

Научная статья

УДК 614.8; DOI: 10.61260/2074-1626-2026-2-117-122

ЭВОЛЮЦИЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: АНАЛИЗ ПРИКАЗА МЧС РОССИИ ОТ 22 ИЮЛЯ 2025 г. № 636

✉ Шевченко Кирилл Владимирович.

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, Санкт-Петербург, Россия

✉ kirill_55@mail.ru

Аннотация. Рассматривается приказ МЧС России от 22 июля 2025 г. № 636 «Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах», утверждающий обновлённые Правила пользования маломерными судами. Подчёркивается смена парадигмы: от формального процедурного регулирования – к целостному риск-ориентированному подходу, охватывающему весь цикл эксплуатации судна. Среди ключевых новелл выделены: дифференциация требований в зависимости от категории судна, обязательное ношение спасательных жилетов в ситуациях объективно повышенной опасности, усиленные гарантии безопасности для детей, передача полномочий по установлению скоростного режима на региональный уровень, ужесточение технических и экологических стандартов, а также введение ограниченного срока действия приказа как проявление гибкого адаптивного нормотворчества.

Ключевые слова: маломерные суда, безопасность на водных объектах, риск-ориентированное регулирование, приказ № 636, ГИМС МЧС России, правила пользования маломерными судами

Для цитирования: Шевченко К.В. Эволюция правового регулирования безопасности маломерных судов в Российской Федерации: анализ приказа МЧС России от 22 июля 2025 г. № 636 // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. 2026. № 2 (71). С. 117–122. DOI: 10.61260/2074-1626-2026-2-117-122

Scientific article

EVOLUTION OF LEGAL REGULATION OF SMALL VESSEL SAFETY IN THE RUSSIAN FEDERATION: ANALYSIS OF THE ORDER OF EMERCOM OF RUSSIA DATED JULY 22, 2025 № 636

✉ Kainov Vladimir I.

Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia, Saint-Petersburg, Russia

✉ kirill_55@mail.ru

Abstract. The article examines Order № 636 of EMERCOM of Russia dated July 22, 2025, approving updated Rules for the Use of Small Vessels. It emphasizes a paradigm shift: from formal, procedural regulation to a holistic, risk-based approach encompassing the entire vessel operation cycle. Key innovations include: differentiated requirements depending on vessel category, mandatory wearing of life jackets in situations of objectively increased danger, enhanced safety guarantees for children, devolution of authority to set speed limits to the regional level, tightening of technical and environmental standards, and the introduction of a limited validity period for the order as an example of flexible, adaptive rulemaking.

Keywords: small vessels, water safety, risk-based regulation, order № 636, State Inspectorate for Small Vessels of EMERCOM of Russia, rules for the use of small vessels

For citation: Shevchenko K.V. Evolution of legal regulation of small vessel safety in the Russian Federation: analysis of the Order of EMERCOM of Russia dated July 22, 2025 № 636 // Pravo. Bezopasnost'. Chrezvychajnye situacii = Right. Safety. Emergency situations. 2026. № 2 (71). P. 117–122. DOI: 10.61260/2074-1626-2026-2-117-122

Безопасность на водных объектах традиционно занимает одно из центральных мест в системе обеспечения жизнедеятельности населения Российской Федерации [1]. В условиях заметного роста популярности активного водного отдыха, увеличения числа и расширения географии использования маломерных судов вопросы правового регулирования их эксплуатации приобретают всё большую актуальность.

В 2025 г. в российском законодательстве произошло событие, кардинально изменившее подход к обеспечению безопасности на воде – был принят Федеральный закон от 3 февраля 2025 г. № 4-ФЗ «О безопасности людей на водных объектах» (ФЗ № 4-ФЗ). Данный закон заложил новую концептуальную основу, ориентированную не на формальное соблюдение процедур, а на реальное предотвращение гибели и травмирования граждан. В развитие этого закона был издан приказ МЧС России от 22 июля 2025 г. № 636 «Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах» (приказ № 636) [2]. Этот нормативный акт, зарегистрированный в Минюсте России 31 июля 2025 г. под № 83112, вступил в силу с 1 марта 2026 г. и будет действовать до 1 марта 2032 г., заменив собой устаревший документ 2020 г. и установив новые, современные требования к пользователям маломерных судов. Цель данного исследования – провести комплексный анализ указанного приказа, выявить его новеллы, определить место в правовой системе и оценить практические последствия для повышения уровня безопасности на воде.

Правовая природа приказа № 636 обусловлена не ведомственной инициативой, а прямым указанием законодателя. Подпункт «в» п. 4 ч. 2 ст. 4 ФЗ № 4-ФЗ прямо возлагает на МЧС России обязанность по утверждению правил пользования маломерными судами, что делает данный приказ обязательным инструментом реализации законодательной воли. Дополнительную легитимность приказу придаёт Указ Президента Российской Федерации от 11 июля 2004 г. № 868, закрепляющий за МЧС России функции по государственному надзору за маломерными судами через Государственную инспекцию по маломерным судам (ГИМС МЧС России) [3]. Таким образом, документ выступает не как техническое руководство, а как стратегически значимый акт, формирующий вектор развития всей системы профилактики чрезвычайных ситуаций на воде. Его официальная регистрация в Минюсте подтверждает обязательность применения на всей территории Российской Федерации.

Одним из наиболее глубоких концептуальных сдвигов, зафиксированных в новом документе, является смена самого подхода к обеспечению безопасности на воде: если ранее нормативное регулирование фокусировалось преимущественно на процессе движения судна, то теперь оно охватывает весь цикл взаимодействия человека с маломерным судном – от его спуска на воду и подготовки к выходу, движения, стоянки и швартовки до хранения, технического обслуживания и осуществления сопутствующих операций, таких как буксировка или заправка топливом. Этот переход от узко навигационной модели к комплексной жизненно ориентированной концепции безопасности позволяет устранить существовавшие правовые пробелы: ранее происшествия, случавшиеся вне движения, например, при стоянке у берега, во время заправки или купания с борта, формально не подпадали под действовавшие ранее правила, поскольку регулирование ограничивалось рамками «плавания». Теперь же все этапы эксплуатации маломерного судна подлежат чёткому нормативному регулированию, что не только повышает ответственность самих пользователей, но и даёт инспекторам ГИМС МЧС России правовую основу для профилактики и реагирования в любой ситуации, связанной с использованием судна. Такой подход полностью соответствует современным международным стандартам, в частности техническому регламенту Таможенного союза ТР ТС 026/2012 «О безопасности маломерных судов» и рекомендациям Международной морской организации, где безопасность рассматривается не как эпизод движения, а как непрерывный процесс, охватывающий все аспекты владения, пользования и технического состояния плавсредства.

Новой чертой регулирования является принцип дифференциации требований в зависимости от того, подлежит ли маломерное судно государственной регистрации. Согласно положениям документа, пользование судами, подлежащими регистрации,

возможно только после их постановки на учёт, прохождения освидетельствования и нанесения идентификационных номеров. Для судов, не подлежащих регистрации, таких как гребные или моторные лодки небольшой мощности без кают, требования существенно упрощены. Особенно ярко дифференциация проявляется в требованиях к управляющему лицу: управление регистрируемыми судами допускается только при наличии удостоверения на право управления, в то время как для нерегистрируемых судов достаточно предъявить документ, удостоверяющий личность. Такой подход соответствует принципу разумной регуляторной нагрузки, снижая административные барьеры для граждан, использующих суда исключительно в личных целях, и одновременно сохраняя высокий уровень контроля за судами, представляющими потенциально большую опасность.

Требование о ношении спасательных жилетов присутствовало и в предыдущих редакциях правил, но можно отметить, что приказ № 636 расширил рамки этой обязанности далеко за пределы движения судна и сменил логику регулирования. Ранее норма, как правило, активировалась лишь при фактическом перемещении маломерного судна. В новом документе обязанность надевать спасательный жилет привязана не к режиму движения, а к объективно высокому риску, связанному с конструкцией судна, видом деятельности или уязвимостью пользователя. Теперь жилеты обязательны даже при стоянке на якоре беспалубных судов длиной до 4 м, поскольку такие лодки легко опрокидываются при резком движении пассажира. Такой подход основан на анализе реальной статистики гибели на воде, согласно которой подавляющее большинство трагедий происходит не из-за отсутствия жилетов на борту, а из-за того, что они не были надеты в момент внезапного падения в воду, будь то при опрокидывании, соскальзывании с борта или обрыве буксирного троса. Кроме того, дополнительно регламентировано, что жилеты должны соответствовать росту, массе и комплекции пользователя и быть надёжно застёгнуты способом, исключающим самопроизвольное снятие при попадании в воду. Таким образом, приказ № 636 совершает переход от формального режимно-зависимого требования к функциональному риск-ориентированному подходу, в котором спасательный жилет перестаёт быть элементом «на случай чрезвычайного происшествия» и становится стандартной частью экипировки при любом виде пользования маломерным судном, сопряжённым с реальной угрозой для жизни.

Этот же риск-ориентированный подход проявляется и в дополнительных гарантиях защиты детей – одной из самых уязвимых групп участников водного движения. Приказ № 636 вводит чёткое правило: перевозка детей в возрасте до семи лет разрешается только при наличии на борту совершеннолетнего лица, специально назначенного для их сопровождения (как и ранее), но уточняется, что судоводитель не может выполнять эту роль. Это принципиальное уточнение устраняет распространённую и крайне опасную практику, когда ребёнок остаётся без прямого присмотра на палубе или в кокпите, в то время как единственный взрослый на борту полностью сосредоточен на управлении судном и физически не может вовремя отреагировать на падение, опрокидывание или иную опасную ситуацию. Данная норма не просто формализует присутствие взрослого, а гарантирует наличие отдельного, незанятого управлением человека, чья единственная задача – обеспечивать безопасность ребёнка.

Отдельного внимания заслуживает подход к регулированию скоростного режима: приказ № 636 возлагает полномочия по определению максимально допустимой скорости движения маломерных судов на органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Конкретные ограничения утверждаются нормативным правовым актом высшего исполнительного органа субъекта в рамках правил пользования маломерными судами на водных объектах соответствующей территории и в соответствии с ч. 3 ст. 17 ФЗ № 4-ФЗ. Для обеспечения единообразия и методологической согласованности при разработке таких региональных правил был издан приказ МЧС России от 24 сентября 2025 г. № 852 «Об утверждении Методических рекомендаций по разработке правил пользования маломерными судами на водных объектах на территории субъекта Российской Федерации» [4], который предлагает унифицированный подход к нормотворчеству в сфере обеспечения безопасности на водных объектах. Такой децентрализованный, но методологически

выверенный механизм позволяет субъектам Российской Федерации гибко учитывать местную специфику, включая интенсивность судоходства, наличие зон массового отдыха и пляжей, узости фарватеров, глубинные условия и иные факторы, непосредственно влияющие на безопасность, сохраняя при этом общую правовую и техническую сопоставимость норм по всей стране.

Новые правила демонстрируют усиление внимания и к экологическим аспектам. Прямо запрещается выброс за борт любых отходов производства и потребления (ранее в аналогичной норме использовалось более общее понятие – «мусор»). Это соответствует положениям Федерального закона от 24 июня 1998 г. № 89-ФЗ «Об отходах производства и потребления». Технические требования к судам также ужесточены: прямо запрещается установка двигателей, превышающих допустимую мощность, установленную производителем, даже на нерегистрируемые суда. Эта мера направлена на борьбу с самодельной модернизацией, которая часто приводит к потере устойчивости и опрокидыванию.

Приказ № 636 не существует в правовом вакууме. Он органично встраивается в существующую систему нормативного регулирования. В частности, документ содержит прямые отсылки к Международным правилам предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72), Правилам плавания по внутренним водным путям, Правилам пропуска судов через шлюзы, а также к обязательным постановлениям в морских портах [5]. Такая интеграция позволяет избежать коллизий между различными правовыми режимами и обеспечивает единообразие требований для всех участников водного движения, от крупных теплоходов до надувных лодок.

Приказ № 636 сам по себе не устанавливает санкций, он создаёт чёткую нормативную базу для привлечения нарушителей к административной ответственности по Кодексу об административных правонарушениях Российской Федерации. Инспекторы ГИМС МЧС России получают расширенные полномочия: право останавливать судно, проверять документы, требовать немедленного снижения скорости при приближении патрульного судна с синим проблесковым огнём. Это повышает эффективность надзора и профилактического воздействия. Особое внимание уделено запрету управления в состоянии опьянения, что влечёт за собой не только штраф, но и лишение права управления на срок до двух лет. Таким образом, приказ № 636 становится не только регуляторным, но и превентивным инструментом.

Принципиально новым элементом правового регулирования является установление ограниченного срока действия самого приказа, что подчёркивает его статус не просто как ведомственного административного акта, а как документа стратегического планирования. В отличие от традиционных нормативных правовых актов, рассчитанных на бессрочное применение до момента отмены, приказ № 636 изначально проектировался как временной циклический инструмент, увязанный с горизонтом среднесрочного планирования в сфере обеспечения безопасности на водных объектах. Его шестилетний срок действия (с 1 марта 2026 г. по 1 марта 2032 г.) соответствует логике стратегических документов, которые разрабатываются на фиксированный период и подлежат пересмотру с учётом достигнутых результатов и изменившихся условий.

Такой подход позволяет рассматривать правила пользования маломерными судами не как раз и навсегда установленный свод требований, а как динамичный элемент системы управления рисками, подлежащий регулярной актуализации на основе обратной связи, мониторинга аварийности, внедрения новых технологий и изменений в поведении пользователей. По истечении срока действия документ будет подвергнут комплексной оценке и либо продлён, либо заменён новой редакцией, учитывающей накопленную правоприменительную практику, трансформацию технического парка (включая массовое распространение электросудов, гидроциклов нового поколения или даже автономных плавсредств), а также результаты анализа аварийности и эффективности действующих мер. Такой циклический характер отражает современные тенденции в регуляторной политике: государство отказывается от жёстких «вечных» норм в пользу гибких адаптивных правил, основанных на систематической оценке регулирующего воздействия и ориентированных на реальные, а не формальные потребности обеспечения безопасности людей на водных объектах.

В заключение можно констатировать, что приказ МЧС России № 636 представляет собой качественно новый этап в развитии правовой системы обеспечения безопасности на воде в Российской Федерации. Документ не просто обновляет устаревшие нормы, а формирует новую регуляторную модель, основанную на принципах дифференциации, риск-ориентированного подхода, личной ответственности и интеграции с международными стандартами. Ключевые достижения приказа – это смещение акцента с формального соблюдения требований к реальному обеспечению безопасности жизни, введение обязательного ношения спасательных жилетов в критических ситуациях, усиление защиты детей, повышение технической и экологической дисциплины, а также чёткое распределение обязанностей между пользователями и контролирующими органами. Реализация положений данного документа при условии грамотной разъяснительной работы и подготовки инспекторского состава ГИМС МЧС России способна существенно повлиять на снижение уровня аварийности и гибели людей на водных объектах, особенно в тёплый период года. Приказ № 636 может рассматриваться как образец современного, гибкого и человекоцентричного нормотворчества в сфере гражданской защиты, соответствующего вызовам XXI в.

Список источников

1. Назарова И.С., Уткин Н.И., Шеншин В.М. О нормативном правовом регулировании деятельности ГИМС МЧС России в современных условиях // Право и государство: теория и практика. 2024. № 1 (229). С. 85–88. DOI: 10.47643/1815-1337_2024_1_85. EDN JDQCRO.
2. Об утверждении Правил пользования маломерными судами на водных объектах: приказ МЧС России от 22 июля 2025 г. № 636. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. Назарова И.С., Уткин Н.И., Шеншин В.М. О некоторых особенностях организации производства по делам об административных правонарушениях в ГИМС МЧС России // Право и государство: теория и практика. 2023. № 10 (226). С. 192–195. DOI: 10.47643/1815-1337_2023_10_192. EDN OBTAXC.
4. Об утверждении Методических рекомендаций по разработке правил пользования маломерными судами на водных объектах на территории субъекта Российской Федерации: приказ МЧС России от 24 сент. 2025 г. № 852. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. Назарова И.С., Шевченко К.В., Бешенцев И.Д. О нормативно-правовом регулировании обеспечения безопасности на транспорте // Аграрное и земельное право. 2025. № 3. С. 109–112. DOI: 10.47643/1815-1329_2025_3_109. EDN HMETYW.

References

1. Nazarova I.S., Utkin N.I., Shenshin V.M. O normativnom pravovom regulirovanii deyatel'nosti GIMS MCHS Rossii v sovremennyh usloviyah // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. 2024. № 1 (229). S. 85–88. DOI: 10.47643/1815-1337_2024_1_85. EDN JDQCRO.
2. Ob utverzhdenii Pravil pol'zovaniya malomernymi sudami na vodnyh ob"ektah: prikaz MCHS Rossii ot 22 iyulya 2025 g. № 636. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus».
3. Nazarova I.S., Utkin N.I., Shenshin V.M. O nekotoryh osobennostyah organizacii proizvodstva po delam ob administrativnyj, pravonarusheniyah v GIMS MCHS Rossii // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. 2023. № 10 (226). S. 192–195. DOI: 10.47643/1815-1337_2023_10_192. EDN OBTAXC.
4. Ob utverzhdenii Metodicheskikh rekomendacij po razrabotke pravil pol'zovaniya malomernymi sudami na vodnyh ob"ektah na territorii sub"ekta Rossijskoj Federacii: prikaz MCHS Rossii ot 24 sent. 2025 g. № 852. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus».
5. Nazarova I.S., Shevchenko K.V., Beshencev I.D. O normativno-pravovom regulirovanii obespecheniya bezopasnosti na transporte // Agrarnoe i zemel'noe pravo. 2025. № 3. S. 109–112. DOI: 10.47643/1815-1329_2025_3_109. EDN HMETYW.

Информация о статье:

Поступила в редакцию: 24.12.2025

Принята к публикации: 26.02.2026

The information about article:

Article was received by the editorial office: 24.12.2025

Accepted for publication: 26.02.2026

Информация об авторах:

Шевченко Кирилл Владимирович, старший преподаватель кафедры теории и истории государства и права Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), e-mail: kirill_55@mail.ru, SPIN-код: 5448-2910

Information about the authors:

Shevchenko Kirill V., senior lecturer of the department of theory and history of state and law of the Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., 149), e-mail: shevchenko.k@igps.ru, SPIN: 5448-2910