

# Проект – еще не закон

**Работа морского флота в современных условиях невозможна без понимания и выполнения многочисленных международных Кодексов, Соглашений, национальных законодательных актов, которые издаются в дополнение и развитие международных норм и правил с учетом национального законодательства в области морского судоходства.**

**В связи с этим во главу угла должно ставиться четкое, выверенное написание таких документов, которые должны не только соответствовать международным требованиям, базироваться на них, но и своим содержанием способствовать улучшению безопасности мореплавания и эксплуатации флота. Одним из таких документов может быть Технический регламент.**

**Проект технического регламента «О безопасности морского транспорта и связанной с ним инфраструктуры» подготовлен и в настоящее время находится на согласовании у Правительства РФ (с проектом регламента и мнением экспертов можно ознакомиться на сайтах [idgca.org](http://idgca.org) и [idgca.ru](http://idgca.ru)). Но слава Богу, что проект еще не закон. И мы надеемся, что он так и останется неудачным проектом технического регламента.**

Не так давно мне довелось ознакомиться с очень интересным документом: Проектом технического регламента «О безопасности морского транспорта и связанной с ним инфраструктуры».

При чтении Пояснительной записки и Финансово-экономического обоснования к вышеуказанному проекту технического регламента сразу же возникает и не покидает ощущение, что эти документы писал человек (или коллектив), который плохо понимает то, о чем он пишет! Первое, что бросается в глаза – непонятно к каким судам это все относится: конвенционным или неконвенционным, хотя Проект регламента изобилует выдержками из Конвенции СОЛАС-74, ссылками на Кодекс торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) и Правила Российского Морского Регистра Судоходства (РМРС). Второе – проблемы с терминологией. Никогда раньше мне не приходилось слышать или читать слова «эксплуатант» применительно к морскому транспорту, хотя я отдал работе в море более тридцати лет своей жизни. Я понимаю слова «судостроитель», «судовладелец», «экипаж судна», но вот «эксплуатант» мне понимать совсем не хочется.

Кроме этого сразу же задаешься вопросом, почему один документ объединяет в себе и морской транспорт, и объекты инфраструктуры? Это какое-то совершенно новое изобретение в сфере нормативно-правовых документов!

Проектирование, строительство, эксплуатация морских судов производятся по одним международным и национальным законам и соглашениям,

а объектов морской инфраструктуры – совсем по-другому. В любом случае то, что в соответствии с п. 1.3.1.3 регламента обозначено как инфраструктура морского транспорта (причалы и рейдовые перегрузочные комплексы) это далеко не все. На территории портов располагается большое количество и других объектов: контейнерные терминалы, складские площадки, открытые и закрытые склады для временного хранения различных грузов, резервуарные парки, сливо-





наливные эстакады, которые входят в технологическую цепочку работы порта. Или к ним не будут применяться требования пожарной безопасности? А может, будет написан еще один дополнительный технический регламент или приложение к нему? На мой взгляд, все, что относится к морскому транспорту, должно содержаться в одном документе, а то, что относится к береговой инфраструктуре – в другом.

Техническое регулирование судов, выполняющих международных рейсы, осуществляется на базе международных конвенций, кодексов, соглашений, международных и национальных стандартов. Что же касается объектов инфраструктуры морского транспорта, то, в первую очередь их проектирование, постройка и эксплуатация базируются на нормах и требованиях национального законодательства в области промышленной безопасности и регулируются положениями национального законодательства. Здесь же в Проекте, представлена какая-то ничем неоправданная попытка смешать все воедино!

Состояние дел в целом с морским флотом в нашей стране оставляет желать лучшего: оставшийся с советских времен флот катастрофически стареет, новых судов строится совсем мало, не хватает квалифицированных кадров плавсостава. Молодежь не очень охотно идет в морские учебные заведения, а те, кто идет, потом стараются поскорее уйти работать под иностранный флаг. Заработная плата не идет ни в какое сравнение с той, которую предлагают даже не самые лучшие иностранные судоходные компании. Отдельные исключения не в счет. Единственное, что осталось у моряков и судовладельцев от участия государства в судьбе флота – Российский флаг.

В остальном государственной поддержки практически не видно – одни декларативные заявления о необходимости возрождения флота, поднятия престижности профессии моряка, его социальной защищенности и достойной оплате нелегкого труда. Непродуманная политика государства в области налогообложения российских судовладельцев приводит к уменьшению количества судов под российским флагом. Суда уводятся под иностранный флаг всеми правдами и неправдами! Сложилась парадоксальная ситуация – российские грузы перевозят иностранные судоходные компании! Необходимо срочно решать проблему в целом, в масштабе государства, если нам действи-





тельно нужен флот, а не писать подобные регламенты, которые ничем не помогут его возрождению.

Любой капитан знает, что, выходя в рейс, его судно должно полностью соответствовать всем международным требованиям. Для этого у него на судне есть необходимые конвенции, кодексы и иные документы, относящиеся к мореплаванию вообще и к определенному типу судна в частности. Всеми этими документами капитан должен и будет руководствоваться. И если в России ратифицированы эти документы, то их необходимо выполнять, а не пытаться изобретать что-то свое, не совсем соответствующее тому, что было подписано.

Любому члену экипажа в части его касающейся должно быть понятно, что должно быть на судне, в каком состоянии оно должно находиться и чему соответствовать. Интересно, что смогут понять моряки, прочитав подобные перлы, которые содержались в этом проекте технического регламента и что подумает мировое морское сообщество, если подобное будет переведено на английский язык и обозначено как государственный документ?! Кстати, насколько мне известно, этот проект уже прошел все согласования и был подготовлен для передачи на подпись главе Правительства РФ.

Вернемся к тексту проекта и попытаемся понять, что же хотели сказать создатели этого документа.

Раздел I Финансово-экономического обоснования.

Раздел 1. Пункт 1.2

Группы, на которые воздействует принятие технического регламента.

И далее: «Действие настоящего технического регламента направлено на ГРУППЫ, УЧАСТВУЮЩИЕ В СФЕРЕ ПРОМЫШЛЕННОГО СЕКТОРА ЭКОНОМИКИ (выделено мною) и связанные с морским транспортом. К ним относятся:

- окружающая среда
- государство»!!!

Какие тут могут быть комментарии, если окружающая среда участвует в сфере промышленного сектора экономики, а государство – группа?!

Еще один образчик:

«... данный закон в числе прочего направлен на обеспечение эффективной защиты природы и окружающей среды». Без комментариев...

«Следует ожидать, что сокращение издержек от введения данного ТР у добросовестного поставщика приведет к ВОЗМОЖНОМУ техническому перевооружению морского транспорта, внедрению инновационных технологий и, как следствие, повышение качества, надежности и безопасности». Повышение качества, надежности и безопасности ЧЕГО? Чего следует ожидать? Приведет к возможному техническому перевооружению или приведет к техническому перевооружению? А если поставщик оказался недобросовестным? Получается, что технический регламент заранее допускает и такое?



Теперь читаем текст самого Технического регламента.

П. 2.3.12 «Персонал эксплуатанта не должен допускать резкого сотрясения пиротехнических средств, бросания и ударов по ним во избежание приведения их в действие, представляющего опасность для находящихся вблизи мест хранения пиротехнических средств лиц». Как же нужно было постараться, чтобы написать так заковыристо! Очевидно, писавший считал, что такая витиеватая формулировка заставит некоего эксплуатанта навсегда запомнить подобное указание! Воистину велик и могуч русский язык!

П. 2.5.1 «Система пожарной безопасности должна выполнять одну из следующих задач:

- обеспечивать пожарную безопасность людей;
- обеспечивать пожарную безопасность материальных ценностей;
- обеспечивать пожарную безопасность людей и материальных ценностей одновременно»

Очень существенная задача, требующая выделения отдельной строкой: по отдельности обеспечение пожарной безопасности людей и материальных