



Под чьим «флагом» малое судно?

Продолжаем разговор о нормативной базе, применяемой при проектировании и освидетельствовании маломерных судов. Слово Михаилу Францеву, канд. техн. наук, инженеру-кораблестроителю из Москвы.

Начинается очередная навигация. Для большинства отечественных судостроителей-маломерщиков наступает время определения стратегических задач на новый осенне-зимний сезон, для судовладельцев же – горячая пора, связанная с эксплуатацией имеющегося плавучего средства, а, возможно, и размышлений о приобретении нового малого судна. И для тех, и для других весьма важным является «место приписки» строящегося судна к классификационному органу.

Для начала предпримем небольшой экскурс в область действующего законодательства. В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 31 января 2001 г. № 74 «О государственном надзоре за мореплаванием и техническом надзоре за спортивными и прогулочными судами в Российской Федерации» и с п. 2 изменений от 24 марта 2009 г. технический надзор за спортивными и прогулочными судами возложен на следующие органы:

Федеральную службу

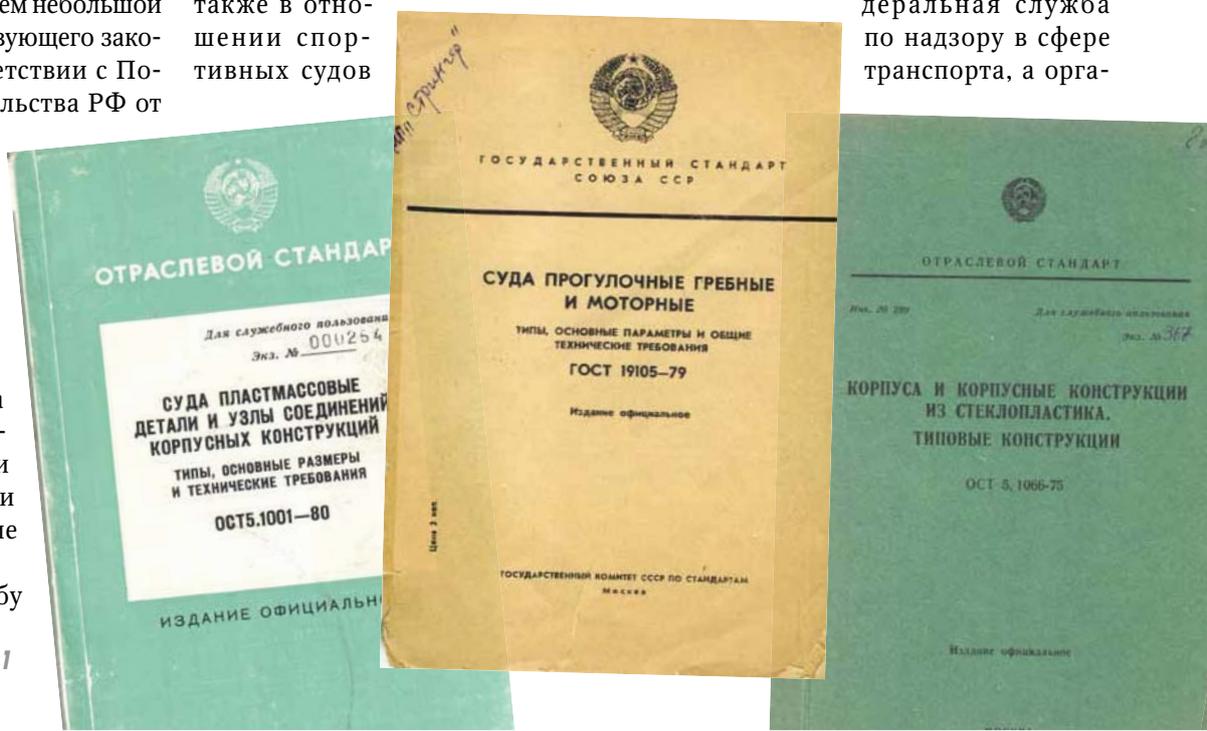
по надзору в сфере транспорта – в отношении морских прогулочных судов пассажироместимостью более 12 чел., независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, а также спортивных парусных судов (орган технического наблюдения Российский Морской Регистр судоходства, РМРС);

Государственную инспекцию по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий (ГИМС МЧС) – в отношении прогулочных судов пассажироместимостью не более 12 чел., независимо от мощности главных двигателей и валовой вместимости, а также в отношении спортивных судов

(за исключением спортивных парусных судов).

В соответствии со ст. 15 Кодекса внутреннего водного транспорта (КВВТ) право собственности на судно возникает с момента государственной регистрации такого права в Государственном судовом реестре РФ, при этом государственная регистрация самоходных судов внутреннего плавания с главными двигателями мощностью не менее чем 55 кВт и несамоходных судов вместимостью не менее чем 80 рег.т, а также любых пассажирских и наливных судов в Государственном судовом реестре РФ осуществляется государственными речными судоходными инспекциями бассейнов (ГРСИ, их правопреемником является Фе-

деральная служба по надзору в сфере транспорта, а орга-



ном, осуществляющим техническое наблюдение за перечисленными в ст. 17 КВВТ судами – Российский Речной Регистр, РРР).

В соответствии с Постановлением Правительства РФ от 23 декабря 2004 г. N 835 «Об утверждении Положения о Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий» ГИМС осуществляет свою деятельность в отношении принадлежащих юридическим и физическим лицам:

самоходных судов внутреннего плавания и иных плавучих объектов вместимостью менее 80 рег.т с главными двигателями мощностью менее 55 кВт или с подвесными моторами независимо от мощности, водных мотоциклов (гидроциклов) и несамоходных судов вместимостью менее 80 рег.т (кроме пассажирских, наливных, военных, прогулочных парусных и спортивных судов, судов смешанного (река-море) плавания, а также принадлежащих физическим лицам гребных лодок грузоподъемностью менее 100 кг, байдарок – менее 150 кг и надувных безмоторных судов – менее 225 кг), эксплуатируемых во внутренних водах; прогулочных судов пассажировместимостью не более 12 чел., независимо от мощности главных двигателей и вместимости, иных судов и плавучих средств пассажировместимостью не более 12 чел., с главными двигателями мощностью менее 55 кВт или подвесными моторами независимо от мощности, водных мотоциклов (гидроциклов) и несамоходных судов вместимостью менее 80 рег.т. (кроме пассажирских, грузопассажирских, нефтеналивных, буксирных, военных и спортивных судов), используемых в целях мореплавания.

Таким образом, присутствуют на водоемах и наблюдают за технической эксплуатацией малых судов три разных органа: на внутренних водных путях – РРР и ГИМС МЧС России, на морских путях – Российский Морской Регистр судоходства (РМРС) и та же ГИМС.

Кажется, что с точки зрения действующего законодательства все вопросы достаточно подробно регламентированы. На внутренних водных путях первоосновой является КВВТ, на котором и должна основываться вся последующая законодательная база, на море эту роль выполняет Кодекс торгового мореплавания. Однако, как всегда в России, гладко было на бумаге...

На практике ситуация выглядит несколько иначе. Мало кого интересует поднадзорность малых портовых буксиров, водолазных катеров и промысловых судов, которых осталось в строю немного и количество которых продолжает сокращаться в первую очередь по экономическим причинам. Куда

большим вниманием пользуется так называемый прогулочный флот, который охватывает диапазон от небольшой байдарки и весельной лодки до скоростной моторной яхты, имеющей мощность, сопоставимую с флотилией толкачей – так как за ним финансово обеспеченное

будущее. Все три органа, осуществляющие техническую регламентацию проектирования, постройки и эксплуатации малых судов, разработали и ввели в действие каждый свои правила.

Первой организацией, положившей начало этому процессу, стала ГИМС. Ею введены «Правила классификации постройки и обеспечения эксплуатационной безопасности морских судов, поднадзорных ГИМС РФ», согласно которым в соответствии с Приказом № 502 МЧС России от 29 июня 2005 г, объектами надзора ГИМС являются:

прогулочные суда пассажировместимостью не более 12 человек, независимо от мощности главных двигателей и вместимости, иные суда и плавучие средства пассажировместимостью не более 12 чел. с главными двигателями мощностью менее 55 кВт или подвесными моторами, независимо от мощности, и несамоходные суда вместимостью менее 80 рег. т (кроме пассажирских, грузопассажирских, нефтеналивных, буксирных, военных и спортивных судов), используемые в целях мореплавания.

Эстафетную палочку подхватил РРР, издавший Руководство Р.017-2006 «Технические предписания по классификации, постройке и освидетельствованию прогулочных судов», которое в соответствии с п. 1.2.2. распространяются на прогулочные суда, а именно:

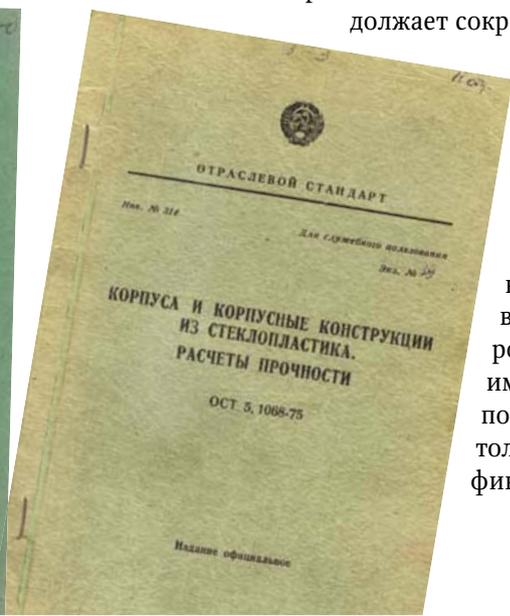
суда внутреннего плавания длиной менее 25 м с количеством людей на борту не более 12 чел., используемых на некоммерческой основе и предназначенных для отдыха на воде.

После этого РМРС, которого длительное время сегмент малотоннажного судостроения в принципе не интересовал, но который осознал, что теряет деньги, с опозданием включился в «гонку правил» и написал свои правила «под ИМО» (International Maritime Organization – Прим.ред.). В 2009 г. введены в действие правила, которые учитывают применимые для целей классификации прогулочных судов требования Директивы 94/25/ЕС Европейского Парламента и Совета от 16 июня 1994 г. с учетом Директивы 2003/44/ЕС от 16 июня 2003 г. Их требования распространяются на прогулочные суда с наибольшей длиной корпуса от 2.5 до 24 м включительно и пассажировместимостью не более 12 чел., а также на их составные части. Требования правил применяются:

к самоходным судам с корпусом, предназначенным для движения в режимах: водоизмещающем, переходном и/или глиссирующем со скоростью менее 14 м/с, независимо от мощности главных двигателей; несамоходным и стоечным судам, в том числе к судам, на которых установлены механизмы и оборудование с суммарной мощностью первичных двигателей энергетической установки 100 кВт и более; материалам и изделиям, предназначенным для установки на вышеуказанных судах.

Практически любому корабельному инженеру, конструктору малых судов, капитану-судоводителю, да и просто человеку, достаточно много времени проводящему на воде, понятно, что во всех трех перечисленных документах речь идет о судах одних и тех же типов. По ощущениям, ситуация сильно напоминает известную басню Крылова о лебедь, раке и щуке – в области классификации, технического наблюдения и надзора за малыми судами в России, как и десять лет назад, царит неразбериха.

Для более объективной оценки ситуации стоит огля-



наться и посмотреть, как обстоят дела со стандартизацией малых судов в мире. Можно выделить четыре группы стандартов, применяемых для малых судов различного назначения:

международные стандарты, в первую очередь, директива Евросоюза по прогулочным судам RCD, стандарты группы ISO «Small Craft»; некоторые применимые международные конвенции ИМО или их части;

национальные стандарты, которые в ряде стран повторяют международные стандарты ISO;

правила классификационных обществ;

правила ассоциаций и отраслевых организаций.

Достаточно обширную статью, посвященную данной теме, инженер-кораблестроитель и ученый Альберт Назаров разместил на сайте «Корабел.ру» и в недалеком будущем, по сложившейся практике, опубликует ее в журнале с аналогичным названием. Интересующихся данным вопросом, для того чтобы не утомлять их скучным цитированием, я отсылаю к данной статье. Отмечу лишь, что она хорошо иллюстрирует наличие комплексного подхода к стандартизации судов длиной до 24 м в странах Евросоюза и в мире.

А что же у нас, в России? Опять жизненно важные для большей части населения страны решения потонут в бюрократической чехарде? Мне кажется, что существует одно вполне рациональное решение этого вопроса.

До 1991 г. в нашей стране существовало семейство стандартов судостроительной промышленности ОСТ5, в котором малотоннажному судостроению было посвящено не менее двух-трех десятков документов. В них приведены,

в частности, методики расчета буксировочного сопротивления и прочности корпусных конструкций малых судов, практические рекомендации по выбору проектных решений, типовые конструкции и технологии постройки, а также методы испытаний и контроля качества, и многое другое. Видна комплексность подхода, не правда ли?

Эти документы переиздавались каждые пять-шесть лет в соответствии с последними веяниями науки и технологий. Потом в 1993 г. весь комплекс отменили «за ненужностью» – мол «мешает свободному рынку». Смотрим в Европу – ан нет, не мешает! Там просматриваются черты такого же комплексного подхода.

Сейчас ситуация в малотоннажном судостроении у нас в стране складывается не лучшим образом, и хотелось бы сохранить то, что имеется, прежде чем идти вперед. Как показывает опыт, для России поговорка о мужике, который крестится, когда гром гремит, по-прежнему актуальна: будут неукоснительные требования – будет и качество продукции. За двадцать лет российский рынок малотоннажного судостроения в области безопасности мореплавания самостоятельно так ничего и не отрегулировал... А речь идет о жизнях людей, не являющихся профессионалами-морьяками, часто женщин и детей. Большинство компаний, не имея средств на новые научно-технические и технологические разработки, живет на старых заделах: научных, конструкторских, технологических. И неизвестно, чем все закончится, когда этих заделов не станет. Да и вступление в ВТО не за горами.

На мой взгляд, в качестве рационального способа обеспечения эффективной, а самое главное – технически

достоверной сертификации малых судов необходимо создание национального стандарта России на базе ОСТ5, единого по своему статусу, независимо от поднадзорности судна. Естественно, это не должно быть прямым цитированием стандартов ОСТ5. Стандарт должен быть осовременен и адаптирован к новым международным реалиям. В то же время он должен сохранить все достоинства технической достоверности ОСТ5, который создавался одной из лучших и мощнейших научных школ в мире.

Важно понимать, что семейство документов ОСТ5 – это не совсем правила. Это, скорее, механизм реализации полного цикла проектирования, постройки и испытаний судна. Грубо говоря, ты берешь необходимую группу ОСТ5 и, следуя ей, в любой точке страны и мира строишь малое судно. Ничего похожего в классических правилах постройки нет.

Введение в оборот национального стандарта на базе семейства стандартов ОСТ5 с условием его неукоснительного исполнения позволит компаниям подготовить рабочих, мастеров, технологов в достаточном количестве, причем максимум за полгода-год, по системе цехового обучения, что будет способствовать возрождению отрасли малотоннажного судостроения в России и повышению ее конкурентоспособности в мире. Известно, что и конструировать по ОСТ5 куда проще, чем по другим правилам, это автор статьи сам замечал неоднократно.

Использовать стандарты ISO в малотоннажном судостроении в России в том виде, в котором его применяют в мире, есть смысл только в том прозрачном случае, если продукция отечественного малотоннажного судостро-

ПОПРАВКА. В прошлом номере «Кия» была опубликована статья под названием «Новая жизнь «Селенги», в которой прозвучали неполные сведения о яхте. Автор сообщает: «Яхта «Звезда» RUS-3 построена в Германии в 1936 г. С 1946 по 1989 г. эксплуатировалась в Ленинградском центральном яхт-клубе. С 1989 г. выведена из эксплуатации в связи с полным износом корпуса.

С 1991 по 2001 г. она была полностью восстановлена силами капитана Аркадия Сmealова и экипажа. В 1998 г. «Звезда» в соответствии с договором аренды была передана в пользование и владение капитана.

При восстановлении яхты была полностью заменена обшивка подводного борта, установлены носовая и кормовая таранные переборки, все фундаменты главного двигателя и вспомогательных механизмов. Размещены новый двигатель, насосы, трубопроводы и электрооборудование, а также палубное оборудование, парусное вооружение, рангоут, такелаж, новая бизань-мачта и средства навигации. Полностью реставрированы оригинальные надстройки яхты.

12 июня 2001 г. в одностороннем порядке, без извещения арендатора и законного расторжения договора аренды яхта и рундуки были вскрыты, все личные вещи арендатора и экипажа незаконно присвоены. Дальнейшая судьба яхты пока неизвестна.

ЛОДКИ КОМПАНИИ «КВИНТРЕКС РУС»

310 DART

Длина габаритная, м - 3,21
 Ширина габаритная, м - 1,41
 Высота борта на миделе, м - 0,74
 Максимальная мощность ПМ, л.с.
 - 8
 Вес (только лодка), кг - 61



475 COAST RUNNER

Длина габаритная, м - 4,85
 Ширина габаритная, м - 1,90
 Высота борта на миделе, м - 1,18
 Максимальная мощность ПМ, л.с.
 - 70
 Вес (только лодка), кг - 284



455 COAST RUNNER

Длина габаритная, м - 4,53
 Ширина габаритная, м - 1,87
 Высота борта на миделе, м - 1,07
 Максимальная мощность ПМ, л.с.
 - 50
 Вес (только лодка), кг - 242



375 DART

Длина габаритная, м - 3,80
 Ширина габаритная, м - 1,58
 Высота борта на миделе, м - 0,86
 Максимальная мощность ПМ, л.с.
 - 20
 Вес (только лодка), кг - 91



Вместе с Вами мы строим лодки Вашей мечты!



ООО «КВИНТРЕКС РУС»
 Адрес юр.: 394016, г. Воронеж, ул. 45 Стрелковой дивизии, дом 259
 Телефон/ факс: 8 (4732) 75-54-17, 8-910-344-06-10
 Веб-сайт: www.quintrerus.ru
 Email: info@quintrerus.ru

ения будет массово экспортироваться в Европу, потому что для штучного экспорта стандартизация ISO не требуются. Известно, что для нас продукция малотоннажного судостроения на 99.9% – продукт внутреннего употребления. К тому же для России с ее воспитанием и ментальностью европейские подходы не всегда работают. При анализе правил ISO можно заметить достаточно много перекликающихся с ОСТ5 деталей, так как и то и другое семейство документов создано на одной физической и технологической базе. Только если в основе ОСТ5 лежит физика, то в правилах ISO – процедура. Для зарубежных конструкторов малотоннажного судостроения методики, принятые в отечественной судостроительной практике, базирующейся на ОСТ5, сложны, непонятны, у них нет базовых знаний, чтобы их быстро освоить. Возможно, сказывается целевая аудитория, известно, что в ряде европейских стран углубленные зна-

ния инженерами математики и физики рассматриваются, как «избыточные».

Тут важно отметить, что большинство конструкторов старой школы хорошо ориентируется в нормативах ОСТ5, а с английским языком дружит плохо. У молодых конструкторов, если судить по разрабатываемым ими проектам, какая-либо своя, отличная от общепринятой, точка зрения пока не сложилась. Насильственное введение подходов ИМО в малотоннажное судостроение нарушит преемственность практики проектирования и постройки малых судов. Отечественное малотоннажное судостроение окажется «ни павой, ни вороной».

В Европе сформировался комплекс стандартов для малотоннажного судостроения, стоит ли добиваться их применения в России. Вопрос только, зачем это нужно нам, если есть свое, не хуже? Думается, необходимо доработать нормативы ОСТ5 до современных условий, адаптировать их к при-

меняемым современным материалам и технологиям – это вполне посильная задача, например, для ЦНИИ им. акад. А.Н. Крылова (куда как раз входит разработчик ОСТ – ЦНИИ «Лот») с привлечением профильных специалистов ведущих катеростроительных фирм (большинство которых находится тоже в Санкт-Петербурге). Для экспортных контрактов (если такие будут в большом количестве) можно дополнительно при проектировании использовать подходы ИМО. Ввести единый национальный стандарт для всех малотоннажных судов длиной до 24 м независимо от поднадзорности и спокойно работать. Но для этого нужна «государева воля», а ее пока не просматривается. В результате у семи нянек дитя без глазу, а судостроители и судовладельцы «обсыхают на мели». Как сказал Луций Аней Сенека, «кто не знает, в какую гавань ему плыть, для того не бывает попутного ветра». ■