

О СОДЕРЖАНИИ И КОРРЕКТНОМ ПРИМЕНЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ТЕХНИЧЕСКИХ РЕГЛАМЕНТОВ В ОБЛАСТИ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА



Исаев И. И.,
начальник отдела
гидротехнических сооружений
ООО «Научно-исследовательский
институт мостов и гидротехнических
сооружений» («НИИ МИГС»)

Аннотация. Обозначены проблемы, возникающие при проверке надзорными органами объектов водного транспорта, связанные с противоречиями и недочетами технических регламентов о безопасности объектов морского и внутреннего водного транспорта, а также с их вольной трактовкой представителями надзорных органов. Внесены предложения по совершенствованию технических регламентов и надзорной деятельности.

Ключевые слова: оценка состояния ГТС, безопасность ГТС, надзор за состоянием ГТС.

Затронутая в [1, 2, 3] тема нормативных документов в области эксплуатации водного транспорта [4, 5, 6] весьма многогранна и, естественно, не исчерпана указанными публикациями.

Необходимо отметить, что при проверке организаций, эксплуатирующих портовые сооружения, Ространснадзор руководствуется в первую очередь техническими регламентами о безопасности объектов внутреннего водного [4] и морского транспорта [5]. И по выданному предписанию эксплуатирующая организация должна в обязательном порядке устранить все замечания. Корректность и однозначность требований технических регламентов, а также корректность трактовки Ространснадзором этих требований должны обеспечить обоснованность замечаний.

По этой причине считаем необходимым продолжить данную тематику, остановившись на некоторых положениях технических регламентов и требованиях органов надзора по их реализации.

Что касается технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» [4], то на сегодняшний день имеется весьма вольная трактовка Ространснадзором подпункта а) пункта 477: «Эксплуатант гидротехнических сооружений (оградительных, берегоукрепительных и причальных) должен иметь: а) разрешительную и техническую документацию (акты ввода в эксплуатацию, паспорта сооружений, проектную и исполнительную документацию, справочник допускаемых нагрузок на причалы и перечень грузов, которые запрещается перерабатывать и складировать на каждом из причалов, отчеты о предшествующих обследованиях сооружений)».

Хотя в тексте этого подпункта в скобках дана однозначная расшифровка, что из себя должна представлять разрешительная и техническая документация, нередко надзорные органы, непонятно — на каком основании, требуют от эксплуатирующей организации документы, являющиеся составной

ON THE CONTENT AND CORRECT APPLICATION OF THE PROVISIONS OF TECHNICAL REGULATIONS APPLICABLE TO WATER TRANSPORT
I. I. Isaev, Head of Hydraulic Engineering Structures Department, Scientific Research Institute of Bridges and Hydraulic Structures OOO

Abstract. The article identifies problems arising during the inspection of water transport facilities by the supervisory authorities, associated with the contradictions and shortcomings of technical regulations on the safety of maritime and inland water transport facilities, as well as their free interpretation by the representatives of the supervisory authorities. Proposals were made to improve technical regulations and supervisory activities.

Keywords: assessment of the hydraulic engineering installations condition, safety of hydraulic engineering structures, supervision of the state of water engineering structures.

частью паспорта портового гидротехнического сооружения (ГТС), предусмотренные приложениями В, Г, Д, Е ГОСТа 54523–2011 [6]. Хотя причем тут ГОСТ 54523–2011, который внесен техническим комитетом ТК 038 «Морфлот» и разработан только на основе нормативных документов морского транспорта и имеет отношение к портовым ГТС именно морского транспорта [2, 3], но никак не внутреннего, для которых паспорт портового сооружения имеет совсем другую форму и разрабатывается в соответствии с [7, 8]. В случае непредставления указанных документов эксплуатирующей организации немедленно выписывают замечание, что существенно усложняет прохождение проверки.

Отметим, кстати, некоторые нюансы об указанной расшифровке разрешительной и технической документации. Не секрет, что в ходе приватизации и перехода портового ГТС от одного владельца к другому теряется практически всякая проектная документация, не говоря уже об актах ввода в эксплуатацию и исполнительной документации. Еще сложнее с этим обстоит дело для сооружений, имеющих срок службы 50 и более лет. И как в этом случае эксплуатирующая организация должна выполнять требования подпункта а) пункта 477? Здесь совершенно однозначно напрашивается следующая формулировка: **«акты ввода в эксплуатацию, проектную и исполнительную документацию (при их наличии)»**.

Эта же формулировка необходима и относительно отчетов: **«отчеты о предшествующих обследованиях сооружений (при их наличии)»**. Требование по результатам составления обследования, помимо паспорта, еще и отчета — совершенно излишнее. Форма паспорта [7, 8] содержит всю необходимую информацию по выполненному обследованию, в том числе результаты визуального и инструментального обследования. Отчеты, по сути, только дублируют эту информацию, разбавляя ее описанием методик, аппаратуры (что и так содержится

в протоколах измерений) и намеренным количеством фотографий.

Вызывает вопросы процедура идентификации портовых ГТС, предусмотренная техническими регламентами. Наличие протокола идентификации в соответствии с поверочными листами проверяется как для объектов внутреннего водного транспорта, так и морского. Причем требования к выполнению идентификации в [4] кардинально отличаются от требований в [5].

Согласно [5], идентификация портовых ГТС морского транспорта проводится в случаях, когда в информации о конкретном объекте представлено неполное его описание или необходимо подтверждение достоверности описания (см. пункт 234). В [4] идентификация портовых ГТС внутреннего водного транспорта должна выполняться в безусловном порядке, поскольку она должна проводиться не только, когда в информации о конкретном объекте регулирования представлено неполное его описание или необходимо подтверждение достоверности описания (см. подпункт а) пункта 504), но и при проведении оценки соответствия (см. подпункт б) пункта 504). Возникает вопрос, как могут так отличаться требования к идентификации к практически идентичным сооружениям? Причем с точки зрения здравого смысла требований к выполнению идентификации пункта 234 [5] и подпункта а) пункта 504 [4] вполне достаточно. Действительно, зачем проводить идентификацию объекта, если есть его полное описание (например, проектная и другая документация), и какая может быть связь идентификации с оценкой соответствия объекта техническому регламенту?

Кроме того, авторы [4] в данном вопросе опять наступают на те же грабли, предписывая проводить идентификацию портовых ГТС внутреннего водного транспорта аккредитованным в установленном порядке испытательным лабораториям (см. подпункт б) пункта 505). Ведь совершенно ясно, что ни одна испытательная лаборатория не мо-

жет в своей области аккредитации иметь пункт, связанный с составлением протоколов идентификации [2].

Что касается требований к идентификации [5], то вообще непонятно, кто должен ее проводить. Кроме того, наличие в поверочном листе безусловного требования — составление протокола идентификации — вступает в противоречие с указанным выше условием проведения процедуры идентификации по [5]. Однако, как показывает практика, Ространснадзор не обращает на это условие никакого внимания.

С учетом вышесказанного совершенно очевидно, что разделы технических регламентов [4, 5], связанные с идентификацией объектов инфраструктуры как внутреннего водного, так и морского транспорта, требуют корректировки. В связи с эти требуют корректировки и поверочные листы.

Особое внимание надо обратить на пункт 518 [4]: «Объекты регулирования, указанные в абзаце пятом подпункта в) пункта 5 настоящего технического регламента, подлежат подтверждению соответствия требованиям настоящего технического регламента в форме декларирования соответствия на основании собственных доказательств и доказательств, полученных с участием аккредитованной испытательной лаборатории (центра)».

Не будем еще раз говорить, что требование привлечения именно аккредитованных испытательных лабораторий (центров) нарушает действующее законодательство, об этом все сказано в [2]. Выделим следующую часть положения пункта 518: «...с участием аккредитованной испытательной лаборатории (центра)». Принципиальным здесь является отсутствие указания на обязательную область аккредитации испытательной лаборатории (центра). Это означает, что выбор испытательной лаборатории (центра) с той или иной областью аккредитации остается за эксплуатирующей организацией, которая, согласно [4], проводит деклариро-

вание соответствия своего объекта. Последнее означает, что никто не вправе диктовать эксплуатирующей организации, какую испытательную лабораторию (центр) с какой областью аккредитации она привлекает для декларирования соответствия. Это следует из положения абзаца 5 пункта 3 статьи 7 федерального закона от 29.12.2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» [9]: «Не включенные в технические регламенты требования к продукции или к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа, наладки, эксплуатации, хранения, перевозки, реализации и утилизации, правилам и формам оценки соответствия, правила идентификации, требования к терминологии, упаковке, маркировке или этикеткам и правилам их нанесения не могут носить обязательный характер».

На практике же все наоборот. Известен случай, когда инспектор Ространснадзора написал заявление в прокуратуру с требованием наложить штраф (и, как правило, эти штрафы весьма немалые) на эксплуатирующую организацию, которая выполнила декларирование соответствия с привлечением испытательной лаборатории, в области аккредитации которой не было указано «Обследовании причальной стенки» (цитируем дословно). Более нелепой претензии сложно себе представить.

Область применения нормативов, указанных в области аккредитации той или иной испытательной лаборатории, выполняющей измерения (испытания) в области строительных объектов, обычно распространяется на любые строительные объекты, и никаких ограничений на выполнение работ на таких объектах, как причальная стенка, содержать не может. По этой причине наличие в области аккредитации дополнительного указания на такие объекты, как причальная стенка, не может являться обязательным. Наличие в области аккредитации

испытательной лаборатории указания конкретных объектов, например причальной стенки, будет свидетельствовать только о том, что испытательная лаборатория ограничена возможностью проведения испытаний (измерений) и пр. только на указанных объектах и проводить работы на других объектах не имеет права.

Подобный случай далеко не единственный. К примеру, документально зафиксированы заявления, поступающие в Росаккредитацию, с требованием лишить испытательные лаборатории аккредитации на том основании, что они выполняли испытания (измерения) на портовых ГТС, но в области их аккредитации отсутствовали ГОСТ 54523–2011 [6] и ГОСТ Р 55561–2013 [7]. Авторам подобных заявлений, по-видимому, непонятно, что для того, чтобы проводить, например, химический анализ воды для оценки ее агрессивности по отношению к конструкциям или испытание прочности бетона, в области аккредитации надо иметь не ГОСТ 54523–2011 и ГОСТ Р 55561–2013, а соответствующие стандарты на выполнение химического анализа воды и испытание бетона. Надо отметить, что Росаккредитация дает отрицательные ответы на подобные требования.

В [5] также отсутствуют указания на обязательную область аккредитации испытательной лаборатории (центра). Возлагаемые на испытательную лабораторию (центр) в пунктах 189, 195, 224, 230 [5] действия никак не могут рассматриваться как их область аккредитации, поскольку противоречат требованиям к видам деятельности испытательных лабораторий (центров), определенных ГОСТ ISO/IEC 17025–2019.

В связи с вышесказанным представляются совершенно неоправданными условия, нередко предъявляемые заказчиками в своих технических заданиях на обследование и паспортизацию сооружений, к которым следует отнести многочисленные требования к области аккредитации испытательной

лаборатории (центра) — в частности, обязательное упоминание в качестве объектов портового ГТС различных пунктов ГОСТ 54523–2011 [6] и т.п. Тем более что по большей части измерений ГОСТ 54523–2011 [6] не содержит их методики (что является основным требованием для включения стандарта в область аккредитации), а дает только ссылки на соответствующие стандарты по измерениям (испытаниям), да и то не на все.

Все вышеизложенное однозначно вызывает острую необходимость, чтобы Главморречнадзор провел разъяснительную работу (или обучение) среди инспекторов своих региональных управлений — для исключения вольного толкования положений рассматриваемых регламентов.

Помимо субъективного толкования положений рассматриваемых технических регламентов, нередко имеют место неграмотная оценка ситуации или заведомо предвзятая ее оценка. Приведем конкретные примеры из официальных документов.

Инспектор Ространснадзора проводит проверку портового ГТС, в состав которого входят грузовой причал и отдельно стоящие палы для швартовки и отстоя судов, расположенные в акватории в стороне от грузового причала. В ходе реконструкции причала перед ним на расстоянии 3 м от линии кордона была выполнена оторочка, полость между ними засыпана камнем. Отметка грунта этой засыпки на 1,5 м ниже отметки территории. Шапочный брус бывшей лицевой стенки причала оборудован колесоотбоем. В связи с нехваткой глубин перед оторочкой на расстоянии 3 м дополнительно устроены причальные палы, оборудованные швартовными и отбойными устройствами.

После завершения проверки эксплуатирующая организация получает предписание, в котором изложены следующие требования:

- установить на отдельно стоящих палах для швартовки и отстоя судов, расположенных в аквато-

рии в стороне от грузового причала, плакаты с указанием схем эксплуатационных нагрузок, которых там в принципе быть не может, т.к. палы не предназначены для складирования каких-либо грузов;

- выполнить устройство колесоотбоя на шапочной балке оторочки, на которую никакой автотранспорт заехать не может, т.к. съезда на территорию между бывшей лицевой стенкой причала и оторочкой нет, а на шапочной балке самого причала колесоотбой уже существует;

- установить на оторочке отбойные и швартовные устройства, обеспечить расстояние между отбойными устройствами не более 4 м — и это притом, что суда не швартуются к оторочке, они швартуются к устроенным впереди причальным палам, которые оборудованы швартовными и отбойными устройствами.

И подобные некорректные предписания встречаются регулярно.

В другом порту в качестве серьезного нарушения было обнаружено, что на причалах одного из районов порта установлены тумбы разного типа (литые и сварные), что «создает непосредственную угрозу при швартовке судов, т.к. невозможно определить, выдержат швартовные тумбы нагрузку от судов или же швартовка судна может привести к транспортному происшествию с непредсказуемыми последствиями». И это притом, что из примерно трех десятков швартовных тумб большая часть были литыми и 2–3 сварными, а в паспорте причалов была указана допускаемая нагрузка на тумбы всех типов.

Практически такое же «страшное» нарушение было обнаружено и в отношении отбойных устройств. Так, в предписании Ространснадзора было указано: «Материалы административного дела (фотографии) подтверждают, что на момент проверки было оборвано более трех гирлянд из покрышек большегрузных автомобилей. Данный факт создает угрозу для швартовки судов (повреждение корпусов судов и, как следствие, возможный

разлив нефтепродуктов)». При этом почему-то не было отмечено, что при общем количестве отбойных устройств 284 шт. на момент проверки установлен обрыв именно трех гирлянд и не более, т.е. менее 1% отбойных устройств, что никак не может сказаться на безопасности эксплуатации причалов. Причем обрыв произошел фактически накануне проверки во время технологической операции швартовки судов, и службы порта готовили их замену.

Результатом этих и некоторых других замечаний стало наложение на эксплуатирующую организацию немалого штрафа за административное правонарушение. Как показывает практика, судиться с надзорными органами в подобных ситуациях не имеет смысла, арбитражные суды всегда принимают сторону государственных органов.

Представляется важным, чтобы Главморречнадзор дал разъяснения, как поступать эксплуатирующим организациям в подобных случаях, и принял решения, исключая подобные предписания со стороны Ространснадзора.

В заключение хотелось бы отметить, что в регламентах о безопасности объектов водного транспорта слишком мало внимания уделяется техническим вопросам обеспечения безопасности объектов инфраструктуры водного транспорта, в частности строительных конструкций, за исключением, пожалуй, вопросов обеспечения пожарной безопасности и эксплуатации нефтепричалов. Причем если в [4] такая информация, хотя и в недостаточном объеме, все же присутствует, то в [5] ее нет вообще. Однако это тема отдельной статьи, поэтому здесь заострим внимание только на одном вопросе.

Одной из наиболее информативных характеристик технического состояния сооружения являются результаты наблюдений за их деформациями. Причем важно выполнять оценку деформаций именно в динамике, а для этого на объектах необходимо наличие марочной сети и реперов. Однако практика

показывает, что на значительной части сооружений они отсутствуют, а эксплуатирующие организации вообще не ведут наблюдений за деформациями. В связи с этим предлагаем внести следующие **дополнения в технические регламенты о безопасности объектов внутреннего водного и морского транспорта, обязывающие эксплуатирующую организацию:**

- устанавливать марочную сеть;
- иметь на своей территории действующий геодезический репер;
- вести наблюдения за деформациями с занесением данных в журнал геодезических работ.

При отсутствии на объектах марочной сети обязать выполнять ее установку по договору с организациями, выполняющими комплексное инженерное обследование. **✎**

Литература

1. Меншиков В. Л., Цыкало В. А. Нормативная база по техническому контролю портовых ГТС в условиях «регуляторной гильотины» // Гидротехника. 2021. № 1 (62). Стр. 17–21.
2. Мельник Г. В. Еще раз о нормативном регулировании эксплуатации портовых гидротехнических сооружений // Гидротехника. 2021. № 3. Стр. 67–69.
3. Исаев И. И. О необходимости обновления ГОСТ 54523–2011 // Гидротехника. 2021. № 3. Стр. 63–66.
4. Технический регламент «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта».
5. Технический регламент «О безопасности объектов морского транспорта».
6. ГОСТ 54523–2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния».
7. ГОСТ Р 55561–2013 «Внутренний водный транспорт. Портовые гидротехнические сооружения. Требования безопасности».
8. ГОСТ Р 56241–2014 «Внутренний водный транспорт. Техническая эксплуатация портовых гидротехнических сооружений. Требования безопасности».
9. Федеральный закон от 29.12.2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».