



БЮРОКРАТИЯ С ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ ЛИЦОМ

МАРК КРАСНОГОРСКИЙ

Наличие CE-маркировки свидетельствует о том, что изделие отвечает основным требованиям соответствующих европейских директив ЕС, является качественным и безопасным. Для конечного потребителя подобная маркировка либо остается вообще незамеченной, либо откладывается в памяти как строка в талоне регистрации судна. Редко кто задумывается, что кроется за этими автохтонными письменами, и еще меньше задумываются о том, как происходит сам процесс сертификации.



Руководитель норвежской компании Dutch Marine Inspection Альберт Де Роос

Однажды довелось мне помочь старшему товарищу в выборе комплектации его новенького катера. Нет, на тот момент это была огромная моторная яхта футов двадцать шесть длиной, но время идет — и терминология несколько изменилась. Катер производился в Америке, комплектация была более или менее понятной, смущала только опция под названием «СЕ-сертификация». На вопрос, что это за зверь такой и почему стоит, как дрессированный крокодил редкого окраса, продавец пустился в пространные объяснения о требованиях по безопасности, улучшении качества и «более лучшей сборке». Словом, ушел от ответа. Вопросы безопасности волновали старшего товарища меньше всего, по поводу качества и собственной методики предъявления претензий он выразился достаточно

ясно (хоть и несколько витиевато), а посему было решено «крокодила» не брать, пусть это и «менее лучше».

Шли годы, я продолжал общаться с различными потенциальными (и не очень) клиентами и неизменно сталкивался с непониманием, что это за зверь такой, кому он нужен и с чем его едят. Давайте наконец разберемся.

Для начала немного истории и скучных данных. CE-маркировка (любых изделий на территории ЕС) была разработана в 1985 году, а в 1996 году была введена система сертификации судов и с июля 1998 года стала обязательной. Сертификации стали подлежать все суда длиной от 2,5 до 24 метров. Наличие CE-маркировки свидетельствует о том, что изделие отвечает основным требованиям соответствующих европейских директив ЕС, является качественным и безопасным для

потребителя. Без данной маркировки судно не может быть выпущено на рынки ЕС и Турции, которая также требует маркировку CE. Суда, прошедшие процедуру сертификации, получают соответствующую своему классу категорию — от «А» до «D». Для конечного потребителя подобная маркиров-

ка либо остается вообще незамеченной, либо откладывается в памяти как строка в талоне регистрации судна: CE-категория «А», «В», «С» или «D». Редко кто задумывается, что кроется за этими автохтонными письменами, и еще меньше задумываются о том, как происходит сам процесс сертификации. Многие, кстати, путаются, ошибочно полагая, что категория «А» (океан) означает неограниченный район плавания. На самом деле эти категории определяют только предельные погодные условия, при которых судно может выходить в море. Так, категория «А» соответствует силе ветра более 8 баллов по шкале Бофорта и волнению более 4 метров, а суда категории «D» будут вынуждены остаться на приколе при волнении более 0,5 метров. Разумеется, это вовсе не значит, что судно категории «В» или «С» незамедлительно развалится на волне более 4 метров, но если все же произойдет какая-то поломка, страховая компания может отказать в компенсации.

Сам процесс сертификации происходит следующим образом. Производитель не имеет права выдать подобный документ сам себе, верфь только готовит «Декларацию соответствия», где указывается номер сертификата и СИН-код, что подтверждает соответствие судна действующей директиве. »



www.real-ships.ru

www.north-line.nl



выявлять сколь угодно мелкие дефекты он мастак. Судите сами: инженер-судостроитель по образованию, он работает в этой сфере с 1993 года. Уже с 2002 года Альберт начал работать в другой уполномоченной компании, где в течение пяти лет набирался опыта в сложных вопросах сертификации. В итоге в 2010 году он получил аккредитацию от RvA и отпра-

Для получения сертификата привлекается компания, уполномоченная компетентным органом. Для простоты приведу в качестве примера голландский Совет по аккредитации (RvA, Raad voor Accreditatie) и компанию Dutch Marine Inspection (уполномоченная компания). Совет аккредитовал компанию, то есть подтвердил тот факт, что Dutch Marine Inspection является финансово обеспеченной компанией, с высококвалифицированным персоналом, владеет необходимым оборудованием, грамотным юридическим отделом и не является компанией-однодневкой. В силу этих причин Министерство инфраструктуры и экологии Голландии выдало идентификационный номер и уполномочило компанию проводить сертификацию и выдавать CE-сертификат. Компанией Dutch Marine Inspection руководит Альберт Де Роос, с которым я познакомился на «Ушаковских верфях» в Калининграде, куда он приехал инспектировать строящиеся корпуса, а я — на те же корпуса поглазеть. Тогда-то, собственно, и родилась идея этой статьи. Я был удивлен серьезности проверки и, прямо скажем, придирчивости Альберта к малейшим недочетам, которые ему удалось обнаружить, а, учитывая огромный опыт господина Де Рооса в судостроении,

вышел в самостоятельное плавание. Кстати, в процессе этого плавания Альберт участвовал в разработке, а сейчас активно использует в работе специальное программное обеспечение с романтическим названием Adrianna. Эта программа позволяет быстрее проходить все этапы сертификации и моментально решать множество вопросов. Впрочем, будучи перфекционистом и романтиком, Де Роос не остановился на достигнутом и готовится выпустить в свет новую программу — MLC (Marine Live Cycles). Изюминка новинки будет заключаться в том, что, помимо ведения процесса сертификации, программа позволит всему множеству пользователей (на основе абонемента) делиться своими знаниями и получать полезные советы от других экспертов. Более того, MLC сможет отслеживать весь цикл жизни судна — от закладки до утилизации, что окажется весьма ценным в будущем, когда во весь рост встанут серьезные проблемы утилизации стеклопластикового флота.

Но что-то я отвлекся, давайте вернемся к сертификации. Это процесс разбит на несколько этапов, в ходе которых определяется, что именно сертифицируем, под какую директиву CE подпадает сертифицируемое и как именно это сертифицируемое нужно

www.pollardjachtbouw.nl



сертифицировать. Если вам кажется, что написанное выше звучит как древнее заклинание, то вы ошибаетесь. Это упрощенное и очеловеченное изложение бюрократических изысков (можете сами проверить). Когда определено все вышеизложенное (не заставляйте меня это повторять, а то мы нарочно и впрямь вызовем какого-нибудь бюрократического демона среднего эшелона), эксперт уполномоченной компании может приступить к делу, а именно — методично и скрупулезно проверять качество исполнения и технические нюансы. Этот процесс ценен как для конечного потребителя, так и для самого производителя. Сертифицирующие эксперты не имеют права предлагать какие-либо решения, чтобы не создавать никаких конкурентных преимуществ, но они могут описать всевозможные способы решения той или иной задачи или проблемы, помогая верфи выбрать свой путь и сделать это более эффективно. Для будущего покупателя такая сертификация означает, что все узлы, технические аспекты и качество исполнения были проверены сторонним специалистом, который более чем мотивирован строго отнестись к уровню исполнения, ведь на карту поставлена его репутация. Досконально проверяется каждый болтик, каждая гайка и каждый шов продукции верфи с момента начала производства и до спуска судна на воду. Кстати, именно по этой причине европейская сертификация американских катеров и яхт стоит внушительных денег. Ведь экспертам,

www.real-ships.ru



подобным Альберту, приходится осматривать все проекты, требующие сертификации, лично. У самого Альберта клиенты разбросаны по всему миру, включая Голландию, Россию и Турцию.

На «Ушаковских верфях» в Калининграде я имел возможность убедиться во всем этом лично. Альберт провел не один час, ползая с фонариком по новому корпусу, хотя ни одна бортовая система еще не была установлена. Во время этого визита меня отдельно пора-

довал тот факт, что российские верфи стали прибегать к помощи таких экспертов (хотя вовсе не обязаны пользоваться этой недешевой услугой) и, что еще важнее, стали внимательно прислушиваться к их замечаниям и советам, чтобы обеспечить свои яхты общепринятым в Европе уровнем качества. Кстати, на верфь

Альберт прилетел из Тольятти, где проходил организованный Максимом Годовых Форум судостроителей России. На Форуме Де Роос выступал в качестве эксперта по судостроению и сертификации, где и поделился своим видением проблем развития российского судостроения. На его взгляд, основная проблема заключается в отсутствии налаженного общения между различными игроками рынка и в отечественной парадигме, когда «верхи не хотят, а низы не могут». Потенциал России

с точки зрения судостроения колоссален, но для того чтобы занять сколь-нибудь значимое место на мировом рынке, необходимо объединить усилия всех участников как в России, так и за рубежом. Нам остается лишь надеяться, что сотрудничество Dutch Marine Inspection и «Ушаковских верфей» станет первой, но далеко не последней ласточкой в этой сфере, и все больше отечественных верфей (а их число растет с каждым днем) станут привлекать специалистов такого уровня на собственное производство. ❖

www.onj.nl



www.holtermanshipyard.nl



www.pacificshipyards.nl



www.steeleryachts.com

Dutch Marine Inspection

Info@dutchmarineinspection.nl
 www.dutchmarineinspection.nl
 Scheemderzwaag 2, 9679 TM Scheemda
 The Netherlands
 T + 31 (0) 597 671 000
 M + 31 (0) 655 214 212 (Мы говорим по-русски)

- Экспертиза и сертификация в соответствии с требованиями Европейской директивы для прогулочных судов
- Экспертиза и сертификация в соответствии с АВУС и EN 1914
- Аудит выданных сертификатов
- Курсы и воркшопы

CE 2248