

ПИСЬМО АПСРТ ПО ВОПРОСУ ВВЕДЕНИЯ В ДЕЙСТВИЕ

ГОСТ Р 54523-2011

Генеральному директору
ОАО «Гипроречтранс»
В.В. Рудометкину

13.03.12 № 2-01/44

Уважаемый Владимир Викторович,

Как стало известно в АПСРТ, приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 25 ноября 2011 г. № 600-ст утвержден и с 1 марта введен в действие ГОСТ Р 54523-2011 "Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния".

ГОСТ Р 54523-2011 был разработан Ассоциацией экспертных организаций по техническому контролю портовых гидротехнических сооружений «Морпортэкспертиза» с участием значительного числа заинтересованных организаций (полный перечень в разделе «Сведения о стандарте») и внесен на утверждение Техническим комитетом по стандартизации ТК 318 «Морфлот».

На первый взгляд, вроде бы, какие вопросы: наши коллеги – моряки разработали ГОСТ, утвердили его для себя в Росстандарте и пусть по нему организуют работу. Однако, даже первое ознакомление с этим документом, а именно с разделом «Область применения», позволяет крайне неоднозначно трактовать его предназначение.

В частности, формулировка в редакции: «Настоящий стандарт для применения в строительстве и эксплуатации при проведении обследований и мониторинга технического состояния портовых гидротехнических сооружений, расположенных на акваториях портов и судоремонтных заводов, при разработке заданий на проектирование, обследование мониторинг сооружений в процессе их эксплуатации» позволяет предположить, что документ устанавливает требования как на портовые

сооружения объектов инфраструктуры морского транспорта, так и внутреннего водного (речного) транспорта.

Это может подтверждать и ссылка в библиографии (стр. 201, 202) на "Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта" позиция 26.

Следует иметь в виду, что ни на стадии разработки, ни на стадии согласования информация по ГОСТ Р 54523-2011 в АПСРТ и ТК 032 («Внутренний водный транспорт») не поступала.

Вместе с тем, в целях реализации требований «Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта», ТК 032 внесены в Росстандарт предложения в Программу разработки национальных стандартов на 2012 год, в перечень которых входит стандарт «Внутренний водный транспорт. Портовые гидротехнические сооружения. Требования безопасности». При этом на заседании ТК 032 по вопросу рассмотрения проекта Программы оговаривалось, что к разработке этого ГОСТа в качестве ответственного исполнителя целесообразно привлечь ОАО «Гипроречтранс» (по согласованию).

АПСРТ (ТК 032) полагает целесообразным направить запрос в ТК 318 (Морфлот), а также, при необходимости, в Росстандарт, с предложением внесения уточнений в ГОСТ Р 54523-2011 (или приказ Росстандарта от 25 ноября 2011 г. № 600-ст), выводящих речные порты из под его действия.

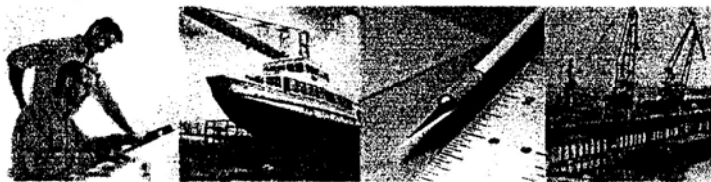
В этой связи прошу, Владимир Викторович, поручить рассмотреть прилагаемый **ГОСТ Р 54523-2011** и сообщить по нему до 23.03.12 в АПСРТ по электронной почте мнение Гипроречтранса, а также конкретные доводы, с точки зрения неприемлемости положений этого ГОСТа для речных портов.

Президент АПСРТ (ТК 032)

А.М. Зайцев



ГИПРОРЕЧТРАНС
открытое акционерное общество



Лауреат премии "Российский Национальный Олимп"

21.03.2012 № 14/134
на исх. № 2-01/44 от 13.03.12 г.

Председателю ТК 032 «Внутренний водный транспорт», президенту Ассоциации портов и судовладельцев речного транспорта
Зайцеву А.М.


Уважаемый Александр Михайлович!

Свое отношение к ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния» наши специалисты изложили в письме от 21.02.2012 г. (e-mail: apsr@mail.ru) на имя ответственного секретаря ТК 032 А.Д. Редькина, а также в письме от 12.03.2012 г. № 14/105, на имя Заместителя Руководителя Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии Зажигалкина А.В. (копия в четыре адреса, в том числе и в Ваш).

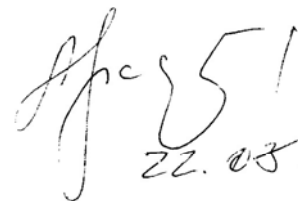
Учитывая Ваш запрос, приводим некоторые доводы, которые делают ГОСТ Р 54523-2011 неприемлемым для портов внутреннего (речного) транспорта (Приложения 1, 2).

- Приложения: 1. По вопросу утверждения ГОСТ Р 54523-2011 (4 стр.).
2. Относительно ГОСТ Р 54523-2011 (2 стр.).

С уважением,
Генеральный директор


В.В. Рудометкин

Исп. Мельник Г.В. (495) 365-48-77


22.03.

ПО ВОПРОСУ УТВЕРЖДЕНИЯ ГОСТ Р 54523-2011

1. Разработка и утверждение ГОСТ Р 54523-2011 выполнены с грубыми нарушениями, которые состоят в следующем:

1.1. Документ создан организациями, имеющими опыт проектирования, обследования, эксплуатации и строительства объектов только морского транспорта. При этом почти все эти организации аккредитованы при Ростраснадзоре как экспертные центры в области объектов именно морского транспорта.

1.2. Ни одна ведущая организация, имеющая опыт деятельности в области внутреннего водного (речного) транспорта, в том числе ни один экспертный центр, аккредитованный при Ростраснадзоре в области внутреннего водного (речного) транспорта, не только не участвовали в создании этого документа, но даже в его обсуждении.

1.3. Документ создан на основе только отраслевых документов морского транспорта, не учитывает опыт в этой области организаций и специалистов внутреннего водного (речного) транспорта и ломает все традиции эксплуатации объектов его инфраструктуры.

1.4. Документ внесен Техническим комитетом по стандартизации ТК 318 «Морфлот». Однако, при этом Технический комитет по стандартизации ТК 032 «Внутренний водный транспорт» даже не знает о его существовании. Ведущая организация подкомитета «Портовые гидротехнические сооружения» ТК 032, которой является ОАО «Гипроречтранс», к участию в разработке, рассмотрению и согласованию документа не приглашалась.

1.5. В настоящее время вступили в действие два разных регламента о безопасности объектов морского транспорта и безопасности объектов внутреннего водного транспорта, каждый со своей терминологией, перечнем сооружений и требований. Непонятно, на каком основании принято решение распространить ГОСТ Р [54523-2011](#) на все эти объекты. Единственное, что может стоять за этим решением – это передел рынка обследования,

паспортизации и эксплуатации портовых сооружений внутреннего водного (речного) транспорта в пользу организаций – авторов ГОСТ Р 54523-2011. Это, безусловно, негативно отразится на обеспечении безопасности объектов внутреннего водного (речного) транспорта.

1.6. Именно коммерческая составляющая является причиной столь поспешного распространения требований ГОСТ Р [54523-2011](#) на объекты внутреннего водного (речного) транспорта, хотя первоначально документ несомненно относился только к объектам морского транспорта.

Это утверждение можно подтвердить весьма красноречивыми примерами. В частности, в библиографии рассматриваемого документа «Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» стоит на последней позиции [26]. Явно эта ссылка была внесена поспешно и в последний момент. Другой пример. Терминология рассматриваемого документа во многих случаях может быть отнесена только к морским сооружениям. Поспешно распространяя действия документа на объекты внутреннего водного транспорта, о переработки терминологии даже не задумались.

2. У специалистов, работающих в области внутреннего водного транспорта есть очень большое число возражений к техническим положениям ГОСТ Р [54523-2011](#), в частности к структуре и сути документа, а также к терминологии и к требованиям.

Детальный анализ технических положений ГОСТ требует выполнения серьезной и трудоемкой работы и фактически сведется к переработке рассматриваемого документа, что не является нашей целью. По этой причине остановимся только на некоторых возражениях, которых, впрочем, вполне достаточно, чтобы принять решение если не о переработке ГОСТ, то, по крайней мере, ограничить область его применения только сооружениями морского транспорта.

2.1. Попытка создать универсальный документ сыграла с исполнителями злую шутку. С одной стороны ГОСТ имеет просто

невероятный размер (203 стр.), с другой в нем отсутствуют многочисленные сооружения и конструкции, характерные для внутреннего водного (речного) транспорта. В то же время дальнейшее расширение документа за счет внесения в него новых сооружений и конструкций невозможно, во-первых, по причине того, что итак немислимый объем документа увеличится многократно, во-вторых, по причине того, что невозможно предугадать, насколько может расширяться в будущем номенклатура сооружений и конструкций.

2.2. Сама концепция и как следствие структура рассматриваемого документа, претендующего на универсальность, неверна и противоречит основным требованиям ФЗ № «О техническом регулировании».

2.3. Документ детально регламентирует (а иногда просто пересказывает) многочисленные методы исследований, на которые в современной российской нормативной базе существует достаточное количество нормативных документов. В частности можно отметить СП 13-102-2003, который, в свою очередь, содержит обширную библиографию различных норм.

2.4. Абсолютно неоправдан объем документооборота и его детальная регламентация, ведение которого предписывается рассматриваемым документом (см. стр. 20 – это далеко не все). Этот документооборот возможно и является традицией эксплуатации объектов морского транспорта, но на объектах внутреннего водного (речного) транспорта этот объем всегда был в несколько раз меньше (и его вполне хватало).

2.5. Терминология документа в значительной части противоречит терминологии, принятой в речной гидротехнике.

2.6. Категорически не приемлемы предлагаемые к обязательному применению: методы оценки технического состояния по показателям технического износа; методы оценки физического износа; критерии работоспособности сооружений и конструкций.

Основным документом, на которых базируются эти методы, является ВСН 57-88(р) «Положение про техническому обследованию жилых зданий» (в ГОСТ на этот документ есть прямая ссылка). Документ может и хорош для работы при оценке износа гражданских зданий специалистами БТИ (бюро технической инвентаризации), но не имеет никакого отношения к сооружениям, о которых в ГОСТ идет речь.

Критерии работоспособности сооружений по большей части не имеют ничего общего с оценкой технического состояния сооружений. Их формализация, в том виде как это сделано в ГОСТ, может привести к аварийным последствиям. Чего стоит формула для определения критерия «величина допускаемого смещения лицевой стенки и причального сооружения на уровне дна перед сооружением $U_{\text{доп}}$ (п. 5.10.17). Если следовать этим рекомендациям, то вполне можно пропустить аварийную ситуацию (Ознакомление наших специалистов с несколькими Паспортами причальных набережных, выполненных с использованием этих рекомендаций, подтверждает это утверждение).

Дальнейшее обсуждение деталей ГОСТ лишено смысла. Как было сказано выше, это приведет к необходимости его полной переработки. В сложившейся ситуации считаем как минимум необходимым внести в ГОСТ Р [54523-2011](#) (или приказ Росстандарта от 25 ноября 2011 г. № 600-ст) до его переработки поправку, которая ограничивает область его применения только сооружениями морского транспорта.

Начальник отдела научных
исследований и экспериментального
проектирования ОАО «Гипроречтранс»

Г.В. Мельник

ОТНОСИТЕЛЬНО ГОСТ Р 54523-2011

Рассматриваемый документ содержит большой и полезный для практики материал, хоть как-то регламентирующий технологию обследования портовых гидротехнических сооружений. Но к нему следует предъявить ряд существенных претензий.

1. Современная система технического регулирования разделяет понятия «технический регламент» и «стандарт», в связи с чем все прежние стандарты должны были утратить обязательный характер и применяться добровольно.

Новые Стандарты разрабатывают на наиболее распространенные и типовые ситуации (конкретное изделие или ряды однотипных изделий, отдельные свойства изделия, меры и единицы измерения, нормы, правила, требования, условия, термины и определения, оформление документации, обозначения и т.д., имеющие перспективу многократного применения в различных сферах деятельности человека). Все правила до оформления их в стандарты проходят длительную проверку на практике, и поэтому заключают в себе богатый опыт инженеров и ученых.

1.1. Разработанный документ претендует на универсальность: он регламентирует терминологию, документооборот, приемы и средства выполнения работ для столь разнообразных сооружений и конструкций, что, с одной стороны, привело к немыслимому для нормативного документа объему – более 200 страниц, а с другой – к гигантским лакунам.

1.2. Например, пропущены такие сооружения, как сухопутные подходные каналы к портам, аванпорты и причально-направляющие палы шлюзов, паромные переправы, специализированные причалы промпредприятий, регуляционные сооружения на реках, сооружения для малотоннажного флота и др.

1.3. Не рассматриваются конструкции из широко применяемых в настоящее время сетчатых габионов, из неметаллического шпунта, заборчатого типа; из льда и льдогрунта; сооружения на вечной мерзлоте; откосные, полукосные и полувертикальные с бычками и палами и пр., и пр. Не рассматривается специфика сооружений для обслуживания речных судов, том числе, несамоходных; в условиях больших колебаний уровней воды и тяжелых ледоходов.

1.4. Консервируются методы обследования, которые устарели уже сегодня.

1.5. Детальная регламентация документооборота, практически, немислима для эксплуатирующего персонала портов, особенно небольших, находящихся на балансе промпредприятий.

1.6. Терминология не отражает принятую в речной гидротехнике и временами чудовищна. Чего стоит только определение судоходного канала!

1.7. Поэтому рассматриваемый документ:

- по форме – возвращение к устаревшим принципам стандартизации, регламентирующим действия и средства, не относящиеся напрямую к обеспечению безопасности сооружений и их эксплуатации;
- годится для применения только его разработчиками;
- является исключительно полезным документом для коррупционного извлечения прибыли.

2. Предлагаемые к обязательному применению критерии работоспособности сооружений и конструкций – классический пример вредного наукообразия. Достаточно ознакомиться со способами определения % снижения прочности. Эта формализация может привести как к аварийным последствиям (снижение прочности материала в ответственном сечении на 20% или разрыв 1 анкерной тяги больверка на краю секции, что может привести к цепной реакции), так и к неоправданным затратам на ремонт и взятки.

3. Этот ГОСТ следовало бы разделить на несколько рекомендательных документов:

- на терминологию в морской гидротехнике,
- на терминологию в речной гидротехнике, как портовой, так и судоходной и энергетической (что и было раньше); при большом желании можно было бы сделать и общую терминологию, увязанную с принятой в Европе;
- пособия по обследованию отдельных видов сооружений и конструкций;
- требования по составлению паспортов сооружений конкретных типов без надуманного наукообразия существующих правил для морских портовых сооружений.

Главный инженер проектов
ОАО «Гипроречтранс», к.т.н.

В.Э. Даревский



ГИПРОРЕЧТРАНС
открытое акционерное общество



Лауреат премии "Российский Национальный Олимп"

12.02.2012 № 14/105
на исх. _____ от _____

Заместителю Руководителя
Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии
Зажигалкину А.В.
119991, г. Москва, В-49, ГСП-1, Ленинский проспект, д. 9

Копия:

Председателю
Технического комитета по стандартизации
ТК 032 «Внутренний водный транспорт»
Зайцеву А.М.
125195, г. Москва, Ленинградское шоссе, д.59

Председателю
Технического комитета по стандартизации ТК 318 «Морфлот»
Пересыпкину В.И.
191015, г. С.-Петербург, ул. Кавалергардская, д.6

Начальнику
Управления внутреннего водного транспорта Росморречфлота
Злобину И.Н.
125993, Москва, Петровка 3/6

Заместителю Руководителя
Федеральной службы по надзору в сфере транспорта
Гузенко А.А.
125993, г. Москва, Ленинградский проспект, дом 37, корп. 1.

Уважаемый Александр Владимирович!

Прошу Вас рассмотреть ситуацию с грубым нарушением регламента разработки, согласования, внесения и утверждения ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния» (Приложение), результатом которого стало неправомерное распространения на порты внутреннего водного транспорта требований, относившихся исключительно к морским портам и не учитывающим специфики объектов внутреннего водного транспорта.

Приложение: По вопросу утверждения ГОСТ Р 54523-2011.

Генеральный директор

В.В. Рудометкин

Исп. Мельник Г.В. (495)-365-48-77

105187, г. Москва Окружной пр. 15, к.2: тел/факс (499) 369-32-06, (495) 785-43-20; e-mail: giprt@giprt.ru



МИНИСТЕРСТВО ПРОМЫШЛЕННОСТИ
И ТОРГОВЛИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ПО
ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ
И МЕТРОЛОГИИ**
(Росстандарт)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинский просп., д. 9, Москва В-49, ГСП-1, 119991
Тел: (499) 236-03-00; факс: (499) 236-62-31;
E-mail: info@gost.ru
http://www.gost.ru

ОКПО 00091089, ОГРН 1047706034232
ИНН/ КПП 7706406291/770601001

г-н Мельник Г. В.

Президенту Ассоциации портов и
судовладельцев речного
транспорта

А.М. Зайцеву

125195, Москва, Ленинградское
шоссе, 59, оф.325

12.04.2012 № АЗ-101-32/1922

На № _____

Уважаемый Александр Михайлович!

Федеральное агентство по техническому регулированию и метрологии, рассмотрело Ваше письмо от 26.03.2012г №2-03/54 и сообщает.

Разработка ГОСТ Р «Внутренний водный транспорт. Портовые гидротехнические сооружения. Требования безопасности» была включена в Программу национальной стандартизации на 2012г.

Одновременно сообщаем, что ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния» утвержден приказом Федерального агентства от 25.11.2012 г. №600-ст для добровольного применения.

Федеральное агентство, со своей стороны, готово рассмотреть предложения по ГОСТ Р 54523-2011 после совместного обсуждения Вами и ТК 318 «Морфлот» существующих вопросов по указанному стандарту.

Дополнительно сообщаем, что ответ на Ваш запрос был направлен в Ваш адрес (с копией в адрес Федерального агентства) письмом ТК 318 «Морфлот» (ЗАО «ЦНИИМФ») от 04.04.2012 г. №ЛЦ-03.1.А/114.

С уважением,

А.В. Зажигалкин

**О РАЗРАБОТКЕ
ГОСТ Р «ВНУТРЕННИЙ ВОДНЫЙ ТРАНСПОРТ, ПОРТОВЫЕ
ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ. ТРЕБОВАНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ»**

В 2012 г. Росстандарт заключил с ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт стандартизации и сертификации в машиностроении» (ВНИИНМАШ) договор на разработку ГОСТ Р «Внутренний водный транспорт. Портовые гидротехнические сооружения. Требования безопасности». Основным разработчиком указанного стандарта является ОАО «Гипроречтранс».

Первая редакция документа разработана к декабрю 2012 г.

Срок сдачи окончательной редакции – 30 августа 2013 г.

Стандарт имеет 14 разделов и 3 приложения:

- область применения стандарта;
- нормативные ссылки и библиография;
- термины и определения;
- общие положения;
- обеспечение безопасности на стадии инженерных изысканий;
- обеспечение безопасности на стадии проектирования;
- обеспечение безопасности на стадии строительства;
- обеспечение безопасности на стадии приемки сооружений в эксплуатацию;
- обеспечение безопасности в период эксплуатации;
- обеспечение безопасности при ремонте и реконструкции сооружений;
- контроль технического состояния и оценка безопасности;
- обеспечение безопасности при выводе из эксплуатации и ликвидации сооружений;
- техника безопасности;

- охрана окружающей среды;
- приложение А: Форма Декларации соответствия объекта регулирования;
- приложение Б: Форма Паспорта портового гидротехнического сооружения;
- приложение В: Виды и периодичность наблюдений.

При разработке стандарта учитывалось, что безопасность объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта – портовых гидротехнические сооружений это совокупность механической безопасности сооружений и безопасности их эксплуатации.

Первый вид безопасности обеспечивается на стадиях инженерных изысканий, проектирования, строительства и приемки в эксплуатацию законченных сооружений.

Второй вид безопасности обеспечивается во время эксплуатации сооружений, включая обследование, ремонт, вывод из эксплуатации и др.

В Техническом задании специально не оговорено, для какого вида безопасности разрабатывается новый стандарт. По этой причине в стандарте учитывались оба вида безопасности.

К сожалению стандарт получился невероятного объема, практически такого же, как и критикуемый ГОСТ Р 54523-2011. Хотя в оправдание надо сказать, что, как видно из указанного выше содержания, в нем рассматривается на порядок больше вопросов, чем в ГОСТ Р 54523-2011. Что касается тематики последнего, то она нашла отражение в разделе «Контроль технического состояния и оценка безопасности», а также в приложениях А, Б и В.

При разработке первой редакции стандарта авторы не исключали того, что после обсуждения документ может быть, а, по их мнению, даже должен был быть, разделен на несколько гораздо меньших по объему стандартов, каждый из которых будет иметь свою аудиторию. Однако отсутствие в отрасли четкой программы стандартизации в области портовых сооружений

внутреннего водного транспорта заставило отказаться от существенного сокращения разрабатываемого документа, поскольку в противном случае многие аспекты обеспечения безопасности портовых сооружений оказались бы вне нормативной базы.

Тем не менее, считаем, что в перспективе работу по разделению настоящего стандарта на несколько документов было бы целесообразно провести. Однако непременным условием этого может быть только наличие четкой и финансируемой программы стандартизации в области портовых сооружений внутреннего водного транспорта.

Начальник отдела научных
исследований и экспериментального
проектирования ОАО «Гипроречтранс»

Г.В. Мельник