

# О НЕКОТОРЫХ ВОПРОСАХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ОБОРУДОВАНИЯ СВЯЗИ И НАВИГАЦИИ НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ В СВЕТЕ РЕАЛИЗАЦИИ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА "О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ"

**Бобков В.А.,**  
руководитель экспертной  
группы по связи и навигации  
ООО "Радиома. Оборудование  
связи и радиокommunikации"

В комментарии ФГУП "Морсвязьспутник" к документу говорится, что вышеназванный **стандарт организации** заменяет временные ТЭТ к судовому оборудованию УАИС класса А, № МФ-02-22/848-62, и определяет требования, методы и результаты испытаний, необходимые для одобрения типа оборудования универсальной автоматической идентификационной системы класса А, устанавливаемого на морские суда, совершающие рейсы под российским флагом и являющиеся частью обязательного навигационного оборудования в соответствии с положением главы 5 Международной Конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС) "Безопасность мореплавания".

**Стандарт организации № МФ-02-22/848-77** разработан для **добровольного применения**. Данный вывод следует из требований Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ "О техническом регулировании", принятым Государственной Думой 15 декабря 2002 г. и одобренным Советом Федерации 18 декабря 2002 г.

В пункте 3 статьи 4 закона записано, что Федеральные органы исполнительной власти (к которым относилась бывшая Государственная служба морского флота Минтранса России) вправе издавать в сфере технического регулирования акты только **рекомендательного характера**, за исключением случаев, установленных статьей 5 настоящего закона. Статья 5 трактует особенности технического регулирования в отношении оборонной продукции (работ, услуг) и продукции (работ, услуг),

Согласно опубликованной ФГУП "Морсвязьспутник" информации (источник - [www.marsat.ru](http://www.marsat.ru)) бывшая Государственная служба морского флота Министерства транспорта Российской Федерации с 1 апреля 2004 г. ввела в постоянное действие уточненные технико-эксплуатационные требования (ТЭТ) к судовому оборудованию универсальной автоматической идентификационной системы (УАИС) класса А. Данный документ получил статус стандарта организации с присвоением номера МФ-02-22/848-77.

сведения о которой составляют государственную тайну.

Кроме того, в статьях 12 и 13 главы 3 "Стандартизация" четко прописано, что стандартизация осуществляется в соответствии с принципом **добровольного применения стандартов**, а к документам в области стандартизации, используемым на территории Российской Федерации, отнесены и **стандарты организаций**.

В связи с вышеизложенным возникает вопрос, почему в ТЭТ № МФ-02-22/848-77, введенных бывшей Государственной службой морского флота Минтранса России, отсутствуют пояснения о **добровольном применении** указанных требований. При наличии такой записи было бы ясно, что документ разработан с учетом требований Федерального закона "О техническом регулировании". Хотя в этом случае Минтранс России должен был разработать нормативно-правовые документы, регламентирующие в системе Министерства транспорта Российской Федерации проведение освидетельствования (сертификации) радиосвязной и навигационной продукции на добровольной основе.

Необходимо обратить внимание на то, что порядок разработки, утверждения, учета, изменения и отмены **стандартов организаций** устанавливается организациями самостоятельно, в соответствии с поло-

жениями статьи 12 Федерального закона "О техническом регулировании". Проект стандарта может быть представлен разработчиком в технический комитет по стандартизации для проведения экспертизы.

Данная формулировка позволяет не проводить экспертизу таких документов. Вместе с тем, принимая во внимание важность утвержденных ТЭТ и их статус при освидетельствовании аппаратуры УАИС, желательно было бы провести экспертизу документа в соответствии со статьей 17 главы 3 вышеназванного закона. Это позволило бы избежать негативных высказываний со стороны не только ряда фирм-производителей оборудования, но и судовладельцев, которые несут большие финансовые затраты, приобретая данное изделие.

Вместе с тем, придав требованиям статус **"стандарта организации"** и не дав четких пояснения, что документ используется для **добровольного применения**, ФГУП "Морсвязьспутник" в своих комментариях отмечает, что ТЭТ **определяет требования... и являющегося частью обязательного навигационного оборудования в соответствии с положениями Главы 5 Конвенции СОЛАС «Безопасность мореплавания»**. Тогда возникает вопрос, почему ТЭТ разработаны и введены в действие без учета требований Федерального закона "О техническом регулирова-

нии". Наличие 7-летнего переходного периода не означает, что в течение этого времени должны вводиться в действие нормативно-правовые документы, противоречащие требованиям действующего законодательства.

Если бывшая Государственная служба морского флота Минтранса России определила, что судовая аппаратура АИС является частью конвенционного (обязательного) навигационного оборудования в соответствии с главой 5 Конвенции СОЛАС, то процедура ее освидетельствования должна устанавливаться общим или специальным техническим регламентом (статья 8 Федерального закона "О техническом регулировании"). При этом соответствующие подразделения Минтранса России должны, по согласованию с компетентными ор-

ганизациями, разработать проект такого технического регламента хотя бы под наименованием "Общие требования к судовому радиооборудованию и судовым электронным навигационным средствам" на основе Резолюции Международной Морской Организации (ИМО) А.694(17) (как это было предложено в тезисах выступления начальника отдела ФГУП "Морсвязьспутник" г-на Москвина Г.И. на Международном форуме "Связь и навигация на морском и речном флоте - 2004") или попытаться включить эти "Общие требования ..." в один из разрабатываемых технических регламентов, которые будут переданы в технические комитет для дальнейшего согласования.

Таким образом, по мнению автора данной статьи, введенные в действие уточненные технико-эксплуатацион-

ные требования к судовому оборудованию универсальной автоматической идентификационной системы класса А, являющиеся **стандартом организации (№МФ-02-22/848-77)**, с комментариями ФГУП "Морсвязьспутник", противоречат требованиям Федерального закона "О техническом регулировании". Освидетельствование радиосвязной и навигационной аппаратуры, проводимое в рамках Конвенции СОЛАС, также должно основываться на требованиях выше-названного закона, а для этого все нормативно-правовые документы, регламентирующие данную процедуру в системе Министерства транспорта Российской Федерации, не должны противоречить нормам международного и национального права.



информационно-издательский центр  
**ИНФОРМАЦИОННЫЙ МОСТ**

мы стараемся, чтобы каждый наш клиент чувствовал себя комфортно

tel./fax: (095) 160-98-92, 160-99-92 <http://www.informost.ru> tel./fax: (812) 327-76-97, 327-99-49

### **ПРЕДПРИЯТИЕ "ЭРА", г. Москва, тел. (095) 330 62 22, 332 92 18**

*Агрегаты бесперебойного электропитания, инверторы, конверторы, зарядные устройства, аква-, гелио-, ветро-, дизельгенераторы, источники питания, корректоры мощности, энергосберегающие контроллеры мощности, помехоподавляющие фильтры, преобразователи частоты, приборы контроля качества электроэнергии, стабилизаторы.*

*Системы - проектирование, монтаж, обслуживание, ремонт.*