

# Круглый стол, острые углы

Как мы отмечали в прошлом номере «Кия», с февраля вступил в действие новый Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 026/2012 «О безопасности маломерных судов», не первый год вызывающий споры и протесты среди специалистов-малотоннажников. «Круглый стол» по этому случаю, проведенный в рамках МБС для всех желающих, что называется, подлил керосину в огонь. Приводим здесь мнения специалистов, отражающие разные подходы к сложившейся ситуации.



Выступает начальник Управления безопасности людей на водных объектах МЧС России А. А. Нуникиян

**Е**жегодная выставка катеров и яхт приближалась к своему «экватору». По залам перемещались немногочисленные посетители. На стендах скучали очаровательные девушки. Серьезные менеджеры убеждали потенциальных клиентов в преимуществах своего товара. И только в конференц-зале, где проходил Круглый стол, кипели страсти. Раздавались призывы: «Спасите меня от гибели!» и вопросы: «Скажите, кому занести денег?» Подобно ведущему популярного телевизионного ток-

шоу, модератор мероприятия метался среди участников, не успевая передать микрофон каждому, кто желал высказаться. Шло заинтересованное обсуждение документа, который, по словам собравшихся, буквально взорвал ситуацию на рынке.

Чтобы объяснить накал страстей участников Круглого стола, необходимо вернуться к предыстории вопроса. Практически все девяностые годы прошлого века на отечественном рынке катеров и яхт сохранялась ситуация, доставшаяся в наследство

от советских времен. К концу первого десятилетия нового века у каждого из государственных органов по надзору сформировался свой флот из однотипных скоростных (то есть имеющих скорость полного хода свыше 30 км/ч) судов. К моменту, когда Россия, Беларусь и Казахстан принялись создавать единое таможенное пространство, общее количество прогулочных лодок всех видов приписки, например, в московском бассейне уже приближалось к полутора тысячам штук, существенно опережая флот речных судов,

предназначенных для коммерческой деятельности: толкачей, сухогрузных барж и пассажирских теплоходов.

Необходимо отметить, что ГИМС, имея под своим надзором флот совершенных по мировым меркам, сложных и современных судов, не имела соответствующей нормативной базы, регламентирующей вопросы проектирования, постройки и технической эксплуатации таких судов. По-прежнему ближе всего ГИМС был по-советски лаконичный и удобный ГОСТ 19105-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Типы, основные параметры и общие технические требования». Его удачно дополнял ГОСТ 19356-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Методы испытаний». Оба документа были переизданы в марте 1998 года. Обо всем этом автор достаточно подробно писал в статье «Под чьим флагом малое судно», опубликованной в журнале «Катера и Яхты» №232.

Опираясь на эти документы, осуществлялась сертификация подавляющего большинства маломерных судов (длиной до 6 м), строившихся в России до последнего времени. Для прогулочных судов больших размеров упомянутые государственные стандарты не подходят совсем.

Объекты водного транспорта и промысловый флот находятся под техническим наблюдением обоих Регистров, которые худо-бедно, но сформировали работоспособную нормативную базу, обеспечивающую проектирование, постройку и техническую эксплуатацию поднадзорного флота, в том числе маломерных судов. Я имею ввиду, например, «Временное руководство по классификации и освидетельствованию маломерных судов Р 040-2013 Издание 4». Можно обсуждать качество документов, спорить о целесообразности применения заложенных в их основу методик. Но в сумме все эти документы формируют нормативную базу, регламентирующую вопросы безопасности. Добавим, что Правительством РФ к настоящему времени утверждены Технические регламенты о безопасности объектов морского и внутрен-

него водного транспорта, по которым отрасли работают (не всегда гладко, но как-то работают). Таким образом, вопросы безопасности маломерных судов, находящихся под техническим наблюдением обоих Регистров, оказались регламентированы. Маломерные суда, проектируемые, строящиеся и эксплуатирующиеся под надзором ГИМС, оказались в этом отношении пасынками.

Надо отдать должное разработчикам проекта Регламента – они не делали из своей деятельности секрета, выкладывая в Интернете для обсуждения и сам проект регламента, и пояснительную записку к нему. Широкая водно-моторная общественность в лице посетителей интернет-форума «Кают-компания «КиЯ» из разных стран мира также подключилась к обсуждению. В большинстве случаев критика сводилась к несовершенству технических требований к маломерным судам, изложенным в Приложении №2.

С моей точки зрения, авторы документа были изначально обречены на неудачу. Посвятив малотоннажному судостроению более четверти века, выполнив большой объем исследований по маломерным судам различных типов большинства стран мира (порядка 800 различных проектов), я вижу огромное разнообразие видов и типов судов, имеющих длину в интервале от 3 до 20 м. Объединить в рамках и в объеме одного документа требования к остойчивости и непотопляемости подавляющего большинства судов этого размерного интервала просто невозможно.

В результате обсуждения проекта Технического регламента водно-моторной общественностью сформировались несколько точек зрения. Некоторая часть сообщества вместе с автором статьи считала, что в качестве нормативной базы для проектирования и постройки маломерных судов было бы целесообразно использовать семейство отраслевых стандартов ОСТ5. Это, во-первых, сохранило бы преемственность опыта отечественного судостроения, и, во-вторых, обеспечило бы корреляцию с основными

положениями Правил РМРС и РРР, так как все три семейства документов основываются на общих теоретических и практических методиках.

Другая точка зрения была предложена известным конструктором Альбертом Назаровым. Он предложил использовать в качестве нормативной базы для маломерных судов документы Европейского Союза, применяемые для этих целей.

К сожалению, несмотря на собравшийся обширный кворум, сценарий Круглого стола был построен скорее по законам шоу-бизнеса, чем представительного совещания, стремящегося к налаживанию диалога с властными структурами. В основном все свелось к требованиям «отменить регламент» без какой-либо внятной мотивации. Послушав различных экспертов, выступающих в прениях, представители лодочного бизнеса потянулись к выходу. Оставшиеся заинтересованные лица, руководимые модератором Круглого стола, договорились о разработке проекта письма во властные структуры с требованиями отмены Технического регламента. На этом разошлись.

Этот Круглый стол напомнил мне обсуждение двухлетней давности проекта этого же Технического регламента на форуме «КиЯ». Так же кипели страсти, так же обосновывалась вредность этого документа для общего дела. И что в результате? Ничего!

И я подумал, неужели мы настолько разучились за эти годы действовать коллективно, что способны лишь на то, чтобы за столом и в Интернете выплескивать эмоции. Если вступивший в силу Технический регламент затрагивает интересы столь большого количества производителей и продавцов катеров и яхт, то почему бы им не сформировать на постоянной основе группу из квалифицированных специалистов в области малотоннажного судостроения? Пусть в этой группе будут, также, опытные юристы, искушенные в работе с государственными документами и имеющие опыт внесения в них необходимых изменений. Пусть эта группа, работая по найму, добивается внесения изменений в Технический



регламент, препятствующий развитию отечественного малотоннажного судостроения. Мне кажется, что, учитывая связи сообщества в кругу судовладельцев, имеющих крупные прогулочные лодки, это более чем реально. Но нет. Такого рода предложений не прозвучало.

Важно понимать, что применяемые в государстве стандарты – это в первую очередь меры по защите рынка. Стандарты и Правила не определяют качества производимых в стране судов. Введение в России в действие европейских стандартов ISO в области малотоннажного судостроения не приведет к повышению качества отечественных проектов и строящихся судов, потому что качество проектов и судов в максимальной степени определяется квалификацией создающих их специалистов. Введение в действие европейских стандартов ISO лишь упростит вход на отечественный рынок для проектировщиков и производителей из-за рубежа, в настоящее время вынужденных адаптировать свои проектные решения под требования отечественных стандартов и Правил.

Допуская исключительное при-

менение у себя зарубежных стандартов, страна, по сути, сдает позиции на своей территории зарубежным проектировщикам и производителям из стран, стандарты которых она занимает. Это происходит, в первую очередь, потому, что эти проектировщики и производители априори лучше знакомы со своими стандартами и лучше умеют по ним работать. И ЕС, и США умело защищают свой рынок, не допуская на него, например, для коммерческой эксплуатации суда, которые не были спроектированы по их правилам и не были изготовлены на их территории более чем наполовину и, при этом, из сертифицированных у них материалов.

Ввод в действие в России исключительно стандартов ISO в области малотоннажного судостроения, на мой взгляд, окончательно уничтожит и так немногочисленного отечественного производителя, потому что он просто не успеет подготовиться к работе по

### ***Важно понимать, что применяемые в государстве стандарты – это в первую очередь меры по защите рынка. Стандарты и Правила не определяют качества производимых в стране судов***

этим стандартам, в первую очередь, подготовить своих специалистов.

В этой связи мне представляется очень важным один пример. Российским Речным Регистром в 2013 году введено в действие Руководство Р.39-2013 Издание 2 «Правила освидетельствования спортивных парусных судов в эксплуатации». В этом документе в Приложении №2 (обязательном) перечислены документы, применяемые при постройке, ремонте, оборудовании, классификации и освидетельствовании спортивных парусных судов. Список этих документов велик. Он начинается Специальными правилами, регламентирующими прибрежные гонки, для однокорпусных и многокорпусных судов Американского бюро судоходства и Директивой ЕС 94/25/ЕС. В список включены практически все отечественные стандарты и правила типа ОСТ5 и РД, от-

носящиеся к рассматриваемым в документе вопросам (39 наименований документов), а также стандарты ISO, связанные с Директивой ЕС 94/25/ЕС (47 наименований документов). Это Руководство находится в свободном доступе на сайте Российского Речного Регистра.

Я предвижу горячие возражения сторонников «европейского пути», доказывающих, что объединять эти стандарты невыносимо. А мне этот документ представляется образцом мудрого государственного подхода, снимающего ненужный антагонизм между отечественной наукой и практикой малотоннажного судостроения, а также опытом европейской яхтенной индустрии. Мы же плаваем на отечественных и импортных лодках по одному водоему. Что же мешает сбалансировать подходы к нормативной базе, регламентирующей вопросы безопасности маломерных судов?

И беспомощное Приложение №2 к Техническому регламенту я, наверное, хотел бы видеть изложенным в похожей редакции. В то же время я понимаю, что

вопрос этот нуждается в тщательной проработке профильными специалистами и юристами, исследующими не только структуру этого документа, но и правовые последствия от его принятия в измененном виде в смежных областях торговли и производства Таможенного союза. Поэтому я считаю, что эти вопросы должны решаться не на митингах, не на Круглых столах, а в тиши кабинетов, где работают специалисты своего дела.

Если отечественный бизнес в области проектирования и постройки катеров и яхт хочет жить и развиваться, ему следует избегать скоропалительных решений и необходимо научиться действовать коллективно. А за торговлю я почему-то спокоен. Мне кажется, что у торговли все и так будет хорошо.

**Михаил Францев,**  
инженер-кораблестроитель, к.т.н.

### Требуется четкость государственной политики

За последние 12 лет было принято более 10 законодательных актов, изменяющих порядок государственного регулирования в отношении маломерных судов. Кроме того, буквально в последние годы разработаны технические нормативные акты, касающиеся парусных судов и маломерных судов вообще, требования которых противоречат друг другу, не обоснованы, а в ряде случаев – организационно или технически невыполнимы.

Из их перечня видно, что у государства нет четкого представления о политике в отношении судоходства маломерных судов; решения принимаются, исходя из сиюминутных соображений и в зависимости от силы тех или иных групп влияния, и не учитывают ни интересов людей, эксплуатирующих маломерные и спортивные суда, ни интересов государства в целом.

Возникает правовой разрыв между европейским и российским законодательством: за рубежом маломерные прогулочные суда не подлежат классификации, поэтому невозможна процедура реклассификации (признания документов зарубежного классификационного органа), а в России эти же суда должны классифицироваться, поэтому сертификаты о типовом одобрении оказываются недостаточными. Это означает фактический запрет легального импорта судов длиной более 6 м.

Регламент предусматривает следующие процедуры оценки соответствия судна техническим требованиям регламента:

– Сертификация – применяется к серийно выпускаемым судам длиной до 6 м. Сертификация производится аккредитованными организациями, имеющими в своем составе специалистов, испытательные лаборатории и т.д. (например, Крыловский центр, Русский Регистр, Оборонсертификат и др). Заключается в проверке соответствия серийно выпускаемой продукции требованиям стандартов. Технические освидетельствования сертифицированной продукции не

требуются (как велосипед: купил – и едешь, сам отвечаешь за его состояние).

– Классификация и технический надзор – применяется к судам длиной более 6 м. Осуществляется уполномоченным органом исполнительной власти. Постановлением правительства №820 от 18.09.2013 эти функции поручены МЧС (ГИМС). Заключается в проверке технической документации на постройку судна ДО начала постройки и надзоре за постройкой и эксплуатацией судна.

Производителю предлагаются на выбор технические требования, содержащиеся либо в стандартах ISO, либо в Приложении №2 к регламенту. Однако то обстоятельство, что суда длиной более 6 м должны проходить через процедуру классификации, создает серьезные трудности для отечественных производителей и владельцев, и делает невозможным легальный импорт.

Во-первых, ГИМС, в отличие от аккредитованных сертифицирующих организаций, не имеет специалистов в области судостроения. Это означает, что инспектор может либо одобрить документацию за красивые глаза или за взятку, либо отказать практически без объяснения причин.

Во-вторых, при классификации техническая документация должна быть разработана и представлена на рассмотрение органу классификации (ГИМС) до начала постройки маломерного судна. Это означает, что импорт судов будет невозможен.

В интересах судовладельцев было бы распространение процедуры сертификации на все маломерные суда. Это решило бы проблему импорта судов, и сделало бы необязательным регулярное техническое освидетельствование.

Все сказанное снова говорит об отсутствии у государства четкой политики в отношении маломерных судов. В связи с этим я считаю необходимым предложить мораторий на принятие законодательных актов в области малого судоходства и судостроения и определить принципы государственной политики в этой области. Этими принципами должны быть: в области государственной регистрации – за-

щита интересов собственника и государственных интересов в отношении собственности; в области технического регулирования и требований к квалификации судоводителей – обеспечение безопасности окружающих и пассажиров, минимизация вероятного ущерба людям и имуществу.

Применительно к предлагаемому законопроекту это означает:

1) От государственной регистрации должны быть освобождены суда небольших размеров, либо она должна проводиться по упрощенной процедуре (в заявительном порядке, по почте).

2) Технические требования к маломерным и спортивным судам должны основываться на международных правилах и нормах.

3) Квалификационные требования к судоводителям и спортсменам должны основываться на требованиях международных договоров по безопасности судоходства маломерных прогулочных и спортивных судов.

4) Контроль за судоходством в отношении маломерных судов должен быть разделен между ведомствами в соответствии с их специализацией, при этом не допускается совмещения у одного органа полномочий по гос- и технадзору.

5) Из закона должны быть убраны положения, содержащиеся в других законодательных актах.



**Василий Алексеев,**  
инженер-кораблестроитель,  
гл. конструктор ООО «Квартет»

**В мутной воде удачней рыбалка**

Проект оставляет стойкое ощущение того, что задача его авторов состояла не в урегулировании определенных правоотношений, а в искусственном моделировании правового поля для подкрепления полномочий существующей структуры — ГИМС. До этого ГИМСу приходилось оперировать подзаконными нормативными актами уровня постановлений правительства



и субъектов РФ, которые определяли их сферу деятельности и объем полномочий. В результате проект представляет собой компиляцию отсылочных или вторичных норм, объединяемых вокруг понятия «маломерное судно». Практически все статьи проекта так или иначе имеют первичные аналоги, нормы либо кодексов, либо вообще технических актов, при этом включе-

ние в нормативные акты технических норм — это все равно что, например, государственным законом начать утверждать законы физики.

Редакция ключевого понятия «маломерного судна» в КВВТ и КТМ с точки зрения юридической техники является механической: понятие уточняется, но сопутствующие ему понятия (спортивного и прогулочного судов) остаются без изменений.

Условно рабочими темами в проекте являются регистрация прав и выдача прав на управление. Суть: ГИМС выдает права на управление судами, «зарегистрированными в реестре маломерных судов». При этом в разделе о правах на управление упоминаются «суда, не подлежащие государственной регистрации», а в разделе о регистрации прав — нет. Закрывать пробел наличием других нормативных актов не получится, потому что «реестр маломерных судов» впервые вводится именно данным проектом ФЗ. Кроме того, проект предусматривает регистрацию не судов как таковых, а именно прав собственности. Возникает тема соответствия гражданскому законодательству (ст. 130 ГК), регистрация прав на движимое имущество. Такое впечатление, что авторы проекта не до конца представляют себе флот, который они собираются этим законом контролировать.

Если выйти за пределы ведомственных интересов ГИМСа и подумать над тем, что же действительно надо для внятного регулирования сферы так называемых маломерных судов, то следует прежде всего поменять приоритеты. Не подгонять нормы под существующую структуру (т. е. ГИМС), а понять, с какими отношениями (объектами регулирования) мы имеем дело объективно и что из этого требует именно государственного (законодательного) регулирования.

Что имеем. Есть необходимость выделения (идентификации) «водоплавающих» объектов, не подпадающих под Регистры. Требуется способ — надо ли, например, их выделять в кодексах или достаточно подзаконных актов. Нужен перечень документов — на «объект», о допуске к использованию «объекта» и на право управления.

Другой вопрос — условно говоря, кто и кому выдает официальные документы, необходимость которых установлена выше, и кто контролирует тех, кому не нужны такие документы. Закон не дает прав общественным организациям — но есть тема СПО (саморегулируемые организации), почему бы не подумать над передачей им части функций по регулированию «маломерного» судостроения, как это делается в строительной отрасли?

**Наталья Решетова, юрист**

*Через несколько дней после завершения встречи ее организатор Максим Годовых подготовил текст письма, которое после всех согласований предполагается направить Председателю Коллегии Евразийской Экономической Комиссии В. Б. Христенко. В нем, в частности говорится:*

*«На данный момент в связи с вступлением в действие Технического регламента «О безопасности маломерных судов» сложилась ситуация, ко-*

*торая ставит под угрозу в целом существование отрасли маломерного судостроения в РФ.*

*Просим Вас приостановить действие Технического регламента ТС и организовать процедуру доработки документов в соответствии с указанными замечаниями и поправками.*

*В свою очередь, готовы направить технических специалистов, представителей производственных предприятий, сертифицирующих органов, проектных и экспертных организаций для работы в составе рабочих групп по доработке Технического регламента, в составе консультативных комитетов и подкомитетов ЕЭК, других совещательных органах, а также организовать обсуждение изменений в Техническом регламенте».*





Санкт-Петербург  
+7 (812) 949 89 89  
Санкт-Петербург, г. Пушкин,  
ул. Автомобильная, д. 4, лит. АЗ

Москва  
+7 (495) 514 67 89  
Московская область, г.Щербинка,  
Остафьевское шоссе, д.2

**8 (800) 555 85 81**

Бесплатный звонок  
из любого региона России



**БЕНЗИНОВЫЕ  
ДВИГАТЕЛИ  
Mercury MerCruiser**

Новый морской двигатель GM 3.0 л (181 cд) стандартного вращения, без навесного оборудования, для замены MerCruiser MCM 3.0 LX 1996-1997гг. и MerCruiser MCM 3.0 L 1998-2013гг., Volvo Penta 3.0L. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.

**159.750 руб.**

Новый морской двигатель GM 6.2 л V-8 (377 cд) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 6.2L 1996 - 2013гг., OMC, Volvo Penta. Подходит для карбюраторных и инжекторных (MPI) модификаций.

**246.800 руб.**

Новый морской двигатель GM 5.7 л V-8 (350 cд) стандартного вращения без навесного оборудования для замены MerCruiser 5.7L 1996-2013гг., OMC, Volvo Penta. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.

**177.950 руб.**

Новый морской двигатель GM 4.3 л V-6 (282 cд) стандартного вращения без навесного оборудования, для замены MerCruiser 4.3L 1996 - 2013гг., OMC, Volvo Penta. Для замены на карбюраторных и инжекторных (MPI) модификациях.

**167.900 руб.**

Бензиновый карбюраторный двигатель MerCruiser 4.3 TKS V-6 190 л.с.

**279.900 руб.**

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 5.0 MPI V-8 260 л.с.

**399.950 руб.**

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 350 MAG 5.7 V-8 300 л.с.

**479.000 руб.**

Бензиновый инжекторный двигатель MerCruiser 377 MAG 6.2 V-8 325 л.с.

**549.900 руб.**

**ДИЗЕЛЬНЫЕ  
ДВИГАТЕЛИ  
Mercury MerCruiser**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.0 л, 130 л.с.

**889.000 руб.**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 4.2 л, 270 л.с.

**1.169.000 руб.**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.0 л, 150 л.с.

**619.000 руб.**

Дизельный двигатель MerCruiser QSD 2.0 л, 170 л.с.

**679.000 руб.**

**ПОВОРОТНО-ОТКИДНЫЕ КОЛОНКИ  
Mercury MerCruiser**

Поворотно-откидная колонка MerCruiser Bravo III Three. Передаточные числа: 1,36, 1,50, 1,65, 1,81, 2,00, 2,20

**249.000 руб.**

Поворотно-откидная колонка MerCruiser Bravo III X для дизельных двигателей. Передаточные числа: 1,36, 1,50, 1,65, 1,81, 2,00, 2,20

**299.000 руб.**

Поворотно-откидная колонка MerCruiser Bravo I One. Передаточные числа: 1,36, 1,50, 1,65

**249.000 руб.**

Поворотно-откидная колонка MerCruiser Bravo II Two. Передаточные числа: 1,30, 1,65, 1,81, 2,00, 2,20

**249.000 руб.**

**ЗАПЧАСТИ ДЛЯ  
РЕМОНТА И  
ОБСЛУЖИВАНИЯ**

Стартер в сборе. Для замены на карбюраторных и впрысковых MPI двигателях MerCruiser 3.0 / 4.3 / 5.0 / 5.7 / 6.2 / 7.4 / 8.2L, Volvo Penta 3.0 / 4.3 / 5.0 / 5.7

**6.900 руб.**

Новая головка блока цилиндров для морских двигателей MerCruiser 3.7L, Volvo Penta 5.7L в сборе с клапанами. Для замены на двигателях 1996-2013гг.

**18.950 руб.**

Выпускной коллектор двигателя MerCruiser 5.0 / 5.7 / 6.2L для замены на двигателях 1983-2002гг.

**9.900 руб.**

Новая головка блока цилиндров для морских двигателей MerCruiser 3.0L, Volvo Penta 3.0L в сборе с клапанами. Для замены на двигателях 1996-2013гг.

**21.900 руб.**

Гребной винт Mercury Black Max шаг: 17, 19, 21, 23

**7.900 руб.**

Комплект гребных винтов Mercury Bravo III Three 4/3 лопасть, шаг: 19, 20, 21, 22, 5, 24, 26, 28, 30

**49.950 руб.**

Моторное масло Quicksilver 25W-40 для четырехтактных стационарных двигателей, 4 л

**1450 руб.**

Трансмиссионное масло Quicksilver High Performance Gear Lube, 1л.

**550 руб.**

Полный электронный каталог запчастей на Mercury и MerCruiser на нашем сайте

**nwmotors.ru**

Бесплатная доставка в любой регион РФ при покупке от 15000 рублей\*

\*Бесплатная доставка по РФ до склада транспортной компании "Деловые линии" или "Жидорэкспедиция" в регионе проживания покупателя, при одновременной покупке свыше 15000 руб. Обращаем ваше внимание на то, что вся предоставленная информация, касающаяся комплектаций, технических характеристик, цветовых сочетаний ил при каких условиях не является публичной офертой, определенной положениями Статьи 437 (2) Гражданского кодекса Российской Федерации.