

УДК 629.5.01:006.354

НОРМАТИВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СУДАМ МАЛЫХ РАЗМЕРЕНИЙ: ОБЗОР НАЛИЧИЯ ДОКУМЕНТОВ У ВЕДУЩИХ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОБЩЕСТВ

Шаркова Василиса Павловна¹, магистр

e-mail: sharkovavp@gumrf.ru

Марушкина Екатерина Евгеньевна^{1,2}, магистрант, ведущий инженер-технолог

e-mail: marushkina_ee@mail.ru

¹ Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия

² ООО «СПКБ», Санкт-Петербург, Россия

Аннотация. В данной статье представлен анализ нормативно-технической документации ведущих классификационных обществ — членов Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО, IACS), а также ряда национальных морских администраций, регулирующих проектирование, постройку и эксплуатацию судов малых размеров (длиной корпуса от 6 до 24 м). Обобщены правила ABS, BV, CCS, CRS, DNV, IRS, KR, LR, NK, PRS, RINA, а также документы администраций Антигуа и Барбуды, Белиза, Островов Кука, Танзании (Занзибар), Сент-Китс и Невис, Сент-Винсент и Гренадин, Палау. Показано, что большинство требований МАКО ориентированы на суда длиной более 45 м, однако отдельные требования и рекомендации могут быть адаптированы для малых размеров. Установлено, что классификационные общества применяют дифференцированный подход: снижение требований к прочности, остойчивости, пожарной безопасности, объёму документации. Для коммерческих малых судов класс рекомендуется, но часто не обязателен; для некоммерческих — используется добровольная сертификация по национальным стандартам или ISO.

Ключевые слова: суда малых размеров, классификационные общества, МАКО, Российский морской регистр судоходства, нормативные требования, безопасность судов, маломерный флот, правила классификации, национальные морские администрации.

REGULATORY REQUIREMENTS FOR SMALL VESSELS: A REVIEW OF DOCUMENT AVAILABILITY FROM MAJOR CLASSIFICATION SOCIETIES

Vasilisa P. Sharkova¹, Master's Degree student

e-mail: sharkovavp@gumrf.ru

Ekaterina E. Marushkina^{1,2}, Master's Degree student, Leading Process Engineer

e-mail: marushkina_ee@mail.ru

¹ Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint Petersburg, Russia

² SPKB LLC, Saint Petersburg, Russia

Abstract. The article presents an analysis of regulatory and technical documentation of leading classification societies — members of the International Association of Classification Societies (IACS), as well as a number of national maritime administrations, governing the design, construction and operation of small craft (hull length from 6 to 24 m). The rules of ABS, BV, CCS, CRS, DNV, IRS, KR, LR, NK, PRS, RINA, as well as documents of the administrations of Antigua and Barbuda, Belize, Cook Islands, Tanzania (Zanzibar), St. Kitts and Nevis, St. Vincent and the Grenadines, Palau are summarized. It is shown that most IACS requirements are focused on vessels over 45 m in length, however certain unified requirements and recommendations can be adapted for small craft. It is established that classification societies apply a differentiated approach: reduced requirements for strength, stability, fire safety, and documentation volume. For commercial small craft, class is recommended but often not mandatory; for non-commercial craft, voluntary certification according to national standards or ISO is used.

Keywords: small craft, classification societies, IACS, Russian Maritime Register of Shipping, regulatory requirements, vessel safety, small fleet, classification rules, maritime administrations.

Введение

В последние годы наблюдается активное развитие водного транспорта и инфраструктуры для маломерного флота. В научной литературе рассматриваются вопросы разработки стандартов транспортного обслуживания [1-2], повышения безопасности при постройке и эксплуатации судов [3-5], а также инфраструктуры [6-7] что способствует оптимизации пассажирских перевозок и повышению их эффективности.

Современные исследования акцентируют внимание на совершенствовании требований к элементам остекления малых судов и яхт, а также на разработке технических решений для повышения эффективности подвесных лодочных моторов. Это важно для улучшения эксплуатационных характеристик и снижения негативного воздействия на окружающую среду.

В исследовании о состоянии инфраструктуры яхтенных стоянок в Пермском крае подчеркивается необходимость модернизации для обеспечения комфортного и безопасного отдыха на воде. В области проектирования и постройки судов малых размерений (длиной корпуса от 6 до 24 м) на международном уровне отсутствует стандартизированный подход, сопоставимый с требованиями для крупнотоннажного флота. Российский морской регистр судоходства (РС) в настоящее время не издает специализированного свода правил для судов малых размерений, что затрудняет их классификацию, сертификацию и безопасную эксплуатацию. Цель настоящей работы — систематизация нормативных документов ведущих классификационных обществ — членов МАКО и избранных национальных морских администраций, выявление положений, учитывающих отраслевой опыт, современные технологии, правила МАКО и международные стандарты (ISO, IEC), и оценка их пригодности для разработки адаптированных требований РС к судам малых размерений.

Основной текст

Анализ деятельности Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО, IACS) показал, что унифицированные требования (UR) и рекомендации (Rec.) в большинстве случаев разработаны для судов длиной более 45 м и не могут быть механически перенесены на суда малых размерений. Однако отдельные положения могут быть приняты к рассмотрению: рекомендация IACS Rec. 10 (якорное устройство) содержит специальные таблицы подбора якорей и цепей; UR W-серии (материалы и сварка, включая UR W11 для сталей) и рекомендация №47 (допуски на кривизну листов и дефекты сварки) применимы независимо от длины судна; требования UR E10 к испытаниям



электрооборудования (защита от влаги, вибрации, электромагнитная совместимость) едины для всех категорий судов. С 2024 года требования по кибербезопасности UR E26/E27 стали обязательными для всех новых судов, строящихся под надзором обществ — членов МАКО, включая малые. Для композитных судов (GRP) существуют отдельные требования для длины от 12 до 30 метров, а суда длиной менее 80 метров освобождаются от вероятностных расчётов повреждённой остойчивости, заменяя сложный буклет планом борьбы за живучесть и информацией о влиянии затопления. В таблице 1 представлен сводный перечень требований к судам малых размеров, ранжированный по классификационным обществам.

Таблица 1 – Сводный перечень требований к судам малых размеров, ранжированный по классификационным обществам (КО)

КО(Страна)	Ключевые документы для судов малых размеров (6–24 м)	Примечания
IACS (МАКО)	UR (W-серия: материалы, сварка), Rec. 10 (якорное устройство), UR E10 (электрооборудование), UR E26/27 (кибербезопасность), требования для GRP-композитов	Общие для судов >45 м, но адаптируемы; упрощенные расчеты остойчивости для <80 м; обязательны с 2024 г. для новых судов
ABS (США)	Правила постройки и классификации высокоскоростных судов; Правила постройки и классификации яхт (2025)	Для катеров, патрульных, моторных судов 6–24 м
Bureau Veritas (Франция)	Правила классификации судов для внутреннего/речного судоходства (4 части); Правила классификации стальных судов (6 частей)	Требования к корпусу, остойчивости, материалам; для маломерных стальных судов и катеров
CCS(Китай)	Правила классификации малых морских судов; Правила постройки и классификации яхт; Руководство по осмотру парусных судов	Для прибрежных, рыболовных, отдыха; PART ONE для яхт <24 м
CRS (Хорватия)	Правила классификации судов <24 м; Правила классификации яхт; Правила классификации высокоскоростных судов	Основаны на ISO; для яхт до/свыше 500 GT
DNV (Норвегия)	DNV-RU-HSLC (высокоскоростные/лёгкие суда); DNV-RU-INV (внутренние воды); DNV-RU-YACHT (яхты)	Для 6–24 м; основаны на ISO/IEC; цифровые платформы для рисков
IRS (Индия)	Правила строительства и классификации прогулочных судов; Правила классификации быстроходных/лёгких судов; Правила классификации речных/внутренних судов	Для <24 м, до 12 пасс.; для катеров, рабочих судов
KR (Корея)	Правила и руководство по классификации высокоскоростных/лёгких судов; Конструкция корпуса/оборудования малых стальных судов; Руководство для больших яхт	Для <90 м
LR (Великобритания)	LR-CO-003 Grey Boat Code (безопасность судов малых размеров в госслужбе)	Для <24 м или <150 т; ограниченные районы плавания
NK (Япония)	Конструкция корпуса и оборудование	Разделы для лёгких/скоростных конструкций

PRS (Польша)	Правила классификации и постройки малых морских судов (7 частей); Правила классификации и постройки моторных судов (3 части)	Для <24 м; <20 м для моторных
RINA (Италия)	Правила постройки и классификации яхт международного класса (5,5 м); Правила классификации яхт (6 частей + правки)	Для судов <24 м, до 12 пасс.; на итальянском

Анализ требований и рекомендаций, разрабатываемых IACS (МАКО), показал, что в большинстве случаев они относятся к судам с длиной более 45 м и не могут быть непосредственно применены к судам малых размеров. При этом отдельные требования к объектам судна могут быть приняты к рассмотрению: якорное устройство (IACS Rec. 10) — применяются специальные таблицы подбора якорей и цепей; материалы и сварка — применяются UR W-серии (например, UR W11 для сталей) и Рекомендация №47 («Стандарт качества судостроения и ремонта»), которая устанавливает допуски на кривизну листов и дефекты сварки; электрооборудование (UR E10) — минимальные требования к испытаниям электрического и электронного оборудования (защита от влаги, вибрации, ЭМС) едины для всех судов, включая малые; кибербезопасность (UR E26/E27) — с 2024 года требования по киберзащите бортовых систем стали обязательными для всех новых судов, строящихся под надзором обществ-членов МАКО; композитные суда (GRP) — существуют отдельные требования для судов из стеклопластика длиной от 12 до 30 метров; суда длиной менее 80 метров освобождаются от некоторых вероятностных расчетов поврежденной остойчивости, обязательных для крупных судов — вместо сложного буклета по поврежденной остойчивости такие суда могут снабжаться Планом борьбы за живучесть и Информацией о влиянии затопления.

Американское бюро судоходства (ABS) — глобальная негосударственная классификационная организация, основанная в 1862 году. ABS разрабатывает и поддерживает совокупность технических стандартов и норм, которые применяются при проектировании, строительстве и эксплуатации морских судов и офшорных объектов. В рамках своей деятельности бюро осуществляет экспертную проверку проектной документации, инспекции на стадии строительства, контроль материалов и оборудования, а также регулярные осмотры и аттестацию действующих судов и морских сооружений на соответствие требованиям безопасности, надежности и экологической ответственности. Раздел документов ABS содержит «Правила постройки и классификации высокоскоростных судов» (основной свод правил для высокоскоростных судов: скоростные катера, патрульные и спасательные суда, частные маломерные моторные судна) и «Правила постройки и классификации яхт, 2025» (содержит нормы для малых корпусов от 6 до 24 м, по определению РКО маломерные суда ≤20 м).

Бюро Веритас (Bureau Veritas BV, Франция) — международная компания, деятельность которой охватывает морской и офшорный сектор, строительство, промышленность, сельское хозяйство и агропродовольственные и потребительские товары, сертификацию систем менеджмента и экологических стандартов. Раздел документов BV содержит «Правила классификации судов для внутреннего/речного судоходства» (документ состоит из 4 частей, содержит требования к корпусу, остойчивости, системам безопасности, материалам, оборудованию) и «Правила классификации стальных судов» (для маломерных стальных судов и катеров, 6 частей).

Китайское классификационное общество (CCS, Китай) — национальное классификационное общество, основанное в 1956 году, занимается разработкой и внедрением правил классификации, инспекций, контроля строительных материалов и



сертификации морских, прибрежных, речных и офшорных судов, а также морского оборудования и систем. Раздел документов CCS содержит «Правила классификации малых морских судов» (малые морские суда — категория плавсредств, предназначенных для прибрежного плавания, рыбалки или отдыха в открытом море), «Правила постройки и классификации яхт» (включает правила постройки яхт длиной до 24 м — PART ONE YACHTS OF LESS THAN 24 M IN LENGTH) и «Руководство по осмотру парусных судов» (в основном для яхт, длина которых менее 24 м).

Хорватский регистр судоходства (CRS, Хорватия) — независимое классификационное общество, основанное в 1949 году, некоммерческая организация, занимается разработкой технических правил, проведением экспертиз, проверок, надзора за строительством и эксплуатацией судов, а также сертификацией систем менеджмента качества и соответствия судов и морского оборудования международным стандартам и директивам ЕС. Раздел документов CRS содержит «Правила классификации судов длиной менее 24 метров» (основное содержание построено на использовании стандартов ISO), «Правила классификации яхт» (применяется к яхтам длиной как до 24 метров, так и более; рассматриваются яхты до 500 GT и более 500 GT) и «Правила классификации высокоскоростных судов» (вторая ссылка — правки 2025 г.).

Норвежский веритас (Det Norske Veritas DNV, Норвегия) — международное аккредитованное классификационное общество и экспертная организация по управлению рисками. С 2013 г. по 2021 г. работало под названием DNV GL из-за слияния Det Norske Veritas и Germanischer Lloyd (Германия), затем вернуло исходное название DNV, но структуру сохранило. Занимается классификацией и инспекцией судов и офшорных объектов, техническим консультированием, сертификацией продукции, систем менеджмента и цифровых решений. Активно развивает цифровые платформы для анализа данных и управления рисками. Раздел документов DNV содержит «Правила классификации. Высокоскоростные и лёгкие суда (DNV-RU-HSLC)» (применяется к судам длиной от 6 до 24 метров; часть разделов основана на использовании стандартов ISO и IEC), «Правила классификации и обследования судов внутреннего водного транспорта (DNV-RU-INV)» (применяется к судам внутреннего водного транспорта) и «Правила классификации и постройки яхт (DNV-RU-YACHT)».

Индийский регистр судоходства (IRS, Индия) — международное независимое классификационное общество, основано в 1975 г. как некоммерческая организация и зарегистрированная как публичная компания с ограниченной ответственностью. Оказывает услуги по разработке стандартов, сертификации, инспекциям и техническому надзору за судостроением, эксплуатацией морских, прибрежных и внутренних судов. Правительством Индии уполномочена на присвоение грузовых марок для судов под индийским флагом и выполнения функции по оценке соответствия требованиям Международного кодекса охраны судов и портовых сооружений. Раздел документов IRS содержит «Правила строительства и классификации прогулочных судов» (в документе охватываются суда длиной до 24 м и вместимостью не более 12 чел.), «Правила классификации быстроходных и легких судов» (применяются для скоростных катеров, легких рабочих судов) и «Правила классификации речных и внутренних судов» (суда, работающие на реках, озерах, в прибрежных зонах, часто маломерного класса).

Корейский регистр судоходства (KR, Корея) — независимое некоммерческое классификационное общество, основанное в 1960 г. KR занимается разработкой, проверкой и сертификацией проектной документации, конструктивных решений, технического оснащения и эксплуатационных процедур для судов, морских и офшорных сооружений. Предлагает поддержку в цифровизации судов и внедрении инноваций (например, решения в области декарбонизации). Организация также участвует в разработке решений по поводу



альтернативных видов топлива, кибербезопасности и интеллектуального технического обслуживания. Раздел документов KR содержит «Правила и руководство по классификации высокоскоростных и легких судов», «Конструкция корпуса и оборудование малых стальных судов» (по определению, суда длиной до 90 м) и «Руководство для больших яхт» (длина яхт до 24 м).

Регистр судоходства Ллойд (Lloyd's Register LR, Великобритания) — одно из крупнейших и старейших классификационных обществ в мире, основанное в 1760 г. Организация помогает оценивать риски, обеспечивать безопасность судов и объектов, соответствие международным стандартам и продвигать инновации, включая экологически чистые и безопасные технологии. LR предоставляет услуги по классификации, инспекции, сертификации и техническому консультированию для кораблестроения, морской и офшорной промышленности. Раздел документов LR содержит «Свод правил по обеспечению безопасности судов малых размеров, находящихся на госслужбе (LR-CO-003 Grey Boat Code A Code of Practice for the Safety Assurance of Small Boats in Government Service, July 2024)» — «водное судно длиной менее 24 м или водоизмещением менее 150 тонн. Судном может быть лодка, аппарат на воздушной подушке, парусное судно, надувное судно и т. д. с ограниченным районом плавания».

Ниппон Кайдзи Кёкай (Nippon Kaiji Kyokai NK, Япония) — классификационное общество основано в 1899 г. Миссией ClassNK является обеспечение безопасности жизни, имущества и окружающей среды путем разработки технических правил, контроля качества судостроения и эксплуатации судов, сертификации материалов, оборудования и систем управления качеством. Предлагает такие услуги как: классификация судов при строительстве и эксплуатации, инспекции, консультации по соблюдению международных стандартов ИМО и IACS, сертификацию систем менеджмента и обучение персонала. Участвует в экологических инициативах и проектах, например, ускорение перехода на нулевые выбросы через программы. Раздел документов NK содержит «Конструкция корпуса и оборудование» (содержит разделы для легких/скоростных конструкций).

Польский регистр судоходства (PRS, Польша) — независимое классификационное общество, основанное в 1936 г. Предоставляет услуги по разработке и обновлению правил классификации плавучих объектов, инспекциям, техническому надзору и сертификации. Основной целью PRS является обеспечение безопасности человеческой жизни, имущества, грузов, судов, а также защита окружающей среды путем надзора за проектированием, строительством, реконструкцией и эксплуатацией всех типов морских, речных и прибрежных судов и сооружений. Раздел документов PRS содержит «Правила классификации и постройки малых морских судов» (7 частей, длина судна <24 м) и «Правила классификации и постройки моторных судов» (для судов длиной менее 20 м).

Итальянский морской регистр (Registro Italiano Navale RINA, Италия) — классификационное общество основано в 1861 г. Исторически RINA занималось исключительно классификацией судов, но со временем расширило спектр деятельности, распространив компетенции в сфере сертификации систем менеджмента, энергетики, инфраструктуры, промышленности и управления качеством. С момента либерализации рынка классификации в соответствии с директивой ЕС 94/57 RINA оперирует на конкурентном глобальном рынке, предоставляя услуги проектирования, инспекции, сертификации и технического консультирования. Сегодня RINA работает в более чем 70 странах, имеет сеть из сотен офисов и обслуживает разнообразные отрасли, включая морской транспорт, возобновляемую энергетику, пассажирские перевозки и инфраструктуру. RINA признана многими флагами административными, её услуги охватывают классификацию судов, инспекции, консультации по международным нормам ИМО, управление рисками и поддержку технологических инноваций, включая разработку



решений для уменьшения выбросов, цифровизации и энергоэффективности. Компания активно участвует в международных ассоциациях и проектах по устойчивости (например, проект Wind-Assisted Ship Propulsion), предоставляя технические решения для современных экологических судов. Раздел документов RINA содержит «Правила постройки и классификации яхт международного класса длиной 5,5 метра» (на итальянском языке) и «Правила классификации яхт» (длина яхты <24 м, количество пассажиров не более 12 чел.; 6 частей + правки).

В рамках обзора рассмотрены морские администрации более 40 стран. Специальные требования, кодексы и правила, напрямую регулирующие суда малых размеров (длина корпуса преимущественно 6–24 м), выявлены в восьми случаях. Для остальных администраций в открытых источниках специализированные документы именно по малым судам не обнаружены. В основном деятельность этих обществ заключается в общей регистрации судов под национальным флагом, исполнением конвенций ИМО, обеспечением безопасности судоходства и защитой морской среды. В таблице 2 представлены администрации, в которых обнаружены специальные требования к малым судам.

Таблица 2 – Национальные морские администрации, имеющие требования к судам малых размеров

Национальная морская администрация	Страна	Ключевые документы для судов малых размеров	Примечания
ADOMS	Антигуа и Барбуда	Правила управления малыми судами (2017); Кодекс безопасности для маломерных судов	Для <24 м; фокус на безопасности, международных конвенциях
IMMARBE	Белиз	Кодекс стандартов для яхт <24 м	Регистрация, сертификация моряков
Maritime Cook Islands	Острова Кука	Кодекс малых яхт; Правила эксплуатации маломерных моторных судов	Безопасность, экология
ZMA	Танзания	Правила безопасности для судов малых размеров	Расследования аварий, защита среды
St. Kitts & Nevis	Сент-Китс и Невис	Правила для малых коммерческих судов	Регистрация, ипотеки
SVG-MARAD	Сент-Винсент и Гренадины	Правила техники безопасности для прогулочных яхт	Безопасность эксплуатации
Palau	Палау	Правила безопасности на прогулочных яхтах	Для >6,5 м; регистрация, стандарты

Департамент морских служб и торгового судоходства Антигуа и Барбуда (ADOMS) отвечает за ведение реестра и выполнение международных конвенций. Действуют «Правила управления малыми судами (The Small Craft (Control) Regulations, 2017)» и «Кодекс безопасности для маломерных судов» (для судов длиной менее 24 м). Международный регистр торгового флота Белиза (IMMARBE) отвечает за регистрацию судов и сертификацию моряков. Опубликован «Кодекс стандартов для яхт длиной менее 24 метров». Maritime Cook Islands (Острова Кука) предоставляет комплексные услуги регистрации с учетом международных стандартов. Приняты: «Кодекс малых яхт Островов Кука» и «Правила эксплуатации маломерных моторных судов на морском транспорте». Tuvalu Ship Registry (Тувалу) уполномочен на выдачу сертификатов и регистрацию судов. Существуют «Тувалуйский кодекс для частных и коммерческих яхт» и «Регистрация и законодательные требования к яхтам длиной менее 24 метров под флагом Тувалу». Морское



управление Занзибара (ZMA, Танзания) контролирует безопасность и охрану окружающей среды. Действуют «Правила безопасности для судов малых размеров». St. Kitts & Nevis International Ship Registry (SKANReg, Сент-Китс и Невис, с 2005 г.) специализируется на коммерческих судах. Утверждены «Правила для малых коммерческих судов». Морская администрация Сент-Винсент и Гренадины (SVG-MARAD) разработала «Правила техники безопасности для прогулочных яхт». Palau Ship Registry (Палау) имеет «Правила безопасности на прогулочных яхтах» (для судов длиной от 6,5 м и более). В остальных рассмотренных администрациях (Алжир, Азербайджан, Бахрейн, Барбадос, Беларусь, Бенин, Боливия, Камерун, Коморос, Конго, Куба, Джибути, Доминика, Египет, Габон, Гамбия, Гайана, Гондурас, Гонконг, Иран, Ямайка, Кирибати, Кувейт, Ливан, Либерия, Малайзия, Шри-Ланка, ЮАР, Синт-Мартен, Сьерра-Леоне, Сербия, Сан-Томе и Принсипи, Катар, Панама, Замбия, Вьетнам, ОАЭ) отдельные специализированные правила для судов малых размеров (6–24 м) в рамках данного анализа не выявлены или не внесут вклад в обзор. Эти администрации фокусируются на общей регистрации судов, надзоре за портами, подготовке моряков и реализации международных обязательств. Таким образом, выявленные документы из восьми администраций могут представлять наибольший практический интерес для адаптации и сравнения при разработке требований РС к судам малых размеров.

Вывод

Проведённый систематический анализ нормативных документов классификационных обществ — членов МАКО и национальных морских администраций показывает, что, несмотря на ориентацию большинства требований IACS на суда длиной более 45 м, отдельные положения (Рес. 10 по якорному устройству, UR W-серии по материалам и сварке, UR E10 по электрооборудованию, UR E26/E27 по кибербезопасности, специальные требования для GRP-композитов длиной 12–30 м, а также освобождение судов длиной менее 80 м от вероятностных расчётов повреждённой остойчивости) могут быть адаптированы для судов малых размеров 6–24 м. Все рассмотренные классификационные общества (ABS, BV, CCS, CRS, DNV, IRS, KR, LR, NK, PRS, RINA) разработали самостоятельные правила или выделенные разделы для малых судов, которые характеризуются сниженными требованиями к толщинам конструкций, расчётам прочности и остойчивости, пожарной безопасности, оборудованию машинных отделений, а также сокращённым объёмом документации по сравнению с крупнотоннажными судами; при этом для некоммерческих малых судов классификация носит добровольный характер и нередко заменяется национальными стандартами или сертификацией CE marking в соответствии с EU Recreational Craft Directive, тогда как для коммерческих малых судов (рыболовных, пассажирских, рабочих) наличие класса рекомендуется страховыми компаниями, флаговыми администрациями и с точки зрения перепродажной стоимости, однако международный класс не является обязательным — достаточно национальных кодексов государства флага. Среди национальных морских администраций только восемь (Антигуа и Барбуда, Белиз, Острова Кука, Тувалу, Танзания (Занзибар), Сент-Китс и Невис, Сент-Винсент и Гренадины, Палау) имеют в открытом доступе специализированные кодексы и правила, напрямую регулирующие суда малых размеров длиной 6–24 м, что представляет наибольший практический интерес для сравнительного анализа и последующей адаптации при разработке требований Российского морского регистра судоходства. Остальные рассмотренные администрации (более 30 стран) специализированных документов для данной категории судов не публикуют, ограничиваясь общими вопросами регистрации, исполнения конвенций ИМО и надзора за безопасностью судоходства.



Благодарности

Статья подготовлена при выполнении договора на научно-исследовательскую работу по теме: «Разработка требований РС к судам малых размеров», по договору № 25-253047 от 22.12.2025, по заказу ФАУ «Российский морской регистр судоходства»

Список литературы:

1. Буцанец, А. А. Предложения классификации типов флота для предприятия организатора пассажирских перевозок водным транспортом / А. А. Буцанец, Е. О. Ольховик, А. М. Жидкова // Сборник научных статей национальной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава ФГБОУ ВО "ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова" : Сборник научных статей национальной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 06–20 октября 2025 года. – Санкт-Петербург: Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2025. – С. 39-51. – EDN OSWUZW.
2. Буцанец, А. А. Опросный лист для предварительной оценки технического состояния инфраструктуры и разработки регионального стандарта транспортного обслуживания населения водным транспортом / А. А. Буцанец, Е. О. Ольховик, А. М. Жидкова // Сборник научных статей национальной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава ФГБОУ ВО "ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова": Сборник статей конференции, Санкт-Петербург, 30 сентября – 20 октября 2024 года. – Санкт-Петербург: Государственный университет морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова, 2025. – С. 69-73. – EDN QXMLPJ.
3. Назаров А. Г., Королев С. А. Совершенствование требований к элементам остекления малых судов и яхт // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. – 2025. – №. 77. – С. 94-104.
4. Хмельницкий К. Е. и др. Устройство для снижения потери свежего заряда и шума в системе выпуска двухтактного двигателя подвесного лодочного мотора // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. – 2024. – Т. 1. – №. 75. – С. 16-24.
5. Хмельницкий К. Е. Разработка мобильного программно-аппаратного комплекса для измерения мощности подвесных лодочных моторов // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. – 2026. – №. 81. – С. 86-95.
6. Буцанец А. А., Марушкина Е. Е. Современное состояние инфраструктуры яхтенных стоянок для маломерного флота Пермского края // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. – 2026. – №. 81. – С. 152-162.
7. Гарибин П. А., Егоров С. В., Буцанец А. А. Некоторые проблемы обследования плавучих причалов яхтенных марин // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова. – 2023. – Т. 15. – №. 5. – С. 783-797.

