



# "ТРУДНЫЙ ПЕРИОД КРИЗИСА", ИЛИ ПРАВИЛЬНОЕ ПРОЧТЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА "О ТЕХНИЧЕСКОМ РЕГУЛИРОВАНИИ"

**Отзыв на статью В.А. Бобкова "О некоторых вопросах освидетельствования оборудования связи и навигации на морском транспорте в свете реализации Федерального закона "О техническом регулировании"**

**Москвин Г. И.**

*начальник отдела ФГУП  
"Морсвязьспутник", к. т. н.*

В статье Бобкова В.А. ("Информост", № 4 (34) 2004) сделан вывод о том, что ввод в действие стандарта организации, определяющего технико-эксплуатационные требования к судовому оборудованию универсальной АИС класса А, противоречит Федеральному закону "О техническом регулировании" (далее - Закон).

В связи с этим требуются следующие пояснения.

В статье приведены выдержки из Закона, которые, однако, не в полной мере освещают затронутую тему, так как некоторые положения Закона, а также последующие постановления и комментарии Госстандарта России не учтены.

В соответствии со ст. 4 Закона федеральные органы исполнительной власти вправе издавать в сфере технического регулирования акты только рекомендательного характера. Вместе с тем в Законе появилась новая категория документов в области стандартизации - стандарты организаций (ст. 13). В ст. 17 Закона указано, что организации могут самостоятельно устанавливать порядок разработки своих стандартов. Поэтому было документально оформлено решение Росморфлота об утверждении национальных технико-эксплуатационных требований к аппаратуре от имени Морской Администрации для удовлетворения требований Конвенции СОЛАС о переводе их в разряд стандартов

организаций. Таким образом, было соблюдено два положения Закона.

Этому предшествовали также постановления Госстандарта России от 27.06.2003 г. № 63 и от 30.01.2004 г. № 4, где государственные и межгосударственные стандарты признаны национальными стандартами, которые так же, как и стандарты организаций, применяются в добровольном порядке.

Главное заблуждение автора статьи - в непонимании принципа добровольности. В п. 2 ст. 17 Закона установлен порядок применения стандартов организаций, из которого следует, что не предполагается каких-либо ограничений для их применения в договорных отношениях при выполнении работ. Это же подтверждено и п.1 ст. 21, где говорится о том, что добровольное подтверждение соответствия может осуществляться для подтверждения соответствия стандартам организаций и условиям договоров. В данном случае Конвенция СОЛАС - это международный договор, а взаимоотношения между заявителями и представителями Морской Администрации являются договорными.

Смысл добровольности заключается в том, что заявителя никто не заставляет подавать заявку на подтверждение соответствия, а также в том, что производитель может делать аппаратуру как ему угодно, но при сертификации в какой-либо организации ее будут проверять по стандарту этой организации. Кстати, автору статьи следовало бы вспомнить, что многие международные стандарты также носят рекомендательный характер.

Рассуждения о том, что нужно дожидаться выхода технического регламента, бессмысленны, поскольку для этого потребуется не один год из семилетнего переходного периода. Да, Минтранс России подал заявку в Госстандарт на разработку соответствующего технического

регламента на базе резолюции ИМО А.694(17). Но даже если такой регламент выйдет, он, как и другие регламенты, будет носить общий характер, а освидетельствование аппаратуры будет производиться на соответствие добровольным национальным стандартам и стандартам организаций, так как других Законом не предусмотрено.

Среди целей создания стандартов организаций в п. 1 ст. 17 Закона отмечено обеспечение качества продукции. Поэтому не понятно, чего добивается автор статьи, - отмены одобрения типов аппаратуры Морской Администрацией, которое предусмотрено международным договором в виде Конвенции СОЛАС? Процедура эта действует в России в течение 11 лет, с момента принятия соответствующих международных требований. Благодаря этому предотвращено проникновение на российский рынок некачественной аппаратуры.

Цель публикации не понятна. Тем более что она появилась в трудный период кризиса, связанного с коренными преобразованиями федеральных органов власти, в том числе в структурах Госстандарта России, морского, речного и рыболовного флотов.

**Бобков В.А.**

*руководитель экспертной группы  
по связи и навигации  
ООО "Радиома - оборудование  
связи и радиокommunikации"*

Прежде всего хотелось бы поблагодарить автора отзыва на мою статью "О некоторых вопросах освидетельствования оборудования связи и навигации на морском транспорте в свете реализации Федерального закона "О техническом регулировании" за уделенное внимание. Вместе с тем без удивления воспринимается нежелание автора отзыва вникнуть в суть вопроса.



Первое, что хочется отметить, - это форма отзыва. В советские времена данная форма предполагала ответ, но сейчас это похоже на ответ вышестоящей организации нижестоящей. Это говорит о том, что автор отзыва мыслит и действует старыми стереотипами, отсюда и подход к рассматриваемой проблеме.

Во-вторых. Автор отзыва отмечает, что "в статье приведены выдержки из Закона, которые, однако, не в полной мере освещают затронутую тему, так как некоторые положения Закона, а также последующие постановления и комментарии Госстандарта России не учтены".

Если г-н Москвин Г. И. делает такой вывод, то, очевидно, он должен привести конкретные ссылки на неучтенные положения. Полагаю, что у автора отзыва этой конкретики просто нет.

В-третьих. Г-н Москвин Г. И. подтверждает, что в ст. 4 Федерального закона "О техническом регулировании" отмечено, что федеральные органы исполнительной власти вправе издавать в сфере технического регулирования акты только рекомендательного характера, а к документам в области стандартизации относятся также стандарты организаций. Об этом писал и автор статьи. В связи с этим не понятно, что хотел сказать по этому поводу автор отзыва.

В отзыве отмечено, что бывшая Государственная служба морского флота Минтранса России документально оформила решение о переводе технико-эксплуатационных требований в разряд стандартов организаций. Тогда возникает вопрос, почему в утвержденных стандартах организаций (ТЭТ) нет записи о том, что они применяются в добровольном порядке, хотя г-н Москвин Г. И. в своем отзыве это подтверждает. Делается ли это умышленно или по забывчивости, трудно определить.

Вместе с тем из отзыва г-на Москвина Г. И. следует вывод, что в соответствии с Законом "О техническом регулировании" технико-эксплуатационные требования на оборудование, переведенные в разряд стандартов организаций, должны работать в системе добровольной сертификации, то есть в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 23 января 2004 г. № 32.

Федеральное агентство морского и речного транспорта Минтранса России перед вводом в постоянное действие стандартов организаций должно было зарегистрировать систему добровольной сертификации согласно положению, утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации.

В-четвертых. Автор отзыва пишет о принципах добровольности, ссылаясь на п. 2 ст. 17 Федерального закона "О техническом регулировании", при этом отмечает, что данный пункт Закона не предполагает каких-либо ограничений для применения стандартов организаций в договорных отношениях при выполнении работ. Автор статьи не ставил вопрос о выполнении работ на условиях договорных отношений. Это само собой разумеется. В ст. 17 Закона трактуется совсем другое, а именно порядок разработки, утверждения, изменения, отмены, применения стандартов организации и т. д.

В п. 4 ст. 4 Федерального закона "О техническом регулировании" записано: "Если международным договором Российской Федерации в сфере технического регулирования установлены иные правила, чем те, которые предусмотрены настоящим Федеральным законом, применяются правила международного договора, а в случаях, если из международного договора следует, что для его применения требуется издание

внутригосударственного акта, применяются правила международного договора и принятое на его основе законодательство Российской Федерации".

Является ли Конвенция СОЛАС, подписанная бывшим СССР, международным договором в сфере технического регулирования?

Конвенция СОЛАС - это международный договор в сфере безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море. Автор отзыва не должен вводить в заблуждение по этому вопросу читателей журнала.

В-пятых. Автор статьи не ставил вопрос о подаче заявки на подтверждение соответствия, а автору отзыва не стоит разъяснять смысл добровольности, так как в статье главное не это. А то, что в этот переходный период не следует выпускать документы, которые противоречат Федеральному закону "О техническом регулировании", так как в этом случае ставится под сомнение качество подготовленного документа и его объективность.

И последнее. Автор статьи не ставил вопрос об отмене системы одобрения типа аппаратуры (как это отмечается г-ном Москвиным Г. И.), а говорил о том, что эта процедура не должна противоречить нормам международного и национального права.

Насчет кризиса, связанного с коренным преобразованием федеральных органов власти, в том числе в структуре морского и речного транспорта, хотелось бы узнать, что думает по этому поводу Федеральное агентство морского и речного флота Минтранса России. Полагаю, вывод по данному вопросу пусть останется на совести кандидата технических наук начальника отдела ФГУП "Морсвязьспутник" Москвина Г. И.

## 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.*