

## **ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

к проекту Изменений № 1, вносимых в технический регламент  
Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012)

### **1. Основание для разработки изменений в технический регламент Таможенного союза**

Изменения № 1 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012) (далее – Изменения № 1) разработаны на основании Решения Совета Евразийской экономической комиссии от 23.04.2021 № 57 «О плане разработки технических регламентов Евразийского экономического союза и внесения в них изменений» (пункт 4 раздела II указанного плана).

Проект Изменений № 1, вносимых в данный технический регламент, подготовлен на основании норм международного законодательства, предложений и замечаний заинтересованных организаций и физических лиц с учетом практического опыта применения данного технического регламента, результатов публичного обсуждения, оценки регулирующего воздействия и переговоров руководителей (заместителей руководителей) уполномоченных органов государств-членов Евразийского экономического союза по проекту изменений № 1, вносимых в ТР ТС 026/2012.

### **2. Цели принятия изменений, вносимых в технический регламент Таможенного союза**

Изменения, вносимые в технический регламент Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012), имеют своей целью уточнить и конкретизировать отдельные положения технического регламента с учетом накопленного опыта его применения, а также обеспечить единообразное понимание и выполнение требований технического регламента при проектировании, изготовлении и оценке соответствия продукции, предназначенной для выпуска в обращение на территории Евразийского экономического союза.

### **3. Состав и общая характеристика объектов технического регулирования, в отношении которых подготовлен проект изменений, вносимых в технический регламент Таможенного союза**

Изменения № 1 затрагивают область применения (статья 1) технического регламента Таможенного союза. В первую очередь выявлена необходимость исключить из абзаца третьего пункта 4 статьи 1 слова «жизни и (или) здоровья животных и растений», поскольку в настоящее

время требования технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012) помимо жизни и (или) здоровья человека, имущества и окружающей среды установлены также в целях защиты жизни и (или) здоровья животных и растений, что представляется избыточным.

Также Изменениями № 1 предлагается пересмотреть концепцию сферы действия технического регламента Таможенного союза. Приложением № 1 действующей редакции ТР ТС 026/2012 определен закрытый перечень маломерных судов, спасательных средств и оборудования для маломерных судов. При этом в отличие от спасательных средств и оборудования для маломерных судов категории маломерных судов не установлены. Одновременно с этим пунктом 5 статьи 1 ТР ТС 026/2012 из под действия технического регламента выведен ряд позиций.

С учетом изложенного предлагается изложить приложение № 1 к техническому регламенту Таможенного союза в новой редакции, которым будет определен перечень судов, на которые действие технического регламента Таможенного союза не распространяется. В указанный перечень вошли отдельные позиции, которые согласно действующей редакции статьи 1 ТР ТС 026/2012 выведены из под его действия.

Соответственно, абзац второй статьи 1 признается утратившим силу, пункт 5 статьи 1 излагается в новой редакции.

В настоящее время доски для серфинга под парусом, надувные баллоны и иные водные аттракционы, устройства для серфинга с двигателем и другие подобные устройства с двигателем выведены из-под действия технического регламента, однако их статус остается неурегулированным.

В этой связи Изменениями № 1 из-под определения маломерных судов выводятся средства активного отдыха на водных объектах.

Статья 1 дополняется пунктом 5.1. следующего содержания: «Средства активного отдыха на водных объектах, в том числе аттракционы, не признаются маломерными судами».

Также Изменениями № 1 уточняется и дополняется состав терминов, используемых в техническом регламенте Таможенного союза и приведенных в статье 2.

В первую очередь требует пересмотра понятие «маломерное судно» и его определение.

В действующем международном законодательстве применительно к данной категории используется понятие «small craft», что в переводе означает «малое судно». Понятие «маломерное судно» на международном уровне отсутствует. При этом согласно существующей международной классификации малые суда – это суда длиной корпуса до 80 футов (24 метра) без ограничений по количеству людей на борту.

Указанные нормы отражаются прежде всего в различных группах стандартов, применяемых для малых судов различного назначения. Это, в первую очередь, Директива № 2013/53/EU Европейского парламента и Совета Европейского союза «О прогулочных судах и гидроциклах и отмене Директивы 94/25/ЕС» (далее – Директива), а также международные стандарты группы ISO Small Craft.

В частности, Директивой установлено понятие «прогулочное судно» к которому относится судно любого типа, за исключением гидроциклов, предназначенное для спортивных целей и отдыха, с длиной корпуса 2,5 м - 24 м независимо от движущей силы.

Кроме того, в соответствии с указанной Директивой процедуры соответствия качества товаров применительно к прогулочным судам разделяются на категории судов с длиной корпуса от 2,5 до 12 метров и от 12 до 24 метров.

Также следует отметить нормы национальных стандартов, разрабатываемых, как правило, по международным стандартам ISO. К примеру, на территории Российской Федерации на основании стандартов ISO разработаны ГОСТы. ГОСТ Р 57617-2017 понятие «малое судно (маломерное судно)» определено как судно с параметрами до 24 метров.

Также аналогичные нормы применяются международными классификационными обществами.

Классификационное общество DNV GL, образованное в результате слияния немецкого классификационного общества Germanischer Lloyd и норвежского классификационного общества Det Norske Veritas, руководствуется правилами, по которым также могут быть классифицированы суда длиной менее 24 метров.

Французская инспекционно-сертификационная компания Bureau Veritas располагает правилами для яхт длиной до 100 метров, которые могут применяться и для судов длиной менее 24 метров.

Таким образом, как на международном, так и на национальных уровнях предельная длина маломерного судна составляет 24 метра.

В связи с этим в техническом регламенте Таможенного союза уточняется определение маломерного судна – «маломерное (малое) судно – судно любого типа с длиной корпуса 24 метра и менее».

В связи с изменением длины судна в технический регламент Таможенного союза предполагаются коррелирующие изменения в нормы снабжения маломерных судов (приложение № 5 к техническому регламенту Таможенного союза).

Также следует отметить, что в настоящее время определение понятия «гидроцикл» отсутствует как в российском законодательстве, так и в законодательстве Таможенного союза. Указанное понятие раскрывается в Директиве.

Принимая во внимание изложенное, существует необходимость раскрыть данное понятие в ТР ТС 026/2012. В этой связи в статью 2 вводится определение понятия «гидроцикл».

В связи с внесением изменения в технический регламент Таможенного союза, устанавливающего понятие «гидроцикл» возникает необходимость укомплектования данного технического средства в соответствии с указанными нормами снабжения.

В свою очередь конструктивные особенности водных мотоциклов (гидроциклов) не позволяют разместить на них элементы норм снабжения ввиду отсутствия необходимых отсеков и мест для хранения такого имущества, за исключением индивидуальных спасательных средств. Таким образом, проектом Изменений № 1 предполагается исключить категорию гидроциклов из-под действия норм снабжения маломерных судов (за исключением индивидуальных спасательных средств).

В связи с введением в приложении № 1 к техническому регламенту Таможенного союза, излагаемому в новой редакции, такого понятия, как «аэробот» возникла также необходимость раскрытия данного понятия в статье 2 технического регламента.

Кроме того, существующая редакция определения понятия «судно на воздушной подушке» требует корректировок.

Согласно действующему определению судном на воздушной подушке признается судно, у которого вся масса или значительная ее часть на ходу или без хода поддерживается над водой (грунтом, льдом и т.д.) силами избыточного давления воздуха, постоянно нагнетаемого под днище в полость, называемую воздушной подушкой.

В соответствии с правилом 3 Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года термин

«на ходу» означает, что судно не стоит на якоре, не ошвартовано к берегу и не стоит на мели.

В свою очередь судно на воздушной подушке без хода (на якоре, ошвартованное к берегу или стоящее на мели) не будет поддерживаться над водой силами избыточного давления воздуха.

Кроме того, воздушной подушкой называется не полость, а воздух, находящийся в этой полости.

С учетом изложенного выявлена необходимость уточнения термина «судно на воздушной подушке».

С учетом введения в статью 1 ТР ТС 026/2012 нового понятия «средство активного отдыха» Изменениями № 1 предусматривается раскрытие данного понятия путем введения его определения.

Также в целях более точного понимания и исключения случаев неоднозначного толкования указанного определения Изменениями № 1 предусмотрено введение примечания, в котором раскрывается, что относится к средствам активного отдыха на водных объектах.

В связи с отсутствием в действующей редакции ТР ТС 026/2012 ссылки на приложение № 2, которым устанавливаются требования безопасности к маломерным судам, статья 4 дополняется соответствующим абзацем.

#### **4. Содержание обязательных для исполнения требований, затронутых проектом изменений, вносимых в технический регламент Таможенного союза**

Требования безопасности к маломерным судам, спасательным средствам и оборудованию для маломерных судов, изложенные в статье 4 ТР ТС 026/2012, остаются неизменными.

Требования к маломерным судам в процессе эксплуатации и утилизации, изложенные в статье 5 ТР ТС 026/2012, остаются неизменными.

В связи с принятием новой редакции технического регламента Таможенного союза в части уточнения определения маломерного судна не потребуется переработка Перечня стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза и Перечня стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза и осуществления оценки (подтверждения) соответствия продукции.



## **5. Анализ международного опыта и опыта государств-членов Союза в области установления обязательных требований в отношении объектов технического регулирования, затронутых проектом изменений, вносимых в технический регламент Таможенного союза**

В государствах-членах Союза с 15.02.2013 применяется ТР ТС 026/2012 «О безопасности маломерных судов». Накопленный за прошедшее время опыт выявил ряд недостатков этого документа, устранить которые должны разрабатываемые изменения № 1, вносимые в данный технический регламент.

На территории стран Европейского союза в отношении прогулочных судов и гидроциклов требования безопасности установлены Директивой.

На территории стран Евразийского экономического союза в отношении маломерных судов, спасательных средств и (или) оборудования для маломерных судов установлены требования ТР ТС 026/2012.

Положения действующего Регламента и Директивы ориентированы на однотипные товары, реализуемые на рынках. Вместе с тем, положения Регламента и Директивы имеют существенные различия в области распространения и устанавливаемых требований.

Ключевыми различиями является определение маломерного судна. В Директиве применяется понятие «прогулочного судна», к которому относится судно любого типа, за исключением гидроциклов, предназначенное для спортивных целей и отдыха, с длиной корпуса 2,5 м - 24 м независимо от движущей силы. В ТР ТС 026/2012 применяется понятие «маломерное судно», к которому относится судно длиной не более 20 метров и допустимым количеством людей на борту не более 12 человек, кроме построенных или оборудованных для рыболовства, перевозки грузов, пассажиров, буксировки, проведения поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических и других подобных работ, лоцманской и ледокольной проводки, а также для осуществления мероприятий по защите водных объектов от загрязнения и засорения.

Также Директивой раскрывается определение понятия «гидроцикл», в то время как в законодательстве Таможенного союза данное понятие отсутствует.

Система стандартов, используемых в Европейском союзе, основывается на стандартах Международной организации

по стандартизации по малым судам (Small craft), которая имеет системный характер.

Система стандартов, используемых в Евразийском экономическом союзе, имеет фрагментарный характер и в большей степени основывается на основе стандартов Международной организации по стандартизации.

**6. Информация о требованиях технического регламента Таможенного союза, отличающихся от соответствующих международных, региональных (межгосударственных) стандартов или обязательных требований, действующих на территориях государств-членов Союза**

Требования технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012) гармонизированы с Директивой № 2013/53/EU Европейского парламента и Совета Европейского союза «О прогулочных судах и гидроциклах и отмене Директивы 94/25/ЕС».

Изменения № 1, вносимые в ТР ТС 026/2012, дополнительных отличий не содержат.

**7. Информация о соответствии проекта изменений, вносимых в ТР ТС 026/2012, требованиям в области обеспечения единства измерений**

Изменениями № 1, вносимыми в ТР ТС 026/2012, не затрагиваются аспекты технического регламента Таможенного союза, касающиеся методов исследований (испытаний) и измерений.

**8. Информация о единых санитарных требованиях и процедурах, ветеринарно-санитарных и карантинных фитосанитарных требованиях, включаемых в проект изменений, вносимых ТР ТС 026/2012**

Изменениями № 1, вносимыми в ТР ТС 026/2012, не затрагиваются аспекты, касающиеся единых санитарных требований и процедур, ветеринарно-санитарных и карантинных фитосанитарных требований.

**9. Введение в действие изменений, вносимых в технический регламент Таможенного союза**

Предлагаемый срок введения в действие изменений, вносимых в технический регламент Таможенного союза — по истечении 180 календарных дней с даты официального опубликования Решения Совета Евразийской экономической комиссии «О внесении изменений № 1 в технический регламент Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012).

#### **10. Финансово-экономическое обоснование проекта изменений, вносимых в ТР ТС 026/2012**

Реализация проекта изменений не повлечёт за собой дополнительных расходов бюджета Союза и государств-членов Союза.

#### **11. Информация о проблемах, на решение которых направлен проект изменений, вносимых в ТР ТС 026/2012**

Проект изменений устраняет ряд выявившихся в ходе применения ТР ТС 026/2012 проблем, вызывающих неоднозначное понимание заявителями на подтверждение соответствия и проведение классификации. Главными из этих проблем являются:

- противоречия положений Регламента и Директивы;
- возможность неоднозначного толкования положений Регламента, в том числе понятийного аппарата;
- недостаточная конкретность и обоснованность ряда позиций в области распространения ТР ТС 026/2012 и понятийном аппарате.

#### **12. Круг лиц, на защиту интересов которых направлена разработка изменений, вносимых в технический регламент Союза**

Изменения, вносимые в технический регламент Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012), затрагивают сферу интересов участников экономической деятельности (изготовителей маломерных судов), органов по сертификации и классификации, осуществляющих подтверждение соответствия требованиям ТР ТС 026/2012, органов государственного контроля (надзора), населения государств – членов Таможенного союза (в части их обеспечения безопасной продукцией), а также потребителей маломерных судов, выпускаемых в обращение на таможенной территории Таможенного союза.

#### **13. Адресаты регулирования, в том числе субъекты предпринимательской деятельности, и воздействие, оказываемое на них проектом изменений**

Адресатами регулирования являются:

изготовители, продавцы и лица государств – членов Таможенного союза, выполняющие функции иностранных изготовителей маломерных судов;

органы (организации) государств – членов Таможенного союза, уполномоченные на оформление документов об оценке соответствия продукции требованиям ТР ТС 026/2012.



Проект изменений, вносимых в ТР ТС 026/2012, предназначен для тех же адресатов регулирования, что и сам технический регламент Союза.

Регулирующее воздействие изменений приведёт к:

конкретизации положений, касающихся области распространения ТР ТС 026/2012 и понятийного аппарата;

гармонизации положений Регламента и Директивы.

**14. Содержание ограничений, устанавливаемых проектом изменений для субъектов предпринимательской и иной деятельности, иных заинтересованных лиц, интересы которых будут затронуты**

Проект изменений, вносимых в ТР ТС 026/2012, не устанавливает дополнительных ограничений для субъектов предпринимательской и иной деятельности, иных заинтересованных лиц.

**15. Механизм решения проблем, в целях устранения которых подготовлен проект изменений, вносимых в ТР ТС 026/2012, и достижения цели регулирования, предусмотренной проектом изменений**

Проблемы, указанные в пункте 11 настоящей пояснительной записки, решаются путём:

- конкретизации перечня судов, на которые не распространяется действие технического регламента Таможенного союза;

- внесения корректировок в положения, касающиеся понятийного аппарата;

- гармонизации Регламента и Директивы.

**16. Информация об иных возможных способах разрешения проблем, для устранения которых подготовлен проект изменений, вносимых в ТР ТС 026/2012**

Сохранение действующего регулирования не позволит решить существующие проблемы с течением времени. В частности, в указанном случае проблема, связанная с невозможностью оборудовать гидроциклы в соответствии с существующими в настоящее время требованиями, не будет решена, в связи с чем производители и пользователи гидроциклов будут нарушать требования ТР ТС 026/2012.

Кроме того, принимая во внимание активное развитие сферы развлечений на водных объектах, отсутствие четкого понимания, что такое средства активного отдыха, будет вызывать все больше затруднений при идентификации того или иного объекта водного транспорта.

Отсутствие новых понятий в ТР ТС 026/2012 и пересмотра перечня объектов, на которые не должен распространяться ТР ТС 026/2012, не позволит внедрить единые подходы к вопросу технического регулирования маломерных судов тех или иных категорий.

Иные возможные способы разрешения проблем, затронутых в проекте изменений, вносимых в ТР ТС 026/2012, отсутствуют.

### **17. Источники информации**

Договор о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 года;

Технический регламент Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 0026/2012);

Решение Коллегии Евразийской экономической комиссии от 18.10.2012 № 190 «О порядке введения в действие технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012)»;

Директива № 2013/53/EU Европейского парламента и Совета Европейского союза «О прогулочных судах и гидроциклах и отмене Директивы 94/25/ЕС»;

Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 года, заключенная в Лондоне 20.10.1972.