зазначено юридичну особу, засновниками якої будуть декілька фізичних осіб.
Саме останній варіант, на нашу думку, є найбільш привабливим та зручним для всіх сторін угоди купити яхту у складчину, й ось чому.
Першим етапом є заснування компанії-власника яхти.
У цей момент юристи яхтової практики Interlegal готові запропонувати Вам низку безподаткових та низькоподаткових юрисдикцій, які дозволять власникам зберегти конфіденційність при оформленні угоди купівлі-продажу та при подальшій експлуатації яхти. При відкритті компанії всі учасники отримають акції, які співвідноситимуться у грошовому еквіваленті з їх пайовими внесками у купівлю яхти.
Варто зазначити, що низка зручних прапорів встановлює обмеження за національністю власників. Тому найчастіше єдина можливість зареєструвати яхту під бажаним прапором – створити компанію у прийнятній для суднового реєстру юрисдикції.
Наступний етап – детально зафіксувати порядок та умови використання яхти кількома власниками, наприклад, розподіл витрат з утримання яхти та кількість днів експлуатації яхтою кожним з власників. Це можна зробити шляхом укладання окремої акціонерної угоди, підпорядкованої англійському праву, заточеному під морські правовідносини. Укладання окремої акціонерної угоди дозволить запобігти виникненню непорозумінь між акціонерами під час експлуатації яхти.
Поєднання експертизи як у морському, так й у корпоративному праві дозволяє юристам яхтової практики Interlegal приділити належну увагу досягненню бажаного клієнтами результату купівлі та подальшої експлуатації яхти.

Доставка яхти: від верфі до марини

Доступність та популярність яхтингу зростає як у світі взагалі, так й в Україні, зокрема. Наших співвітчизників можна все частіше зустріти у найшикарніших маринах на різних континентах. У цій статті ми постараємося проаналізувати, що потрібно зробити майбутньому власнику яхти, щоб покупка човна стала насправді святом для яхтсмена.
Для початку майбутньому власнику варто визначитися з вибором – співвіднести свої бажання з можливостями. Для цього буде не зайвим деякий час моніторити яхтовий ринок, вивчити специфіку та особливості різних виробників та брокерів.

Будівництво нової яхти

Обравши бажану модель на верфі, варто потурбуватись на предмет технічного супроводу будівництва, організації сюрвейєрського огляду, сервісного обслуговування та доукомплектування необхідним обладнанням.
В процесі очікування закінчення будівництва важливо максимально швидко замовити та доставити обладнання, комплектуючі та запасні частини, бажано від виробника.
Незважаючи на гарантійні зобов'язання та професіоналізм верфі, не буде зайвим організувати юридичну підтримку та технічний супровід будівництва яхти незалежними консультантами для дотримання верф'ю всіх необхідних стандартів та можливих змін до них на кожному етапі будівництва.

Вибір та купівля б/в яхти

При придбанні нової яхти майбутньому власнику необхідно глибоко розібратися в її технічному стані. Для цього слід організувати сюрвеєрський огляд яхти перед укладанням угоди. Звичайно, результатом такого огляду має стати висновок про технічний стан яхти.

Транспортування або перегін яхти

Після будівництва чи купівлі перед власником постає питання доставки придбання до потрібної марини. Для цього може використовуватись автотранспорт, морське перевезення або яхта може прибути морем своїм ходом. Перегін

яхти морем повинен обов'язково проводитися силами професійного екіпажу – капітанів, механіків чи досвідчених яхтсменів. Надалі власнику необхідно підібрати кваліфіковану команду на постійній основі (від капітана до кока або стюардеси), члени якої матимуть сертифікати, що відповідають національним та міжнародним вимогам, зокрема та особливості конвенції STCW.

Організація митного оформлення яхти

Через надзвичайну заплутаність українського митного законодавства, іноземні та вітчизняні яхтсмени не дуже люблять заходити у вітчизняні порти та взагалі перетинати кордон України.

Часто власнику яхти важко зрозуміти, які законодавчі норми є обов'язковими для виконання в тій чи іншій країні, а які лише бажано виконувати. Звісно, як правило, для розуміння юридичних нюансів краще проконсультуватися з досвідченою юридичною компанією, однак власнику яхти важливо розуміти хоча б сутність правового режиму його судна. Це дозволить суттєво зменшити витрати та уникнути непередбачених простоїв через арешт яхти або заборону виходу з бази.

Основні правові норми, що застосовуються до яхт, можна розділити на два правові статуси:

a) режим держави прапора, тобто держави, в якій яхта зареєстрована та під прапором якої вона ходить (саме тому судновласнику варто уважно ставитись до вибору прапора);

b) правовий режим держави порту, тобто держави, до порту якої заходить яхта.

Порушення вимог будь-якого з розглянутих вище правових режимів може призвести до заборони виходу яхти в море. Це стосується також й вимог класифікаційних товариств, оскільки до їх компетенції відноситься анулювання або призупинення класифікаційних документів судна, що також унеможливить подальше законне використання яхти та призведе до її затримання.

Організація стоянки яхти в яхт-клубі

Для того щоб будь-яка яхта під іноземним прапором зайшла на територію України, необхідно:

1. Підійти до порту, де є прикордонний контрольно-пропускний та митний пункти (порти вказані на морських картах та лоціях), та стати на рейді.
2. Повідомити диспетчера порту за телефоном або рацією про свій намір зайти до порту або яхт-клубу. Телефон диспетчера або радіочастоти також вказано у лоції.
3. Отримати інформацію від диспетчера, де і як пройти прикордонний та митний контроль.
4. Поки вам не призначать місце та час контролю, заходити в порт чи яхт-клуб заборонено. Вам необхідно чекати на рейді, інакше Ваш захід буде визнано порушенням державного кордону України.

Депозит за договором купівлі-продажу. Де криється каверза?

Продовжуємо серію статей на предмет розгляду цікавих кейсів про угоди купівлі-продажу яхт, підпорядкованих англійському праву. На цей раз ми розглянемо справи, пов'язані зі спірними ситуаціями, при виплаті депозиту за договорами купівлі-продажу.

Розрахунки за яхту практично завжди є наріжним каменем яхтових угод та укладених договорів. У яхтовій галузі існує практика сплати за яхти шляхом розподілу суми вартості яхти на два платежі – авансовий (депозит) та основний платіж (баланс). Як правило, сплата балансу відбувається у день фактичної передачі яхти та документів при завершенні угоди. Депозит оплачується покупцем або одразу при підписанні договору купівлі-продажу або найближчим часом після підписання.

Враховуючи, що в яхтовій галузі застосовуються правила та звичаї, які усталені в галузі судноплавства, прецеденти з цієї галузі застосовуються до ситуацій з яхтами й також будуть цікаві для яхтсменів.

PORTARIA SHIPPING CO. v. GULF PACIFIC NAVIGATION CO. LTD. (THE "SELENE G") [1981]

Між продавцем та покупцем було укладено договір купівлі-продажу судна «SELENE G», за умовами якого протягом 48 годин після підписання покупець мав сплатити депозит у розмірі 10% від покупної ціни. Договір містив положення про те, що несплата покупної ціни надає право продавцю розірвати контракт та утримати сплачений депозит, що й сталося. Справа була передана на розгляд до арбітражу, який встановив, що продавець мав право на розірвання договору та утримання депозиту. При цьому арбітраж зазначив, що депозит був авансом покупної ціни судна, а вищезгадана можливість продавця розірвати договір при несплаті покупної ціни передбачала, що депозит має бути сплачений покупцем своєчасно.

Не погодившись з рішенням арбітражу, покупець звернувся до апеляції, яка підтримала прийняте арбітражем рішення, але не погодилася з його обґрунтуванням. Так було в апеляції були розмежовані поняття «купівельна вартість» і «депозит», тобто депозит не визнавався частиною покупної ціни в розумінні укладеного договору. Основну увагу судді апеляції приділили питанню, чи було порушення терміну оплати депозиту суттєвою умовою контракту (англ. – «condition»), порушення якого надає право скасувати договір, або неназвану умову контракту (англ. – «innominate term»), яке не надає цього права.

Так, відповідно до положень англійського Закону про купівлю-продаж 1979 року (Sale of Goods Act 1979) говориться, що час сплати не є істотною умовою договору. Однак судді визнали це положення незастосовним до обставин справи, яка розглядається, і дійшли висновку, що відповідно до положень договору, термін сплати депозиту є істотною умовою. Це обґрунтовувалось тим, що після сплати депозиту продавцю надається забезпечення (англ. – «security») відповідно до якого, за невиконання договору покупцем, він отримує 10% від покупної ціни.

ВИСНОВОК: На підставі розглянутого кейсу, можна зробити висновок, що сплата депозиту під час підписання договору, власне, є певним забезпеченням зобов'язань покупця у виконанні договору. Наприклад, у проформі яхтового договору купівлі-продажу, розробленої асоціацією середземноморських брокерів (англ. – «MYBA»), встановлено термін на сплату депозиту протягом чотирьох банківських днів з дати підписання договору. Цікаво, що в день завершення угоди переказується не тільки баланс вартості яхти, але й депозит, який до цього дня зберігається у депозитоотримувача, тобто депозит стає частиною покупної ціни під час сплати з цього приводу покупця у день завершення угоди. До цього моменту він є забезпеченням, про що ми говорили вище. Так, за положеннями проформи у разі невиконання договору покупцем продавець має право утримати депозит (за вирахуванням деяких витрат) як відшкодування понесених збитків (англ. – «liquidated damages»).

GRIFFON SHIPPING LLC v FIRODI SHIPPING LTD (THE "GRIFFON") [2013]

У цьому кейсі продавець уклав договір купівлі-продажу судна «GRIFFON» вартістю 22 000 000 доларів. Договір передбачав виплату 10% депозиту покупцем упродовж трьох днів після підписання договору. Коли цього не сталося, продавець скористався своїм правом розірвати договір. При цьому покупець не заперечував, що факт невиплати депозиту є порушенням, яке дає підстави для одностороннього припинення договору продавцем (англ. – «repudiatory breach»).

Продавець звернувся до арбітражу для стягнення суми депозиту у розмірі 2 156 000 доларів як належної до сплати покупцем суми та збитків за порушення договору. Відповідач стверджував, що позивач має право лише на відшкодування збитків, завданих порушенням договору, а не повної суми депозиту відповідно до положень укладеного договору. В результаті розгляду справи арбітраж став на бік покупця та стягнув виплату, обмежену збитками, понесеними продавцем, яка була набагато меншою від суми депозиту.

Після цього продавець звернувся до апеляції, яка ухвалила рішення на його користь з наступних причин:

1) Сплата депозиту була забезпеченням правильного виконання договору купівлі-продажу та його сумлінного виконання (англ. – «an earnest of performance»).

2) Право продавця на отримання депозиту не може бути втрачено через припинення договору, тому депозит підлягав виплаті.

3) Сума компенсації за невиконання покупцем обов'язку зі сплати депозиту, аналогічно позиції загального права, повинна бути не меншою за суму самого депозиту.

ВИСНОВОК: Позиція суду полягала в тому, що якщо положення договору купівлі-продажу містять умову про відшкодування депозиту за порушення зобов'язань покупця, факт не виплати самого депозиту не може позбавити продавця права на його відшкодування. У такому разі обсяг його прав не повинен відрізнятись від прав продавців, депозит за контрактами з якими був виплачений.

При цьому, компенсації має підлягати вся сума депозиту, оскільки, якби покупець у разі несплати депозиту та порушення зобов'язань за договором був змушений виплатити компенсацію менше ніж сам депозит, він був би у вигіднішому становищі, ніж коли він заплатив. Тобто несплата депозиту була б вигіднішою для покупця у разі, якщо він не виконує умов контракту, що, на думку суду, абсолютно нелогічно.

SIMPSON MARINE (SEA) PTE LTD v JIACIPTO JIARAVANON [2019]

Покупець вирішив придбати яхту у яхтового дилера італійської верфі Azimut Benetti. Покупець вибирав між двома яхтами та сплатив суму в розмірі 1 мільйона євро як депозит за утримання двох яхт до певної дати (своєрідне «бронювання»), який став би першим платежем за одну з яхт, яку він би вибрав. Однак за кілька днів до сплати одну з бажаних яхт було продано іншому продавцю. Після цього дилер запропонував іншу яхту аналогічних характеристик замість проданої. Покупець так і не зробив остаточного вибору між яхтами та частина сплаченого депозиту за домовленістю з дилером пішла на сплату вартості яхти, яка ще раніше купувалась покупцем (третя яхта).

Проте залишилася ще сума у розмірі 500 000 євро, яка й стала предметом спору, з метою повернення якої покупець звернувся до суду. Так суд першої інстанції ухвалив, що між сторонами не було домовленості про незворотність депозиту. Отже, залишок депозиту слід повернути покупцю. Продавець не погодився з рішенням та звернувся до апеляції, де було встановлено, що покупець не має права на відшкодування залишку, оскільки ця сума вважалася забезпеченням у разі відмови від купівлі яхти.

Апеляція зазначила, що головна умова, яка стала підставою для сплати депозиту, – це утримання (бронювання) двох яхт для покупця, а не умова укладання контракту купівлі-продажу в майбутньому. При цьому рішення покупця купувати яхту було викликане невиконанням з боку дилера. Відповідно, покупець у відсутності декларації про

отримання залишку депозиту. При цьому, оскільки частина депозиту за домовленістю сторін пішла на сплату іншої яхти, рішення апеляції стосувалося частини депозиту, що залишилася.
ВИСНОВОК: Цей кейс розглядає приклад, коли не будь-яка сплата є депозитом у розрізі угоди купівлі-продажу яхти. Так, у цьому випадку платіж був за утримання (бронювання), а не депозитом за договором. Тому особливо важливо правильно фіксувати правовий статус сплачених коштів та здійснювати сплату лише у межах домовленостей, зафіксованих в окремій угоді між сторонами.

DAMON COMPANIA NAVIERA S.A. v. HAPAG-LLOYD INTERNATIONAL S.A. (THE "BLANKENSTEIN", "BARTENSTEIN" AND "BIRKENSTEIN") [1984]

У цьому кейсі продавець доручив брокерам організувати продаж трьох суден – «BLANKENSTEIN», «BARTENSTEIN», «BIRKENSTEIN». Брокери продавця провели переговори з брокером покупця, узгодили суттєві умови та підготували договір купівлі-продажу на ім'я покупця, який виступає від імені компанії, яка буде призначена (номінована) пізніше. Його положення передбачали виплату покупцем 10% депозиту одразу після підписання контракту. При цьому продавець мав право розірвати договір та утримати виплачений депозит у разі невиплати коштів на купівлю за договором. Цей договір був підписаний покупцем. Після того, як покупець номінував компанію у якості сторони контракту та направив оновлений договір купівлі-продажу, він також не був підписаний та депозит не був сплачений, а продавець розірвав договір. Після чого, вважаючи покупця таким, що порушив зобов'язання за договором, продавець звернувся до арбітражу з вимогою про відшкодування збитків і депозиту, що залишився невиплаченим, на суму 236 500 доларів. Арбітраж задовольнив вимоги позивача, проте покупець не був згоден з рішенням і звернувся до апеляції, стверджуючи, що зобов'язання з виплати депозиту не виникали, оскільки договір не було підписано.
За підсумками розгляду справи в апеляції покупцеві було відмовлено та попереднє рішення залишено чинним. Аргументи апеляції полягали в тому, що не було підтвердження того факту, що сторони не наділяли переговори силою, доки не буде підписано офіційного договору. На думку апеляції, прийняття первісної редакції договору в поточній ринковій практиці вважалося підставою для укладання угоди купівлі-продажу, яка має обов'язкову силу, не вимагає підписання договору для його підтвердження. Таким чином, апеляція встановила, що угоду купівлі-продажу було укладено. При цьому умова сплати депозиту була фундаментальним становищем угоди, тому депозит підлягав виплаті.
ВИСНОВОК: У яхтовій практиці часто трапляються випадки заміни сторони (новації) у контракті купівлі-продажу яхти. Це викликано тим, що продавець, як правило, готує окрему структуру володіння яхтою, реєструючи нову яхтову компанію. Для того, щоб не нести витрати на її реєстрацію до закріплення домовленостей з продавцем письмово, контракт укладає фактичний покупець або його довірена особа. При цьому зазвичай майбутня номінація нової компанії оголошується та узгоджується з продавцем з метою уникнення непорозуміння. Так, проформа яхтового договору купівлі-продажу, розроблена асоціацією середземноморських брокерів (англ. – «MYBA») містить положення про те, що передача прав та обов'язків сторони договору третій особі підлягає підтвердженню другою стороною контракту, про що слід подбати заздалегідь.

Третій зайвий? Брокерська комісія: чому важливо грамотно скласти договір

Вибір англійського права для врегулювання договірних відносин, пов'язаних з купівлею яхти, дозволяє враховувати досвід та уроки цілого ряду прецедентів. У цій статті ми розглянемо декілька кейсів, які стосуються вузького питання виплати агентської (у тому числі брокерської) комісії, що виникають з угод купівлі-продажу яхт, підпорядкованих англійському праву.
В угодах купівлі-продажу яхт найчастіше бере участь агент (яхтовий брокер), який знайомить продавця і покупця, а також частково виступає стороною самого договору купівлі-продажу з низкою прав та обов'язків.
У спорах, предметом яких є виплата комісії, одним з першочергових факторів перевірки є наявність ефективної причини (англ. – «effective cause»). Так, дії агента повинні бути ефективною причиною купівлі, яка відбулась, тобто потрібна наявність чіткого зв'язку або низки подій, які призвели до неї.
У рішенні за справою, далекою від яхтової галузі – Nahum v Royal Holloway and Bedford New College [1999] – було детально розглянуто так званий тест на ефективну причину між діями агента та досконалим продажем. Для того, щоб пройти тест ефективної причини, агент повинен вказати, що це саме його дії справді призвели до відносин між покупцем та продавцем. Встановлення ефективної причини проходить червоною лінією всі кейси, пов'язані з діями агентів.
Перший яхтовий прецедент, який ми розглянемо, – PRATT v. FURNESS [1925].
Яхтовий брокер звернувся до суду, щоб отримати від продавця належну йому комісію за продаж яхти «Sapphire». Заявлений розмір комісії становив 5% за вартості яхти у розмірі 100 000 фунтів. Позивач наполягав на тому, що він брав участь у знайомстві продавця та покупця, що згодом призвело до продажу яхти. Відповідач, у свою чергу, заявляв, що позивач не наймався для пошуку покупця та для участі в угоді.
За підсумками розгляду справи суд прийняв сторону відповідача, встановивши, що позивач не зміг довести два факти, а саме:

1) що продавець надав йому інструкції на пошук покупця яхти,
2) що він був ефективною причиною, що спричинила продаж.
MORAN YACHT & SHIP INC v. PISAREV AND ANOTHER [2014].
Позивачем за справою виступала брокерська компанія, яка звернулась до суду з метою отримати належну до виплати брокерську комісію у розмірі 4% від продажу яхти «4YOU» вартістю 19,8 млн євро.
Брокери наполягали, що вони мають право на комісію, бо вони організували візит на яхту особи, яка згодом стала її покупцем. Через те брокери заявляли про те, що саме вони стали причиною угоди.
Відповідач (продавець яхти), у свою чергу, наполягав на тому, що в період візиту майбутнього покупця на борт він не надавав брокерам жодних інструкцій з продажу яхти.
Після насиченого розгляду справи, в якій брали участь особисто позивачі, відповідачі та низка свідків, суд дійшов висновку, що на момент першого візиту покупця на борт яхти брокерам не було надано прямих інструкцій на продаж яхти. Також суд наголосив, що брокери не були ефективною причиною продажу, через що їх вимоги не були задоволені.
Особливість справи полягала в тому, що брокер вимагав особистої відповідальності бенефіціара – компанії покупця. На що суд зазначив, що визнання бенефіціарного власника винним за цих обставин може призвести до виникнення доволі великого пропуску в принципі обмеженої відповідальності юридичних осіб.
Апеляція також підтримала позицію суду першої інстанції.
Ще один відомий кейс з виплати комісії стосується справи Berezovsky v Edmiston [2010].
Обставини справи полягають в наступному: позивач (продавець яхти) – російський олігарх Борис Березовський звернувся до відповідача, яким виступала брокерська компанія, з дорученням продати яхту «Darius». Було укладено брокерську угоду в усній формі. В рамках роботи відповідач найняв субброкера, який знайшов покупця. Покупець яхти вступив у прямі переговори з позивачем та купив яхту.
Щойно відповідач дізнався про продаж яхти за €240,000,000, він звернувся до позивача за стягненням брокерської комісії, а субброкер – за стягненням 70% від комісії відповідача.
Однак позивач заперечував внесок відповідача в угоду; за його ствердженнями, брокер не повинен просто представити покупця продавцю, але й повинен довести правочин до кінця своїми діями. Оскільки покупець спілкувався безпосередньо з продавцем, відповідач, на думку позивача, не доклав значних зусиль та не міг стати ефективною причиною угоди.
Розглянувши всі матеріали справи, суд прийняв сторону відповідача і вказав, що той факт, що саме брокер познайомив продавця з покупцем та надав яхту покупцю як таку, є ефективною причиною угоди. Вибір покупцем способу подальшого ведення переговорів з продавцем у даному випадку не матиме значення.
Проте суд ухвалив, що субброкер не має права стягувати комісію безпосередньо з позивача, оскільки відповідач не звертався до них. Крім того, також відсутня й відповідна угода між субброкером та позивачем у тій чи іншій формі.
Останній прецедент загалом належить до галузі судноплавства, причому застосовується також й у яхтингу. Це кейс MARCAN SHIPPING (LONDON) LTD. v. POLISH STEAMSHIP CO. [1988].
Передісторія: покупець найняв брокерську компанію для пошуку судна та ведення переговорів з продавцем. На користь покупця між брокером і продавцем було укладено договір купівлі-продажу судна.
Контрактом було встановлено період, протягом якого продавець мав доставити покупцю судно. Продавець не доставив судно у зазначені контрактом терміни, внаслідок чого у покупця виникло право відмовитись від контракту, чим він і скористався, у тому числі заявивши про повернення депозиту. Покупець самостійно не зміг врегулювати спір, який виник між сторонами, тому справу було передано до суду, який прийняв рішення на користь покупця.
Надалі, незважаючи на те, що угоду було розірвано, брокер звернувся до суду з вимогою про виплату йому комісії. Брокер наполягав, що розірваний сторонами контракт купівлі-продажу судна містив наступне застереження (англ. – «implied terms»): незважаючи на те, чи був виконаний сам контракт купівлі-продажу належним чином чи ні, брокер мав право на сплату брокерської комісії.
В процесі розгляду справи суд визнав, що, відповідно до існуючої ринкової практики, виплата брокерської комісії безпосередньо залежить від вдалого завершення угоди – доставки судна та сплати його вартості. Внаслідок цього, в вимогах позивача було відмовлено через відсутність заявлених умов у контракті купівлі-продажу судна.
Розглянувши низку кейсів, можемо зазначити, що якщо в угоді бере участь агент/брокер – домовленості про його залучення слід чітко фіксувати шляхом укладання письмового договору. При цьому, чим чіткіше будуть прописані домовленості сторін перед укладанням угоди, тим менше буде можливостей для вільного трактування, а у разі виникнення спірної ситуації буде легше прийняти рішення.
Також завжди слід враховувати ефективну причину між діями агента/брокера та продажем, а також факт успішного здійснення самого продажу – тобто фактичного проведення розрахунків між сторонами та доставки яхти.

Купівля яхти: юридичні тонкощі під час оцінки технічного стану

При оформленні страхового покриття для яхт, Interlegal співпрацює з європейською групою компаній Marine Services Group, яка, серед іншого, має багаторічний досвід в галузі морського страхування.
Наші партнери підготували керівництво для власників яхт на предмет вжиття заходів у разі виникнення події з прогулянковою яхтою.

Посібник для власників яхт при настанні страхового випадку

Незалежно від того, де знаходиться Ваша яхта – у морі, пришвартована або піднята з води на берег для зберігання, вона незмінно потребує надійного страхового покриття.
Страхове покриття яхт включає як страхування корпусу та механізмів (Hull & Machinery), так й страхування відповідальності перед третіми особами (Third Party Liability), що надає власнику яхти можливість убезпечити себе практично від усіх можливих ризиків. Такий тип страхування схожий з комбінованим страхуванням КАСКО та ОСЦПВ для автомобілів.
Головна мета страхового покриття – відновити яхту у тому стані, у якому вона перебувала до виникнення події. Відповідно до Закону про морське страхування 1906 (Велика Британія), страхувальник має право на відшкодування обґрунтованих витрат, витрачених на ремонтні роботи. Поліс страхування яхт заснований та діє на підставі англійських правил страхування Institute Yacht Clauses Cl.328 (надалі – «Правила страхування яхт»).
Розгляд страхового випадку, як правило, складається з наступних стадій:
1. Призначення сюрвеєра: після виникнення події страховик призначає сюрвеєра, який проводить огляд яхти, визначає ступінь та причини завданих збитків, подає звіт про проведення огляду та надає експертний висновок про перспективи проведення ремонтних робіт.
2. Вибір підрядника для проведення ремонтних робіт: за результатами проведеного огляду, страховик збирає та порівнює пропозиції стосовно ремонтних робіт, щоб знайти найбільш доцільний та розумний варіант.
3. Встановлення обсягу страхового відшкодування: після вибору найбільш оптимальної пропозиції, розгляд страхового випадку добігає кінця та узгоджується розмір страхового відшкодування.
Обов’язки власника яхти у разі виникнення події:
1) Негайно повідомити страховика про будь-яку подію, яка може спричинити виникнення страхового випадку (п. 13.1 Правил страхування яхт).
Як у власника яхти, так й у страховика можуть виникнути труднощі при відновленні ланцюжка подій, якщо з моменту виникнення події минув певний проміжок часу. Такими труднощами можуть бути:
• неможливість визначення сюрвеєром ступеня завданих ушкоджень та їх причини;
• спогади членів екіпажу не настільки свіжі, як безпосередньо після настання події;
• проведення тимчасового ремонту, що може суттєво ускладнити процес відновлення послідовності подій.
Повідомлення про інцидент, як тільки він відбувся, є обов’язком, який відповідає належній практиці мореплавства.
2) Здійснити розумний вибір підрядника для проведення ремонтних робіт.
На підставі п.13.4 Правил страхування яхт, страховик може вимагати проведення тендеру на ремонт яхти або самостійно організовувати їх. Завжди повинен бути вибір варіантів ремонтних робіт, щоб можна було порівняти ціни, доступні на ринку, а також прийняти виважене рішення з вибору постачальника ремонтних послуг.
Власник яхти завжди перебуває у більш переважному положенні, ніж будь-хто інший стосовно пошуку пропозицій, оскільки це стосується безпосередньо його/її власності. Ми завжди рекомендуємо власникам яхт подавати заявку на декілька варіантів ремонтних робіт та дотримуватись активної позиції у своєму виборі та оцінці.
3) Вжити розумних заходів, спрямованих на запобігання або мінімізацію збитків (п. 15.1 Правил страхування яхт).
Існує два випадки, коли такі заходи є особливо важливими:
1) У разі виникнення ризику страхувальник повинен вжити відповідних заходів, спрямованих на мінімізацію зазнаних збитків.
2) Обираючи підрядника для проведення ремонту, власник яхти повинен уникати варіантів з завищеними цінами та бути завбачливим у визначенні балансу розумної ціни та якості.
Як приклад – ситуація, коли дії судновласника призвели до збільшення збитків.
На момент неминучої шкоди страхувальник може діяти усвідомлено, організувавши необхідні ремонтні роботи. Але на той час, коли страховика буде належним чином повідомлено, яхта може бути вже доставлена на найближчий судноремонтний завод та піднята на берег. Однак до того моменту, коли такий варіант буде обраний, може з’ясуватися, що переміщення яхти на нове місце ремонтних робіт є економічно недоцільним, оскільки на даному судноремонтному заводі суттєво завищені ціни. В результаті необхідної мінімізації витрат не відбувається, оскільки ремонт за заниженими цінами на іншому судноремонтному заводі стає неможливим, хоча первинна дія власника яхти (доставка до найближчого судноремонтного заводу) була спрямована саме на це.
Обов’язок мінімізувати збитки не обмежує права власника яхти на остаточний вибір постачальників ремонтних робіт. Однак лише розумне рішення може враховуватись при відшкодуванні збитків.
Слід пам’ятати, що подія, яка може призвести до виникнення страхового випадку, може статись не лише під час здійснення рейсу чи стоянки біля причалу, але й навіть коли яхта знаходиться на березі – під час сезонного

зберігання чи технічного обслуговування. Правило негайного повідомлення з метою запобігання чи мінімізації збитків діє за будь-яких обставин виникнення події.

РЕЄСТРАЦІЯ ЯХТИ ТА ВИБІР ПРАПОРУ

Обираємо юрисдикцію: зручний огляд зручних прапорів

Однією з обов'язкових дій при купівлі яхти є вибір юрисдикції та зручного прапора для її подальшої реєстрації.

При виборі прапора яхти необхідно врахувати:

1. вид експлуатації яхти (комерційна чи прогулянкова);
2. характеристики яхти (вік, довжина, валова місткість тощо);
3. запланований регіон плавання.

У цій статті ми умовно поділимо деякі найбільш популярні в яхтингу неєвропейські прапори на групи за сукупністю певних ознак.

Британські прапори

До першої групи віднесемо британські прапори, які справедливо завоювали першість серед прогулянкових яхт (Великобританія, Джерсі, Гернсі, Кайманові острови тощо).

Британські прапори мають високу репутацію на міжнародному рівні та входять до «білого списку» Паризького меморандуму (Paris MoU).

Яхти під британськими прапорами мають право на консульську підтримку та військово-морський захист британської корони, що свідчить про високий рівень прапора.

При реєстрації яхти під британським прапором, залежно від того, до якої категорії Red Ensign Group належить той чи інший британський прапор, можуть діяти обмеження щодо допустимого кола її власників, максимальної валової місткості яхти тощо.

Наприклад, власником яхти під прапором Великої Британії та Гернсі може бути фізична або юридична особа, зареєстрована в одній з країн Співдружності націй (Велика Британія, Британські заморські території, Коронні землі тощо) або ЄС.

Судновий Реєстр Джерсі нещодавно істотно розширив коло країн, власники з яких можуть реєструвати яхту під прапором Джерсі. Тепер у списку + 20 нових юрисдикцій, серед яких Маршаллові Острови, Панама, Швейцарія, США, ОАЕ, Монако та багато інших.

На Кайманових островах діють суворіші правила стосовно кола допустимих власників: це можуть бути фізичні або юридичні особи безпосередньо з островів, країн ЄС, країн ЕЕА (European Economic Area) або країн, включених у Додаток 3 Money Laundering Regulations, затверджений на Кайманових островах (БВО) , Гібралтар тощо).

При цьому в Судових реєстрах існують обмеження з тоннажності яхт, що реєструються. Так, максимальний gross tonnage прогулянкової яхти для реєстрації в Джерсі становить 400 GRT, Гернсі – 150 GRT.

На Кайманових островах обмеження gross tonnage відсутні, тому цей прапор досить популярний серед власників мега-яхт.

Для наших клієнтів ми регулярно реєструємо яхти під британським прапором острова Джерсі, який вважаємо найбільш зручним для прогулянкових яхт валовою місткістю до 400 GRT. А для яхт валовою місткістю понад 400 GRT ми найчастіше зупиняємо свій вибір на судновому реєстрі Великої Британії.

Зазначимо, що постійний сертифікат реєстрації яхти в Джерсі діє 10 років, а постійний сертифікат реєстрації у Великій Британії – 5 років без необхідності оплати щорічних платежів, що істотно відрізняє їх від багатьох інших «зручних» прапорів.

Тимчасова реєстрація яхти як у Джерсі, так й у Великій Британії не є обов'язковим етапом реєстрації і може бути опціонально оформлена власником у разі практичної необхідності.

При первинній реєстрації яхти обов'язковим є надання тоннажного сертифікату, виданого визнаною реєстром організацією (сюрвеєром чи класифікаційним товариством).

Джерсі та Велика Британія не є членами ЄС, але при заході яхти до ЄС не потрібна сплата імпортного ПДВ, а яхта може бути оформлена у митному режимі тимчасового ввезення.

Британська реєстрація яхти, серед іншого, свідчить про відповідальний підхід власника до оформлення документів та прихильно сприймається європейськими страховими компаніями під час оформлення страхового полісу.

Панама, Ліберія та Маршаллові острови

Друга група прапорів включає старожилів й так званих класиків суднового жанру під час реєстрації торговельного флоту: Панама, Ліберія та Маршаллові острови.

Суднові реєстри цих юрисдикцій нараховують найбільшу кількість зареєстрованих судів у світі. Також як й британські прапори, вони входять до «білого списку» Paris MOU.

Ці прапори здобули успіх і серед власників яхт, наприклад, завдяки тому, що відсутні обмеження з тоннажу зареєстрованих яхт та їх можна використовувати для реєстрації мега-яхт замість тих же вкрай дорогих Кайманових островів.

Перевагами реєстрації яхти під Панамським прапором є:

- відсутність обмежень за віком та тоннажем;

- відкритий реєстр (власником може бути як юридична, так й фізична особа незалежно від країни реєстрації/національності);
- немає вимог з класифікації та сертифікації прогулянкових яхт (не потрібно надавати свідоцтва класифікаційного товариства чи проводити сюрвеєрські огляди);
- фіксовані платежі, незалежно від розміру яхти.

Ліберія відрізняється такими особливостями:

- обов'язковий сюрвеєрський огляд яхт до 24 м;
- можливість володіння яхтою нерезидентом, але лише за умови реєстрації власника у реєстрі зі спеціальним статусом «Foreign Maritime Entity» та сплати додаткового мита;
- щорічне продовження реєстрації та оплата зборів (на відміну від інших прапорів, Джерсі – 10 років, Панама – 2 роки тощо)
- розгалужена мережа реєстраторів в всьому світі – близько 400 реєстраторів, що є одночасно перевагою та недоліком через ризик впливу людського фактору з боку реєстратора, який не завжди контролюється головним офісом;
- мито за реєстрацію залежить від тоннажу яхти, у той час як, наприклад, у Джерсі та Панамі воно є фіксованим.

Що стосується прапора Маршаллових островів, можна виділити їх особливу програму Yacht Engaged in Trade, яка допускає спільне використання яхти в особистих і комерційних цілях.

Серед особливостей реєстру зазначимо:

- довжина яхти повинна становити не менше 12 метрів для прогулянкового типу та 24 метри для комерційної експлуатації;
- можна вибрати порт приписки – Бікіні або Джалуїт. Дві яхти можуть мати однакову назву, якщо вони зареєстровані у різних портах приписки;
- реєстр працює за допомогою 27 офісів, які розташовані в морських та фінансових центрах в всьому світі, та надають цілодобову підтримку зареєстрованим судам;
- яхти, які не мають класу, незалежно від тоннажу та розміру, до реєстрації в реєстрі повинні пройти попередній огляд (pre-inspection).

«Сірі» та «чорні» списки

До третьої групи ми віднесемо найменш престижні та найбільш бюджетні варіанти – прапори з «сірих» та «чорних» списків (Домініканська Республіка, Делавер, Ямайка, Сьєрра-Леоне тощо).

Основні переваги реєстрації яхт під цими прапорами – низькі тарифи та досить швидка робота реєстраторів.

Однак ці переваги з лишком перекриваються недоліками, а саме:

- юрисдикції перебувають у офіційних та неофіційних «сірих» та «чорних» списках, що може позначитися на підвищеній увазі до яхти від берегових служб;
- залежно від прапора, при реєстрації можуть не вимагатися оригінали документів, що свідчить про ненадійність реєстру та великий ризик того, що яхта одночасно реєструється в різних реєстрах за підробленими документами, могла бути вкрадена тощо;
- місцеві реєстратори найчастіше просувають лише той прапор, який репрезентують, та не надають власникам повну картину по ринку, не підбирають варіант, оптимальний саме для цього власника.

Зручний чи будь-який інший прапор? Ось у чому питання!

«Який прапор Ви порадите?» - питання номер один, який отримують спеціалісти яхтової практики Interlegal від клієнтів. Близько 20 років тому таке питання було дилемою, вимагало ретельного вивчення, зважування всіх «за» та «проти», калькуляції витрат тощо.

Сьогодні питання вибору прапора для прогулянкової яхти та обґрунтування такого вибору – вже давно не питання. Є спеціально навчені професіонали, які щодня займаються подібними справами та знають процес від «А» до «Я».

Тенденція останніх років серед наших клієнтів – це питання, як уникнути офшорних «зручних» прапорів. Навіщо від них йти, ніхто точно не знає, але деякі примарні віяння в повітрі є.

Один з аргументів – європейські митники та прикордонники з побоюванням дивляться на неєвропейські прапори. Юридично – це, звісно, не аргумент, але насправді може бути дискомфорт. Тому кожен власник яхти під «зручним» прапором просто повинен чітко розуміти і знати свої права та обов'язки, щоб у разі потреби відповісти на запитання органів контролю. Європейським законодавством не передбачено жодних заборон стосовно знаходження яхт під «зручними» прапорами в територіальних водах ЄС. Головне – не порушувати термін тимчасового ввезення яхти до ЄС, інакше можуть вимагати сплатити європейський ПДВ.

Упереджене ставлення європейців та представників прикордонних та митних органів інших країн до «зручних» прапорів, яке зустрічається в деяких випадках, жодною мірою не нівелює всі переваги, завдяки яким вони давно й міцно утвердилися на ринку. Безперечно, альтернатив «зручним» прапорам сьогодні немає.

Переваги зручного прапора

Які основні переваги під час реєстрації яхти під «зручним» прапором? Нагадаємо основні:

- відсутність податків при купівлі,
- конфіденційність володіння,
- швидкий та якісний сервіс,
- немає бюрократичної тяганини.

На жаль, класичні національні реєстри реєстрації яхт таких переваг не надають.

Популярним залишаються класичні «зручні» прапори, такі як Панама, Ліберія тощо.

Велику популярність за останні роки набули британські прапори, які станом на сьогодення впевнено лідирують на ринку: Велика Британія, Джерсі, Гернсі, Кайманові острови та багато інших.

При цьому суттєву різницю між цими прапорами знають лише ті експерти, які безпосередньо займаються реєстраційним процесом, знають підводні каміння того чи іншого реєстру та специфічні вимоги реєстраторів.

Провівши багато попередньої роботи, ми готові рекомендувати нашим клієнтам варіанти реєстрації, гарантуючи оперативність до дня, а якість до останньої літери та цифри у документі.

Труднощі вибору

Так, ми вважаємо, що серед офшорних прапорів доцільно обирати між Панамою та британським прапором Джерсі.

Панама – реєстр з найбільшою кількістю суден, зареєстрованих під її прапором. У Панамі, як ми неодноразово писали, немає обмежень за віком, довжиною та тоннажем для прогулянкових яхт. Для яхти необов'язково мати клас і власнику не потрібно оформляти на яхту будь-які документи класифікаційного товариства. Панама – незмінно багато років у білому списку Паризького меморандуму про контроль судів державою порту з найбільшою кількістю проінспектованих суден.

У Панамі немає щорічних платежів. Документи на яхту діють 2 роки та по завершенні цього терміну їх необхідно продовжувати. Що зручно, радіоліцензія на яхту оформляється одночасно з сертифікатом реєстрації (навігаційним патентом), тому не потрібно витрачати зайвий час та звертатися до якоїсь іншої спеціалізованої організації за отриманням позивного та MMSI.

Британський прапор острова Джерсі – найпрестижніший британський офшор. Прапор з гарною репутацією та красивою британською символікою.

У Джерсі документи на яхту діють 10 років без щорічних платежів! Насправді, це дуже вигідні умови для яхтсменів. 10 років не треба думати про продовження судових документів, за діянням яких стежать професійні юристи. На відміну від Панами, у Джерсі потрібно надати тоннажний сертифікат на яхту від класифікаційного товариства. Ця вимога викликана тим, що під прапором Джерсі можна зареєструвати яхту, брутто-тоннаж якої не перевищує 400 БРТ. Для навігації тоннажний сертифікат не потрібен і зберігається лише у реєстрі.

Прапори Панами та Джерсі добре сприймаються європейськими страховиками, на відміну, наприклад, від прапора американського штату Делавер, з яким не всі хочуть зв'язуватись.

Також ми реєструємо яхти під європейськими прапорами – на Мальті та на Кіпрі. Що важливо та про що знають не всі яхтсмени, далеко не всі європейські країни дозволяють експлуатацію яхти з метою, якщо така яхта зареєстрована на європейську компанію. Наприклад, якщо яхта зареєстрована під прапором Латвії на компанію, яка також зареєстрована в Латвії, то така яхта може експлуатуватись тільки в рамках господарської діяльності компанії, будучи основним засобом компанії, на яке компанія отримала відшкодування ПДВ. Аналогічні правила діють, якщо яхта зареєстрована на ім'я німецької, французької та іншої компанії. Для того, щоб яхта могла бути використана в особистих цілях, її власником повинна бути фізична особа.

Але ж на Мальті та на Кіпрі діють інші умови. Законодавство цих низькоподаткових юрисдикцій дозволяє реєструвати прогулянкові яхти на компанії та експлуатувати їх в особистих цілях. Зважаючи на те, що до таких яхт, що належать компаніям, не застосовуються загальні норми з відшкодування ПДВ, то для оптимізації ПДВ є спеціальні лізингові схеми.

Нещодавно ми відкрили сервіс реєстрації яхт під прапором Ліберії. Цей варіант зручний тим, що партнер нашого асоційованого офісу на Кіпрі Джордж Замбартас став спеціальним уповноваженим агентом Ліберійського реєстру. Це дозволяє швидше звичайного оформляти необхідні документи та вести переговори безпосередньо з реєстратором.

Наразі очевидним є те, що яхтсмени не повинні займатися паперами, набагато зручніше перекласти цей тягар на плечі професіоналів, які звільнять Вас від необхідності оформляти документи.

Податок на яхти в Іспанії

Завдяки привабливим туристичним напрямкам, розвиненій інфраструктурі, величезній кількості марин та налагодженому яхтовому сервісу, Іспанія є одним з найпопулярніших напрямків для яхтингу. Щоб використовувати вашу яхту було максимально комфортним в Іспанії, завжди слід враховувати особливості місцевого законодавства.

Наразі ми хочемо звернути Вашу увагу на спеціальний податок для яхт, а саме «Matriculation Tax» (надалі – «Податок»), який зараз існує в Іспанії.
Податок нараховується на яхти завдовжки від 8 метрів, які експлуатуються у територіальних водах Іспанії, та:

1. зареєстровані під прапором Іспанії
2. використовуються та/або знаходяться у власності резидента Іспанії (фізичної або юридичної особи) незалежно від прапора реєстрації.

Резидентами Іспанії визнаються особи, які:

- перебувають на території Іспанії понад 183 дні протягом календарного року;
- основна діяльність та центр економічних інтересів яких прямо чи непрямо перебуває в Іспанії.

Ставка податку становить 12% (може відрізнятися в залежності від регіону) від вартості яхти (вартості придбання для нових та ринкової вартості для ненових яхт).
При цьому звільнення від нарахування податку можливе, якщо:

1. Яхта експлуатується та/або перебуває у власності нерезидента Іспанії.
2. Яхта використовується резидентом Іспанії виключно для чартерної діяльності.

Однак чартерною діяльністю не визнається фрахтування пов'язаними з власниками-резидентами Іспанії особами (члени сім'ї, родичі), а також фрахтування однією й тією самою особою терміном понад 3 місяці на рік.
Для того, щоб убезпечити себе від можливого нарахування податку під час перебування на території Іспанії, рекомендуємо мати на борту документальне підтвердження неіспанського податкового резиденства всіх осіб, які знаходяться на борту, а також власника та фрахтувальника яхти.
Перед початком експлуатації яхт за кордоном ми рекомендуємо звертатись до професіоналів, які знають тонкощі використання тієї чи іншої юрисдикції.

Переваги реєстрації яхти на ім'я компанії

Приймаючи рішення про купівлю яхти, покупці, серед іншого, стикаються з наступними юридичними питаннями:
• під яким прапором зареєструвати яхту;
• на кого зареєструвати (оформити) яхту – на себе чи на іноземну компанію.
Зараз ми детальніше зупинимось на цьому питанні та розберемо, чому ж реєстрація яхт на іноземні компанії стала такою популярною, та які вигоди та пільги вона надає клієнтам.
Варто нагадати, що економічний фактор є одним з ключових при виборі прапора для реєстрації. Сюди входить вартість реєстрації судна, витрати на утримання яхти під прапором, вартість всіх комерційних операцій з яхтою тощо. Також важливу роль відіграють терміни реєстрації яхт у країні та вимоги до суден та документів.
Яхта може бути зареєстрована в іноземному судновому реєстрі:
• на ім'я фізичної особи
• на ім'я компанії, яка створена фізичною особою спеціально для володіння яхтою.
У чому основна різниця вищенаведених двох опцій?

Конфіденційність володіння

При володінні яхти безпосередньо фізичною особою дана інформація є публічною. У більшості суднових реєстрів світу можна вільно отримати витяг на яхту з реєстру та дізнатися про склад її власників.
У той самий час багато власників яхт вважають за краще не розголошувати інформацію про свою власність.
У цьому випадку зручним варіантом буде зареєструвати яхту на компанію, оскільки володіння яхтою через компанію забезпечує високий рівень конфіденційності та є ефективним способом захисту майна.
Інформація про засновників компанії в більшості класичних офшорних юрисдикцій (Панама, Беліз, БВО тощо) закрита і недоступна третім особам.
Також у структурі підприємств законодавство країни їх реєстрації допускає номінальний сервіс, тобто в компанії можуть бути призначені номінальний директор та акціонер. Останній є зареєстрованим власником акцій, який володіє акціями на користь бенефіціара.
Отже, іноземна компанія може бути використана як зручний засіб володіння яхтою, який з юридичного погляду правомірно може бути обраний власниками яхт.

Обмежена відповідальність

Якщо яхта належить безпосередньо фізичній особі, у разі наявності претензій третіх осіб до цієї особі (наприклад, у якості боржника), на яхту як майно боржника може бути звернено стягнення.
Будь-який незастрахований збиток, заподіяний яхтою, стає особистою відповідальністю власника, та на інше майно крім яхти може бути також звернено стягнення.
При володінні яхти компанією діє стандартне правило, яке існує для більшості видів компаній з країн класичних офшорів: компанія відповідає своїм майном за зобов'язаннями її акціонерів, а відповідальність акціонерів компанії за зобов'язаннями компанії обмежена розміром їх внесків в організацію.Відповідно, за наявності претензій третіх

осіб до акціонера компанії звернути стягнення на яхту неможливо, оскільки яхта належить компанії, а не фізичній особі.
І навпаки, якщо зобов'язання самої компанії у зв'язку з будь-якими претензіями до неї перевищують активи компанії, як правило, на особисті активи акціонерів не може бути звернено стягнення.

Розпорядження яхтою
Під час продажу яхти фізичною особою у продавця виникає зобов'язання задекларувати дохід від продажу в країні податкової резидентності та сплатити відповідний податок.
При продажі яхти компанією з країн класичних офшорів компанія звільняється від сплати податків у країні своєї реєстрації (стандартне правило існування такої компанії).
Також процедурно продати яхту від компанії зручніше – можна передати акції компанії від продавця до покупця. У цьому випадку замість продажу яхти продається сама компанія, а разом з нею та її майно – яхта.

Вибір прапора
Різні суднові реєстри мають різні вимоги до власників і далеко не в кожному реєстрі можна зареєструвати яхту на фізичну особу будь-якої національності.
Найзручніші умови реєстрації яхти під іноземним прапором з «білого» списку на іноземну фізичну особу в Панамі. Також є інші іноземні прапори, які допускають реєстрацію яхт на іноземних фізичних осіб, але їх рейтинг та репутація можуть бути на порядок нижчими.
Часто фізична особа має бути громадянином країни реєстрації яхти або громадянином співдружності країн, до якої входить країна реєстрації яхти (Джерсі, Гернсі, Мальта, Кіпр тощо).
Ці труднощі можна уникнути шляхом створення компанії в юрисдикції прапора або іншої прийнятної юрисдикції.

Район експлуатації
Експлуатація яхти у тому чи іншому регіоні тягне за собою відповідні місцеві податкові наслідки. У зв'язку з цим, район експлуатації є важливим фактором при виборі власником яхти країни її реєстрації.
Наприклад: у разі використання прогулянкової яхти у водах Європейського Союзу необхідно знати, що всі прогулянкові яхти, які належать або використовуються резидентами ЄС, повинні мати сплачений імпортний ПДВ.
Якщо прогулянкова яхта належить і використовується нерезидентом ЄС та зареєстрована під неєвропейським прапором, вона може увійти до внутрішніх вод ЄС строком до 18 місяців у режимі тимчасового ввезення без зобов'язання сплати ПДВ.
На запитання: «Чи варто володіти яхтою через компанію, створеною в іноземній юрисдикції?» існує відповідь: «Так, варто». Адже очевидно, що такий варіант реєстрації надає дійсним власникам реальні вигоди та пільги, особливо якщо правильно обрано юрисдикцію.

Реєстрація яхти під прапором Великої Британії
Після того, як Велика Британія припинила бути країною-учасницею ЄС, реєстрація яхти під її прапором у розумінні ЄС та його митного законодавства стала «неєвропейською». Відтак реєстрація прогулянкових яхт під прапором Великої Британії може розглядатися власниками, які планують експлуатацію яхт на території ЄС у митному режимі тимчасового ввезення.
У цій нотатці ми розглянемо специфіку реєстрації прогулянкових яхт під прапором Великої Британії.
Враховуючи те, що прапор Великої Британії відноситься до першої категорії прапорів Red Ensign Group, у ньому можуть бути зареєстровані судна будь-яких розмірів, на відміну, наприклад, від прапорів Джерсі або Гернсі, де встановлені обмеження з тоннажності зареєстрованого судна (не більше ніж 400 GRT).
Серед переваг реєстрації під прапором Великої Британії слід зазначити той факт, що прапор Великої Британії має бездоганну репутацію на міжнародній арені та справедливо очолює «білий список» Паризького меморандуму (Paris MoU), а також знаходиться у першій десятці «білого списку» Токійського меморандуму (Tokyo MoU), що підтверджує високий рівень відповідності та дотримання міжнародних норм безпеки мореплавання. Не варто забувати, що яхти під прапором Великої Британії знаходяться під консульською підтримкою та військово-морським захистом британської корони.
Власником яхти під прапором Великої Британії, серед іншого, можуть бути компанії, засновані в одній з країн Європейської Економічної Зони, а також на Маршаллових островах, Панамі, Швейцарії та у низці інших країн, що свідчить про досить широкий спектр допустимих власників. У цьому, для власників, які є резидентами Великої Британії, необхідно призначити представника, тобто фізичну особу – резидента Великої Британії або компанію, засновану в одній з країн ЄЕЗ, провідну діяльність у Великій Британії.
Реєстрація під прапором Великої Британії діє протягом 5 років. Цей термін є меншим, ніж 10-річний період реєстрації під іншим популярним британським прапором – Джерсі, але є достатнім для тих, хто планує подальший продаж яхти по завершенні цього терміну. Реєстр Великої Британії припускає тимчасову реєстрацію строком на 3

місяці. Вона не є обов'язковою, але може знадобитись протягом часу, поки готуються документи, необхідні для постійної реєстрації (наприклад, будівельний сертифікат на верфі або тоннажний сертифікат).
Особливістю реєстрації під прапором Великої Британії є необхідність оформлення тоннажного сертифікату встановленого зразка для британських реєстрів незалежно від довжини або тоннажності яхти. Сертифікат має бути оформлений одним з визнаних та затверджених класифікаційних товариств, наприклад Bureau Veritas, American Bureau of Shipping або Lloyd's Register. У випадку, якщо тоннажність яхти перевищує 500 реєстрових тонн – потрібне надання Міжнародного тоннажного сертифікату.
Ще однією особливістю реєстрації є надання документального підтвердження історії володіння яхтою за останні п'ять років або з дати побудови, якщо вік яхти менше 5 років.
Важливою перевагою є можливість зміни порту та прапора в межах Red Ensign Group за спрощеною процедурою, про яку ми детальніше зупинялись в одній з попередніх нотаток. Так, при перереєстрації з одного прапора Red Ensign Group на інший не потрібне виключення з попереднього реєстру, оформлення нового тоннажного сертифікату, а також зберігається реєстраційний номер судна, який присвоєно попереднім реєстром.
У той час як багато реєстрів було закрито під час дії карантинних обмежень у зв'язку з пандемією COVID-19, реєстр Великої Британії організував можливість віддаленої онлайн-реєстрації з метою організації безперервності роботи реєстру та забезпечення дотримання карантинних заходів. За результатами реєстрації видається електронний сертифікат реєстрації, який є рівноцінною заміною паперового.
Підбиваючи підсумки вищесказаного, реєстрація яхти під прапором Великої Британії має ряд переваг і зможе стати хорошим вибором для яхт, які експлуатуються в Європі. Юристи яхтової практики Interlegal зможуть підібрати найбільш підходящий прапор для Вас, з урахуванням як технічних особливостей яхти, так й юридичних нюансів процедури реєстрації.

Переваги Кіпру для яхтингу

Вже понад 15 років у Interlegal відкрито партнерський офіс на Кіпрі, який надає широкі можливості для наших клієнтів у цій юрисдикції, у тому числі й у яхтовій галузі.
Прапор Кіпру є прапором держави-члена ЄС, що, окрім престижності, надає право на дипломатичний захист ЄС. Прапор Кіпру також має гарну репутацію на міжнародному рівні – він знаходиться у «білих» списках Паризького та Токійського меморандуму.
Великою перевагою прапора Кіпру є відсутність обмежень за віком, довжиною, тоннажністю та іншими характеристиками яхти.
Для реєстрації яхти потрібне проведення сюрвеєрського огляду та видання Сертифіката огляду. Необхідність огляду не є чимось незвичайним для європейських прапорів, його проведення також потрібне під час реєстрації під прапором, наприклад, Мальти та Латвії.
Під час реєстрації яхти на Кіпрі необхідно оформити тоннажний сертифікат:

- для яхт завдовжки до 24 метрів – Кіпрський тоннажний сертифікат (силами місцевих авторизованих сюрвеєрів),
- для яхт від 24 метрів – Міжнародний тоннажний сертифікат (з залученням визнаного класифікаційного товариства).

На Кіпрі також можна вибрати зручний тип реєстрації залежно від конкретних обставин та побажань власника:

- тимчасова – на 6 місяців з можливістю продовження на 3 місяці;
- постійна – безстрокова;
- паралельна (при бербоут-чартері) – строком до 2 років.

Власником яхти, зареєстрованої під прапором Кіпру, може бути:

1) фізична особа, за умови, що понад 50% часток яхти належить громадянину Кіпру або громадянину іншої держави-члена ЄС або ЄЕЗ;
2) юридична особа будь-якої країни реєстрації; при цьому компанії, зареєстровані поза межами ЄС та ЄЕЗ, повинні підпорядковуватись громадянам Кіпру, ЄС або ЄЕС та призначити на Кіпрі місцевого уповноваженого представника.

З огляду на вищенаведене, а також з метою збереження конфіденційності володіння та захисту майна, оптимальним варіантом при реєстрації яхти на Кіпрі є заснування місцевої компанії. Її засновником може бути будь-яка особа (фізична чи юридична) без обмежень у країні реєстрації та заснування, у тому числі нерезидент ЄС.
Обираючи юрисдикцію для реєстрації яхти, слід враховувати планований ареал її експлуатації. Зважаючи на відомий конфлікт між Кіпром та Туреччиною, експлуатація яхти під кіпрським прапором в Туреччині може бути ускладнена.
Прапор Кіпру (як й будь-який інший європейський прапор) доцільно розглядати для реєстрації яхти, коли на яхту виплачено імпортний ПДВ у ЄС або у разі комерційної експлуатації яхти (передача в чартер).
Як і для судноплавного бізнесу в цілому, Кіпр надає низку переваг для побудови яхтового чартерного бізнесу:

- відсутність оподаткування діяльності з оперування та управління яхтою та дивідендів, виплачених компанією-власником;
- відсутність прибуткового податку на заробітну плату екіпажу;
- відсутність вимог до національності екіпажу;
- гнучка схема оплати тоннажного податку, що розраховується на підставі тоннажності яхти;
- участь Кіпру у понад 25 міжнародних двосторонніх угодах в галузі міжнародного морського права;
- наявність двосторонніх договорів про уникнення подвійного оподаткування з понад 60 країнами;
- відсутність валютного контролю та свобода руху іноземної валюти.

Можна також зазначити, що в питаннях оптимізації оподаткування компанії-судновласника Кіпр є визнаним лідером, що надає високий рівень надійності та корпоративного сервісу.

При експлуатації яхти під прапором Кіпру слід також враховувати, що будь-які дії в реєстрі можуть вчинятись лише юристами, зареєстрованими на Кіпрі у якості практикуючих адвокатів. Тому наявність власного офісу на Кіпрі дозволить оперативно здійснити будь-яку реєстраційну дію та підтримувати належний контакт з морською адміністрацією з усіх питань.

У випадку, якщо Ви плануєте зареєструвати свою яхту або заснувати чартерний яхтовий бізнес на Кіпрі, команда яхтової практики Interlegal зможе надати повну юридичну підтримку на кожному з етапів.

Реєстрація яхт у Нідерландах та Латвії. На що слід звернути увагу?

Реєстрація прогулянкових яхт під прапорами Нідерландів та Латвії набирає все більшої популярності серед власників. У чому ж основні переваги та які недоліки цих європейських юрисдикцій?

У цій статті мова піде про реєстрацію під прапорами Нідерландів та Латвії тих яхт, які належать нерезидентам ЄС, ввозяться на територію ЄС у режимі тимчасового ввезення відповідно до Стамбульської конвенції про тимчасове ввезення 1990 року та експлуатуються нерезидентами на території ЄС без виплати імпортного ПДВ.

Переваги

Безумовною перевагою зазначених прапорів є їх європейський статус, тобто вони не є «зручними» або «офшорними». Основна причина зростання «моди» на ці прапори полягає в необов'язковості підтвердження виплати імпортного ПДВ на яхту в ЄС при реєстрації в європейському реєстрі.

Таким чином, якщо нерезидент ЄС (фізична особа безпосередньо або через використання європейської компанії у якості титульного власника яхти) звертається до реєстру з заявкою на реєстрацію своєї прогулянкової яхти, реєстр НЕ перевіряє:

- чи було сплачено імпортний ПДВ на яхту;
- чи коректно оформлені митні документи;
- чи змінила яхта свій статус перебування в ЄС з митного режиму тимчасового ввезення на режим імпорту (вільного звернення) та інше.

Недоліки

Чи є ця на перший погляд пільга справді перевагою для власників яхт чи навпаки – приховує за собою безліч проблем та, по суті, стає міною уповільненої дії?

Насамперед, розглянемо самі процедури реєстрації яхт.

Так, у Нідерландах існує дві паралельні процедури реєстрації прогулянкових яхт.

Перша офіційна державна процедура складається з двох етапів та передбачає реєстрацію в Реєстрі судноплавства, а також у Земельному кадастрі Нідерландів. Після проходження всіх формальностей видається безстрокове свідоцтво реєстрації під прапором Нідерландів.

Проте, найбільшої популярності набула інша процедура реєстрації – у визнаній Міністерством інфраструктури та водного господарства Нідерландів Асоціації водних видів спорту. Ця процедура відрізняється швидкістю, простотою та мінімальним комплектом необхідної документації. В результаті реєстрації видається сертифікат прогулянкового судна (International Certificate for Pleasure craft, надалі – «ICP»), який призначений для експлуатації місцевих суден у внутрішніх водах ЄС.

Особливістю реєстрації в Асоціації водних видів спорту Нідерландів є той факт, що він не підтверджує реєстрацію яхти під прапором Нідерландів, а лише підтвердженням права власності на неї.

Більше того, у зв'язку з недавніми змінами в самому документі у графі «національність судна», де раніше було вказано «нідерландська», тепер зазначено «не застосовується». Сама Асоціація водних видів спорту Нідерландів попереджає заявників, що ICP не надає право плавання під прапором Нідерландів, тому яхта з таким документом не може повною мірою скористатися, наприклад, захистом держави, а також мати повноцінну «національність».

Прапор Латвії є привабливим також через свій міжнародний статус, тобто відсутності вимог до європейської резидентності власника яхти та відсутності необхідності надання документа, що підтверджує виплату ПДВ на вартість яхти.

На перший погляд, це не проблема для тих власників, які не збираються залишати води ЄС. Однак, що робити з імпортним ПДВ після реєстрації яхти під європейським прапором?

Отримуючи бажаний європейський прапор – Нідерландів чи Латвії – без виплати європейського ПДВ, іноземний власник яхти втрачає головну перевагу – звільнення від сплати імпортного ПДВ при ввезенні яхти на територію ЄС та її подальшої експлуатації в ЄС.

Адже з моменту реєстрації яхти під європейським прапором він перестає дотримуватись однієї з важливих умов митного режиму тимчасового ввезення для звільнення від виплати імпортного ПДВ. Нагадаємо, якими є ці умови:

1. такВласник яхти повинен бути зареєстрований поза межами Європейського Союзу;
2. Яхта має бути зареєстрована поза територією Європейського Союзу;
3. Яхта повинна використовуватись на території Європейського Союзу нерезидентом Європейського Союзу.

Зважаючи на те, що ані реєстр Латвії, ані Асоціації водних видів спорту Нідерландів, не перевіряють статус виплати імпортного ПДВ на яхту, щодо якої подається заявка на реєстрацію, відповідальність за виконання вимог податкового та митного законодавства Європейського Союзу лежить на власнику.

Власника яхти завжди переслідуватиме ризик того, що компетентні органи будь-якої з держав-членів ЄС за місцем фізичного знаходження яхти можуть провести перевірку правового статусу та документації на яхту. А при виявленні порушення – притягнути власника до встановленої місцевим законодавством відповідальності, яка може полягати як у нарахуванні штрафу, так й у конфіскації майна.

Інша ситуація складається з яхт, які передаються від нерезидентів ЄС на користь юридичних осіб, зареєстрованих в одній з країн-учасниць ЄС, з подальшою реєстрацією яхти під європейським прапором. У цьому випадку європейська компанія – новий власник яхти може уникнути необхідності виплати ПДВ, але найчастіше лише у разі реєстрації яхти як комерційна та за умови використання яхти компанією виключно в межах її комерційної діяльності.

Використання яхти в особистих цілях акціонерів/директорів/бенефіціарів компанії в цьому випадку заборонено через використання податкових пільг та звільнення від сплати ПДВ на яхту.

Переваги та особливості Чорногорії для реєстрації яхт

У 2010 році Чорногорія стала офіційним кандидатом на вступ до ЄС і з 2012 року працює над вдосконаленням та приведенням внутрішнього законодавства у відповідність до норм ЄС.

З 30 червня 2020 року за рішенням Європейської Комісії Чорногорія розпочала фінальну стадію переговорів про вступ до ЄС, що свідчить про стрімку європейську інтеграцію. Очікується, що Чорногорія приєднається до ЄС уже до 2025 року.

У зв’язку з цим багато власників яхт замислюються про можливість реєстрації під прапором Чорногорії та подальшого імпорту яхт на територію Чорногорії для того, щоб після вступу країни до ЄС яхта набула статусу європейського транспортного засобу та могла вільно експлуатуватися на території ЄС.

Пропонуємо детальніше розібратися, чи працює насправді такий механізм та які нюанси слід врахувати.

Перше, на що варто звернути увагу: реєстрація яхти під прапором Чорногорії не може бути підставою для автоматичного набуття яхтою статусу європейського транспортного засобу навіть після вступу країни до ЄС. За загальним правилом, для набуття яхтою такого статусу необхідно імпортувати яхту в одній з країн-учасниць ЄС, відповідно, виплатити імпортний ПДВ та інші належні платежі, отримати відстрочку або звільнення від його виплати у разі комерційної експлуатації яхти. Таким чином, власник яхти має здійснити необхідні митні процедури, а не лише зареєструвати яхту у судовому реєстрі.

Далі логічно виникає наступне питання: якщо яхта імпортована на територію Чорногорії до вступу до ЄС з виплатою місцевого ПДВ за ставкою 21%, чи вважатиметься ПДВ виплаченим після вступу Чорногорії до ЄС? Однозначної відповіді це питання поки немає, оскільки після закінчення переговорів уряд Чорногорії має опублікувати становища, які регламентують порядок взаємозаліку ПДВ. Судячи з досвіду Хорватії, яка вступила до ЄС у 2013 році, імпортний ПДВ, виплачений до вступу до Хорватії, зберігся, про що Міністерство фінансів Хорватії повідомило в офіційному нотисі. Таким чином, імпортний ПДВ не нараховувався у разі, якщо його вже було виплачено до вступу країни до ЄС і це підтверджувалося інвойсом, сертифікатом про виплату ПДВ або іншим аналогічним документом.

Очевидно, що підтвердження виплаченого ПДВ є суттєвою умовою взаємозаліку виплаченого ПДВ. За відсутності таких доказів яхта вважатиметься за іноземну з відповідним митним статусом, як це було на прикладі Хорватії.

Таким чином, для набуття яхтою статусу європейського транспортного засобу після вступу Чорногорії до ЄС, однієї реєстрації під прапором Чорногорії недостатньо. Обов’язковою умовою є імпорт яхти на територію ЄС та виплата європейського ПДВ з урахуванням типу її експлуатації (прогулянкова чи комерційна). При цьому прогнозуючи аналогічний розвиток подій як у випадку з Хорватією, імпорт яхти на територію Чорногорії до її вступу до ЄС має бути документально підтверджений для подальшого взаємозаліку ПДВ після вступу. Тому, якщо планується реєстрація яхти в Чорногорії та її подальший імпорт, радимо зберегти докази виплати імпортного ПДВ.

Зважаючи на стрімке наближення термінів вступу Чорногорії до ЄС, триматимемо руку на пульсі для того, щоб повідомляти Вам про нові можливості та особливості експлуатації яхт на території ЄС.

ПИТАННЯ МИТНОГО ОФОРМЛЕННЯ ТА ОПОДАТКУВАННЯ

Тимчасове ввезення яхт

За купівлею та реєстрацією яхти слідує її експлуатація. Однак не всі до кінця розуміють правила та порядок її подальшого переміщення через державні кордони. Нижче ми розглянемо правила ввезення яхти, зареєстрованої під іноземним прапором, на митну територію Європейського Союзу та на територію України.

Ввезення яхти до ЄС

Для вільного пересування у територіальному морі країн-членів ЄС яхта має бути поміщена у відповідний митний режим.

У тих випадках, коли яхта та власник зареєстровані поза межами ЄС та при заході яхти в територіальне море країн-членів ЄС, власник має право скористатись пільгами митного режиму тимчасового ввезення (temporary importation). Умови цього режиму дозволяють:

1. Не сплачувати європейський ввізний ПДВ на яхту (ставка варіюється від 15% до 25% залежно від країни ввезення та декларування);
2. Експлуатувати яхту в особистих некомерційних цілях у ЄС протягом 18 місяців.

Норми з тимчасового ввезення товарів та транспортних засобів, у тому числі яхт, уніфіковані та закріплені в Конвенції про тимчасове ввезення (м. Стамбул, 1990 рік), до якої приєдналися країни ЄС.

Відповідно до вищенаведеної конвенції, власником яхти може бути як фізична, так й юридична особа, а загальний термін тимчасового ввезення становить 18 місяців.

Після закінчення зазначеного терміну яхта має залишити територіальні води ЄС, інакше сплата ПДВ стане обов’язковою поряд з іншими наслідками.

Якщо яхта фізично не може залишити ЄС (наприклад, відбулися серйозні пошкодження та потрібен ремонт), власник може продовжити термін тимчасового ввезення на термін проведення ремонтних робіт, але лише за умови отримання дозволу митних органів. Такий дозвіл має бути отриманий до закінчення терміну тимчасового імпорту.

Якщо тривалість терміну буде порушено, то місцеві контролюючі органи мають право зобов’язати судновласника заплатити ПДВ у повному обсязі в перший день прострочення терміну митного режиму та звинуватити власника у порушенні митних правил. Залежно від країни, де станеться порушення, можуть застосовуватися й інші санкції: арешт яхти, адміністративний штраф особі, яка оформляла транзит та взяла на себе зобов’язання вивезти яхту вчасно, у тому числі й капітану.

Ввезення на територію України

Митне законодавство України – одна з найширших галузей права за кількістю нормативно-правових та підзаконних актів, роз’яснень, рекомендацій, консультацій тощо. Воно є одним з найскладніших, змушуючи громадян «підлаштовуватися» під практику тлумачення та застосування законів працівниками митних органів та позбавляючи громадян прозорої та чіткої процедури митного оформлення яхт.

Розглянемо питання правового режиму знаходження та експлуатації іноземної прогулянкової яхти, власником якої є іноземна юридична особа.

Залежно від заявленої мети ввезення, яхта може розглядатися органом доходів та зборів як:

- товар
- транспортний засіб особистого користування
- транспортний засіб комерційного призначення.

Відповідно до пункту 57 статті 4 Митного Кодексу (МК) України товари – це будь-які рухомі речі, у тому числі ті, на які законом поширений режим нерухомої речі (крім транспортних засобів комерційного призначення), валютні цінності, культурні цінності, а також електроенергія, яка переміщується лініями електропередачі.

Митне оформлення товарів здійснюється органами доходів та зборів на підставі поданої митної декларації або документа, який її замінює відповідно до законодавства, та інших документів, необхідних для митного оформлення.

Якщо яхта при переміщенні через митний кордон має статус товару, відповідно до частини 1 статті 106 МК України та пункту b статті 5 Глави 3 Додатка Стамбульської конвенції, такі товари можуть переміщатися з умовним частковим звільненням від оподаткування митними платежами.

Якщо яхта при переміщенні через митний кордон має статус транспортного засобу, вона має бути зареєстрована в уповноважених органах іноземних держав, що підтверджується сертифікатом реєстрації транспортного засобу. Умова, вказана відповідно до частини 1 статті 380 МК України, є обов’язковою для допуску транспортних засобів до тимчасового ввезення на митну територію України.

Слід зазначити, що Митний кодекс України не містить поняття транспортного засобу особистого користування, яке перебуває у власності юридичної особи. Таким чином, відповідно до українського законодавства, яхтою

особистого користування може володіти лише фізична особа, а юридична особа – лише яхтою комерційного призначення.
Якщо відповідно до сертифікату реєстрації транспортного засобу, його власником є юридична особа-нерезидент, то на момент ввезення на митну територію України транспортний засіб має перебувати у тимчасовому користуванні громадянина-нерезидента на підставі довіреності судновласника, що відповідає вимогам терміну «транспортні засоби особистого користування», наведеного у частині 60 статті 4 МК України. При цьому керування яхтою на момент тимчасового ввезення на митну територію України може здійснювати капітан судна у присутності громадянина-нерезидента, про що останній повинен заявляти у декларації тимчасового ввезення (вивезення) яхти (у графах 1 та 4).
Складання та видача необхідних документів при оформленні яхти в режимі тимчасового ввезення з умовним повним звільненням від оподаткування здійснюється, серед іншого, відповідно до Типової технологічної схеми здійснення митного контролю водних транспортних засобів перевізників товарів, що переміщуються ними, у пунктах пропуску через державний кордон, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 21 травня 2012 року № 451 та нормами Митного кодексу України.
Ввезення громадянами-нерезидентами на митну територію України транспортних засобів особистого користування дозволяється терміном до одного року. Цей термін може бути продовжено органами доходів та зборів з урахуванням дії обставин непереборної сили та особистих обставин громадян, які завезли такі транспортні засоби, за умови документального підтвердження цих обставин, але не більш ніж на 60 днів. Обов'язковою умовою допуску зазначених транспортних засобів до тимчасового ввезення на митну територію України є реєстрація цих транспортних засобів у уповноважених органах іноземної держави, що підтверджується відповідним документом (стаття 380 МК України).
Тимчасово ввезені транспортні засоби особистого користування мають бути вивезені за межі митної території України з дотриманням строків, або поміщені у митні режими відмови на користь держави, знищення чи руйнування або можуть бути оформлені для вільного обігу на митній території України за умови оплати відповідних імпортних платежів.

Страхування яхти

Через ризики знаходження яхти в морі, власнику варто подбати про страхове покриття своєї яхти. Страхування – невід'ємний елемент культури яхтингу.
У багатьох європейських країнах, як-от: Італія, Греція, Франція, Хорватія, існують вимоги з обов'язкового страхування відповідальності. В Україні це питання врегульоване неоднозначно.
Законом України «Про страхування» передбачено вичерпний перелік випадків обов'язкового страхування (стаття 7), зокрема, обов'язкове страхування коштів водного транспорту. Однак відповідно до цього ж Закону для здійснення обов'язкового страхування Кабінет Міністрів України встановлює порядок та правила його проведення, форми типового договору, особливі умови ліцензування обов'язкового страхування, розміри страхових сум та максимальні розміри страхових тарифів чи методику актуальних розрахунків. Наразі такий порядок не встановлений.
Умови страхування закріплюються у страховому договорі (страховому полісі). Він містить інформацію про найменування та характеристики яхти, додаткове обладнання на борту яхти, райони плавання яхти, вартість яхти, страхову премію та термін дії страхового покриття.
Найчастіше базові страхові поліси покривають наступні види ризиків залежно від виду та умов страхування:
1. Hull & Machinery (H&M) – страхування корпусу та обладнання/матеріалів, включаючи двигун, тендер яхти, але виключаючи гроші, коштовності, предмети мистецтва.
H&M страхування буває наступних різновидів:
• страхування повної загибелі (total loss) та пошкоджень;
• страхування лише пошкоджень;
• страхування лише повної загибелі.
2. Third Party Liability (TPL) – страхування цивільної відповідальності судновласника перед третіми особами.
TPL страхування включає страхування відповідальності судновласника за шкоду, заподіяну третім особам та/або їх майну, навколишньому середовищу, а також життю або здоров'ю людини.
На практиці при страхуванні прогулянкових яхт обидва види покриття H&M та TPL зазвичай об'єднуються в одному полісі та страхуються одним страховиком.
Європейські страховики найчастіше керуються англійськими правилами страхування – «Застереження про страхування яхт Інституту лондонських страховиків» (Institute Yacht Clauses Cl. 328 (1 листопада 1985 року). В окремих випадках страховики застосовують свої спеціальні винятки/доповнення до базових правил).
Розуміння правил та нюансів експлуатації яхти на території окремих держав дозволить уникнути непередбачених ситуацій з митними органами та можливих штрафних санкцій.

Тимчасове ввезення яхти зі звільненням від ПДВ

Як правило, багато власників яхт експлуатують їх у режимі тимчасового ввезення до ЄС, а отже – звільнені від плати ввізного ПДВ. Термін експлуатації яхти в ЄС у режимі тимчасового ввезення обмежений - 18 місяців.

У той же час ми бачимо зростаючий тренд, при якому бенефіціари іноземних компаній-власників яхт оформлюють дозвіл на проживання в різних країнах Європейського Союзу як фізичні особи.

Таким чином:

А. Власником яхти у режимі тимчасового ввезення залишається іноземна неєвропейська компанія.

В. Власником цієї компанії та реальною особою, яка використовує яхту та часто підписує митні документи під час заходу до портів Європейського Союзу та при відкритті кордону, є власник посвідчення на проживання в одній з європейських країн (наприклад, Іспанії, Франції тощо).

При цьому передбачається, що після оформлення режиму тимчасового ввезення використовувати яхту на території ЄС має також нерезидент ЄС. А особа з посвідченням на проживання на території Європейського Союзу, залежно від вимог законодавства конкретної країни, може трактуватись як резидент.

Однак нерідкими є випадки, коли до таких декларантів тимчасового ввезення (фізичних осіб з європейським посвідченням на проживання) буде застосовано превентивний захід – вимогу з боку контролюючих органів сплатити заставну суму в розмірі ПДВ при заявці на тимчасове ввезення, яка повертається після його закінчення.

Найгірший варіант розвитку подій – якщо при оформленні тимчасового ввезення декларант приховає інформацію про наявне посвідчення на проживання, оформить тимчасове ввезення зі звільненням від ПДВ, та згодом ця схема буде розкрита контролюючими органами. У цьому випадку, безумовно, спираючись на законодавства конкретної держави, власнику (як компанії, так й самому декларанту – фізичній особі) можуть загрожувати серйозні санкції – від адміністративного штрафу до конфіскації човна.

Податок на яхти в Іспанії

Завдяки привабливим туристичним напрямкам, розвиненій інфраструктурі, величезній кількості марин та налагодженому яхтовому сервісу, Іспанія є одним із найпопулярніших напрямків для яхтингу. Щоб використовувати вашу яхту було максимально комфортним в Іспанії, завжди слід враховувати особливості місцевого законодавства.

Зараз ми хочемо звернути Вашу увагу на спеціальний податок для яхт, а саме «Matriculation Tax» (надалі – «Податок»), який наразі існує в Іспанії.

Податок нараховується на яхти завдовжки від 8 метрів, які експлуатуються в територіальних водах Іспанії, та:

1. зареєстровані під прапором Іспанії, або
2. використовуються та/або знаходяться у власності резидента Іспанії (фізичної або юридичної особи) незалежно від прапора реєстрації.

Резидентами Іспанії визнаються особи, які:

• перебувають на території Іспанії понад 183 дні протягом календарного року;

• основна діяльність та центр економічних інтересів яких прямо чи опосередковано знаходиться в Іспанії.

Ставка податку становить 12% (в окремих регіонах можуть відрізнятися) від вартості яхти (вартості придбання для нових та ринкової вартості для ненових яхт).

При цьому звільнення від нарахування податку можливе, якщо:

1. Яхта експлуатується та/або перебуває у власності нерезидента Іспанії.
2. Яхта використовується резидентом Іспанії виключно для чартерної діяльності.

Однак чартерною діяльністю не визнається фрахтування особами, пов’язаними з власниками-резидентами Іспанії (члени сім’ї, родичі), а також фрахтування однією й тією самою особою терміном понад 3 місяців на рік.

Для того, щоб убезпечити себе від можливого нарахування податку під час перебування на території Іспанії, настійно рекомендуємо мати на борту документальне підтвердження неіспанського податкового резиденства всіх осіб, які знаходяться на борту, а також власника та фрахтувальника яхти.

Перед початком експлуатації яхт за кордоном ми рекомендуємо звертатись до професіоналів, які знають тонкощі використання тієї чи іншої юрисдикції.

«Water toys» на прогулянкових яхтах

Питання належної кваліфікації при керуванні водними транспортними засобами завжди є актуальним. На борту прогулянкових яхт найчастіше знаходиться ціла низка «морських іграшок» (англ. – «water toys»), які використовуються гостями на борту. До них відносяться гідроскутери, водні лижі, флай-борди, міні-субмарини та інші.

Деякі з таких іграшок є повноцінними транспортними засобами, для керування яких потрібна належна кваліфікація, підтверджена відповідними документами. Перевірка кваліфікації осіб, які керують такими водними транспортними засобами, є компетенцією прибережних служб держав, у яких здійснюється їх експлуатація.

Нижче ми розглянемо детальніше вимоги до експлуатації на території кількох європейських країн: Італії, Іспанії, Греції та Франції на прикладі одного з найпоширеніших прикладів таких «іграшок» – водного мотоцикла або гідроскутера (англ. – «jet-ski»).

В Італії використання морських іграшок регулюється декількома законодавчими актами: декретом №171 від 18.07.2005 під назвою «Кодекс прогулянкового судноплавства» (англ. – «Code of pleasure boating») та декретом №5 від 11.01.2016 під назвою «Прогулянкові судна та особистий водний транспорт» (англ. – «Pleasure craft and personal watercraft»). Декрети встановлюють обмеження на управління гідроскутерами та іншими водними іграшками особам молодше 18 років з морською ліцензією типу «А» для прогулянкових суден, термін дії якої обмежений за часом та залежить від віку користувача. Ліцензія потрібна незалежно від потужності встановленого двигуна. Ця вимога також поширюється на всіх осіб, включно з особами, які орендують гідроскутер.

Декрети також містять загальні вимоги про порядок експлуатації, у тому числі допустимі швидкісні режими та наявність обов'язкових рятувальних засобів. Залежно від пори року, дня та місцевості встановлюються окремі спеціальні обмеження управління.

Водіння гідроскутера без спеціальної ліцензії тягне за собою адміністративну відповідальність та накладення штрафу від 2 068 до 8 263 євро. Окремими складами порушення є відсутність необхідних документів біля водного транспорту, вихід за межі встановленого ареалу плавання, відсутність страхового покриття в частині відповідальності третіх осіб. За дотриманням правил водіння стежать місцева портова влада (іт. – «Capitaneria di Porto») та місцеві муніципалітети. Останні також видають постанови, що регулюють правила руху та способи використання водних транспортних засобів.

В Іспанії правила використання власного водного транспорту встановлені Королівським наказом 875/2014 від 10.10.2014 (надалі – «Наказ»). Крім документів, що підтверджують кваліфікацію або ліцензії, Наказ встановлює інші вимоги до керування таким транспортом. Серед них – мінімальний допустимий вік (18 років), необхідність наявності полісу страхування відповідальності перед третіми особами, рятувального жилета та інші вимоги, включаючи навігаційні ліміти.

Особистий водний транспорт відповідно до положень Наказу повинен бути зареєстрований або в будь-якому управлінні капітана порту (ісп. – «Capitanía Marítima») або на материнському судні.

Водіння гідроскутерів без спеціальних кваліфікаційних документів та ліцензії в Іспанії вважається адміністративним правопорушенням та зазвичай обумовлює накладення штрафу в сумі від 3 500 до 6 000 євро. Але оскільки в Іспанії це вважається серйозним порушенням, то сума штрафу може досягати 180 000 євро. Державним органом, який займається питанням регулювання цим питанням, є Генеральне управління торгового флоту (ісп. – «Dirección General de la Marina Mercant»).

У Греції порядок експлуатації водного транспорту, у тому числі гідроскутерів, регулюється Загальними Портовими правилами №20 «Швидкісні човни та інші види прогулянкового морського транспорту» від 26.04.1999, ухваленими Постановою міністра комерційного судноплавства №? 3131/1999??? 444 ? 1999) (надалі – «Правила»).

Відповідно до ст. 9 Правил особистий водний транспорт, у тому числі гідроскутери, заборонено використовувати особам без чинної ліцензії на керування швидкісними човнами, незалежно від моделі, типу та двигуна. Це правило поширюється на всіх осіб, які здійснюють управління, у тому числі й тих, хто орендує такий водний транспорт. Правила також містять загальні вимоги щодо порядку експлуатації гідроскутерів – допустимого швидкісного режиму та віддаленості від інших об'єктів на воді.

Недотримання зобов'язання щодо наявності ліцензії на управлінні передбачає адміністративну відповідальність у вигляді штрафу від 50 до 60000 євро. Дотримання правил з використання особистого водного транспорту відноситься до компетенції портової влади.

У Франції зазначеному питанню присвячено Французький транспортний кодекс від 01.12.2010 та Декрет № 2007–1167 «Про ліцензії та навчання управлінню моторними прогулянковими суднами» від 02.08.2007 (надалі – «Декрет»).

Ст. 2 Декрету передбачає, що ліцензія на управління потрібна для всіх морських іграшок, які використовуються в морі або у внутрішніх водах та потужність двигуна яких перевищує 6 кінських сил або 4.5 кіловат.

Французька влада оформлює чотири різні типи ліцензій залежно від параметрів транспортного засобу та ареалу експлуатації. Власники іноземних ліцензій мають право керувати гідроскутером у Франції за умови, що він відповідає умовам цієї ліцензії. Користувачі повинні мати можливість пред'явити оригінал іноземної ліцензії та, у разі необхідності, її переклад французькою мовою.

Ліцензія не потрібна у наступних випадках:

1. при керуванні під контролем сертифікованого інструктора; або
2. якщо гідроскутер знаходиться на борту судна понад 24 м з постійним професійним екіпажем, включаючи спеціально навченого капітана.

Управління моторними прогулянковими засобами, у тому числі гідроскутерами, без відповідної ліцензії, є кримінальним злочином.

Французьке законодавство передбачає низку штрафів, пов'язаних з відсутністю ліцензії на управління, від 38 євро до 1500 євро. При оскарженні штрафу слід звертатись до Поліцейського суду (Tribunal de Police), який має юрисдикцію на розгляд таких справ.

Як бачимо, законодавство кожної з країн детально фіксує вимоги до кваліфікації осіб, які керують водними транспортними засобами, так й склади можливого порушення. Маючи широке коло асоційованих офісів Interlegal, ми зможемо бути корисними у країнах середземноморського басейну, де надамо оперативну юридичну підтримку, а також юридичний супровід разом з локальними європейськими юристами. У випадку, якщо у Вас є питання або Ви вже зіткнулись з оформленим протоколом на порушення порядку експлуатації водного транспортного засобу – звертайтеся до нас за консультацією або повним юридичним супроводом процесу.

Порядок використання паспорту моряка під час перетину кордонів ЄС

Як відомо, особистість моряка підтверджується спеціальним посвідченням, яке дозволяє проходити формальності при перетині кордонів іноземних держав у спрощеному режимі за умови перетину кордону з метою посадки на судно (яхту), на якому вони працюють (надалі – Паспорт моряка). Порядок видання та оформлення паспорта моряка врегульовано Конвенцією про національні посвідчення особи моряків № 108, 2003 року, а порядок перетину кордонів та документи, що необхідні для пред'явлення, закріплені вже на рівні національного законодавства. Ми детальніше розглянемо порядок використання паспорта моряка при перетині кордонів Європейського Союзу (надалі – ЄС) як одного з найпопулярніших напрямків.

Так, в ЄС немає єдиного підходу до процедури перетину кордонів моряками. Загальний порядок перетину кордонів ЄС закріплений у Регламенті ЄС 2016/399 (надалі – Регламент), який передбачає спеціальні правила перевірки для моряків.

У пункті 3 Додатку VII до Регламенту сказано, що держави-члени ЄС можуть дозволити морякам, які мають паспорт моряка, не проходити спеціальний контроль, за умови, що вони внесені crew list судна, до якого вони приписані. У такому випадку багато країн дозволяють залишати судно або яхту в межах 10 км. Порядок отримання дозволу зійти на берег регулюється місцевими правилами не лише країни, але й порту. У деяких портах можуть бути обмежені виходи на берег для моряків з країн, що не входять до ЄС, а також можливі додаткові перевірки з метою внутрішньої безпеки.

Греція, Італія, Франція та Португалія повинні дозволяти тимчасовий вихід на берег моряку, який має паспорт моряка. Також за паспортом моряків такі держави повинні пускати моряків у країну для робочих цілей (піднятись на борт, перейти на інше судно тощо).

В Іспанії при зміні екіпажу, поверненні додому або у випадках, коли судно прибуває до іспанського порту, морякам потрібно надати:

- паспорт моряка або інший документ, який посвідчує особу моряка; та
- трудовий договір або лист про призначення.

Опинившись у ЄС, моряк має переконатись, що, коли він прибув на борт, у його паспорті буде штамп «exit», щоб показати, що він залишив ЄС. Це важливо для того, щоби загальний термін перебування іноземця в ЄС (для громадян України 90 днів протягом півроку) було припинено. Тому період перебування на борту не належатиме до загального терміну дозволеного перебування іноземця на території ЄС. Залишаючи судно або яхту, вирушаючи у відпустку або після закінчення трудової діяльності, у паспорті має бути проставлений штамп «entry» у країні, де відбувається висадка. Це «запускає годинник» знову, та до них, як й раніше, застосовуватиметься 90-денний ліміт (180 днів на рік).

Ми будемо раді проконсультувати Вас з усіх питань, пов'язаних з експлуатацією яхт та взаємовідносин з екіпажем, які не обмежуються питаннями працевлаштування, а також стосуються аспектів прибуття на борт та проходження міграційних та митних формальностей за кордоном.

СТРАХУВАННЯ

Страхування яхт по-англійські

Страхування яхти – практична потреба у житті кожного яхтсмена. Цілком природним є бажання власників захистити таке дороге майно від різноманітних ризиків. Адже незалежно від того, наскільки ретельно було сплановано та підготовлено подорож на яхті, море завжди може зробити свої корективи. Страхування є одним зі способів значно зменшити або повністю унеможливити збитки, пов'язані з морськими ризиками. На що слід звертати увагу? Про це та багато інше ми розповімо, виходячи з досвіду та практики Interlegal.

Існує два основні види страхування:

Hull & Machinery (H&M) – страхування корпусу та обладнання/механізмів, включаючи двигун, тендер яхти, але виключаючи гроші, коштовності та предмети мистецтва. H&M страхування буває наступних різновидів:

· страхування повної загибелі (total loss) та пошкоджень;

· страхування лише пошкоджень;

· страхування лише повної загибелі.

Third Party Liability (TPL) – страхування цивільної відповідальності судновласника перед третіми особами. Воно включає страхування відповідальності судновласника за шкоду, заподіяну третім особам та/або їх майну, навколишньому середовищу, а також життю або здоров'ю людини. Для відвідування практично будь-якого європейського порту потрібна наявність покриття TPL, інакше яхті може бути відмовлено в суднозаході.

На практиці були випадки, коли клієнти оформляли обидва види страхування в одному місці й отримували загальний поліс, та коли покриття H&M оформлене в одного страховика, а покриття TPL – у іншого. Так буває, якщо страхова компанія не має представників у портах певного регіону, де планується експлуатація яхти.

Документи для страхування

Страховий поліс (чи договір страхування) зазвичай включає набір загальних умов страхування. Обсяг наданого покриття та умови договору страхування залежить від інформації, наданої страховику страхувальником.

Для того, щоб отримати договір, достатньо надати копію реєстраційного документа на яхту (патент або свідоцтво про реєстрацію), а якщо такий документ на даний момент відсутній – копію договору купівлі-продажу. Також необхідні копії кваліфікаційних документів шкіпера та інформація про власника яхти (якщо власник – юридична особа, страхова компанія також запитає сертифікат акцій та паспорт її засновника). Як бачимо, комплект документів мінімальний, що спрощує процес оформлення полісу.

У договорі страхування слід звертати увагу на такі моменти:

· Опис та обладнання – бажано включати в опис яхти весь перелік обладнання на борту, будь-які тендери та інше допоміжне обладнання.

· Страхова вартість яхти – важливо, щоб вартість яхти, заявлена страховику, відповідала ринковій вартості та могла бути документально підтверджена.

· Франшиза – збиток, який зазнав страхувальник у розмірі франшизи, страхуванням не покривається

· Район плавання – у разі пошкодження корпусу яхти поза їх межами, страховик має право відмовитись від визнання страхового випадку та страхової виплати.

· Звіт сюрвеєра – страховику необхідно надати сюрвеєрський огляд на яхту протягом зазначеного в полісі терміну. В іншому випадку страховик має право не виплачувати страхове відшкодування, якщо відбудеться страховий випадок.

У страхових полісах повинні бути детально прописані всі важливі моменти від того, хто «керує яхтою» до «де вона базуватиметься».

Страховики роблять спеціальні гарантійні застереження (англ. – «warranties»), порушення яких судновласником може спричинити невиплату страхового відшкодування при настанні страхового випадку:

· Professional skipper/crew warranty – гарантія судновласника, що яхтою завжди керує особа, яка має на це права, тобто професійний шкіпер.

· Fire fighting and safety equipment warranty – гарантія судновласника, що яхта завжди буде належним чином обладнана необхідним протипожежним та іншим обладнанням для забезпечення безпеки на яхті.

· Warranty regarding use of the subject-matter insured – гарантія судновласника, що яхта експлуатується лише в особистих цілях.

· Licences, permits and compliance with laws warranty – гарантія судновласника, що під час експлуатації на борту яхти є всі документи, яких вимагають держава прапору та міжнародні правила для даної яхти.

· Change of flag warranty – гарантія судновласника, що він негайно інформуватиме страховика про зміну прапора.

· Laid-up warranty – гарантія судно-власника, що яхта базується в безпечному та охоронюваному місці.

Європейські страховики найчастіше керуються англійськими правилами страхування – «Застереження про страхування яхт Інституту лондонських страховиків» (Institute Yacht Clauses Cl.328 (1.11.85)) Що це таке та як це страхується?

Institute yacht clauses Cl. 328 (1.11.85) – застереження Лондонського інституту страховиків, які засновані на англійському праві. Вони захищають яхту як у воді, так й на суші. За яких обставин:

1. Коли яхта на ходу: у відкритому морі та внутрішніх водах; в порту, доку, місцях стоянки, швартування; на понтонах; при стоянці на твердому або рідкому ґрунті; у місці зберігання на березі, включаючи підйом та спуск на воду.

2. Коли яхта у відстої: при підйомі або транспортуванні (буксируванні) та спуску на воду; при пересуванні на верфі або біля стоянки; при демонтажі, розбиранні, установці обладнання, плановому чи капітальному ремонті; при проведенні сюрвеєрського огляду (включаючи постановку та виведення з доку, періоди стоянки на приколі на плаву або при буксируванні в інше місце, але в межах порту чи місця відстою судна).

Яким чином розраховується вартість страхування?

Пропозиція зі страхового покриття формується на підставі низки факторів, основними з яких є:

1. Вік яхти. Зокрема, для яхт віком від 10 років страхові компанії можуть вимагати надання сюрвеєрського звіту, оформленого за підсумками огляду її технічного стану.

2. Страхова історія. Під нею мається на увазі статистика страхових випадків з яхтою та виплат в межах страхового покриття за попередні періоди страхування. Страхову організацію може насторожити частота наступу певних страхових випадків, наприклад, зіткнень, що може бути ознакою неблагонадійності чи безтурботності судновласника.

3. Тип експлуатації (прогулянкова, комерційна). Так, при розгляді заявки на страхування комерційної яхти, страхова компанія може вимагати надати шаблон чартерного контракту, за яким яхта фрахтується, трудові контракти екіпажу, точний ареал експлуатації, кількість запланованих пасажирів.

4. Участь чи неучасть у перегонах. Страхові компанії, як правило, вимагають чіткий перелік запланованих регат, які фіксуються в самому полісі, або в його доповненні.

Окремо слід враховувати, що здійснення страхової виплати за конкретним страховим полісом приймається до уваги страховиком при розрахунку страхової премії на наступний рік у бік збільшення.

При оформленні страхового покриття яхт Interlegal співпрацює з європейською групою компаній Marine Services Group, яка має багаторічний досвід в галузі морського страхування.

Команда яхтової практики Interlegal готова проконсультувати Вас з усіх питань, щоб використання яхти було на радість.

Посібник для власників яхт при настанні страхового випадку

При оформленні страхового покриття для яхт Interlegal співпрацює з європейською групою компаній Marine Services Group, яка має багаторічний досвід в галузі морського страхування.

Наші партнери підготували посібник для власників яхт на предмет вжиття заходів у разі події з прогулянковою яхтою, уривки з якого ми наводимо нижче.

Посібник для власників яхт при настанні страхового випадку

Незалежно від того, де знаходиться Ваша яхта – у морі, пришвартована або піднята з води на берег для зберігання, вона незмінно потребує надійного страхового покриття.

Страхове покриття яхт включає як страхування корпусу та механізмів (Hull & Machinery), так й страхування відповідальності перед третіми особами (Third Party Liability), що надає власнику яхти можливість убезпечити себе практично від усіх можливих ризиків. Такий тип страхування схожий з комбінованим страхуванням КАСКО та ОСАЦВ для автомобілів.

Головна мета страхового покриття – відновити яхту у тому стані, у якому вона перебувала до виникнення події. Відповідно до Закону про морське страхування 1906 (Велика Британія), страхувальник має право на відшкодування обґрунтованих витрат, витрачених на ремонтні роботи. Поліс страхування яхт заснований та діє на підставі англійських правил страхування Institute Yacht Clauses Cl.328 (надалі – Правила страхування яхт).

Пропонуємо Вам розглянути деякі зобов’язання страховика, що підтверджують дотримання та відповідність нормам Закону про морське страхування, які забезпечують виконання головної мети страхового покриття.

Розгляд страхового випадку, як правило, складається з наступних стадій:

1. Призначення сюрвеєра: Після виникнення події страховик призначає сюрвеєра, який проводить огляд яхти, визначає ступінь та причини завданих збитків, видає звіт про проведення огляду та надає експертний висновок про перспективи проведення ремонтних робіт.

2. Вибір підрядника для проведення ремонтних робіт: За результатами проведеного огляду, страховик збирає та порівнює пропозиції стосовно ремонтних робіт, щоб знайти найбільш доцільний та розумний варіант.

3. Встановлення обсягу страхового відшкодування: Після вибору найбільш оптимальної пропозиції, розгляд страхового випадку добігає кінця та узгоджується розмір страхового відшкодування.

Обов’язки власника яхти у разі настання події:

1) Негайно повідомити страховика про будь-яку подію, яка може спричинити виникнення страхового випадку (п. 13.1 Правил страхування яхт).

Як у власника яхти, так й у страховика можуть виникнути труднощі при відновленні ланцюжка подій, якщо з моменту події минув певний проміжок часу. Такими труднощами можуть бути неможливість визначення сюрвеєром ступеня завданих пошкоджень та їх причини, той факт, що спогади членів екіпажу є не настільки свіжими, як після події, а також проведення тимчасового ремонту, що може суттєво ускладнити процес відновлення послідовності подій.

Повідомлення про інцидент, як тільки він відбувається, є обов'язком, який відповідає належній практиці мореплавання.

2) Здійснити розумний вибір підрядника з ремонтних робіт.

На підставі п. 13.4 Правил страхування яхт, страховик може вимагати проведення тендеру на ремонт яхти або самостійно організовувати їх. Завжди повинен бути вибір варіантів ремонтних робіт, щоб можна було порівняти ціни, доступні на ринку, а також прийняти виважене рішення щодо вибору постачальника ремонтних послуг.

Власник яхти завжди перебуває у більш переважному положенні, ніж будь-хто інший стосовно пошуку пропозицій, оскільки це стосується безпосередньо його/її власності. Ми завжди рекомендуємо власникам яхт подавати заявку на декілька варіантів ремонтних робіт та дотримуватися активної позиції у своєму виборі та оцінці.

3) Вжити розумних заходів, спрямованих на запобігання або мінімізацію збитків (п.15.1 Правил страхування яхт).

Існує два випадки, коли такі заходи є особливо важливими.

і) У разі виникнення ризику страхувальник повинен вжити відповідних заходів, спрямованих на мінімізацію зазнаних збитків.

іі) Обираючи підрядника для проведення ремонту, власник яхти повинен уникати варіантів з завищеними цінами та бути завбачливим у визначенні балансу розумної ціни та якості.

Нижче наводимо практичний приклад виконання цього принципу. На момент неминучої шкоди страхувальник може діяти усвідомлено, організувавши необхідні ремонтні роботи. Але на той час, коли страховик буде повідомлений, яхта може бути вже доставленою на найближчий судноремонтний завод та піднятою на берег.

І до того моменту, коли найбільш прийнятний варіант ремонтних робіт буде обраний, може з'ясуватися, що переміщення яхти на нове місце ремонтних робіт є економічно недоцільним, оскільки на даному судноремонтному заводі істотно завищені ціни. Внаслідок необхідної мінімізації витрат не відбувається, оскільки ремонт за заниженими цінами на іншому судноремонтному заводі стає неможливим, хоча первинна дія власника яхти (доставка до найближчого судноремонтного заводу) була спрямована саме на це.

Обов'язок мінімізувати збитки не обмежує права власника яхти на остаточний вибір постачальників ремонтних робіт. Однак лише розумне рішення щодо ремонтних робіт може враховуватись при відшкодуванні збитків.

Слід пам'ятати, що подія, яка може призвести до виникнення страхового випадку, може статися не лише під час плавання чи стоянки біля причалу, але й навіть коли яхта знаходиться на березі – під час сезонного зберігання чи технічного обслуговування. Правило негайного повідомлення з метою запобігання чи мінімізації збитків діє за будь-яких обставин виникнення події.

Страхування яхт: огляд страхових випадків

Страхування яхти є практичною необхідністю у житті кожного яхтсмена. Нижче ми стисло наведемо типові страхові випадки, з якими ми неодноразово стикались в нашій юридичній практиці.

Огляд страхових випадків

На практиці, при страхуванні прогулянкових яхт, обидва види покриття H&M і TPL зазвичай об'єднуються в одному полісі та покривається одним страховиком. Але іноді вигідніше здійснити H&M страхування одного страховика, а TPL страхування – в іншого. Наприклад, якщо страхова компанія немає представників у портах певного регіону, де планується експлуатація яхти. Це має особливе значення для страхування відповідальності. Така опція також вигідна в тих випадках, коли через велику вартість яхти один страховик не готовий взяти на себе відповідальність за повну вартість, у цьому випадку корпус страхується в одній страховій компанії, а відповідальність – у P&I клубі.

За довгі роки яхтової практики ми бачили масу неприємних випадків, які суттєво ускладнювали життя власникам яхт.

Зіткнення.

Чи не найпоширенішим страховим випадком є зіткнення яхт між собою, з причалом або іншим об'єктом, що знаходиться у воді або біля води. Хоча зіткнення з іншою яхтою завжди «ускладнено» наявністю другої сторони, на практиці відбувається обмін контактами страхових компаній сторін, які проводять всі необхідні формальності, розглядають обставини справи та координують організацію страхових виплат.

У разі події необхідно відразу повідомити страхову компанію, зафіксувати пошкодження та всі обставини (фото, відео, пояснення свідків), а також, якщо це можливо, отримати інформацію про страхову компанію другої сторони. При цьому страхова компанія визначає, чи припадає подія під умови страхового покриття. У разі виникнення спірної ситуації вона розглядається окремо у претензійному чи судовому порядку.

Приклади з практики:
Одна з яхт при швартуванні зачепила борт іншої та обидві яхти зазнали значних видимих пошкоджень. Обидві яхти були застраховані та страхова компанія винуватої яхти виплатила компенсацію за ремонт другої яхти в рамках покриття TPL. Розмір компенсації (близько 5000 євро) повністю покрив ремонтні роботи.
При цьому важливо відзначити цікавий нюанс: власник яхти міг подати заявку на виплату витрат за ремонт обох яхт (як своєї, так й постраждалої) в рамках покриття H&M та TPL відповідно. Однак у такому випадку слід звернути увагу на франшизу, встановлену для покриття. Так, франшиза – це зафіксований у страховому полісі розмір збитку, який не відшкодовується страховиком та віднімається при розрахунку компенсації, яка підлягає виплаті. Тобто, у разі, якщо збиток менший за франшизу – він не відшкодовується страховиком. У вищезгаданому прикладі до всього страхового випадку застосовувалася б ставка франшизи, яка є більшою (а для TPL та H&M вони, як правило, різні). Тому, після аналізу ремонтних кошторисів та умов страхового поліса, було ухвалено рішення заявляти на виплату лише ремонту постраждалої яхти в рамках покриття TPL.
В іншому випадку мега-яхта зачепила іншу яхту при виході з марини й також завдала їй пошкоджень, але менш значних. В результаті страхова компанія виплатила трохи більше ніж 2000 євро.

Погодні катаклізми.
До них можна віднести урагани, пориви вітру, попадання блискавки. Зважаючи на непередбачуваність та спонтанність таких природних явищ, попередити та припинити їх наступ для власника яхти неможливо.
Приклади з практики:
Під час урагану в пришвартовану до причалу яхту вдарила блискавка, що спричинило збитки електричному устаткуванню на борту. Страхова компанія виплатила повну суму компенсації за збитки, які склали близько 10 000 євро.
В іншому випадку, під час сильного шторму, мега-яхта завдала значних пошкоджень яхті-сусідці внаслідок навалу на неї, а також була сильно пошкоджена. Тут власник заявляв на виплату ремонт й своєї, так й постраждалої яхти. В результаті успішного врегулювання сума виплати становила понад 100 000 євро.

Участь у перегонах та регатах.
За активної участі у спортивних яхтових змаганнях власник несе ризик пошкоджень яхти, викликаних великою швидкістю, маневрами та діями інших учасників. При регатах та перегонах можливий розрив вітрил, поломка щогли, втрата якоря та інші суттєві пошкодження корпусу. Високий ризик такої активності змушує страхові компанії унеможливлювати регати зі стандартного покриття на яхту, пропонуючи окремі опції з підвищеними лімітами та франшизами на період участі.
Приклади з практики:
Під час регати на яхті зламалась щогла. Оскільки регата була попередньо заявлена та включена до додаткового страхового покриття, страхова компанія відшкодувала витрати на ремонт, загальна сума якого склала близько 15 тисяч євро.

Травми на борту.
Експлуатація яхти пов'язана з підвищеною травматичністю людей на борту. Хоча великі ризики несе екіпаж, який здійснює керування яхтою, гості на борту можуть отримати травми або пошкодження. Страхові компанії пропонують додаткове покриття медичних витрат, які будуть понесені під час травматизації на борту.
Приклад з практики:
Член екіпажу отримав ушкодження ока під час перебування на борту. Було проведено госпіталізацію, консультацію лікаря, назначено курс лікування. Страхова компанія підтвердила компенсацію витрат, у рамках медичного доповнення до покриття, та здійснила виплату у розмірі 1 000 євро.

Застереження
Завжди слід враховувати, що страховики роблять спеціальні гарантійні застереження (warranties), порушення яких власником яхти може спричинити невиплату страхового відшкодування у разі настання страхового випадку. Приклади деяких з них викладені нижче:
a. Professional skipper/crew warranty – гарантія, що яхтою завжди керує особа, яка має на те право, тобто професійний шкіпер.
b. Fire fighting and safety equipment warranty – гарантія, що яхта завжди буде належним чином оснащена необхідним обладнанням для безпеки на борту.
c. Warranty regarding use of the subject-matter insured – гарантія, що яхта експлуатується лише в особистих цілях.
d. Licences, permits and compliance with laws warranty – гарантія, що під час експлуатації на борту яхти є всі документи, які вимагаються державою прапора та міжнародними правилами цієї яхти.
e. Change of flag warranty – гарантія, що судновласник інформуватиме страховика про зміну прапора негайно.

f. Laid-up warranty – гарантія судновласника, що яхта базується в безпечному місці під час відстою.

Пропозиція зі страхового покриття формується на підставі низки факторів, основними з яких є наступні:

1. Вік яхти. Зокрема, для яхт віком від 10 років страхові компанії можуть вимагати надання сюрвеєрського звіту, оформленого за підсумками огляду її технічного стану.

2. Страхова історія. Під нею мається на увазі статистика страхових випадків з яхтою та виплат в рамках страхового покриття за попередні періоди страхування. Страхову організацію може насторожити частота наступу певних страхових випадків, наприклад зіткнень, що може бути ознакою неблагонадійності чи недбалості судновласника.

3. Тип експлуатації (прогулянкова, комерційна). Так, при розгляді заявки на страхування комерційної яхти, страхова компанія може вимагати надати шаблон чартерного контракту, за яким яхта фрахтується, трудові контракти екіпажу, точний ареал експлуатації, кількість запланованих пасажирів.

4. Участь чи неучасть у перегонах. Страхові компанії, як правило, вимагають чіткий перелік запланованих регат, які фіксуються в самому полісі або в додатку до нього.

Окремо слід враховувати, що здійснення страхової виплати за конкретним страховим полісом береться до уваги страховиком при розрахунку страхової премії на наступний рік у бік збільшення.

КОМЕРЦІЙНЕ ВИКОРИСТАННЯ ЯХТ

Чек-лист при веденні чартерної діяльності в ЄС

Питання організації комерційної експлуатації яхт набувають актуальності як перед, так й після закінчення яхтового сезону. Організація чартерної діяльності є досить комплексним заходом та включає питання правильного вибору юрисдикції для заснування чартерної компанії та реєстрації яхти, так й питання податкової реєстрації на території країн, де здійснюється чартерна діяльність.

На підставі нашої практики ми підготували невеликий чек-лист основних умов та особливостей ведення чартерної діяльності на території країн-учасниць ЄС, які необхідно взяти до уваги.

1. Митний статус яхти на території ЄС

Відповідно до положень Митного кодексу ЄС, для ведення чартерної діяльності яхта має знаходитись у вільному обігу (англ. – free circulation) на території ЄС, іншими словами – яхта має бути імпортована на митну територію ЄС. Це означає митне оформлення яхти в країні ввезення, сплату імпортного ПДВ та належних митних зборів.

При цьому експлуатація яхти з комерційною метою надає право власнику повернути сплачений ПДВ на яхту або отримати звільнення від сплати імпортного ПДВ в залежності від обраної країни імпорту.

Тому необхідно уважно ставитись до вибору країни імпорту, а саме звернути увагу на наступні нюанси:

• де яхта планується передаватись в чартер;

• де постійне місце стоянки яхти;

• де зареєстровані яхта та/або компанія-судновласник

Слід також не забувати, що після розміщення яхти у вільне звернення на митній території ЄС яхта, щоб не втратити європейський статус, не повинна перебувати поза межами території ЄС довше ніж 3 роки.

2. Комерційна реєстрація

Ведення чартерної діяльності за загальним правилом передбачає наявність комерційної реєстрації яхти. При цьому для чартерної діяльності в ЄС необов'язково реєструвати яхту під європейським прапором.

Умови комерційної реєстрації є суворішими, ніж для прогулянкової, оскільки до комерційних яхт застосовуються більше норм міжнародних конвенцій, яким яхта повинна відповідати, наприклад, Конвенції Міжнародної організації праці про працю в морському судноплавстві, Міжнародній конвенції про підготовку, дипломування моряків та несення вахти та іншим.

Важливим нюансом є той факт, що використання комерційної яхти в особистих цілях заборонено, якщо стосовно такої яхти було оформлено повернення чи звільнення від сплати ПДВ. Якщо бенефіціар чартерної компанії вирішить експлуатувати комерційну яхту сам, йому необхідно укласти офіційний чартерний договір та сплатити фрахт за ринковою вартістю.

3. ПДВ реєстрація чартерної компанії

Після вибору оптимальної юрисдикції для реєстрації чартерної компанії, слід врахувати, що відповідно до Директив ЄС 2006/112/ЕС та 2008/8/ЕС, вона має бути зареєстрована ПДВ-платником у тій країні учасниці ЄС, де здійснюватиметься чартерна діяльність.

ПДВ реєстрація необхідна з метою сплати ПДВ та подальшого подання звітності про проведення чартерів податковим органам країн, де проводився чартер. З цією метою у більшості європейських країн призначається місцевий податковий представник, який організовує сплату нарахованого на чартер податку у відповідні податкові органи від імені чартерної компанії.

Отриманий ПДВ також можна використовувати з метою отримання повернення ПДВ при придбанні товарів або послуг для комерційної яхти. При цьому важливо врахувати, що такі товари та послуги повинні мати очевидний зв'язок з яхтою та її комерційною експлуатацією.

4. Специфічні вимоги країн проведення чартеру

Вибір країни, де яхта планується передаватись в чартер, буде визначальним фактором, оскільки законодавство цієї країни безпосередньо регулюватиме чартерну діяльність.

Наприклад, законодавство Франції та Монако допускає комерційну експлуатацію прогулянкових яхт, що знаходяться в митному режимі тимчасового ввезення та зареєстровані в реєстрі за спеціальною програмою Yacht engaged in trade (YET).

Особливістю проведення чартерів в Іспанії є необхідність оформлення двох чартерних ліцензій для всіх яхт, які ведуть чартерну діяльність:

• загальної чартерної ліцензії

• регіональної чартерної ліцензії – якщо чартер проводиться на території певного регіону Іспанії, в якому вона потрібна.

У Хорватії для яхт, зареєстрованих під неєвропейським прапором, потрібне одержання місцевої чартерної ліцензії.

Як бачимо, здійснення чартерної діяльності на території ЄС пов'язані з великою кількістю особливостей, які необхідно врахувати. Тому перед початком здійснення чартерної діяльності радимо проконсультуватися з кваліфікованими юристами, щоб оцінити всі можливі ризики та розробити оптимальну структуру.

Мальта – зручна юрисдикція для чартерного бізнесу

При побудові схеми чартерного бізнесу перед кожним судновласником виникає низка питань, які вимагають, серед іншого, ретельного аналізу та калькуляції майбутніх витрат.

Зокрема, потрібно придбати яхту: нову або б/в; купити самостійно або у складчину з партнерами; в кредит у банку або в лізинг у попереднього власника та інші. Необхідно визначитися з регіоном (конкретною країною), де яхта безпосередньо передаватиметься в чартер, тобто місце, в якому укладатиметься договір фрахтування та, відповідно, відбуватиметься постачання послуг клієнтам (фрахтувальникам).

Таке надання послуг, безумовно, оподатковуватиметься на підставі законів відповідної країни за місцем постачання послуг. При цьому власник зареєстрований в одній країні, а здає яхту в чартер в іншій країні, то якщо власник – не офшорна компанія, йому необхідно буде сплачувати податок на фрахт у двох місцях: з прибутку – за місцем реєстрації, з фрахту – за місцем ведення діяльності (якийсь фіксований спеціальний податок та ПДВ або тільки ПДВ).

Якщо ж власником яхти буде офшорна компанія та законодавство країни, де здійснюватиметься чартер, допускає ведення офшорною компанією чартерної діяльності на своїй території, то власник сплачуватиме податки лише за місцем ведення чартеру. Наприклад, у Туреччині діє досить лояльний режим для іноземних яхт, які використовуються у чартері та зареєстровані на офшорні компанії. Так, іноземна яхта може передаватись до чартеру за умови отримання спеціальної місцевої ліцензії. При цьому, офшорна компанія (наприклад, класична, зареєстрована в Панамі), не сплачуватиме жодних податків у Панамі, а сплачуватиме податки тільки в Туреччині.

Важливим моментом для успішного ведення чартерної діяльності є правильний вибір юрисдикції чартерної компанії та прапора, під яким комерційно експлуатуватиметься яхта.

При виборі юрисдикції для реєстрації компанії та яхти важливо враховувати законодавчі вимоги країни, де яхта передаватиметься у чартер.

Наприклад, у більшості країн ЄС, на відміну від Туреччини, заборонено каботаж для іноземних яхт та ведення господарської діяльності безпосередньо іноземним судновласником без заснування місцевої компанії/представництва. Розглянемо докладніше на прикладі Хорватії експлуатацію яхти у ЄС.

Після вступу Хорватії до ЄС хорватський чартерний ринок став відкритим для всіх компаній, зареєстрованих у країнах-членах ЄС. Проте будь-яка чартерна компанія у Хорватії має зареєструватися у якості платника ПДВ в Хорватії та сплачувати ПДВ з фрахту щомісяця.

Іноземні (неєвропейські) судновласники, які мають намір вести чартерну діяльність у Хорватії, повинні заснувати місцеву компанію або відкрити представництво у Хорватії.

Якщо період здійснюваної чартерної діяльності менше 90 днів, то компанію/представництво реєструвати не потрібно. Але зобов'язання з постановки судновласника на облік платником ПДВ залишається чинним. Також іноземний судновласник має призначити спеціального місцевого представника для сплати податків.

Чартерну діяльність у Хорватії можуть вести яхти, зареєстровані під хорватським прапором чи будь-яким іншим прапором ЄС. Іноземні яхти можуть передаватися в чартер лише в тому випадку, якщо їх довжина перевищує 40 м. Проте, з 2021 року Міністерство Моря, Транспорту та Інфраструктури запровадило обмеження ведення чартерної діяльності на території Хорватії з метою захисту внутрішнього ринку від наслідків, завданих карантинними заходами через COVID-19.

Так, ведення чартерної діяльності для яхт менше ніж 24 м під неєвропейським прапором було заборонено.

Важливо враховувати податкові наслідки для власника під час постачання (імпорту) яхти до ЄС, а саме: необхідність сплати ПДВ на яхту у випадках, коли власником яхти є резидент ЄС (фізична чи юридична особа).

Враховуючи вищевикладене, при побудові схеми чартерного бізнесу судновласнику необхідно опрацювати декілька питань:

1. Які вимоги до власника та прапора яхти встановлені в країні, де вестиметься чартерна діяльність?
2. Як оптимізувати або взагалі уникнути сплату ПДВ на яхту при її імпорті в країну, де яхта передаватиметься в чартер?
3. Яку юрисдикцію вибрати для реєстрації компанії, щоб дотримуватись вимог країни на ведення чартерної діяльності та, водночас, сплачувати податок з прибутку компанії за найменшою ставкою?
4. Яку юрисдикцію вибрати для реєстрації яхти, щоб дотримуватись вимог країни ведення чартерної діяльності та умови утримання прапора були найзручнішими?

Відповідь на перелічені вище питання – сприятливою юрисдикцією є Мальта.

На Мальті яхти, які використовуються в комерційних цілях, реєструються як комерційні яхти у спеціалізованому Реєстрі комерційних яхт відповідно до Кодексу комерційних яхт (Commercial Yachts Code). Цей Кодекс застосовується до комерційних яхт, які не перевозять вантаж та більше ніж 12 пасажирів. Комерційні яхти поділені на наступні 3 класи, до яких застосовуються різні стандарти безпеки:

- комерційні яхти не менше ніж 15 метрів та не більше ніж 24 метрів;
- комерційні яхти понад 24 метри та менше 500 БРТ;
- комерційні яхти понад 24 метри, 500 БРТ та більше, але менше ніж 3 000 БРТ.

Головними перевагами реєстрації комерційної яхти під мальтійським прапором є наступні:
• зареєстрована під мальтійським прапором яхта може експлуатуватися в межах ЄС без будь-яких обмежень щодо термінів та регіонів;
• сприятливий податковий режим для чартерної діяльності;
• на Мальті немає ПДВ з доходів, отриманих внаслідок експлуатації комерційних яхт.
Мальтійський прапор передбачає певні вимоги стосовно власників комерційних яхт. Так, яхта може бути зареєстрована у якості комерційної лише громадянином/компанією Мальти або громадянином/компанією іншої держави-члена ЄС.
Для комерційних яхт, якими володіють та управляють компанії, зареєстровані на Мальті як податкові резиденти, мальтійський прапор надає додаткові преференції, а саме:
• судноплавна компанія звільняється від сплати ПДВ при купівлі комерційної яхти незалежно від країни реєстрації продавця (чи є ця країна членом ЄС або ні);
• для діяльності мальтійських компаній, які володіють яхтою в комерційних цілях, стягується податок на прибуток за ставкою ~5%;
• відсутні обмеження щодо національності капітана та інших членів екіпажу яхти; відсутні обмеження та оподаткування операцій продажу чи передачі іншим способом акцій компанії, що володіє яхтою, яка зареєстрована на Мальті;
• відсутні обмеження та оподаткування продажу чи застави яхти, зареєстрованої під мальтійським прапором.
Необхідно підкреслити, що яхти, зареєстровані на Мальті у якості комерційних, можуть експлуатуватися лише з комерційною метою. У зв'язку з наданням великих пільг комерційне використання таких яхт підлягає контролю з боку митних та інших органів влади.

Програми Yacht Engaged in Trade. Де існують та навіщо використовувати?

На даний час власники прогулянкових яхт все частіше замислюються про можливість передавати свою яхту в чартер, забезпечивши покриття поточних витрат на її утримання, поєднуючи таким чином особисте та комерційне використання яхти.
За загальним правилом яхта, яка експлуатується в особистих цілях, не може передаватися в чартер. Для цього потрібно змінювати тип реєстрації з прогулянкового на комерційний, отримувати нові реєстраційні документи, проходити огляд інспектора, проводити необхідні митні формальності та інше. При цьому яхту з комерційним типом реєстрації власник зможе використовувати в особистих цілях лише уклавши окремий чартер. Очевидно, що власникам, які планують використання яхти для чартеру та в особистих цілях, постійна заміна документів або оплата фрахту за ринковою вартістю найчастіше не вигідні.
Для такої категорії власників яхт є альтернатива – програма під назвою Yacht Engaged in Trade, YET (дослівно – «яхта, залучена до торгівлі»), яка надає змогу передавати яхту в чартер на обмежений термін та використовувати в особистих цілях протягом року.
Вперше цю програму своїм клієнтам запропонував Реєстр Маршаллових Островів у 2015 році, дозволивши використовувати яхту в особистих цілях та при цьому передавати її в чартер на строк не більше ніж 84 днів на рік без необхідності перевидання документів для зміни типу використання.
<u>Ключові аспекти програми:</u>
• діє для яхт не менше ніж 24 м завдовжки;
• підтверджується сертифікатом відповідності YET, який оформляється за результатами перевірки відповідності яхти встановленим вимогам;
• на борту повинно бути не більше ніж 12 пасажирів;
• яхта може перебувати у митному режимі тимчасового ввезення (у разі виконання встановлених вимог), тобто імпорт не потрібний.
Програма YET, яку пропонує Реєстр Кайманових Островів, містить практично аналогічні умови. Особливості існують у програмі від Реєстру Сент-Вінсенту та Гренадін. Наприклад, скористатись такою програмою можуть лише яхти не більше ніж 500 GRT. У реєстрі Маршаллових та Кайманових Островів обмеження за тоннажністю відсутнє.
Для реалізації всіх переваг програми YET та передачі яхти в чартер також потрібно:
• укладання чартерного договору на період чартеру;
• призначення податкового представника компанії-власника та отримання ПДВ-реєстрації у країні чартеру;
• подання ПДВ-звітності та оплата ПДВ на фрахт в країні чартеру.
Звертаємо увагу, що в даний час програма YET визнана лише на території Франції та Монако. Деякі країни досі розглядають можливість дозволу експлуатації на їх території яхт за програмою YET (наприклад, Іспанія), інші мають тверду позицію невизнання цієї програми (наприклад, Хорватія).
Перед прийняттям рішення стосовно вибору схеми та типу експлуатації яхти, радимо звернутися за консультацією до юристів, які зможуть вказати на всі деталі та особливості кожної процедури та, що немало важливо, їх реалізації та застосування на практиці.

Комерційні яхти та вимоги безпеки

Яхти, які використовуються в комерційних цілях (англ. – commercial yachts), повинні дотримуватись суворіших правил, ніж яхти, які використовуються лише в приватному порядку (англ. – pleasure yachts).

Прогулянкові яхти призначені виключно для особистого користування їх власниками та гостями, у той час як комерційні яхти перевозять пасажирів і тому піддаються суворішим вимогам безпеки, схожим, а в деяких випадках й аналогічним тим, що застосовуються до комерційних пасажирських суден.

Правила комерційного використання прогулянкових суден, у тому числі правила безпеки, розроблялись протягом 1990-х років, саме тому вони є новими. На відміну від правил комерційних перевезень, які часто впроваджуються після великих інцидентів або трагедій у морі, правила використання яхт були розроблені з метою задоволення потреб та очікувань індустрії.

Комерційна реєстрація яхт була ключовим фактором швидкого розвитку яхтового ринку за останнє десятиліття. Являючи собою суворіший набір правил і положень, комерційна реєстрація дозволяє власникам яхт отримувати прибуток від фрахтування своїх човнів та користуватись усіма іншими фінансовими вигодами, отриманими внаслідок їхньої комерційної експлуатації.

Правила безпеки (Safety Codes)

Більшість адміністрацій прапора вимагають, щоб яхти були сертифіковані відповідно до їх власних спеціальних правил безпеки. Хоча на даний час існує кілька правил, можна виділити деякі загальні норми:

A. Нові судна зазвичай зобов'язані суворо дотримуватися правил.

B. Існуючим човнам можуть бути надані звільнення від вимог правил або еквівалентні вимоги (grandfather clause).

C. Суворість вимог безпеки зменшується, коли зменшуються межі навігації та обмежуються умови експлуатації.

D. Вимоги безпеки зростають, коли яхта має валовий тоннаж (gross tonnage) понад 500 GT (що відповідає моторній яхті завдовжки від 45 м до 50 м і вище).

E. Правила безпеки застосовуються до всіх суден довжиною 24 м або більше у довжині по вантажній ватерлінії.

F. Правила безпеки зазвичай обмежені яхтами з валовим тоннажем менше ніж 3000 GT (що відповідає моторній яхті довжиною від 85 до 90 м).

G. Яхти сертифіковані для перевезення максимум 12 пасажирів.

Кодекс великих комерційних яхт (LY3 Code)

Кодекс LY3, розроблений Британським агентством морської та берегової охорони (MCA), є найпопулярнішим зведенням правил безпеки. Це перший кодекс, який був розроблений у галузі яхтової індустрії. Цей кодекс застосовується прапорами Red Ensign Group (Велика Британія, Кайманові острови, острів Мен, Бермудські острови, Гібралтар, БВО тощо).

Деякі визначення, що використовуються у кодексі LY3

• Новим судном вважається яхта, будівництво якої розпочалося після 16 грудня 1998 року.

• Яхта з малою дальністю означає існуюче судно валовою тоннажністю до 500 GT або нове судно до 300 GT, експлуатація якого обмежена силою вітру до 4 балів за шкалою Бофорта та в межах 60 морських миль від безпечної гавані.

• Гавань означає порт або притулок будь-якого роду, який надає вхід для захисту від сильної погоди.

Кодекс LY3 заснований на міжнародних стандартних конвенціях (SOLAS, MARPOL, Load Line тощо), які адаптовані для яхтової галузі.

Деякі приклади основних технічних характеристик Кодексу LY3

<u>Корпус та обладнання (hull and machinery)</u>

Вимоги до конструкції та міцності яхти встановлюються визнаними класифікаційними спільнотами.

Креслення конструкцій повинні бути схвалені, корпус та надбудови оглядаються сюрвеєром та повинні відповідати затвердженим планам.

<u>Водонепроникність (water-tightness) та стійкість (stability)</u>

Усі яхти повинні відповідати вимогам стійкості непошкодженого судна. Крім того, для всіх яхт, крім яхт з малою дальністю, повинні бути дотримані критерії аварійної стійкості.

Це означає, що водонепроникні перебирання влаштовані таким чином, щоб гарантувати, що будь-яке незначне пошкодження корпусу судна призведе до затоплення одного відсіку, але не втрати судна.

<u>Погодостійкість (weather-tight) та надводний борт (freeboard)</u>

Власників та дизайнерів часто хвилюють неестетичні рішення, такі як висота зовнішніх дверей, встановлення глухих ілюмінаторів, обмеження розміру вікон, висота фальшборту.

Ці заходи безпеки необхідні для запобігання потраплянню води на яхту при випадковому пошкодженні або просто через зелену воду. Крім того, це необхідно для безпечного перебування персоналу на відкритих палубах.
Зокрема, надводний борт встановлюється відповідно до Конвенції про вантажну марку (International Convention on Load Lines) та маркується з кожного боку корпусу диском контрастного кольору. Це пов'язано з умовами навантаження судна, з вимогами до міцності та стійкості корпусу.
Фальшборт та/або огорожі на всіх доступних палубах повинні бути не менше ніж 1 м для захисту екіпажу та пасажирів.
Рятувальна техніка
Вимоги різняться залежно від навігації, валової місткості та довжини судна. Для суден об'ємом понад 500 GT потрібні рятувальний човен та спеціальний шлюпбалка, схвалені Міжнародною Конвенцією з охорони людського життя на морі (SOLAS).

Міжнародні конвенції
Усі судна, до яких застосовується LY3, повинні бути обстежені та сертифіковані відповідно до Міжнародної Конвенції про вантажну марку.
Яхти з валовою тоннажністю понад 400 GT повинні відповідати вимогам Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню суден (MARPOL 73/78).
Яхти більше 500 GT повинні бути обстежені та сертифіковані відповідно до вимог, які пред'являються SOLAS до будівництва та безпеки обладнання.
Усі судна понад 300 GT необхідно обстежити та сертифікувати відповідно до вимог SOLAS до радіо.

Сертифікати, які вимагаються залежно від тоннажності

Сертифікат	*Понад 24 м, Будь-яка тоннажність*	*300-400 GT*	*401-500 GT*	*501 GT й вище*
LY3 Кодекс	✓	✓	✓	✓
Безпека з конструкції				✓
Безпека з обладнання				✓
Безпека з радіообладнання		✓	✓	✓
Вантажна марка	✓	✓	✓	✓
Тоннажність	✓	✓	✓	✓
MARPOL 73/78			✓	✓
Сертифікат класу	✓	✓	✓	✓
Міжнародне управління суднами (ISM, Safety Management Code)	✓	✓	✓	✓
Міжнародний кодекс з охорони суден та портових засобів (ISPS)				✓

Очевидно, що питання комерційної експлуатації яхти вимагає набагато глибшого аналізу, ніж під час експлуатації яхти в особистих цілях; відповідно, власникам яхт не обійтися без консультацій у профільних спеціалістів.

ПДВ на послуги при чартері яхти

Що стосується ПДВ у яхтовому секторі, насамперед, на думку спадає імпортний ПДВ або ПДВ при придбанні яхти. Проте не варто забувати, що він стягується не тільки з вартості товару, але й з вартості послуг. Наприклад, з ПДВ на послуги стикаються при чартері яхти. Багато хто, хто фрахтував яхту в ЄС, бачили ПДВ, включений у загальний рахунок за послуги.
В ЄС основним нормативно-правовим документом, що регулює питання нарахування ПДВ, є Директива 2006/112/ЕС. Так, відповідно до Директиви, ПДВ нараховується на ціну товару та ціну послуги, що виникли (поставлені/надані) на території ЄС. При цьому передбачено цілу низку звільнень від нарахування ПДВ, одне з яких безпосередньо відноситься до яхтової галузі.
Так, ст. 148 Директиви закріплює, що від нарахування ПДВ звільняються бункерування, постачання, оренда, наймання, ремонт, модифікація та обслуговування суден (й яхт у тому числі), що використовуються для навігації у відкритому морі та перевозять пасажирів за винагороду або використовуються з метою комерційної діяльності .
Якщо з навігацією у відкритому морі все більш-менш зрозуміло, то з визначенням комерційної діяльності складніше. Директива та інші нормативно-правові акти ЄС не містять однозначного визначення «комерційної діяльності». Тим не менш, надання яхти в чартер за фрахт здається однозначно комерційною діяльністю як за своєю формою, так й за змістом. Підпадаючи під вищенаведене, вбачається, що ПДВ на фрахт може й не нараховуватися. Однак так здається тільки на перший погляд.

У 2010 році Європейський суд виніс рішення за так званою «Справою Басіно» (англ. – Basino Charter case), яка змінила підхід до розуміння комерційної діяльності в яхтингу. Так, Суд ухвалив, що «послуги, які полягають у тому, щоб зробити судно доступним для винагороди разом з екіпажем фізичним особам з метою поїздок для відпочинку у відкритому морі, не підпадає під звільнення, передбачене ст. 148 Директиви». Тобто чартер яхти з екіпажем у розумінні нарахування ПДВ не вважатиметься комерційною діяльністю, якщо кінцевий фрахтувальник використовує яхту для відпочинку та прогулянкових цілей. Відповідно на ставку фрахту обов'язково буде нараховано ПДВ.

Підготовка комерційної яхти до перегонів

Можливості використання яхти в чартері не завжди обмежуються простими морськими прогулянками та подорожами. З розвитком вітрильного спорту все більшу привабливість отримує участь у спортивних яхтових змаганнях. Для задоволення потреб такої особливої категорії клієнтів чартерні компанії виділяють окрему категорію яхт, доступних для фрахтування – гоночні яхти.

Щоб підготувати гоночну яхту до чартеру, слід провести комплексні підготовчі роботи, які включають як технічні, так й юридичні аспекти. Далі ми коротко зупинимося на останніх.

Зважаючи на специфіку та небезпеку такого виду використання яхти, в першу чергу, слід звернутись до вимог прапора реєстрації. Як правило, у реєстрах прийнято внутрішні правила відповідності, які фіксують вимоги до комерційних вітрильних яхт, які беруть участь у регатах та перегонах.

Окремо існують спеціальні правила відповідності гонкам, наприклад, World Sailing Offshore Special Regulations (OSR) – видані підкомітетом за спеціальними правилами парусного спорту Міжнародної федерації парусного спорту (International Sailing Federation). Також певні вимоги до яхт, які беруть участь у перегонах, встановлені класифікаційними товариствами, гоночними правилами (Racing Rules of Sailing) та іншими.

Гоночна команда екіпажу на час перегонів має формуватися з моряків, кваліфікація яких відповідає вимогам Конвенції про працю у морському судноплавстві 2006 року (MLC) та прапор реєстрації. Склад команди має передбачати чіткий посадовий розподіл моряків. Насправді часто призначається «гоночний капітан», кваліфікація якого дозволяє управляти гоночним екіпажем, враховуючи специфіку гонки як такої. Також не слід забувати про повну комплектацію яхти засобами порятунку для кожного з присутніх на борту.

Зважаючи на високі ризики, які несе участь у перегонах, усі перегони, участь у яких планується, необхідно заявляти страховою компанією, щоб отримати відповідне доповнення до полісу.

СЛОВНИК ЯХТСМЕНА

1. Ахтерштаг (англ. backstay, permanent backstay, run stay) – штаг, що йде від топу щогли до корми судна, тобто трос, який кріпиться до верхівки щогли й до корми яхти, не дає щоглі нахилятися вперед. З його допомогою можна регулювати вигин щогли.

2. Ахтерштевень (англ. stern-post, sternpost, stern post, tail post, body post) – конструктивне оформлення кормового краю судна у вигляді продовження кіля. Опора для керма, а на одногвинтовому судні – й для кормового кінця валу. На одногвинтових та тригвинтових суднах складається з двох частин, з'єднаних у замок. Передня частина, через яку проходить гребний вал, називається старнпостом («старн-пост»), а задня, на яку навішується кермо, – рудерпостом. На двох- та чотиригвинтових суднах Ахтерштевень складається з одного рудерпоста.

3. Бак (нідерл. bak – цистерна, чан, кузов; англ. forecastle, forecastle erection, foredeck, tank, cistern, vessel) – 1) надбудова в носовій частині палуби, що доходить до форштевня. Баком називають також усю передню частину палуби. Бак служить для захисту верхньої палуби від заливання зустрічною хвилею, підвищення непотоплюваності, розміщення службових приміщень тощо; 2) спеціальне сховище на суднах для прісної води, олії, вина тощо.

4. Бакштаг (нім. backstag; англ. Більше ніж 90° і менше ніж 180°. Крутий Бакштат – курс, у якому човен перебуває у становищі менше 135 градусів від джерела вітру. Повний Бакштат – курс, при якому човен знаходиться в положенні більше ніж 135 градусів від джерела вітру, тобто наближається до фордевінду; 2) снасть (стоячий такелаж) – трос для кріплення суднових щогл, димових труб тощо.

5. Банка (англ. bank, bench, thwart, sandbank, seamount, hyrst, hurst, oyster bank, oysterage, jar, can, tin, canister, Bangka) – 1) рівнинний острів; 2) частина морського дна, глибина над якою значно менше оточуючих глибин; намивна коса або мілину; плосковерхе підняття морського дна в мілководній зоні, особливо на шельфі; вапняки, складені повністю вапняними скелетами організмів; іноді Банка є районом рибальства; 3) будь-яке місце, куди можна сісти (у тому числі, мілину, лава на гребній шлюпці тощо); 4) посудина, як правило, циліндричної форми з широким отвором вгорі, на відміну від пляшки, з досить короткою і широкою горловиною або взагалі без горловини, з кришкою, призначена для зберігання різних продуктів.

6. Бейдевінд (нідерл. bij de wind – на вітер; англ. close hauled, close reach) – курс, при якому кут між напрямом вітру та напрямом руху судна становить менше 90° (менше 8 румбів), тобто гострий курс при якому вітер дме спереду, а яхта йде проти вітру. Виділяють Бейдевінд повний та крутий. Кордон між ними різні джерела проводять по-різному (в діапазоні від 45 до 67,5°). Крутий (гоночний) Бейдевінд – курс судна щодо вітру, коли воно рухається так круто до вітру, як тільки можливо. Кращі вітрильні судна ходять під кутом 30-35° до напрямку вимпельного вітру. Внаслідок складання векторів швидкості вітру та зустрічного потоку повітря швидкість вимпельного вітру на курсі Бейдевінду виявляється максимальною, як й підйомна сила на вітрило, пропорційна квадрату швидкості вітру. Максимальної величини досягає сила дрейфу. Якщо необхідно потрапити в якусь точку, розташовану з вітру, то застосовується лавірування – рух до мети курсом Бейдевінда змінними галсами.

7. Боковий вітер (англ. wind broadside, wind abreast) – повітряний потік, перпендикулярний лінії маршруту судна, тобто вітер, який дме в борт (бік) судна.

8. Броучінг, брочінг (англ. broaching) – ситуація, коли яхта завалюється в протилежну від нахилу сторону, різко втрачає управління, що може викликати переворот човна через щоглу; повна втрата стійкості руху та втрата керованості при попутному хвилюванні; різкий поворот судна з курсу під впливом зовнішніх сил.

9. Бушприт (англ. bowsprit) – горизонтальне чи похиле рангоутное дерево, що виступає вперед з носа вітрильного судна. Призначений для винесення вперед центру парусності, що покращує маневреність судна. На сучасних яхтах це вже давно не дерево, а алюміній, нержавіюча сталь, вуглеволокно тощо.

10. Ванта, вант, ванти (нідерл. want; ньому Wanten; англ. shroud(s); укр. ванті; італ. sartie, sartia) – снасті стоячого такелажу, що підтримують щоглу або стінки з бортів судна. Залежно від того, яку щоглу або стеньгу вони підтримують, Ванти отримують додаткове найменування, наприклад: бізань-ванти, грот-стень-ванти тощо.

11. Ватерлінія (англ. waterline, water line, water-line) – лінія зіткнення спокійної поверхні води з корпусом плаваючого судна, тобто лінія, утворена перетином площини водної поверхні та корпусу судна. Конструктивна ватерлінія відповідає ватерлінії при повному завантаженні судна та зазвичай позначається на корпусі кордоном двох кольорів.

12. Вести прокладку курсу (англ. shape the course, plot, plotting the course) – відзначати місце розташування човна на карті, тобто ставити точки поточної позиції. Нанести на карту лінії шляху судна і відкласти на ній відстані, що пройшли судном.

13. Вимпел, вимпели (pennant(s)) – смужки тканини, пришиті до вітрила з обох сторін, вказують повітряні потоки; використовуються для точного налаштування вітрил. Найпоширеніша назва – «чаклунки». У більшості випадків при ідеальному налаштуванні вітрила вони повинні розвиватися горизонтально, паралельно один одному.

14. Вимпельний (відносний, здається) вітер (англ. apparent wind) – напрям вітру над палубою; розраховується як сума напрямку і швидкості істинного вітру плюс напрямок та швидкість судна, тобто швидкість та напрямок Вимпельного вітру обчислюється в системі координат, пов'язаної з судном, що рухається. Визначає

аеродинамічний кут атаки та силу впливу вітру на вітрильне озброєння корабля та у зв'язку з цим має важливе значення для вітрильного мореплавання.
15. Віддавати/брати рифи – зменшити площу вітрила, згортаючи його знизу та підв'язуючи згорнуту частину біля косих і шлюпкових вітрил або підбираючи вітрило вгору до леєра на реї у прямих вітрил. Найбільш поширений спосіб швидко змінити (зменшити) площу вітрила – взяти рифи.
16. Відмова учасника від змагань (англ. withdrawal) – зняття своєї кандидатури (судна/команди) з участі у перегонах. Тільки яхта відповідальна за своє рішення взяти участь у перегонах або продовжити перегони.
17. Відтяжка (англ. inhauler, guy, guide-rope, kicking strap) – снасть, що служить для відтягування убік тієї чи іншої предмета під час його підйомі чи спуску. Трос для контролю над рангоутом чи гафелем; Відтяжка гіка допомагає регулювати профіль вітрила та його твіст, перешкоджає задиранню нока гіка вгору при витравленні гіка-шкота або за попутного вітру. Залежно від сили вітру та курсу яхти, набивається чи витравлюється.
18. Вітрило(а) (англ. sail(s)) – з'єднання кількох полотнищ парусини, зшитих разом, поверхні яких внаслідок опору тиску вітру рухають судно. Бути під Вітрилами означає мати Вітрила поставленими. Тримати повні Вітрила – правити щодо вітру те щоб Вітрила добре надувались (стояли). Кроїти Вітрила –вирізати їх з парусини за певними мірками та шаблонами. Кріпити Вітрила – прихоплювати їх риф-сезнями до реїв, гафелів, щогл тощо.
19. Вогонь, вогні (англ. light (навігаційний), fire, lamp, shooting) – 1) будь-який навігаційний застережливий знак з джерелом світла. Суднові Вогні – вогні, що запалюються на суднах з заходом сонця на весь темний час і службовці для вказівки місця корабля, його стану, а іноді й призначення. Зважаючи на спільність інтересів мореплавання правила про носіння суднових Вогнів встановлюються міжнародними угодами; 2) розжарені гази, що світяться, що утворюються при горінні; полум'я; 3) стрілянина рушнична чи артилерійська; обстріл; 4) вживається у багатьох ідіоматичних висловлюваннях у переносному значенні, наприклад: коли в когось успіхи йдуть чергою, ми можемо сказати, що він «on fire» – в ударі; Іншою популярною ідіомою є ідіома: «Пройти крізь вогонь і воду» – тобто пройти через всі випробування в житті, ніби пройти через дві головні стихії: вогонь і воду.
20. Водотоннажність (англ. displacement) – кількість води, тобто її вага або об'єм, витіснені підводною частиною плаваючого судна. Залежить від того, скільки важить яхта. Зазвичай вимірюється у тоннах.
21. Вузол, вузли (англ. knot) – 1) морська одиниця швидкості, що дорівнює одній морській милі на годину. Швидкість судна найчастіше вимірюється саме у Вузлах. Швидкість вітру іноді теж. 1 вузол = 1,852 км/год; 2) всяка сутичка чи петля, зроблена на снасті чи навколо чогось; зв'язування кінців тросів між собою. 3) одиниця довжини, що утрималася в морській справі з найдавніших часів, коли для вимірювання швидкості судна користувалися ще ручним лагом. Вузлом називається відстань, що проходить судном за 1/120 години, тобто за півхвилини часу. Для швидкого переведення вузлів на морські милі теоретичну довжину вузла приймають рівною 6080/120 = 50 футів 8 дюймів. Тоді скільки вузлів судно проходить за півхвилини, стільки морських миль воно проходить за годину; 4) точка перетину планетної чи місячної орбіти з екліптикою. У висхідному Вузлі планета переходить з південної сторони екліптики на північну, у низхідній - навпаки. Вузол місячної орбіти пересуваються екліптикою назустріч руху Місяця, здійснюючи один оборот в 182/3 року. Їх положення важливе для передбачення сонячних та місячних затемнень, які можуть відбуватися лише поблизу Вузла; 5) з'єднання двох або декількох стрижнів або деталей конструкції, що сходяться в одній точці; 6) у разі стоячих хвиль – ті точки тіла, що коливається, в яких амплітуда дорівнює нулю.
22. Галс (англ. tack, sweep, trip, traverse, draw, able seaman, AB) – 1) курс судна відносно вітру. Якщо вітер дме з лівого боку (в лівий борт), то кажуть, що судно йде лівим галсом, а якщо з правого (в правий борт) – то правим галсом. Зробити Галс – пройти одним Галсом, не повертаючи. Робити Галс – лавірувати. Робити довгі Галси – довго залишатися на тому самому Галсі, робити короткі Галси – часто міняти Галс. Вигідний Галс – Галс, яким судно чи шлюпка наближається до мети, якщо доводиться лавірувати за майже неприємного вітру. Невигідний Галс – Галс, яким судно чи шлюпка віддаляється від мети, якщо доводиться лавірувати за майже неприємного вітру. Всі косі вітрила мають галс, а з прямих його не мають тільки ті, у яких нижні кути розтягуються по рею. Залежно від того, до якого вітрила Галс прикріплений, він отримує додаткову назву: бом-клівер-галс, грота-галс, клівер-галс, лісель-галс (лісельний Галс), стаксель-галс, фока-галс та інші; 3) моряк, у чиї обов'язки входять вітрильні роботи, стеження за шлюпками та швартування. Старший матрос.
23. Галсовий кут (англ. tack) – нижній передній кут вітрила. Штаги та Галсові кути передніх вітрил, крім підспінакерних стакселів не на курсі крутий бейдевінд, повинні бути закріплені приблизно в діаметральній площині яхти – див. МІЖНАРОДНІ ПРАВИЛА ВІТРИЛЬНИХ ГОНОК 2017 – 2020 (ППГ–17).
24. Галфвінд, напіввітер, вітер з траверза (англ. wind abeam, beam reach) – курс судна відносно вітру, при якому кут між курсом судна (його діаметральною площиною) та напрямом вітру становить 90°. Про судно, що йде в Гарфвінд, кажуть – судно йде напіввітром.
25. Гандикап (англ. handicap, hcap, hdcp) – 1) у спортивних змаганнях: перевага, що надається слабшому учаснику для зрівнювання шансів на успіх; 2) коефіцієнт, що враховує швидкісні потенціали яхт. Застосовується для виправлення фактичного часу проходження дистанції судном.

26. Генакер (англ. gennaker) – вітрило з високим шкотовим кутом, його галсовий кут кріпиться до палуби на носі яхти або бушприту. Різновид спінакера. Кольорове «пузате» вітрило, яке використовується на повних курсах, зазвичай його можна побачити під час регат.
27. Генуезький стаксель, Генуя (англ. Genoa, overlapping genoa) – велике переднє вітрило, що тягнеться далеко за грот-щоглу. Великий стаксель. Скорочено – Генуя.
28. Гік (англ. spanker boom, spanker-boom, sail boom) – горизонтальне рангоутне дерево, прикріплене до щогли на невеликій висоті над палубою і звернене вільним кінцем до корми судна. До нього зазвичай кріпиться нижня шкаторина косого вітрила. Гік – один з найбільш травмонебезпечних елементів на яхті, від якого при різкому повороті або пориві вітру можна отримати удар по голові. Зазвичай буває грота-гік, спінакер-гік, бізань-гік, фор-трисель-гік.
29. Гікашкот, гіка-шкот, гроташкот, грота-шкот, грота шкот (англ. main sheet, main-sheet) – трос для керування гротом, зазвичай пропущений через кілька блоків грота; управляє гіком, отже, й гротом. Це снасть бігучого такелажу гіка, якою стягують гік більше чи менше, дивлячись за вітром, щоб бизань добре стояла.
30. Гоночна яхта (англ. racing yacht) – спортивне судно, призначене для вітрильних перегонів (англ. sailing regatta). Для змагань яхт із різними швидкісними характеристиками іноді вводиться гандикап - набір індивідуальних коефіцієнтів яхти та формула, за якою перераховують час, за який яхта пройшла дистанцію.
31. Грот (англ. mainsail, main sail, main) – 1) головне вітрило на судні, при поздовжньому оснащенні човна завжди спрямований у бік корми від грот-щогли. На більшості яхт – найбільше вітрило, а іноді й єдине. Грот – найбільше вітрило, піднятий на грот-щоглі; вітрило, найнижче на другій щоглі від носа (грот-щоглі); 2) слово, яке додається до найменувань реїв, вітрил і такелажу, що знаходяться вище марсу грот-щогли. Наприклад: грот-бом-брам-стеньга, грот-брам-рей, грот-марса-рей.
32. Діаметральна площина судна (англ. midship line, central fore-and-aft vertical plane) - уявна вертикальна площина, що проходить через ахтерштевень і форштевень судна, тобто поздовжня вертикальна площина, що ділить судно по ширині на дві рівні та симетричні . Лінія, яка ділить судно рівно навпіл, проходячи посередині від носа до корми.
33. Дискваліфікована яхта (англ. disqualified yacht, yacht disqualified) – судно/команда (екіпаж), покарані за грубі порушення правил змагань або спортивної етики у формі відсторонення від змагань.
34. Дискримінація прапора (англ. flag discrimination) – 1) пільгові портові та інші збори, а також різні переваги, що надаються судам однієї нації поряд із найгіршими умовами для судів іншої нації; створення найгірших умов у порту для суден даного прапора; 2) небажання використовувати суд інших держав для перевезення своїх товарів.
35. Доба (sidereal-day, sidereal dátum – зоряна доба, true solar day, apparent solar day – поточна сонячна доба, nautical day, days at sea, sea day – морська доба, mean day, mean solar day – середня доба, середня сонячна цивільна доба) - одиниця часу, що дорівнює 24 годин. Розрізняють зоряну Добу – період обігу Землі навколо своєї осі відносно зірок та сонячну Добу – період обігу Землі відносно Сонця. 24 год. середнього сонячного часу – 24 год. 3 хв. 56,555 с. зоряного часу.
36. Дорогу! (англ. Course free!) – Вигук на воді, який використовує яхта, що має право дороги. Так можна кричати, коли яхта має перевагу, відповідно до Правил вітрильних перегонів. Course free for leeward yacht! (Дорогу підвітряній яхті!) Course free for starboard yacht! Course free for starbord tack! (Дорогу правому галсу!)
37. Дрейф (англ. lee way, drift, wind drift) – 1) явище зносу судна з лінії його курсу під впливом вітру; особливо сильно позначається під час плавання вітрильних суден. Величиною або кутом Дрейфу називають кут, укладений між кільватерним струменем та діаметральною площиною судна. Усунення (знесення) судна з лінії курсу під впливом вітру – таким чином, характеризується кутом між лінією шляху та лінією істинного курсу; 2) ситуація, коли судно не має ходу, крім руху від впливу вітру або течії. Коли яхта не має ходу (під вітрилом чи мотором), вона починає дрейфувати. Дрейфувати, валитися під вітер, валитися під вітер, дрейфувати на якорі означає: а) переміщатися під впливом вітру або течії, коли віддано якір але останній недостатньо добре забрав і повзе по ґрунту; б) переміщатися за вітром або течією без будь-якого двигуна. Лягти в дрейф (англ. lie to drift) – фактично зупинити судно, зазвичай закріплюючи переднє вітрило з навітряного боку. Розмістити вітрила таким чином, щоб від дії вітру на один з них судно йшло вперед, а від дії на інші – дало задній хід, в результаті чого трималося б на місці.
38. Екватор (англ. Equator, Equator, Line, QQ, Line, geographical equator, astronomic equator – географічний екватор, line of zero dip – магнітний екватор) – лінія перерізу земної поверхні площиною, що проходить через центр Землі, перпендикулярно обертання. Поділяє земну кулю на Північну та Південну півкулі. Служить початком рахунку географічної широти. Довжина 40 075 696 м.
39. Екліптика (англ. ecliptic) – велике коло небесної сфери, нахилене до екватора під кутом 23°27'3'', яким відбувається видиме власне річне переміщення Сонця.
40. Експлуатація судна (англ. vessel operation, operation of a vessel, ship running) – використання судна у роботі відповідно до його призначення. Основними принципами раціональної Експлуатації судна є: швидка оборотність, відсутність непродуктивних простоїв, повне використання вантажопідйомності та зниження собівартості перевезень.

41. Елеватори зернові (англ. grain elevators) – склади в торгових портах, що служать для зберігання та для різних маніпуляцій з зерном, що характеризуються інтенсивним механічним обладнанням, значною висотою та ємністю, а також великою компактністю розміщення зерна. Елеватор зерна за способом розміщення в них зерна розрізняються двох основних типів: поверхового та силосного, або засікового. Перші характеризуються розміщенням зерна врозсип або в мішках на окремих поверхах, а у других зерно зберігається виключно висипом у вертикальних відсіках або засіках.

42. Елементи хвилі (англ. elements of a wave) – виділяють наступні елементи:

- гребінь хвилі – безліч точок хвилі з максимальним позитивним відхиленням стану рівноваги;
- долина (улоговина) хвилі – безліч точок хвилі з найбільшим негативним відхиленням стану рівноваги;
- хвильова поверхня – безліч точок, які мають в якийсь фіксований момент часу однакову фазу коливань. Залежно від форми фронту хвилі виділяють плоскі, сферичні, еліптичні та інші хвилі.

Термінологія гребня та улоговини хвилі, як правило, застосовується до поверхневих хвиль на межі двох середовищ - наприклад, для поверхневих хвиль на воді. Іноді цю термінологію використовують описи графіків хвильового процесу. Для поздовжніх хвиль використовуються поняття екстремальних точок хвилі: точок максимального стиску та максимального розрідження. При цьому у разі механічних хвиль відповідні елементарні обсяги зміщуються зі своїх положень рівноваги до області максимального стиснення або області максимального розрідження з обох сторін від хвильових поверхонь, які проходять через екстремальні точки хвилі. Максимуму або мінімуму досягають лише параметри субстанції — наприклад, тиск в елементарному обсязі, концентрація певної хімічної речовини, напруженість поля, щільність елементів дискретної динамічної системи тощо. Для стоячих хвиль використовують поняття «пучність» і «вузол». Є безліч класифікацій хвиль, що розрізняються за своєю фізичною природою, за конкретним механізмом поширення, серед поширення тощо. За своїм характером хвилі поділяються на наступні:

- За ознакою поширення у просторі: стоячі, бігучі.
- За характером хвилі: коливальні, відокремлені (солітони).
- За типом хвиль: поперечні, поздовжні, змішаного типу.
- За законами, що описують хвильовий процес: лінійні, нелінійні.
- За властивостями субстанції: хвилі в дискретних структурах, хвилі в безперервних субстанціях.
- За геометрією: сферичні (просторові), одномірні (плоскі), спіральні.

Хвилі, що біжать, як правило, здатні віддалятись на значні відстані від місця свого виникнення (саме через цю причину такі хвилі іноді називають «коливанням, що відірвалося від випромінювача»). Гармонічною хвилею називається лінійна монохроматична хвиля, яка розповсюджується в нескінченній динамічній системі. У розподілених системах загальний вигляд хвилі описується виразом, що є аналітичним рішенням лінійного хвильового рівняння.

Швидкість хвилі отримуємо, якщо довжину хвилі поділимо на її період. Що стосується висоти H хвилі, то вона не знаходиться в прямій залежності від її довжини. За крутість хвилі зазвичай приймають відношення її висоти до половини її довжини, тобто (H:L)/2. Спостереження показують, що, взагалі кажучи, чим хвиля коротша, тим вона крутіша, і навпаки. Хвилі найбільших розмірів зазвичай мають висоту трохи більше 1/20L, а висота короткої хвилі може досягати 1/10L.

43. Ескіз (англ. rough draft, draft) – первісний малюнок передбачуваної споруди чи механізму від руки. На основі Ескізу ведеться подальше складання проекту.

44. Є! (англ. yes – на підтвердження виклику або команди; aye – шотл. еквівалент yes: right, aye; aye, sir – «є, сер!» (форма відповіді матроса на наказ)) – відповідь на наказ або на поклик. Отже, слухаю, наказ мною зрозумілий і буде виконаний.

45. Жеребкування човнів (англ. drawing of boats) – розподіл екіпажів по стартових місцях за допомогою жеребу. В результаті Жеребкування човнів стає зрозуміло, хто, коли, з ким та в яких перегонах бере участь.

46. Житлові приміщення судна (англ. accommodations) – приміщення, спеціально обладнані та призначені для житла екіпажу судна та пасажирів. Зазвичай до таких приміщень належать кубрики та каюти.

47. Задня шкаторина (англ. after leech, leech) – задня кромка косого вітрила. Задня сторона вітрила між фаловим та шкотовим кутом.

48. Зведення сигналів (англ. code of signals) – система буквених та цифрових знаків передачі повідомлень з допомогою підйому одного чи кількох прапорів, світловими засобами чи радіо. Описано в МППРС-72.

49. Здатність човна нести вітрила (англ. boat's power to carry sail) – характеризується коефіцієнтом здатності судна носити вітрила. КОЕФІЦІЄНТ ЗДАТНОСТІ СУДНА НОСИТИ ВІТРИЛА – мірило парусності, що визначається за формулою:

- $K = A \cdot h / D \cdot MG$, де A – площа вітрил, h – висота центру парусності над центром бічного опору, D – водотоннажність судна, MG – його поперечна метацентрична висота.

49. Знак на дистанції (англ. course mark) – об’єкт, який гоночна інструкція вимагає залишати з передбаченого борту яхти, та судно гоночного комітету, оточене вільної для проходу водою та через який проходить стартова чи фінішна лінія. Якірний канат та будь-які предмети, випадково приєднані до знаку, не є його частиною. Гоночна інструкція

містить опис знаків, включаючи стартові та фінішні знаки, з зазначенням послідовності, в якій їх треба проходити, вказівку, яким бортом кожен з них потрібно залишити, та вказівку знаків, які потрібно огинати.
50. Знак навігаційний (beacon, daymark) – навігаційні орієнтири, які встановлюють на островах, березі або мілководді. Розрізняють освітлені та неосвітлені, одиночні та створні. Навігаційних знаків безліч, всі вони докладно описані в МППСС-72 (Міжнародні правила попередження зіткнення суден).
51. Зона перегонів (англ. course area) – район акваторії, у якому встановлено певну дистанцію. Зона обмежена гоночними буями (знаками).
52. Інтерференція (англ. interference) – явище складання двох хвиль, у якому вони або посилюють, або послаблюють (чи зовсім знищують) одне одного, залежно від співвідношення між фазами коливань, з якими входить у цю точку кожна з хвиль. Спостерігається за всіх хвильових процесах (звукових, світлових, радіо та інших) і пояснює безліч явищ.
53. Качка (англ. kennet, kevel, mooring cleats – швартовні качки, snatch cleat) - спеціальна дворога виливка, поковка або точена дерев'яна планка, яка закріплена нерухомо на фальшборті або в іншому місці судна та застосовується для загортання за неї снастей тросів, тобто те, за що кріплять мотузку при швартуванні, буксируванні тощо. Качка може бути й однорогою (англ. comb cleat, thumb cleat, horn cleat – однорога кріпильна качка). Качки бувають різних форм і видів. Зазвичай чим більше Качка, тим легше закладати за неї канат й тим менше його зношування. Качка не повинна мати гострих кутів. На кожній яхті встановлюють не менше чотирьох Качок, а на великих яхтах їх кількість є більшою.
54. Каюта (англ. cabin, stateroom, state-room, state room) – приміщення на судні, призначене для житла обслуговуючого персоналу та пасажирів, спальна кімната на яхті. Крім того, іноді Каютою називають також окремі службові приміщення, які застосовуються для різних цілей. Каюти оснащуються вбудованими меблями, засобами зв'язку та санітарно-гігієнічним обладнанням.
55. Кермо (англ. rudder) – рухоме підводне крило, яке використовується для управління судном, зокрема рухом яхти за допомогою зміни свого положення; засіб для керування рухом судна за бажаною траєкторією, що складається з занурених у воду однієї або декількох пластин, що встановлюються зазвичай у кормі судна і дуже рідко в носі судна.
56. Кіль (англ. keel, Kiel; нідерл. kiel; нім. Kiel) – 1) поздовжнє з'єднання, що влаштовується в діаметральній площині при днищі судна і тягнеться до штевней. Служить задля забезпечення поздовжньої міцності судна; 2) міра ваги, що застосовується в Англії зазвичай стосовно кам'яного вугілля; 3) місто, адміністративний центр землі Шлезвіг-Гольштейн, Німеччина. Згадується 1232 році як Kyl, совр. Kiel. Назва від порівн.-ниж.-нім. Kil – «вузька морська затока». Точніше, столиця федеральної землі Шлезвіг-Гольштейн. Населення – 222,9 тисяч осіб (станом на 2003 рік). Розташований біля Кільського фіорда Балтійського моря, що сягає глибини суші на 17 км.
57. Кільватер, кільватерний струмінь (англ. ship's wake) – струмінь, що залишається за кормою судна, яке прямує; звідси кільватерний лад, коли кораблі йдуть один за одним. Йти в Кільветері – йти в струмені попереду судна.
58. Кінець (англ. rope's end) - снасть невеликої довжини. Корінним Кінцем будь-якої суднової снасті називається Кінець, закріплений нерухомо. Ходовим кінцем, чи лопарем, називається Кінець, протягом якого снасть " вибирають " чи " травлять " . Подати Кінець – перекинути Кінець на стінку, інше судно чи шлюпку. Вибрати Кінець – прийняти його назад.
59. Кокпіт (англ. cockpit, steering well, well deck, cock pit, well; нім. Wohndeck, Plicht, Kockpit, Cockpit; франц. cockpit, cock-pit, baignoire d'un yacht) – відкрита або напівзакрита кабіна в середній або кормової частини палуби для рульового та пасажирів на катерах та вітрильних яхтах, місце, де всі сидять на палубі. Найчастіше це місце від штурвала до входу до салону яхти, оточене сидячими місцями; 2) «півняча яма». На вітрильних військових кораблях так називалася кормова частина нижньої палуби, де містились гардемарини.
60. Коло(а) широти (англ. latitude circle, circle of latitude) – уявне коло схід-захід, що з'єднує всі розташування з заданою широтою. Положення розташування по Колу широти визначається його довготою. Коло широти часто називають паралеллю, тому що вони паралельні один одному, тобто будь-які дві паралелі скрізь на тій самій відстані один від одного. Криві широти стають меншими, ніж далі від екватора, тим ближче вони до полюсів.
61. Компас (англ. compass) – мореходний інструмент, який застосовується для безперервної вказівки в морі компасного курсу корабля і визначення у разі потреби напрямів різні видимі з корабля земні предмети чи небесні світила. Компас для мореплавця є найважливішим мореходним інструментом. Компаси, які існують в даний час, за принципами їх пристрою можна розділити на три категорії: магнітні, електромеханічні або гіроскопічні та особливі пристрої.
62. Континент(и), материки (англ. continent, terra firma, mainland, the Continent (на противагу Британським островам), Continent of Europe – Європа) – 1) у морській комерційній термінології, особливо в англійців, під цією загальною назвою зазвичай маються на увазі всі порти Європи – від Гамбургу до Бордо включно; 2) основні, найбільші частини суші, оточені з усіх боків морями та океанами.
63. Контрабанда (італ. contrabbando, від contra – проти і bando – урядовий указ, розпорядження, заборона, оприлюднення, офіційне оголошення; англ. contraband; франц. contrebande, нім. Bannwaren, Bannware) – 1) таємне

провезення або перенесення через державні межі товарів, цінностей та інших предметів, крім митних пунктів або через них, але з приховуванням від митного огляду. Товари, які таємно провозяться (переміщуються). Злочин у галузі митної справи, а також відповідне адміністративне правопорушення у митній галузі; 2) замасковане, прикрите проведення якихось неприпустимих думок, поглядів; самі ці думки та погляди; у переносному значенні: щось заборонене, особливо, таємне.

64. Корма (англ. stern) – задня частина будь-якого судна, тобто задній край судна, як надводна, так й підводна. Залежно від виду, який Корма має в плані, остання отримує додаткову назву – пряма, кругла або гостра Корма.

65. Корпус судна (англ. hull, hull of a ship, ship hull, hulk, ship's structure, skeleton, vessel hull, casco, skeleton of a ship (без обшивки), bare hull – корпус без обладнання (на стадії будівництва), body plan (теоретично), vessel shell) – кузов, що складається зі скелета у вигляді з'єднаних один з одним балок різного призначення (набір корпусу) і водонепроникної оболонки (зовнішня обшивка, верхня палуба). Часто до поняття Корпус судна відноситься також все обладнання судна, розташоване як усередині, так й зовні – на палубах. Основна частина човна, тобто днище та борти також називається корпусом (судна) у яхтингу.

66. Кранець, кранці (англ. fender, shot locker, shot racks) – 1) предмет, який пом'якшує удари корпусу судна об причал чи інше судно. Розташований на зовнішній поверхні борту. Короткий тросовий обрубок, дерев'яний валок або парусиновий круглий мішок, набитий та обплетений каболкою; вивішується за борт та застосовується для пом'якшення ударів за різних маневрів судна, пов'язаних з відходом або підходом до іншого судна (стінці, пристані). Кранці на рятувальних шлюпках застосовуються для збільшення плавучості шлюпок. Сучасний кранець надувний. Його розміри залежить від розміру судна; 2) місце поблизу палубних гармат, залізну шафу або скриню, яка застосовується для зберігання боєзапасу для перших пострілів; 3) у вітрильному флоті Кранцями називали трикутні рамки чи канатні кільця на палубах між гарматами, у яких укладалися ядра, щоб вони каталися по палубі.

67. Крейсерська швидкість (англ. cruising speed, cruise speed, economic cruise speed) – найвигідніша швидкість повітряного польоту або руху морського (річкового) судна, що досягається при найменшій витраті палива; становить приблизно 60-80% максимальної швидкості. Це швидкість, що відповідає найменшій собівартості експлуатації суден, тобто швидкість, за якої судна з даним запасом палива здатні пройти найбільшу відстань, або швидкість, при якій витрата палива на пройдену милю є найменшою. Відстань, пройдена судном (з'єднанням) в одиницю часу, - швидкість ходу судна (з'єднання), яка виражається у вузлах, а в деяких випадках в милях за годину, кабельтових за хвилину, за метри за секунду.

68. Крен (англ. careen, heel, heeling, list) – 1) підводна частина судна; 2) поперечний спосіб судна, спосіб літака біля поздовжньої осі, нахил яхти в один бік (на лівий або правий борт).

69. Крива водотоннажності (англ. curve of displacement, displacement curve, deadweight plan, displacement scale, deadweight scale – шкала дедвейту, loading curve, deep displacement – вантажний розмір) – крива, яка встановлює залежність між водотоннажністю та осадкою судна. Надає можливість при даному осаді швидко визначити водотоннажність судна.

70. Курс (англ. ship's course) – кут, який складається діаметральною площиною корабля з меридіаном. Курс корабля виражається або в румбах та їх частках (старий поділ картки), або в градусах і частках градуса, рахуючи від N за рухом годинникової стрілки до 360°, або в чвертях горизонту і градусах, причому чверті (NO, SO, SW, NW) виходять розподілом кола двома взаємно перпендикулярними діаметрами Nord - Sud і Ost - West, а градуси відраховуються від N або S в обидві сторони до 90° (напр., NO 23° або SW 45°).

71. Лавірування (англ. tacking) – просування до мети проти вітру зигзагоподібними рухами з поворотами, що дозволяє зберегти заданий курс, у тому числі рух під вітрилом проти вітру, виконується неодноразовою зміною галсу. Лавірувати проти вітру – просуватися на вітрильному судні до мети змінними курсами внаслідок несприятливого вітру.

72. Лаг (англ. log, lag, knotmeter) – 1) прилад визначення швидкості судна і пройденого їм відстані. Розрізняють механічні Лаги - вертушка з лопатями, що буксирується на тросі, і гідравлічні – які вимірюють динамічний напір води, що виникає при ході судна; Лаг вимірює швидкість судна щодо води. Швидкість щодо землі (SOG) може бути іншою та вимірюється вона за допомогою GPS; 2) Лаг гідроакустичний - гідроакустична станція для визначення швидкості судна щодо морського дна, тобто абсолютної швидкості та кута зносу судна; 3) показник, що відображає відставання або випередження в часі одного явища в порівнянні з іншими, наприклад: в економіці час від моменту вкладення коштів до отримання віддачі.

73. Левентик, Левентіх, Левентіг, Левендіх (англ. spilling of sails, headwind (вітрильний спорт), head to wind (яхтинг), be in the position «head to wind» – стати в левентик) – положення, коли яхта знерухомлена, тому що вітер дме точно в ніс. У цей момент зазвичай піднімають грот, тобто стан вітрила, коли він знаходиться в лінії вітру і заполіскує.

74. Леєр, леїр (англ. manrope, life line, horse, jack stay) – туго натягнута мотузка, у якої обидва кінці закріплені. Застосування Леєра є різноманітним. Він застосовується для постановки косих вітрил – кліверів і стакселей та, відповідно, зветься клівер-леєра і стаксель-леєра. Уздовж борту судна, що не має фальшборту, простягаються Леєра з троса або трубки, які оберігають людей від падіння за борт. Під час штормової погоди вздовж судна

простягають штормові Леєри, за які тримаються люди при пересуванні. Для тієї ж мети встановлюються постійні леєри (метал) на димових трубах і на стінках рубок і різних приміщень.
75. Лінія схилу (англ. lead line, plumb line) – напрям, що визначається в кожній точці земної поверхні рухом вільно падаючого тіла під впливом сили тяжіння. Напрямок це вказується ниткою, верхній кінець якої прикріплений, а до нижнього підвішується будь-яке важке тіло, що перебуває у спокої. Якщо прийняти землю за кулю, що зазвичай допускається, то Лінія схилу завжди збігається з напрямком діаметра земної кулі, що проходить через місце спостерігача.
76. Лобовий опір (англ. drag, drag characteristics) – складова частина повного опору (англ. overall drag), що випробовується тілом при русі його в рідині або газі, спрямована по поздовжній осі тіла в бік, зворотну руху тіла. Лобове зіткнення судна – опір, спрямований діаметральною площиною в корму при русі судна вперед.
77. Локсодромія (англ. loxodromic line, loxodromy, loxodrome, loxodromics, rhumb line, rhumb track, equiangular spiral) – лінія на сфері або будь-якій іншій поверхні обертання, що перетинає всі меридіани під постійним кутом, На морській карті, складений проекції, Локсодромія має вигляд прямої лінії. Плавання за Локсодромією (англ. Mercator's sailing, mercator sailing, plain sailing, plane sailing, rhumb sailing) є дуже зручним, оскільки судно весь перехід утримують на постійному курсі. Однак, Локсодромія не є найкоротшою відстанню між вибраними пунктами переходу. При невеликих переходах різниця відстаней по Локсодромії та ортодромії настільки незначна, що нею нехтують, та плавання здійснюють Локсодромією. При великому океанському переході судна, коли відстань між пунктами вимірюється тисячами миль, рекомендується вибирати найкоротший шлях.
78. Лот (англ. sounding plummet) – 1) свинцева або чавунна гиря біля ручного лота; 2) чавунний або кам’яний вантаж, що вживається на плотах та сплавних суднах для затримування їхнього руху. Лот застосовується також на караванах, які буксируються та йдуть за пароплавом за течією, у кривих і вузьких місцях при проході під мостом тощо. У цих випадках Лот, опущений на ґрунт, затримує розкочування каравану та сприяє стійкості його на курсі; з цією самою метою застосовуються ланцюги, що опускаються з корми.
79. Лоція (англ. pilot's sailing direction, pilot book, sailing directions) – частина науки судноводіння. Вона займається докладним вивченням морів і океанів та служить керівництвом, як розташовувати по них курси судна, минаючи всі небезпеки та застосовуючись до панівних вітрів, течій та інших місцевих умов, та як здійснювати плавання ними в найкоротший термін.
80. Лоцман (англ. pilot, lootsman) – 1) досвідчений моряк, який знає складні для проведення судна, тобто спеціаліст з проведення суден, знає місцеві умови плавання. Часто Лоцмана називають «картою, що говорить», Лоцман – особа, добре знайома з усіма умовами проходу до даного порту або плавання на якійсь певній ділянці шляху; 2) риба загону окунеподібних. Довжина до 70 см. Водиться у всіх тропічних та субтропічних морях, іноді в помірних водах, рідко – у Чорному морі. Тримається біля акул, дельфінів, морських черепах.
81. Магнітне схилення (англ. magnetic variation) – один зі складових елементів земного магнетизму; вимірюється кутом між магнітним та істинним (географічним) меридіанами місця. Якщо північний кінець магнітної стрілки спрямований на схід від істинного меридіана, Магнітне схилення називається східним; у протилежному випадку – західним. На морських картах Магнітне схилення показується у вигляді розбитої на градуси компасної картки з написом у центрі її величини відмінювання.
82. Марина (англ. marina, marine, sea piece, sea-piece, marine painting, Marina) – 1) обладнана стоянка для яхт та інших малих суден; 2) пейзаж, що зображує море; 3) власне ім’я.
83. Марс (англ. mast top, round-top, top, topsail, top sail, T. Sail, Mars) – 1) на вітрильних суднах: майданчик, що накладається на лонга-салінги щогли. Марс застосовується для рознесення стін-ванти, а також для різних робіт з управління вітрилами. Залежно від приналежності до тієї чи іншої щогли Марси звуться: фор-марс, грот-марс, крюйс-марс. На сучасних суднах з механічним двигуном Марс є лише майданчиком для спостерігачів, які призначаються зі спеціальною метою; 2) у назвах частин рангоуту і такелажу – приставка, що означає належність наступного за ним поняття до марселя або марса-рею; 3) планета, середня відстань від Сонця 228 млн. км; 4) давньоіталійське божество, спочатку бог полів і врожаю війни. Вважався батьком Ромула та Рема – засновників Риму. Відповідає грецькому Аресу; 5) марси – італійські племена, підкорені до початку III ст. до н. е. римлянами в результаті самнітських воєн. Стародавній войовничий народ, який жив у середній Італії, хоробрість якого увійшла до приказки. Вони стояли на чолі союзників проти Риму в так званій Союзницькій війні 91 р. до н. е.
84. Марсель (англ. topsail, Marseille, Marcel) – 1) другий знизу на щоглі вітрило, що ставиться між марса-реєм та нижнім реєм. На фок-щоглі Марсель зветься фор-марсель, на грот-щоглі — грот-марсель. Вираз «Мати марселі на півстеньги» означає: мати Марселі зарифлені настільки, що вони піднімаються до половини стінки. «Покласти марселі на стінку» означає: поставити Марсель проти вітру, щоб вони лягли на стінки; 2) місто та найбільший порт Франції, на Середземному морі; 3) чоловіче ім’я французького походження.
85. Меридіан (англ. meridian, Meridian) – 1) велике коло, подумки проведене через обидва полюси Землі. Перший Меридіан поділяє землю на Східну та Західну півкулі – проходить через пасажний інструмент Гринвічської обсерваторії, що знаходиться поблизу Лондона. Від Гринвічського меридіана ведеться рахунок довгот; 2) місто в штаті Міссісіпі, США.

86. Місцезнаходження судна (англ. ship's position) – координати судна на карті, визначені за допомогою точних пеленгів за компасом, секстантом або іншими приладами. Координати, отримані безпосередньо по об'єктах на карті або за секстантом при спостереженні небесних тіл визначають місцезнаходження судна. Наприклад, взяли три пеленги на об’єкти, провели лінії на карті, на їхньому перетині й перебуватиме судно. Для визначення Землі географічні координати – широта і довгота.
87. Метацентр (англ. metacenter) – точка перетину нормалей до площин ватерліній корабля при способі його, проведених через центри тяжкості підводних обсягів (центри величини). Розрізняють поперечний Метацентр – при способах судна біля поздовжньої осі і поздовжній Метацентр – при способі близько поперечної осі. Для будь-якого судна (як надводного, так й підводного) Метацентр повинен знаходитись вище за центр тяжіння.
88. Мідель (англ. midship, middle, midstation section, midship frame - мідель-шпангоут) – слово, що означає «середній», наприклад: мідель-шпангоут – середній за довжиною судна шпангоут, мідель-дек – середня палуба. Іноді під словом Мідель розуміють найбільшу ширину судна і кажуть, наприклад: ширина судна по Міделю така. Мідель-шпангоут іноді скорочено називається просто «Мідель». Під цим терміном (мідель-шпангоут) мають на увазі також конструктивний креслення поперечного перерізу по середині довжини судна – це крива, що отримується при розсіченні поверхні судна в середині його або в найширшому місці поперечною площиною, перпендикулярною до діаметральної.
89. Мол (англ. jetty, mole) – огороджувальна споруда в портах для захисту від морських хвилювань. Мол може бути з’єднаним або нез’єднаним з берегом. В останньому випадку він має назву хвилелому, або брекватера. Моли та хвилеломи зводяться у вигляді вертикальної стінки з дна моря, або у вигляді кам’яного відсипання трапецеїдального перерізу.
90. Монотип (від грец. μοηο – одне, єдине і τύπος – відбиток; англ. one design, one design class – монотипний клас, One-Design, one-design; нім. Monotype) – 1) абсолютно ідентичні моделі яхт, з однаковими корпусами та вітрильним оснащенням, тобто судна, побудовані за одним й тим самим кресленням, з однакових матеріалів, з однаковим обладнанням тощо; 2) човен, побудований з дотриманням суворих правил для отримання цілого флоту суден, які мають приблизно однакову швидкість. У вітрильному спорті Монотип – яхта з суворо регламентованими принципами будівництва, яка допускається до змагань лише за повної відповідності правилам обміру.
91. Море (від лат. mare – море, озеро; англ. sea, mare; франц. mer; італ. mare) – 1) частина Світового океану, відокремлена сушею або піднесеннями підводного рельєфу та відрізняється від відкритої частини океану гідрологічним і метеорологічним режимом ; 2) у переносному значенні: велика кількість чогось; 3) у різних авторів, зокрема, в Біблії, Морем може називатися будь-який великий водний простір (річки, озера, затоки); 4) об’єкти, іменовані Морем, існують не тільки на Землі: наприклад, «Південне Море» є на Марсі та на Місяці (місячним Морем називається (візуально) темна пляма на поверхні місячного диска).
92. Морська миля (англ. nautical mile) – одиниця виміру довжини в морі (шляху), що дорівнює 1852 метрів (приблизно 6080 футів); довжина хвилини еліптичного земного меридіана. За рішенням Генеральної конференції з вимірів та ваг, її використання допускається, хоч й не рекомендується. У 1928 році Міжнародним гідрографічним бюро прийнято стандартну Морську милю: 1 Морська миля = 1,852 км = 10 кб (кабельтових). У Великій Британії 1 Морська миля = 1,853 км). Сухопутна миля = 1,609 км (застосовується у США).
93. Морське право (англ. admiralty law, admiralty, maritime law, naval law, право на море, море) – сукупність правових норм, які регулюють відносини, що складаються в галузі торговельного та військового мореплавання, рибальства та морського промислу, видобутку біологічних та мінеральних ресурсів морів, проведення наукових досліджень тощо. Морське право включає норми міжнародних конвенцій та хорошу морську практику, а також норми внутрішнього законодавства.
94. Моторна яхта (англ. m/y, motor yacht, cabin cruiser, poweryacht) – цей термін застосовується до моторних суден (англ. motor-boats) круїзного флоту, довжиною від 10 до 24 метрів. Круїзна яхта – судно, призначене для подорожей на далекі відстані. Випускаються в однокорпусному варіанті чи катамаранами. Від прогулянкових відрізняються підвищеною вантажопідйомністю та міцнішим корпусом. Вантажопідйомність важлива зберігання провіанту і запасу прісної води. Головна відмінність круїзної яхти – це наявність кількох кают.
95. Мул (англ. mud, ooze, slime) – відкладення, що утворюються на дні спокійних водойм (річок, озер, морів та океанів) з тонких мінеральних або органічних частинок. Мулистий ґрунт є найкращим для якірної стоянки суден.
96. Мурінг (англ. anchor mooring, fixed mooring anchor) – «мертвий» якір, часто у вигляді важкої плити, що утримує яхту під час стоянки в марині. Найчастіше Мурінг – бетонна плита, що лежить на дні моря (річки, озера), до якої на ланцюг прив’язаний плаваючий буй, або просто мотузка.
97. Навігація (англ. navigation) – 1) один з основних розділів науки судноводіння, який викладає підстави для водіння та визначення на карті місця судна в морі з берегових предметів або з перерахуванням. Основними приладами для цієї мети є компас і лаг. Особливу галузь Навігації становить тактична навігація, що вивчає закони та методи маневрування як одиночного корабля, так і з’єднання кораблів; 2) у широкому значенні: судноплавство, мореплавання; 3) пора року, коли за місцевими кліматичними умовами можливе судноплавство.
98. Навітряна сторона (англ. windward side, luff) – сторона, в яку дме вітер, тобто сторона судна, схильна до дії вітру.

99. Належний курс (англ. proper course) – курс, яким яхта могла б йти до фінішу якнайшвидше за відсутності інших яхт, про які йдеться у правилах, які використовують цей термін. Яхта не має належного курсу до свого сигналу «Старт».
100. Нижня шкаторина (англ. foot rope, foot, foot of a sail) – нижня кромка вітрила, тобто нижній край вітрила, між галсовим і шкотовим кутом. Залежно від форми вітрила, у нього може бути від трьох до п'яти шкаторин, які обшиваються тросом для того, щоб вітрило не розривалося.
101. Нірал, ніргардер (англ. down hauler, down haul, downhauler, tripping line, downhaul) – трос, що відтягує вітрило вниз. На відміну від фалу, Нірал тягне фаловий кут вітрила не вгору, а вниз. За допомогою Ніралу забираються косі вітрила. Залежно від того, якому вітрилу належить Нірал, він отримує додаткове найменування, наприклад: клівер-нірал, бом-клівер-нірал, фока-стаксель-нірал.
102. Ніс (англ. for'd, fore, beak head, beakhead, nose, stem, prow, bow) – передня частина яхти (судна), тобто передній край судна як надводний, так і підводний. Ніс у сучасних судів буває прямий, криголамний, бульбовий та такий, що вивалюється вперед (кліперний). Остання форма називалася у старому дерев'яному суднобудуванні князвдігедом. У другій половині XIX століття дуже поширеним видом був так званий таранний Ніс (таран).
103. Нуль глибин (англ. Date of soundings, нім. Tiefenbezugsebene, Normalnull, Kartennull) – рівень води при найнижчому відливі, відносно якого виміряні всі глибини, зазначені на карті.
104. Обстінювати (обстінити) вітрила (англ. back the sail(s), bagpipe, lay aback, aback) – покласти вітрила на стінку, тобто поставити їх так, щоб вітер віяв у їх передній бік й тим самим натискав їх на стінки. При такому положенні вітрил судно матиме задній хід. Іноді так роблять зі стакселем, щоб довернути ніс яхти при повороті, іноді з гротом, щоб сповільнитись або дати задній хід.
105. Обчислення шляху (англ. dead reckoning, dead-reckoning, DR, reckoning, ship's account – розрахунок шляху судна) – ведення записів про взятий курс, вітровий дрейф, швидкість тощо під час руху судна. Записи робляться, починаючи з відомого розташування судна; розрахунок за формулами числення зроблених судном різниць широт і різниць довгот, й навіть перебування широти і довготи пункту.
106. Оверкіль (англ. capsizing of a ship, overkeel, keel over) – 1) невдалий поворот або інший маневр, що завершився перевертанням судна вгору кілем. Основна причина Оверкіля – недостатня поперечна або поздовжня стійкість судна, що не відповідає умовам плавання. Цей термін найчастіше застосовується до маломірних прогулянково-спортивних суден. Стосовно повномірних комерційних судів прийнято термін «перекидання»; 2) у переносному значенні: невдача, крах планів. Так жартома кажуть моряки про шлюпку, що перекинулася вгору кілем через невдало (непрофесійно) виконаний маневр.
107. Оверштаг (англ. go about, tack about, tack, heave in stays) – поворот з перетином вітру носом яхти. Найчастіше це поворот при лавіруванні та курсі бейдевінд – з лівого галсу на правий і назад. Поворот судна, яке йде під вітрилами, проти вітру; при цьому повороті кермо кладеться на вітер, судно кидається до вітру і, коли дійде до лінії вітру, тобто до такого положення, що вітер дутиме у напрямку діаметральної площини, переносять спершу задні, а потім і передні вітрила на інший бік можливою швидкістю; в цей час судно перекочується через лінію вітру і йому дають ухилитися, поки воно не ляже в бейдевінд на іншому галсі. При повороті Оверштага судно визначає дугу кола від 7 до 12 румбів.
108. Озеро (англ. lake) – поглиблення суші, заповнене водою, яке є частиною світового океану. Величина Озера дуже різна, від кількох десятків м^2 до десятків тисяч км^2. Найбільші озера колись становили частину світового океану й тому називаються морями (Каспійське, Аральське).
109. Океан (ocean, world-wide ocean) – 1) під цим найменуванням розуміється загальна сукупність усієї водної оболонки, за винятком річок і озер, що охоплює земну кулю безперервним шаром води; 2) континенти і великі архіпелаги поділяють світовий Океан великі частини Атлантичний Океан, Індійський Океан, Тихий Океан, Північний Льодовитий Океан. 2000 року Міжнародна гідрографічна організація виділила п'ятий: Південний Океан; 3) так називали греки найбільшу річку у світі, що оточувала, за їхніми поняттями, землю та море; разом з тим вони вважали Океан живою істотою, сином Урана та Геї, старшим з титанів, чоловіком Тефіси, від якої він народив усі річки та джерела. Океан мав владу над світовим потоком, що оточував, за уявленнями греків, земну твердь.
110. Осадка (англ. draft, draught, ship's draft, draft of vessel – осідання судна) – глибина занурення судна у воду, тобто відстань від вантажної ватерлінії найнижчої точки виступаючої частини судна. Відстань від поверхні води до нижньої точки корпусу судна. На підставі Осадки визначається на яких мінімальних глибинах судно може ходити безпечно.
111. Оснащення (англ. rigging) – 1) система снастей судна: щогли, рангоут та вітрила; 2) накладення такелажу на щогли та проведення снастей. Снасть (англ. rope) – всяка мотузка на судні, будь-який трос, необхідний для роботи з вітрилами. Оснастити судно (англ. rig a ship) – оснащувати, постачати снастями судно; озброювати, накладати та проводити снасті для управління судном.
112. Остійність судна (англ. vessel stability) – здатність судна плавати у прямому становищі чи, у разі якщо судно будь-якою зовнішньою силою виведено з цього становища, здатність його повернутись після припинення дії цієї сили у початкове становище.

113. Парусина (canvas, sailcloth, sail-cloth, sail cloth, cloth) – щільна і товста лляна, прядив'яна або бавовняна тканина (№1 найтовстіша, №8 найтонша), з якої робляться вітрила. Сучасні вітрила робляться зі складових синтетичних тканин - дакрон, кевлар тощо. Парусина широко застосовується на суднах на рукавиці, мішки, вітрила, водоналивні рукави, підводні пластирі та кранці.
114. Пасажир (англ. passenger; франц. passager, voyageur; нім. Passagier) – 1) особа, яка плаває на судні, але не входить до складу його екіпажу. Фізична особа, яка має договір перевезення (квиток) та не має певних службових доручень на борту. 2) жаргон: будь-яка людина; передбачувана жертва, об'єкт будь-якого шахрайства; клієнт, якого обвішують, обманюють тощо; особа, яка не належить до злочинного світу, намічена жертва злочину або шулерства в картах.
115. Пеленг (англ. bearing) – напрям на будь-який предмет від спостерігача. Розташування об'єкта, виражене у градусах; визначається за компасом (англ. bearing per compass, compass bearing). Розрізняють істинний та магнітний Пеленг. Істинний Пеленг предмета – кут між площиною істинного меридіана та вертикальною площиною, що уявляється, що проходить через даний предмет і місце спостерігача. Магнітний Пеленг предмета – це кут між магнітною північчю та обраним об'єктом, взятим за основу точки спостерігача.
116. Переважна сторона дистанції (англ. favored end) – частина дистанції, що має найкращі умови (вітер, течії, видимість) для її якнайшвидшого проходження. Одна сторона дистанції завжди є переважною.
117. Перегин корпусу судна (англ. camber of a ship) – вигин, при якому середина корпусу вигинається вгору, а краї опускаються. При плаванні судна на схвильованій поверхні з його корпус діють сили підтримки, постійно змінюють свою величину окремих ділянках довжини судна. Максимального значення ці сили досягають тоді, коли судно йде курсом, перпендикулярним до напрямку хвилі, довжина якої дорівнює довжині судна.
118. Перекладати, перекласти (англ. shift the helm – перекласти (класти, перекладати) кермо, shift the anchor – переставляти якір) – 1) Перекласти кермо – покласти кермо вліво, якщо воно було покладено праворуч, або навпаки; (англ. shift the rudder) – Перекласти кермо на той самий кут іншого борту; (англ. move the rudder inboard) – зменшити кут перекладки керма; 2) Перекласти якір – вибрати якір і потім знову його віддати, але в іншій точці.
119. Піаніно (англ. piano) – ряд стопорів, розташованих зазвичай над входом у рубку. Через ці стопори найчастіше проведені фали та відтяжки. Керує фалами, відтяжками, топенантом та іншими мотузками, виведеними на «Піаніно», допомагає ставити і майнати вітрила пітмен (англ. pitman), «піаніст» (фаловий). Таким чином, «Піаніно» – це частина яхти, де зосереджені всі стопори, блоки та лебідки.
120. Підвітряна сторона (англ. leeside) – сторона, протилежна тій, у яку дме вітер, тобто протилежна навітряній стороні. Так, якщо судно йде правим галсом, то його ліва сторона називатиметься підвітряною, а права – навітряною.
121. Плавання (англ. floating, navigation, natation, swimming) – 1) стан тіла, зануреного в рідину, коли його вага врівноважується тиском середовища, рівним (за законом Архімеду) вагою витісненої рідини; 2) пройдена відстань у навігації; 3) підтримання тіла на поверхні води та пересування по ній за допомогою узгоджених поштовхоподібних рухів кінцівок, що використовують воду як опору. Основні способи спортивного плавання: брас, кроль, батерфляй та ін.
122. Площа парусності (англ. sail spread, sail-area, sail area, abovewater projected area, Lateral Projected Area, LPA, S.A.) – загальна площа всіх вітрил даного судна. Розмір парусності змінюється залежно від класу вітрильного судна (парусника).
123. Повний курс, повні курси (англ. downwind, downwind courses) – напрям руху судна під прямим чи тупим кутом до вітру, на відміну гострого курсу. Йти з попутним вітром, пливти за вітром (англ. sail downwind) – йти Повним курсом.
124. Пов'язані, пов'язана, пов'язаний (англ. overlap, Overlap!) – яхти Пов'язані, якщо жодна з них не знаходиться чисто позаду іншої яхти або якщо яхта, що знаходиться між ними. Ці терміни не застосовуються до яхт, які знаходяться на різних галсах.
125. Поглиблення судна (англ. draught, submerged depth, depth of submersion, depth of immersion – глибина занурення в рідину, осадка) – глибина занурення судна у воду. Поглиблення судна у воді може бути: носове (носом), що вимірюється перпендикуляром від точки перетину вантажної ватерлінії з форштевнем до продовження лінії кіля; кормове (кормою), що вимірюється по перпендикуляру від точки перетину вантажної ватерлінії з ахтерштевнем до продовження лінії кіля; середня, рівна напівсумі носового та кормового.
126. Порт (англ. port) – 1) отвір у борту судна. Наприклад: для навантаження товарів - вантажний Порт (англ. cargo port); для стрільби з гармат – гарматний Порт (англ. gun port); отвір у фальшборті для осушення палуби – осушувальний порт, штормовий порт, портик, напівпортік, шпигат (англ. freeing port, wash port); 2) морський Порт (англ. sea port, s.p.) – територія акваторії, обладнана для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та експедиційних робіт, а також інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності (п. 6 ст. 1 Закону «Про морські порти України» від 17.05.2012).
127. Порушення гоночних правил (англ. rules 'infringement) – недотримання учасником правил змагань. Гоночні правила переглядаються та публікуються кожні чотири роки Міжнародною федерацією парусного спорту (МССБ) –

International Sailing Federation (ISAF) в 1996 – 2015 роках. З 2015 року вони переглядаються та публікуються World Sailing (WS).
128. Похибки спостережень (англ. observation error, observational error, survey error, error of observation) – будь-які спостереження, які з метою визначення різних шуканих величин, неможливо знайти виконані практично точно і неминуче містять у собі більш менш чутливі похибки.
129. Прапор (англ. flag) – прикріплене до утримувача або шнура полотнище встановлених розмірів і кольорів, іноді з зображенням на ньому герба, емблеми. Прапор склепіння, сигнальний Прапор (англ. code flag, signal flag, cornet) – будь-який прапор, що входить у комплект прапорів, службовців для сигналів; державний (національний) Прапор (англ. national flag) – Прапор, який є символом суверенітету тієї чи іншої держави. Має особливе значення у міжнародному праві, зокрема у морському праві, а також у відносинах між державами. Затвердження влади будь-якої держави на будь-якій території символізується актом підняття на ній державного Прапора.
130. Приводити (привести) до вітру – повертати яхту до лінії, звідки дме вітер; йти курсом, близьким до напрямку вітру, ближче до крутого бейдевінду. Привести в шторм (heave to) - йдучи попутним вітром, привести в бейдевінд наскільки це можливо.
131. Причал (англ. berth, mooring berth, moor, marina, mooring line) – 1) місце вздовж пристані для швартування судна та проведення вантажно-розвантажувальних робіт, посадки/висадки пасажирів тощо, тобто комплекс споруд та пристроїв, призначених для підходу, швартування, стоянки, обробки та обслуговування суден, посадки та висадки пасажирів, вантажних операцій тощо. Розрізняють Причали пасажирські, вантажні, судноремонтні та інші; 2) так називають швартування судна; 3) причальний канат, з якого судно підтягується до берега.
132. Прямі вітрила (англ. square sails) – вітрила, які прив’язуються до реїв та можуть бути поставлені впоперек судна. До прямих вітрил відносяться нижні вітрила, марселі, брамселі та бом-брамселі.
133. Пузо вітрила (англ. bunt, belly) – повнота, опуклість вітрила, коли він надутий вітром. Пузо вітрила збільшує підйомну силу в порівнянні з плоским вітрилом тієї самої площі. Досягається відповідним кроєм вітрила.
134. П’ята, п’ятка (англ. throat, sole, saucer, crown) – 1) кінець гафеля й гіка, що упирається в щоглу; 2) нижній кінець предмета. П’ята ахтерштевня –- пластина з загартованої сталі, в яку впирається нижній штир керма. П’ята керма (англ. sole of the rudder) – нижня частина керма, що спирається на виступ ахтерштевня. П’ята шлюпбалки - нижній кінець шлюпбалки, яким вона стоїть у черевику. П’ята шпиля (англ. saucer) - нижня частина балера. П’ята якоря (англ. crown) – нижня частина якоря, якою він торкнеться землі, якщо його поставити вертикально.
135. Рангоут (англ. spar, rig) – сукупність надпалубних частин суднового обладнання: щогли, реї, гафелі тощо, призначені для розміщення суднових вогнів, антен, кріплення вантажопідйомних засобів тощо; на вітрильних судах Рангоут також призначається для постановки вітрил. На більшості сучасних яхт – це щогли, гіки та бушприт.
136. Релінг (англ. pulpit, railing, rail) – вертикальна огорожа на яхті, яка дозволяє безпечніше працювати та не дає вивалитись за борт. Релінги являють собою залізні стійки з поздовжніми лозинами, які іноді замінюють фальшборт.
137. Рискати (англ. yaw) – згортати убік від курсу (під впливом зовнішніх сил), тобто незначно ухилятися на судні від курсу то одну, то іншу сторону. Рискати, – кажучи про вітрильне судно, – увалюватись до вітру.
138. Риф (англ. reef, ledge, cay) – 1) коса, мілина або банка з твердим ґрунтом, що складається з каменю, гравію, коралу тощо; 2) поперечний ряд пройдених крізь вітрило зав’язок (риф-сезней), за допомогою яких можна зменшити його площу. Цих зав’язок буває на кожному вітрилі по кілька рядів (у марселів чотири, у нижніх вітрил – два). Залежно від сили вітру беруть один, два, три, чотири рифи.
139. Рівновага (англ. equilibrium, equipoise, balance) – стан нерухомості тіла, що випливає з взаємного знищення всіх сил, які діють на нього. Розрізняються три види рівноваги: стійка, коли при відхиленні від рівноважного становища виникають сили, які перешкоджають цьому відхиленню; нестійка, коли ці сили, навпаки, збільшують відхилення; та байдужа, за якій зміна положення не викликає жодних нових сил (наприклад: колесо на осі).
140. Розміри судна головні (англ. principal ship dimensions) – довжина судна L, ширина та поглиблення у воді T. Останнє для торговельних судів здебільшого заміряється висотою надводного борту.
141. Рубка (англ. cabin, deck house, round house, roundhouse, house, tracker, deck-house) – різного роду закрите приміщення на верхній або на вищерозташованих палубах, що не доходить до бортів судна. Залежно від свого призначення, а іноді й за місцем свого розташування, Рубка отримує додаткове найменування, наприклад: бойова, камбузна, командирська, лоцманська, радіо, рульова, штурманська, кормова, носова; спеціальне приміщення на судні, обладнане апаратурою, приладами, технічними засобами також має назву «Рубка». Іноді виглядає як надбудова на палубі, іноді розташовується в корпусі судна і трохи височить над палубою.
142. Румпель (англ. tiller, steering tiller) – одноплечий або двоплечий важіль, насаджений на голові керма. За допомогою Румпеля проводиться перекладка керма. Румпель у вигляді одноплечого важеля, насадженого за напрямком діаметральної площини судна, називається поздовжнім. Румпель у вигляді двоплечого важеля, насаджений перпендикулярно до діаметральної площини судна, називається поперечним (англ. rudder yoke). Румпель, який має форму сектора, називається секторним. Румпель – це важіль на верхній частині осі керма, який слугує для перекладання (повороту) керма на малих суднах.

143. Рундук (англ. transom berth, transom, locker) – ящик для зберігання речей на яхтах. Найчастіше використовують Рундук у кокпіті, куди складають взуття та непотрібні мотузки. Рундук на кораблях - закриті нари, ящики чи скрині, які встановлюються у внутрішніх приміщеннях корабля, де у нічний час сплять бійці.
144. Секстант (англ. sextant, sext, sxt, Sex) – навігаційний вимірювальний інструмент. Визначає висоту Сонця (зірок, планет або Місяця) над горизонтом для обчислення географічних координат точки, в якій проводиться вимірювання, тобто прилад, за допомогою якого можна отримати свої координати, орієнтуючись на положення Сонця або інших небесних тіл.
145. Сигнальний прапор, прапор склепіння (code flag) – прапор Міжнародного зведення сигналів. Предметний сигнальний засіб встановленого забарвлення, форми та розміру, що застосовується для передачі повідомлень. Виготовляється з особливої вовняної матерії (флагдука) та фарбується.
146. Сила вітру – інтенсивність переміщення горизонтального потоку повітря, тобто показник того, з якою силою дме вітер. Вимірюється у вузлах, м/с, км/год, балах за шкалою Бофорта.
147. Скриня (англ. locker, box) – канатна (ланцюгова) Скриня (англ. cable chain locker, chain locker) – приміщення в носовій частині судна, в якому зберігається якірний канат (якірний ланцюг); сигнальна шафа (Скриня) (англ. signal locker) – шафа на містку для сигнальних прапорів; повітряна Скриня (англ. air box, air tank, air-vessel, air-chamber) – водонепроникна Скриня, яка застосовується для забезпечення плавучості та стійкості шлюпок.
148. Скула (англ. bow) – 1) вигин на корпусі судна, де борт, закруглюючись, перетворюється на носову загострену частина; 2) вигин на корпусі судна, де борт, закруглюючись, переходить у днище; 3) лінія (гостра грань), що утворюється перетином борту і днища човна гідролітака, поплавка або глісера.
149. Снасть (англ. rope) – будь-який трос, необхідний для роботи з вітрилами; будь-яка мотузка на судні, який застосовується для постановки та прибирання вітрил і управління ними, а також має спеціальне призначення. Йти під однією Снастю – йти попутним вітром, без вітрил. Обробляти, обробити Снасть – обробляти, покращити роботою. Віддати Снасть – згорнути з кнехта (качки, нагеля), за який вона була загорнута. Очистити Снасть – розплутати, звільнити. Просмикнути Снасть – провести через шківи. Рознести Снасть – розкласти її на палубі у зручне для використання положення. Снасть розібрати — забрати кожну снасть на своє місце. Снасть укласти – укладати у відомому порядку. «Худа снасть відпочити не дасть». «Не припасаючи снасті, не чекай на солодощі».
150. Спінакер, спинакер (англ. spinnaker, spinaker, chute, kite) – велике легке переднє вітрило, яке використовується при попутному вітру. Це велике, красиве, найчастіше яскраве вітрило з тонкої парусини ставиться тільки на повних курсах. Керується за допомогою брасів та спинакер-гіка.
151. Спортивні судна (англ. sport craft, sports vessel(s)) – моторні, вітрильні та гребні судна, які застосовуються для цілей розваги, спорту та фізкультури. До Спортивних суден можна віднести такі човни, як мисливські човники, гумові надувні човни, водяні лижі та велосипеди, а також академічні судна, байдарки, глісери, каное, клінкери, скутери, яхти. Спортивні судна змішаного типу – вітрильно-моторні судна. Це судна зазвичай каютного типу, із внутрішнім приміщенням.
152. Справжній вітер (англ. true wind) – горизонтальний потік атмосферного повітря над водяною поверхнею, напрям і швидкість якого вимірюються щодо стаціонарних морських чи наземних об’єктів. На судні, що рухається, ці параметри можуть бути обчислені як результат векторного віднімання швидкості судна з напрямку вимпельного вітру.
153. Справжній обрій (англ. true horizon, mathematical horizon, astronomical horizon) – площина, перпендикулярна до прямовисної лінії спостерігача. На небесній сфері він зображується великим колом, для якого зеніт та надір служать полюсами. Це коло поділяє небесну сферу на дві половини: надгоризонтну, в якій розташований зеніт, та підгоризонтну, в якій розташований надір.
154. Справжній час опівдні (англ. true noon) – справжній сонячний час визначається видимим добовим рухом Сонця, моменти верхньої та нижньої кульмінації якого називаються відповідно. Проміжок часу між двома послідовними однойменними кульмінаціями центру Сонця називаються справжньою сонячною добою.
155. Стаксель (англ. stay sail, stay-sail, staysail, jib) – косий вітрило трикутної форми. Стакселі попереду фок-щогли називаються: фока-стаксель та фор-стеньги-стаксель. Між фок- та грот-щоглами: грот-стеньги-стаксель, грот-брам-стаксель і грот-бом-брам-стаксель. Між грот- та бізань-щоглами: крюйс-стеньги-стаксель та крюйс-брам-стаксель. Стародавня назва Стакселя – штаг-сейлі. Найпоширеніше сучасне переднє вітрило – Стаксель. Яхти, озброєні двома вітрилами, найчастіше мають грот і Стаксель. Це трикутне вітрило, яке кріпиться до форштагу. Стаксель. – найближче до носової частини яхти вітрило; він змінює своє становище під час поворотів оверштаг.
156. Стартовий буйок (англ. starting buoy) – знак початку дистанції, який разом із суддівським судном на старті (англ. starting vessel) визначає стартову лінію. Як правило, суддівське судно є однією зі сторін стартової лінії разом зі Стартовий буйком. Організація старту та перетин лінії старту – найбільш відповідальні елементи гонок. Довжина лінії старту – дуже важливий фактор; рекомендована довжина повинна бути як мінімум в 1,25 рази більше сумарної довжини всіх яхт, що стартують.

157. Ступінь балансування керма (англ. balance ratio, area-balance ratio) – відношення площі балансирної частини (розташованої до носа судна від осі обертання) до площі, що лежить у кормі від осі обертання, виражене у відсотках. На сучасних судах Ступінь балансування керма дорівнює 20-30%.
158. Стоячі хвилі (англ. standing waves) - коливальний рух частинок середовища, при якому в кожній точці величина амплітуди залишається постійною. С. ст. можуть виникати при накладенні двох хвиль однакової довжини, що поширюються назустріч один одному. Точки з найбільшою амплітудою називаються пучностями Стоячих хвиль. Точки, в яких амплітуда дорівнює нулю (вагань немає), називаються вузлами Стоячих хвиль.
159. Стравити, стравлювати, травити (англ. veer, pay out, pay, ease, ease away – давати слабкість снасті) – послабити, випустити. Стравлювати пар – випустити пару в атмосферу; стравлювати снасть – випустити снасть вщерть. У переносному значенні: збрехати, витратити, розповідати історії (небилиці). «Стравив останню монету» – витратив. «Не трави» – не бреши. «Травити байку» – складати небилиці, розпускати чутки, пліткувати.
160. Суддівське судно (англ. starting vessel, official boat) – на цьому судні знаходяться судді, які дають старти, приймають фініші та стежать за дотриманням Правил. Воно забезпечує виставлення знаків дистанції, старт/фініш регати та роботу суддів. Під час перегонів воно не переміщається разом з яхтами-учасницями уздовж дистанції.
161. Судно (англ. vessel, ship) – у загальному значенні цього слова: споруда, здатна плавати по воді та переміщатися по ній, несучи на собі понад власну вагу всі вантажі, призначені для цієї споруди за родом його служби. Усі існуючі Судна розділені на два основні класи: військові Судна (англ. war ships) та цивільні Судна (англ. merchant ships).
162. Суднобудування (англ. shipbuilding) – мистецтво чи виробнича діяльність, що полягає у проектуванні та будівництві судів; галузь промисловості, що займається будівництвом суден. Суднобудування ділиться на морське та річкове; на вигляд матеріалів, з яких будуються судна, і на кшталт суден – на сталеве, дерев'яне, промислове, дрібне (будівництво катерів, шлюпок тощо). Суднобудування також – це прикладна наука, що ґрунтується на законах математики, фізики та механіки. Судноплавство (англ. navigation) – використання водних шляхів для перевезення пасажирів та вантажів. Розрізняють С. річкове та морське.
163. Суднова команда, екіпаж (англ. ship's company, ship's crew, ship crew, crew) – судновий екіпаж складають командний склад; особовий склад, що обслуговує судно, як група осіб, що знаходиться на борту судна, об’єднана загальними цілями, що спільно забезпечує плавання та його безпеку.
164. Судновласник (англ. shipowner, shipowners, vessel interest, ship owner, owner of a ship, owner of vessel, owner, ship holder) – власник судна, зокрема, диспонентний. Судновласником визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи воно є власником судна або використовує його на інших законних підставах (ч. 1 ст. 20 Кодексу торговельного мореплавання України).
165. Судноводії (англ. navigator – найменування спеціальності, одержуваної в мореходному училищі, shipdriver, master of a vessel, skipper) – одна з найбільш затребуваних спеціальностей на морському флоті. На судні Судноводії займають посади капітана, вахтових помічників капітана, старших помічників капітана. Фахівці, які мають реальний морський досвід, затребувані на березі як керівні кадри морських портів і судноплавних компаній, директорів крюїнгових агентств, співробітників державних транспортних відомств, викладачів вищих навчальних закладів. Члени екіпажу судна зобов'язані виконувати розпорядження Судноводія у межах покладених ними обов'язків.
166. Судноремонт (англ. shiprepairing, ship repairing, ship-repairing, ship repair) – сукупність робіт, задача яких підтримання судна в робочому стані. Розрізняють наступні види Судноремонту: малий, або поточний, капітальний, аварійний та превентивний (попереджувальний).
167. Сутінки (англ. twilight) – час після заходу Сонця або до сходу, коли світяться висвітлені ним високі шари атмосфери, а саме Сонце знаходиться ще за горизонтом. Розрізняють Сутінки цивільні, коли зниження Сонця не більше 6°30', і астрономічні, коли зниження Сонця не більше 18°. Тривалість астрономічних Сутінок у різних місцях земної поверхні не однакова і дорівнює проміжку часу, коли Сонце своїм добовим рухом проходить частина паралелі, укладеної між горизонтом і альмукантаратом 18° зниження. На екваторі Сутінки найкоротші (1 год. 12 хв.). У широтах, більших за 48°33', можна спостерігати безперервні Сутінки, коли вечірні Сутінки зливаються з ранковими (білі ночі). Це можливе у випадках, коли зниження Сонця опівночі є меншим ніж 18°.
168. Схилення світила (англ. declination of star, declination) – дуга меридіана світила від екватора до місця світила. Позначається грецькою літерою "Δ" (дельта). Якщо світило знаходиться в північній півкулі, то його схилнання називають північним, або північним; якщо у південному – то зюйдовим, або південним.
169. Такелаж (англ. rigging, tackle) – весь корисний інвентар на судні, від тросів та вітрил до компаса; одним цим словом називають усі мотузки, канати, троси разом зі своїми кріпленнями. Всі снасті на судні, які застосовуються для кріплення рангоуту і для управління ним та вітрилами, поділяються на стоячий і біжучий Такелаж. Стоячий Такелаж – ванти, штаги, блоки, стопори тощо, які контролюють натяг, підняття та спуск вітрил.
170. Талі (англ. tackle, purchase) – вантажопідйомний пристрій, що складається з двох блоків (рухомого та нерухомого), з’єднаних між собою тросом; один кінець останнього (корінний) укріплений нерухомо в одного з блоків, а за інший кінець (ходовий кінець, або лопар) тягнуть для підйому вантажу. Талі бувають прості та механічні. Прості Талі розрізняються між собою за найбільшою кількістю шківів одного з блоків, наприклад: одношківні, двошківні, тришківні.

171. Твіст (англ. twist) – скручування вітрила, тобто те, наскільки спіралевидним стає вітрило. Вітрило має бути настроєне так, щоб бути повернутим до вітру під одним й тим самим кутом на всій його висоті. Тобто якщо у верхній частині вітрила напрям вітру трохи змінюється, то і верхня частина вітрила трохи розвертається під вітер. Основний інструмент, за допомогою якого регулюється Твіст стакселя, – це погон шкіта.
172. Температура (англ. temperature) – величина, що характеризує тепловий стан тіла. Суб'єктивно визначається своєрідним відчуттям нагрітого тіла; об'єктивно визначається середньою енергією руху окремих частинок речовини. Вимірюється за допомогою спеціальних приладів – термометрів, пірометрів, термоскопів тощо.
173. Теоретичний креслення судна (англ. line drawning) – зображення контурів зовнішньої поверхні судна у трьох проекціях. Для цієї мети вибирають у судні три основні взаємно перпендикулярні площини і на них зображують різні перерізи поверхні судна так, як вони проектуються цих площинах. Цими площинами є: 1) діаметральна площина судна – бічний розріз або просто бік; 2) площина рівня води називається вантажною ватерлінією, напівширота; 3) площина поперечного перерізу судна, корпус.
174. Теорія корабля (англ. theoretical naval architecture) – наука, що вивчає мореходні якості судна, тобто плавучість, стійкість, непотоплюваність, ходкість, поворотливість та поведінку корабля на схвильованому морі. У Теорії корабля судно сприймається як незмінне тверде тіло. Ця наука є додатком законів теоретичної механіки до судна, що перебуває як у русі під впливом сил, що діють на нього, так і в рівновазі.
175. Тоннаж (англ. tonnage) – для військових кораблів: водотоннажність корабля, виражена в тоннах. Для торгового судна водотоннажність не є показовою, тому що для експлуатаційних цілей важливо знати пристосованість судна до перевезення вантажів, тобто його вантажопідйомність і вантажомісткість. Слід відрізняти наступні види Тоннажу: 1. Водотоннажність, або вага судна в тоннах. 2. Вантажопідйомність-дедвейт або повна вантажопідйомність судна в тоннах. 3. Вантажопідйомність корисна або чиста – вага в тоннах вантажів, які можуть бути перевезені у вантажних приміщеннях судна. 4. Вантажомісткість судна – обсяг у кубометрах або кубічних футах трюмів судна, пристосованих для перевезення вантажів. 5. Реєстрова валова, або повна, місткість судна – місткість брутто-грос-тоннаж, брутто-реєстровий тоннаж, виражений у регістрових тоннах. 6. Реєстрова чиста місткість судна – місткість нетто, нетто-реєстровий тоннаж.
176. Топ (англ. mast head, masthead, head of a mast, mast top, top) – верхній кінець будь-якого вертикального дерева рангоутного, наприклад: щогли, стеньги тощо. Довжина Топа грот- і фок-щогл 1/6 , а Топа бізань-щогли 1/8-2/13 від їх довжини.
177. Траверз (англ. abeam, abeam direction, beam, transverse, athwartship) – напрямок, перпендикулярний до курсу судна чи його діаметральної площині. Бути на Траверзі будь-якого предмета означає, що спостерігач з судна бачить цей предмет у напрямі, перпендикулярному курсу судна.
178. Траєкторія (англ. trajectory) – шлях руху точки або твердого тіла, наприклад: Траєкторія польоту снаряда, рух судна при маневрі. Коли точка рухається, вона описує лінію. Саме та лінія, якою рухається тіло, й називається Траєкторією.
179. Трап (англ. ladder) – 1) сходи на судні; забортний Трап (англ. gangway ladder, ladder gangway) – зовнішній навісний Трап особливого пристрою, що встановлюється на бортах судна при його стоянці на якорі, для входу на судно та сходу з нього. Розрізняють трапи: внутрішні (для сполучення між приміщеннями всередині корабля); зовнішні (для сполучення з палубами надбудов та рубок); забортні (відпускні та шторм-трапи). Шторм-трап) – будь-які мотузкові сходи з дерев'яними сходами (балясинами), опущені по зовнішньому борту або підвішені до пострілу і службовці для того, щоб забратись на судно; 2) водяний запор стічного трубопроводу у вигляді U-подібного відростка труби, що розташовується вертикально; вода, яка завжди знаходиться в Трапі, перешкоджає проникненню поганих запахів з трубопроводу.
180. Тріангуляція (англ. triangulation) – найбільш точний прийом визначення взаємного розташування точок на земній поверхні. При Тріангуляції вибираються на відкритих та піднесених місцях опорні пункти та закріплюються спорудою спеціальних знаків. Сторони між знаками утворюють мережу (тригонометричну мережу).
181. Тропік, тропіки (англ. tropics) – паралелі, віддалені на 23,5° на північ та на південь від екватора. Північний тропік називається тропіком Рака, південний – тропіком Козерога. Країни, розташовані між тропіками, називаються тропічними. Між цими паралелями відбувається річний рух Сонця.
182. Трос (англ. rope) – загальна назва всякої мотузки, що застосовується на судах флоту. Залежно від матеріалу Троси бувають: прядив'яні — з волокон конопель, званих прядивом; трав'яні - з волокон трав та дерев, що ростуть у тропічних країнах; дротяні – з залізного або сталевого оцинкованого дроту; шкіряні - звиті з тонких сиром'ятних ремінців (вживалися в старі часи). Товщина тросів вимірюється по колу в мм, см або дм.
189. Тузик, туз (англ. youyow – маленька шлюпка, scull, sculler, single sculler, dinghy, dingy, dingey) – невелика рятувальна шлюпка; двовесельна шлюпка для одного весляра. Найменша з усіх суднових дерев'яних шлюпок.
190. Тяга (англ. power, rod, connecting rod, purchase rod, draught, towing) – 1) напрямок морської течії; 2) Тяга такелажу – одна з робіт, що систематично повторюються, на вітрильному судні; зводиться до обтягування всього стоячого такелажу; 3) рух газів від пункту з більшим тиском до пункту з меншим тиском, викликаний різницею тисків газів у зв'язку з різницею їх температури та питомої ваги у двох точках газоходів та димоходів; 4) стрижень,

за допомогою якого передається зусилля, що розтягує, від однієї ланки механізму до іншого; 5) Тяга гвинта – сила, що розвивається повітряним гвинтом, що приводиться в обертання авіаційним двигуном, і збігається у напрямку з віссю мотора та гвинта; 6) сила, що тягне.

191. Увалювати (увалюватись) під вітер (англ. bear away, fall off, fall off to leeward, cast) – повертати яхту від лінії напряму вітру, змінювати курс убік від вітру. Вирази «судно увалилось під вітер» або «впало під вітер» вживаються в тих випадках, коли воно, йдучи з іншими суднами одним курсом, залишається у них під вітром. Судно увалюється вітром – тобто його зносить під вітер прямою дорогою, дрейфує. Від вітру й течії корабель увалився – тобто корабель знесло. Увалитись в строю кільватера – кораблям йти не строго в кільватерному струмені, а дещо осторонь його, на одну-дві ширини корабля.

192. Укладати снасті (англ. stow, rig up) – класти у відомому порядку, укласти, прибрати в одне місце, вантажити. Укладання (розміщення) вантажу у трюмі (англ. stowage); упорядкування снастей і тросів та укладання їх на свої місця після робіт. Усі снасті тросового спуску укладаються по сонцю, тобто від лівої руки перед собою до правої. Кабельтові, перліні та всі снасті кабельного спуску укладають проти сонця, тобто від правої руки перед собою до лівої. Такий спосіб укладання снастей встановлений з наступних міркувань: при укладанні снастей тросової роботи їх закручують у бухти по сонцю навкруги.

193. Утримуюча сила якоря (англ. hold, anchor hold, high holding power anchor – якір підвищеної утримуючої сили) – у адміралтейських якорів становить від 12 до 15 ваг якоря. Утримуюча сила якоря патентованих якорів дорівнює приблизно від 2,40 до 3,75 їхньої власної ваги. Утримуюча здатність ґрунту, добре тримає ґрунт (відносно якоря) – holding ground, good holding ground, holding bottom. Це ґрунт, за який може зачепитися якір.

194. Ухил (англ. rake) – 1) нахил щогли (англ. rake of a mast); поздовжній нахил щогли; величина Ухилу визначається кутом між щоглою та вертикаллю; відхилятися від прямовисної лінії до корми (про щоглу, трубу, штевну); 2) Ухил бушприту, гафелів – кут, що складається бушпритом, гафелями з горизонтом; 3) у широкому сенсі: відійти убік, ухилитися від наміченого шляху, виконання обов'язку тощо (англ. deviate, flinch from); 4) ухилятись від курсу (англ. lose way, pay off, set off the course, sheer, swerve from the course) – зійти з тих чи інших причин з того напряму, яким правили або мали правити; 5) ухильна дошка – пристосування у вигляді дошки, що застосовується при складанні частин корпусу судна, які мають бути перпендикулярними до лінії кіля судна, під час його побудови на стапелі.

195. Фаза (англ. phase) – окремий момент у розвитку якогось періодичного явища, у зміні форми або стану якогось тіла; різні стани будь-якого періодичного явища. У термодинаміці: термодинамічний рівноважний стан речовини, який відрізняється за своїми фізичними властивостями від інших рівноважних станів (інших Фаз) тієї самої речовини. Іноді нерівноважний метастабільний стан речовини також називається Фазою (метастабільна). Фазовий перехід – пов'язані з якісним зміною властивостей речовини.

196. Фал (англ. fall, halliard, halyard, haulyard) – трос для підняття вітрил, тобто мотузка, яка піднімає вітрила за фаловий кут. Розрізняють «грота-фал» або «стаксель-фал». Залежно від призначення Фал отримує додаткову назву, наприклад: марса-фал, клівер-фал, сигнальні Фали. Адже Фал - це снасть, яка застосовується також для підйому деяких рангоутних дерев (реїв, гафелів), вітрил (кліверів, стакселів), кормового прапора, гюйса, прапорних сигналів та ін.

197. Фальшборт (англ. bulwark) – легке обшивання борту відкритих палуб. Легкий пояс бортової обшивки височить над верхньою палубою. Використовується для огородження палуби та зашиті її від заливання. Край по краю борту допомагає екіпажу не зісковзувати за борт і трохи захищає палубу від води (накату хвиль на неї). Для стоку води у Фальшборті влаштовують отвори – штормові портики.

198. Флот (англ. fleet) – сукупність судів, як правило, одного призначення. Наприклад: військовий Флот (англ. navy), торговий Флот (англ. merchant navy), рибальський (промисловий) флот (англ. fishing fleet).

199. Фок (англ. fore sail) – пряме вітрило, найнижчий на передній щоглі (фок-щоглі) судна. Прив’язується до фока-рею. Фок косий – трикутне вітрило; ходить штагом. Називається так на судах, що мають одну щоглу, а на інших судах він називається стакселем. Фок розрізний – рейковий Фок, розрізаний вздовж біля самої щогли. Фок штормовий – вітрило, яке мало вигляд рівнобедреного трикутника. Прив’язувався до фока-рею своєю основою. Ставився у штормовий вітер замість Фока.

200. Фордевінд, фордак (англ. stern wind – попутний вітер, повний вітер, dead run – курс фордевінд) – у цьому положенні вітер дме в корму, яхта при цьому може йти на повному ходу. Курс, за якого вітер направлений у корму судна, коли вітер дме суто ззаду. Розташування вітрил «метеликом» (грот з одного боку, а стаксель – з іншого) можливе саме за такого курсу. Вітер, у напрямку збігається з курсом судна або, інакше кажучи, вітер, який дме прямо в корму. Фордевінд називають також повним вітром, а про судно, що йде у Фордевінд, кажуть: судно йде повним вітром.

201. Фордуни, фардуни, пардуни (англ. standing backstay, quarter backstay, backstay) – снасті стоячого такелажу, які утримують стеньги та брам-стеньги з боків й ззаду. Бом-брам-фордуни утримують бом-брам-стеньгу ззаду та з боків. Брам-фордуни тримають брам-стеньгу з боків та ззаду. Стінь-фордуни тримають стінку ззаду.

202. Форсований похід – перехід, прискорений за часом або посилений на відстані. Форсований вихід – прискорений за часом вихід.

203. Форсувати (англ. force) – прискорювати, посилювати, налягати, напружувати всі сили. Форсувати загородження – подолати загородження. Форсувати котли – тимчасово піднімати паропродуктивність котлів. Форсувати вітрилами – нести вітрила більше, ніж потрібно за цієї сили вітру.
204. Форштевень, стем (англ. stempost, stem, stem post, cut-water, cut-off out, bow) – поковка або виливок формою носа, є продовженням кіля. Якщо кіль брусковий, то Форштевень робиться смуговим і з'єднується з кілем в замок. Якщо ж кіль плоский, то нижня частина Форштевня робиться також плоскою та оснащена на кінці виїмкою, яка називається шпунтом, в яку входить зовнішній шар горизонтального кіля. Вертикальний кіль кріпиться з Форштевнем двома косинцями або приклепується до спеціально відлитого середнього ребра. Для з'єднання Форштевнів з листами зовнішньої обшивки або бортовою бронею робиться шпунт. Ковані смугові Форштевні зазвичай використовуються на цивільних судах.
205. Центр парусності – точка докладання рівнодіючої сили вітру на вітрило або взагалі на поверхню; точка застосування аеродинамічних сил тиску вітру на надводну частину судна. Приймається в центрі тяжкості проекції надводного борту, надбудов, рубок, димових труб, рангоуту тощо на діаметральній площині судна. Для вітрильних суден Центр парусності приймається в геометричному центрі тяжкості площі всіх вітрил, поставлених строго в діаметральній площині.
206. Центр тяжіння (англ. centre of gravity, c.o.g., c of g) – точка тіла, через яку при кожному його положенні проходить рівнодіюча земного тяжіння; точка докладання сили ваги судна. Для визначення його становища є два шляхи: розрахунковий – складання поздовжнього та вертикального навантаження судна, що виробляється за його кресленнями; другий – експериментальне визначення положення Центру тяжкості судна на плаву.
207. Циркуляція (англ. circulation) – 1) рух газів й рідин по замкнутому контуру. Залежно від причин, що її змушують, ділиться на природну та примусову. Циркуляція природна є наслідком відмінності в щільності (та температури) в окремих точках рідкого середовища, внаслідок чого частинки менш щільні (тобто легкі) піднімаються, поступаючись своїм місцем більш важким. Циркуляція примусова є наслідком повідомлення рідини руху механічним шляхом (насосами тощо); 2) крива, що описується судном при кермі, покладеному на будь-який кут.
208. Час закриття фінішу (англ. closed finishing time) – час після фінішу першої яхти кожного класу (наприклад: фініш закривається після закінчення 30% часу проходження дистанції першим човном цього класу). Цей період оговорюється Регламентом змагання. Перетин лінії фінішу учасниками перегонів фіксується з моменту фінішу лідера змагань до закінчення контрольного часу.
209. Чистий, чисто (англ. clean/clear) – «Чистий якір»/«Якір чистий!» – (англ. anchor is clear) – вираз, який означає, що якір піднятий з води та не заплутаний якірним ланцюгом. Повідомлення помічника капітана, що спостерігає за підйомом якоря з води, що якір вийшов на поверхню не заплутаним, чистим і судну можна дати хід.
210. Швартов, швартоу (англ. mooring line, mooring, berthing rope, shore-fast, shore-fast, shorefast) – трос (мотузка), за допомогою якого судно закріплюється біля причалу (швартівний трос), тобто використовується для того , щоб прив'язати яхту до причалу. Канат, яким судно кріпиться до пірсу чи причалу; трос або ланцюг, за допомогою якого судно прив'язується до берега, стінки, пристані або іншого судна.
211. Шверт, швери, шверц (англ. centreboard, drop centreboard, sliding keel) – опускні щити у плоскодонних суден зовні бортів або, інакше кажучи, висувні бічні кілі. Швертом також називають дощаті крила, що спускаються з бортів невеликих валких суден у воду для зменшення крену. Шверт кермовий – опускна приставна частина керма, що застосовується для збільшення у потрібних випадках його площі. На несамохідних суднах, що плавають за Маріїнською системою, говорять також «швери». Простими словами: дошка, розташована в щілини, що проходить через середину невеликих яхт, тобто висувний кіль, який використовується для зменшення бічного дрейфу під час руху яхти проти вітру.
212. Швидкість ходу суден (англ. Speed) – відстань, що проходить судном за одиницю часу. Швидкість ходу суден виявляється у вузлах, а деяких випадках – у милях на годину, кабельтових за хвилину, метрів за секунду. Для річкових суден вимірюється за кілометри на годину, на добу.
213. Широта (англ. latitude) – одна з координат у ряді систем сферичних координат, яка визначає положення точок на поверхні Землі, Сонця, планет та на небесній сфері відносно екватора (екліптики); географічна координата, що служить разом з довготою визначення положення точки на земної поверхні. Являє собою кут між площиною екватора і вертикальною лінією, що проходить через дану точку, що вимірюється по меридіану від екватора до полюсів від 0° до 90° (північна та південна). Широта – це кут при центрі Землі між прямовисною лінією спостерігача та площиною екватора.
214. Шкаторина (англ. edge, leech, bolt rope, boltrope) – край вітрила, обшита ліктросом, тобто одна зі сторін вітрила. Край вітрила; часто можна почути від капітана: «Добий по нижній Шкаторині!» Це означає, що потрібно крутити лебідку доти, поки край вітрила не натягнеться до максимально можливого рівня. У прямих вітрил Шкаторини називаються: верхня (Head-rope), нижня (Foot-leech-rope) та бічні (Sideleech), а у шлюпкового фоку та грота – передня (Foot-rope) та задня (Afterleech). У косих вітрил, наприклад: у топселів, Шкаторини називаються – коса, передня та нижня, а у клівера – коса, задня та нижня. Передню Шкаторину у косих вітрил називають також стоячою, а задню – шкотовою.

215. Шкіпер (master, master mariner, master of a ship – капітан судна (торгового), skipper, captain) – капітан яхти; Шкіпер несе відповідальність за життя людей та збереження яхти, він же організує життя команди на ній. Морське судноводійське звання (Шкіпер дальнього плавання; Шкіпер каботажного плавання).
216. Шкот, шхот (англ. sheet, sheat, guy line, lowering line) – горизонтально простягнута мотузка, яка дозволяє перенести вітрило з одного борту на інший. Снасть, трос суднового такелажу для управління вітрилами, прикріплений до шкотового куту вітрила або гіку, через таль, тобто мотузка, що управляє вітрилом. За допомогою Шкоти можна зробити вітрило плоским, повним, перекинути з одного борту на інший тощо. Шкот – це снасть, якою розтягуються нижні кути вітрил. Приймає назву вітрила, до якого вона прикріплюється.
217. Шлаг (англ. fake, turn, loop; нім. Schlag, zwei halbe Schläge – два шлаги, простий штик) – один оберт снасті (мотузки, троса) навколо чогось, у тому числі лебідки, качки, кнехта тощо. Простий штик (англ. bend clinch) – вузол, що застосовується при кріпленні кінця швартова до берегових палів (тумб) або для тимчасового з'єднання двох перлин.
218. Шпрінг, шпринг (англ. sprit, spring, quarter mooring, spring rope, spring line) – перлінь, вв'язаний у скобу станового якоря чи взятий за якірну ланцюг, й навіть верп, завезений з корми. Шпрінг заводять для того, щоб при всіх змінах вітру або течії судно залишалося повернутим бортом до бажаного напрямку.
219. Штаг(и) (англ. stay(s)) – снасті стоячого такелажу, які розташовані в діаметральній площині та підтримують щогли, стеньги, бушприт та інші рангоутні дерева спереду.
220. Штиль (англ. calm, calm sea) – 1) безвітря (швидкість вітру трохи більше 0,2 м/с), за шкалою Бофорта 0 балів; 2) відсутність будь-яких хвиль на морі; затишшя, якщо немає хиби, то море дзеркальне.
221. Шторм (англ. gale, storm, windstorm) – за шкалою Бофорта вітер у 8 балів і швидкістю 15,3-18,2 м/сек, або приблизно 30-35 мор. миль на годину. Сильний Шторм – за шкалою Бофорта вітер 9 балів і швидкістю 18,3-21,5 м/сек, або приблизно 36-42 мор. миль на годину. Міцний Шторм – за шкалою Бофорта вітер 10 балів і швидкістю 21,6-25,1 м/сек, або приблизно 42-49 мор. миль на годину. Жорстокий Шторм – за шкалою Бофорта вітер у 11 балів та швидкістю 25,2-29,0 м/сек, або приблизно 50-56 мор. миль на годину. Буря, тривалий, дуже сильний вітер, понад 9 балів за шкалою Бофорта та швидкістю понад 20 м/с, зазвичай спостерігається при проходженні циклону; супроводжується сильним хвилюванням на морі та руйнуваннями на суші.
222. Штурвал, штюр, штюр-вал (англ. steering wheel, helm) – механічний пристрій, за допомогою якого перекладається кермо. Ручний штурвал складається з горизонтального валу, званого балером, та з'єднаного з ним колеса або двох коліс з ручками. Колеса застосовуються для обертання балера, з'єднаного шпонками з залізною віссю. Остання обертається у мідних підшипниках, вроблених у вертикальні стійки. На балер навертається штуртрос, що передає рух румпелі.
223. Штурман (англ. navigator, navigating officer) – у торговому флоті: помічник капітана, спеціаліст з кораблеводіння; у військовому флоті: спеціаліст командного складу, який знає питання кораблеводіння та маневрування. Штурманська справа (англ. navigation) – сукупність знань, які забезпечують успішність та безпеку плавання корабля за різних обставин.
224. Штурманська лінійка (англ. navigation ruler) – креслярський інструмент для штурманської прокладки курсу (пеленгів). За його допомогою на карту послідовно наносять лінії, паралельні початковій. Є дві лінійки, з'єднані двома металевими тягами на шарнірах. Призначена для проведення на морській карті прямих, паралельних заданому напрямку. Простими словами: лінійка паралельна, з градусним та сантиметровим градуюванням.
225. Щогла (англ. mast, рос. мачта) – вертикальне дерево на судні, яке встановлюється в його діаметральній площині та піднімається над верхньою палубою. Щогла є основою для всього рангоуту та використовується для постановки вітрил. В епоху вітрильного флоту грали надзвичайно важливу роль як головна частина суднового двигуна. На сучасних судах, які не мають парусного озброєння, Щогли застосовуються з метою зв'язку, підтримки стріл тощо. На військових судах Щогла використовуються для влаштування на них різних бойових постів з метою збільшення дальності видимості.
226. Щуп (англ. poker gauge, bag dredge, bayonet gauge, oil-gauge rod – щуп для вимірювання рівня олії) – механічний прилад для вимірювання зносу підшипників; набір тонких пластинок точно певної товщини, які застосовуються для вимірювання зазорів та просвітів між окремими деталями. Для виміру просідання валу зсередини в носовому дейдвудному ущільненні використовується Щуп просадки. Щуп може використовуватися для взяття проб, наприклад, ґрунту, для вимірювання рівня олії тощо.
227. Ют (англ. poop, poop-house) – частина верхньої палуби, найближча до корми. Надбудова в кормі, що йде з борту до борту та зазвичай до самого кормового краю судна. В даний час відрізняють подовжений та короткий Юти. Існує ще назва Напів'ют, яка вживається нарівні з назвою Ют.
228. Якір (англ. anchor) – пристрій для утримання судна на місці при стоянці на вільній воді. Вага Якоря знаходиться у певній залежності від величини судна. Робоча напруга, що витримується якорем та його ланцюгом, приблизно відповідає опору води при дванадцятивузловій швидкості ходу.

229. Якірний ланцюг (англ. anchor chain, chain cable, cable, anchor cable) – ланцюг для кріплення якоря. Ланцюг застосовується для з’єднання якоря з судном. Для станових якорів довжина якірного ланцюга від 100 (184 м) до 150 саженів (276 м), для запасних – 100 саженів (184 м).
230. Яхта (англ. yacht від нідерл. jacht від дієслова jagen – переслідувати, гнати, полювати) - вітрильне, вітрильно-моторне або моторне судно для водного спорту та прогулянок. Спортивні вітрильні яхти розрізняють по конструкції корпусу, площі вітрил, наявності кіля або шверта. Морські Яхти роблять із постійними баластовими кілями.
231. Яхтинг (англ. yachting) – улюблене заняття багатьох тисяч людей. Можна сміливо говорити про те, що існує ціла яхтова спільнота, у тому числі й на території пострадянських країн. Люди, які захоплюються Яхтингом, влаштовують зустрічі, спілкуються на інтернет-форумах, влаштовують спільні прогулянки тощо заходу. Є незалежна організація з навчання парусного спорту та водних видів спорту, яка забезпечує освіту та стандарти навчання для професійних та рекреаційних судноводіїв, яхтсменів та жінок.