ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА К
ПРЕДЛОЖЕНИЯМ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ТЕКСТА ПУНКТОВ
ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА О БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ
ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

№ п.п.	№ пункта / абзаца пункта	Пояснения
1	423 а)	В п. 423 а) опечатака. Требования изложены в п. 433.
2	431	Требования п. 431 составлять паспорта (технические паспорта) на сооружения указанные в п. 430, а именно, оградительные и берегоукрепительные сооружения порта ошибочно. На эти сооружения паспорта никогда не составлялись, поскольку они являются вспомогательными сооружениями порта, в отличие от причалов и причальных сооружений. Это также подтверждается и текстом Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, где требование о составлении паспорта на оградительные и берегоукрепительные сооружения порта ошибочно отсутствуют, хотя 6на море волновые нагрузки, которые воспринимают эти сооружения, значительно превышают волновые нагрузки на внутренних водных путях. Можно также предположить, что требование о составлении паспорта на оградительные и берегоукрепительные сооружения порта является следствием неаккуратной редакции текста всего технического регламента. Это подтверждается текстом. 432, где указано, что «паспорт гидротехнического сооружения указанного в п. 430, должен содержать основные характеристики сооружений и расположенных на нем крановых путей…….., категории эксплуатационных нагрузок …..», то есть информацию, характерную только для причалов, не никак не оградительных и берегоукрепительных сооружений порта. В то же время никаких требований к паспорту оградительных и берегоукрепительных сооружений порта технический регламент не предъявляет, все пункты технического регламента, где упоминается паспорт, относятся только к причалам или причальным сооружениям, в частности п. 446, 448, 458 а), 485.

		Наиболее убедительное доказательство отсутствия необходимости составления паспорта на оградительные и берегоукрепительные сооружения порта является текст последнего абзаца п. 524, где указано» «Оценка соответствия оградительных, берегоукрепительных гидротехнических сооружений портов на стадии их эксплуатации не осуществляется». Поскольку паспорта объекта регулирования является одним из основных документов, который по тексту технического регламента используется для оценки соответствия, то, если «оценка соответствия оградительных, берегоукрепительных гидротехнических сооружений портов на стадии их эксплуатации не осуществляется», отпадает необходимость и составления паспорта на эти сооружения. 2. В существующей редакции текста пункта не конкретизированы требования к юридическому лицу (индивидуальному предпринимателю), допускаемому к составлению паспорта. В предполагаемой редакции эти требования конкретизированы. Требования состоят их трех позиций, а именно, двух свидетельств, выдаваемых саморегулируемыми организациями, и одной аккредитацией, выдаваемой национальным органом по аккредитации. При этом указанные требования полностью определяют квалификацию юридического лица (индивидуального предпринимателя), необходимую для очередного и внеочередного обследования и составления паспорта сооружения. При этом, говоря о безопасности объектов капитального строительства, следует отметить вступление в силу соответствующего приказа Ростехнадзора от 5 июля 2011 года N 356, утвердившего форму свидетельства о допуске к определенному виду или видам работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства (выдается членам саморегулируемых организаций).
3	432	Мотивация исключения из текста пункта 432 ссылки на п. 430, в котором идет речь об оградительных и берегоукрепительных

		сооружениях порта и уточнение объектов регулирования, на которые должны составляться паспорта (причал и причальное сооружение) представлена в пояснении к п. 431.
4	443 а)	Поскольку в первом абзаце п. 433 дана ссылка и на четвертый абзац п. 5 технического регламента, в котором указаны оградительные и берегоукрепительные сооружения порта, на которые, как было сказано в пояснении к п. 431, паспорта составляться не должны то в п.п. 443 а) уточнено, на какие объекты регулирования (причалы и причальные сооружения) паспорта составляться должны.
5	448	1. Одним из концептуальных положений существующей редакции технического регламента является утверждение, что все работы, связанные с выполнением очередных и внеочередных обследований, с изменением режима эксплуатации, подтверждением соответствия требованиям настоящего технического регламента требованиям настоящего технического регламента причалов и причальных сооружений, выполняются с привлечением аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией (центром). Однако это положения является ошибочным, поскольку противоречит требованиям двух основных законов Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ О техническом регулировании и Федеральный закон от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ Технический регламент о безопасности зданий и сооружений. Рассматриваемый технический регламент «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» практически целиком построен на положения Федерального закона от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ. При этом игнорируется статья 5.1 этого закона, введенная Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ Технический регламент о безопасности зданий и сооружений. В статье 5.1 указано: **«Особенности технического регулирования в области обеспечения безопасности зданий и сооружений устанавливаются Федеральным законом "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений"**. Как следствие, особенности технического

		регулирования в области обеспечения безопасности зданий и сооружений установленные Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ современная редакция технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» совершенно не учитывает. Это в свою очередь противоречит требованию п. 5 статьи 3 Федерального закона от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ, где указано: **«Дополнительные требования безопасности к зданиям и сооружениям …… могут устанавливаться иными техническими регламентами. При этом указанные требования не могут противоречить требованиям настоящего Федерального закона».** Суть ошибки разработчиков современной редакции технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» состоит в том, что в разделе VII технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта», который так и называется «Оценка соответствия», ими и качестве формы оценки соответствия требованиям технического регламента на этапе эксплуатации выбрана операция «подтверждения соответствия». И всю дальнейшую разработку регламента они провели на основании главы 4 «Подтверждение соответствия» Федерального закона от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ, где действительно предусматривается **«обязательное подтверждение соответствия ……. в форме принятия декларации о соответствии»** (п. 3 статьи 20) и схема **«принятия декларации о соответствии на основании собственных доказательств, доказательств, полученных с участием органа по сертификации и (или) аккредитованной испытательной лаборатории (центра) (далее третья сторона)»** (п. 1 статьи 24). Хотя Федеральным законом от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ предполагается множество форм оценки соответствия. Так в п. 3 статьи 3 этого закона сказано: **«Оценка соответствия проводится в формах государственного контроля (надзора), испытания, регистрации, подтверждения соответствия, приемки и ввода в эксплуатацию объекта, строительство которого закончено, и в иной форме»**.

		При этом основная ошибка разработчиков технического регламента заключается в том, что для зданий и сооружений, которым, несомненно, относятся причалы и причальные сооружения, они в соответствии со статьей 5.1 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. N 184-ФЗ, форму оценки соответствия должны были выбирать в соответствии с Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ Технический регламент о безопасности зданий и сооружений. А в п. 1 статьи 40 этого закона однозначно указаны форма оценки соответствия. В частности так сказано: **«Обязательная оценка соответствия зданий и сооружений, а также связанных со зданиями и с сооружениями процессов эксплуатации требованиям настоящего Федерального закона и требованиям, установленным в проектной документации, осуществляется в форме:** **1) эксплуатационного контроля;** **2) государственного контроля (надзора)».** Таким образом в техническом регламенте «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» не должно было быть никаких положений ни о испытательных лабораториях (центрах), ни о декларировании соответствия. **2**. Мотивация требований к юридическому лицу (индивидуальному предпринимателю) представлена в пояснении к п. 431.
6	Абзац второй пункта 450	1. Мотивация исключения из текста второго абзаца п. 450 аккредитованной испытательной лаборатории (центра) представлена в пояснении к п. 443. 2. Обоснование требований к квалификации юридического лица (индивидуального предпринимателя) Представлены в пояснении 2 к п. 431.
7	453	Мотивация исключения из текста второго абзаца п. 450 аккредитованной испытательной лаборатории (центра) представлена в пояснении к п. 443.

8	455	1. Исключение из текста пункта составления декларации соответствия представлено в пояснении 1 к тексту пункта 448. 2. Необходимость замены декларирования соответствия, как элемента подтверждения соответствия, обязательной оценкой соответствия определяется п. 1статьеи 40 Федерального закона от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ Технический регламент о безопасности зданий и сооружений (мотивация приведена в пояснении к п. 448). 3. Обоснование требований к квалификации юридического лица (индивидуального предпринимателя) Представлены в пояснении 2 к п. 431.
9	477 а)	Поскольку в первом абзаце п. 477 указаны оградительные и берегоукрепительные сооружения порта, на которые, как было сказано в пояснении к п. 431, паспорта составляться не должны то в п.п. 477 а) уточнено, на какие объекты регулирования (причалы и причальные сооружения) необходимо иметь паспорта.
10	490	Пояснений не требуется
11	491	Пояснений не требуется
12	493	В п. 453 приведен состав технического надзора за объектом регулирования, в который входят очередные и внеочередные обследования причалов и причальных сооружений. В п.. 488, 490, 492, 493, 495 без определения вводится новый термин «технический контроль». В п. 453 приведет достаточно подробный перечень мероприятий по надзору за объектом регулирования, и необходимость введения дополнительных операций, связанный с «техническим контролем» объектов регулирования отсутствует. Поскольку разработчики технического регламента не только не дали этому термину определения, но и не указали состав работ в рамках технического контроля, считаем целесообразным привести в тексте пункта пояснение¸ что «технический контроль гидротехнических сооружений порта осуществляется в форме очередного обследования».
13	518	Мотивация полного изменения текста пункта приведена в

		пояснении 1 к п. 448.
14	519	Мотивация полного изменения текста пункта приведена в пояснении 1 к п. 448.
15	520	Мотивация полного изменения текста пункта приведена в пояснении 1 к п. 448.
16	521	Исключение этого пункта связано с тем, что существующей редакции текста этого пункта не правомерно объединены некоторые этапы жизненного цикла объектов регулирования. Так обязательная оценка на этапах проектирования (включая изыскания), строительства, монтажа, наладки и утилизации (сноса) регламентируется статьей 39 Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ и не предусматривает участия на этих этапах Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. Кроме того, относительно согласования проектов строительства и реконструкции Федеральной службой по надзору в сфере транспорта уже сказано в п. 420 технический регламент «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта». Рекомендуется перенести ссылку на эту статью в п. 523. В то же время обязательная оценка на этапе эксплуатации регламентируется статьей 40 Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ. При этом участие на этом этапе Федеральной службы по надзору в сфере транспорта регламентируется п. 3 этой статьи. И по этой причине п. 521 можно исключить, добавив в текст п. 525 ссылку на объекты регулирования указанных в абзаце пятом (причалы и причальные сооружения) подпункта «в» пункта 5.
17	522	Текст п. 522 практически дословно повторяет текст пункта 521, за исключением того, что в нем указаны объекты регулирования, указанных в абзаце третьем подпункта «в» пункта 5. Мотивация исключения этого пункта приведена в пояснении к п. 521.
18	523	Мотивация изменения текста пункта 523 приведена в пояснении а п. 521.
19	525	Ошибочно пропущены объекты регулирования, указанных в абзаце пятом (причалы и причальные сооружения) подпункта «в» пункта 5.

20	530	Поскольку Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (ее территориальные подразделения) работы по обследованию не проводят, то в текст пункта введена конкретизация, организаций, которые привлекаются для выполнения таких обследований. При этом квалификационные требования к таким организациям не противоречат требованиям, которые предъявляются к этим организациям по тексту предлагаемой редакции технического регламента.
21	Примечание 4 к разделу IV Приложения № 1	Мотивация изменения текста Примечания 4 к разделу IV Приложения № 1 приведены в пояснении к п. 448.