

ИТОГИ II НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ «ПОРТОВЫЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ: нормативно-правовое регулирование эксплуатации и перспективы развития»

Конференция прошла 6–7 сентября 2016 г. в г. Новороссийске на базе Азово-Черноморского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт». В ее работе приняли участие 119 человек, представляющих 67 организаций из 24 регионов России: специалисты морских портов, центрального аппарата и филиалов ФГУП «Росморпорт» и Ространснадзора, экспертных и эксплуатирующих организаций, НИИ и вузов, а также представители ведущих производителей оборудования и материалов для морских портов. Организаторами конференции выступили Ассоциация «Морпортэкспертиза», АЧБФ ФГУП «Росморпорт», редакция журнала «Гидротехника». Генеральный спонсор конференции — ООО «Фертонинг» — представил фотовыставку, посвященную крупным объектам компании, и фильм памяти Карской экспедиции. От имени хозяев конференции — АЧБФ ФГУП «Росморпорт» участников приветствовал заместитель руководителя Е. В. Карпачев.

OUTCOMES OF THE II SCIENTIFIC AND TECHNICAL CONFERENCE «PORT HYDROTECHNICAL STRUCTURES: LAWS AND REGULATIONS OF OPERATION AND DEVELOPMENT PROSPECTS»

The Conference was held on the 6–7-th of September 2016 in Novorossiysk on the base of Azovo-Chernomorsky Basin Branch FGUP Rosmorport. 119 persons of 67 companies from 24 regions of Russia took part in the Conference: sea ports experts, specialists from the central office and branches of FGUP Rosmorport and Rostehnadzor, expert and operating organizations, research institutes and universities, and also representatives of the leading manufacturers of equipment and materials for sea ports. The Conference organizers were Assosiation Morportexpertiza, Azovo-Chernomorsky Basin Branch FGUP Rosmorport and the editorial team of the journal «Hidrotehnika». The general sponsor of the Conference, Fertoining Ltd, presented a photo show, devoted to large company's projects, and movie in memory of Kara expedition. Deputy director, E. V. Karpachev, greeted the participants on behalf of the Conference host Azovo-Chernomorsky Basin Branch FGUP «Rosmorport».

Ключевой проблемой обсуждения в рамках конференции стало состояние нормативной базы, регулирующей техническую эксплуатацию морских портовых сооружений. Общий анализ обозначенной проблемы представил В. А. Цыкало (ООО «Технический центр «ГАРАНТ»).

В частности, в докладе было отмечено, что отраслевая нормативная база в настоящее время насчитывает около 470 РД, из них основными документами в области проектирования, строительства и технической эксплуатации портовых гидротехнических сооружений являются 70 документов, из которых не актуализированы 66. Хотя эти документы разработаны в основном 25–35 лет назад, но применяются до сих пор и не потеряли своей востребованности, отвечают таким критериям, как их соответствие законодательству РФ, принадлежность объекту технического регулирования, на который распространяется действие технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта». Но они подлежат актуализации в соответствии с требованиями федерального закона от 27.12.2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».

В ожидании решения Минтранса РФ ведомственные организации подготовили несколько нормативных документов, необходимых для исполнения технического регламента.

Так, в 2010 г. Ассоциация «Морпортэкспертиза» разработала национальный стандарт ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния», а Росстандарт РФ в 2011 г. утвердил и ввел его в действие.

ФГУП «Росморпорт» разработало на базе отраслевых РД проекты следующих сводов правил (исполнитель ОАО «Союзморниипроект»):

- Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта.
- Проектирование каналов, фарватеров и зон маневрирования.
- Нормы технологического проектирования морских портов.

В настоящее время данные проекты сводов правил подготовлены к утверждению в порядке, установленном «Правилами разработки и утверждения сводов правил» (утверждены Постановлением Правительства РФ от 19.11.2008 № 858), и представлены в Минтранс РФ для утверждения.

Таким образом, на сегодняшний день разработаны четыре документа, необходимые для применения и исполнения технического регламента. Для того чтобы эти документы вошли в систему технического регулирования объектов инфраструктуры морского транспорта, необходимо утверждение Минтрансом РФ трех упомянутых СП и внесение их и национального стандарта ГОСТ Р 54523-2011 в утверждаемый Правительством РФ перечень нормативных документов, необходимых для применения и исполнения технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта».

В марте 2016 г. Минстроем РФ был утвержден План разработки и утверждения сводов правил и актуализации ранее утвержденных сводов правил, строительных норм и правил на 2016 г. и плановый период до 2017 г. (ув. приказом Минстроя РФ от 3 марта 2016 г. № 128/пр). В План включены 123 свода правил, в том числе СП «Сооружения портовые. Правила эксплуатации», в проекте которого вопросы технической эксплуатации портовых ГТС решаются с позиции исполнителей разработки данного проекта — ЗАО «ПРОМТРАНСНИИПРОЕКТ» и АО «ВНИИГ им. Б. Е. Веденеева». Минтрансу РФ необходимо срочно утвердить разработанный ФГУП «Росморпорт» СП «Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта» и информировать об этом Минстрой РФ для исключения из его Плана аналогичного свода правил.

В завершении аналитического доклада В. А. Цыкало внес общие предложения экспертных организаций по актуализации нормативной базы технической эксплуатации морских портовых гидротехнических сооружений:

1. Утвердить разработанные ФГУП «Росморпорт» своды правил, необходимые для применения и исполнения технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта»:

- Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта.
- Проектирование каналов, фарватеров и зон маневрирования.
- Нормы технологического проектирования морских портов.

2. Включить в утверждаемый Правительством РФ перечень нормативных документов, необходимых для применения и исполнения технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта», национальный стандарт ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния» и своды правил, перечисленные в п. 1 настоящих предложений (после их утверждения Минтрансом РФ).

3. В срок до 17.10.2016 г. в рамках публичного обсуждения проекта свода правил «Сооружения портовые. Правила эксплуатации» **сформировать** по данному проекту перечень замечаний и предложений, обосновывающих нецелесообразность его утверждения, и представить его в АО «ВНИИГ им. Б. Е. Веденеева».

4. Переработать План актуализации сводов правил по проектированию, строительству и технической эксплуатации объектов инфраструктуры морских портов с учетом подго-

товленных к настоящему времени проектов СП и представить данный план в Минтранс РФ.

5. Рассмотреть вопрос о необходимости разработки отраслевого документа «Порядок разработки и утверждения сводов правил и актуализации ранее утвержденных руководящих документов, необходимых для исполнения принятых на транспорте технических регламентов», подобного аналогичному документу, утвержденному приказом Минстроя РФ от 3 июня 2015 г. № 394/п.

Президент ассоциации «Морпортэкспертиза» В. Л. Меншиков в своем докладе обозначил проблемы исполнения технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» по отношению к объектам инфраструктуры портов.

Требования регламента по отношению к объектам инфраструктуры портов и субъектам его регулирования — эксплуатирующим организациям, экспертным организациям и органам государственного контроля (надзора) невыполнимы без разъясняющих документов (правил идентификации объектов инфраструктуры, утвержденных форм паспортов сооружений, извещений о необходимости выполнения ремонтных работ и изменения режима эксплуатации, методик расчета физического износа элементов и сооружения, формы справочника допускаемых нагрузок и др.). Ответы на эти вопросы содержатся в разработанных много лет назад отраслевых РД, но после принятия регламента они не действуют. Чтобы применять их для исполнения требований регламента, необходимо провести процедуру их актуализации или переработать устаревшие.

Порядок подготовки нормативной базы, как и принятия регламента, установлен федеральным законом «О техническом регулировании». Эту работу обязан проделать разработчик регламента — Минтранс РФ, но она не выполняется.

Ассоциация «Морпортэкспертиза» вместе с Ассоциацией морских торговых портов (АСОП) с 2011 г. пытаются убедить Минтранс РФ начать этот процесс. В. Л. Меншиков отметил, что и данной конференцией ассоциации продолжают эту попытку. Содержание первой важной проблемы исполнения регламента — **отсутствие утвержденной в установленном порядке нормативной базы.**

Содержание второй важной проблемы исполнения регламента — **невыполнение требований регламента провести идентификацию объектов инфраструктуры портов** для утверждения их отличия от объектов регулирования федерального закона № 117-ФЗ.



Чтобы исключить дальнейшие попытки навязать операторам терминалов в морских портах выполнение избыточных требований по отношению к сооружениям, необходимо перейти от пассивной позиции к активным действиям. Для этого следует идентифицировать сооружения морских портов, а также утверждать и совершенствовать систему безопасности, установленную регламентом, путем создания действенной нормативной базы в порядке, установленном законом «О техническом регулировании».

Для устранения обозначенных проблем и утверждения содержащейся в техническом регламенте «О безопасности объектов морского транспорта» системы безопасности сооружений морских портов необходимо принять следующие первоочередные меры:

1. Министерству транспорта РФ утвердить разработанные ФГУП «Росморпорт» своды правил, необходимые для исполнения технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта», и добиться их включения вместе с национальным стандартом ГОСТ Р 54523-2011 в утверждаемый Правительством РФ перечень нормативных документов к указанному регламенту.
2. Разработать административный регламент Ространснадзора для исполнения государственных функций контроля (надзора), связанных с применением технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» в отношении объектов инфраструктуры.
3. После утверждения вышеуказанного административного регламента Ространснадзору провести идентификацию гидротехнических сооружений морских портов с определением уровня ответственности и класса каждого из сооружений. По результатам идентификации создать отраслевой Реестр портовых гидротехнических сооружений морского транспорта.

Заместитель начальника Управления ФГУП «Росморпорт» Д. В. Вицнаровский обосновал содержание и применение нового стандарта ФГУП «Росморпорт» СтО № 14649425-0001-2016 «Положение о планово-предупредительном ремонте производственных зданий и сооружений морских портов».

Он отметил, что в настоящее время в хозяйственном ведении ФГУП «Росморпорт» находится 549 причальных сооружений, 57 оградительных сооружений, 62 берегоукрепительных сооружения; 128 акваторий, каналов и других объектов, созданных в результате дноуглубления.

В 2015 г. предприятием проведено освидетельствование 87 ГТС общей длиной более 19 тыс. п. м, выполнен ре-



монт причальных сооружений и прочих ГТС на общую сумму 231 млн руб., зданий — на 100 млн руб., а также ремонтное дноуглубление собственными земснарядами и подрядными организациями по договорам на сумму 1157 млн руб.

В 2016 г. на текущий и капитальный ремонт гидротехнических сооружений бюджетом предусмотрено более 2 млрд руб. (включая ремчерпание), в том числе на причальные и прочие береговые ГТС — 187 млн руб., на ремонт зданий — 107 млн руб. Снижение затрат на ремонт береговых сооружений вызвано передачей в аренду большого количества ГТС, ремонт которых выполняется за счет арендатора. По состоянию на 01.07.2016 в аренде находится 763 объекта (62% от общего количества).

Данные цифры наглядно показывают роль и место этого важнейшего для обеспечения работы морского транспорта направления деятельности Росморпорта. Вопросы организации ремонта объектов предприятия регламентируются федеральными законами, постановлениями Правительства РФ, нормативными актами Минтранса России и Федерального агентства морского и речного транспорта.

Росморпортом разработан стандарт организации «Положение о проведении планово-предупредительного ремонта зданий и сооружений морских портов», который учитывает специфику деятельности предприятия и, в соответствии с законодательством, может быть применен в пределах правовой компетенции утвердившей его организации.

Основная цель разработки стандарта — обеспечение качества выполнения работ и оказания услуг в целях поддержания надлежащего технического состояния зданий и сооружений в морских портах, находящихся на балансе ФГУП «Росморпорт».

В начале 2015 г. стандарт организации «Положение о проведении планово-предупредительном ремонте зданий и сооружений морских портов» был утвержден приказом ФГУП «Росморпорт» № 87 и введен в действие с 1 марта 2015 г. Таким образом, вот уже полтора года стандарт используется для организации текущих и капитальных ремонтов объектов Росморпорта в морских портах — как филиалами предприятия, так и арендаторами федерального имущества.

В период применения стандарта от Ассоциации морских торговых портов были получены предложения о необходимости внесения дополнений и уточнений в отдельные положения стандарта, по которым документ был переработан и утвержден приказом ФГУП «Росморпорт» № 194.

Новая редакция стандарта введена в действие с 1 июня 2016 г.

Область применения стандарта охватывает отношения, связанные с эксплуатацией производственных зданий и сооружений морских портов, принадлежащих Росморпорту на праве хозяйственного ведения. Он устанавливает правила проведения мероприятий по уходу, техническому осмотру и ремонту зданий и сооружений, осуществляемых в плановом порядке. Отмечается, что стандарт носит рекомендательный характер и используется на добровольной основе. Соблюдение его положений становится обязательным в случае принятия решения об использовании стандарта, например, в договоре аренды.

Однако на деле, к сожалению, организации-арендаторы далеко не всегда выполняют требования руководящих документов по ППР. Подобные ситуации возникают довольно часто. В сложившихся условиях Росморпорт планиру-

ет включать в договоры аренды обязанность арендатора по предоставлению обеспечения исполнения договора на весь срок его действия, а также право арендодателя выполнять текущий или капитальный ремонт за свой счет с последующей компенсацией затрат арендатором.

Применение стандарта будет способствовать соблюдению требований технических регламентов и Ведомственного положения о ППР. Стандарт не идеален и требует постоянного совершенствования. В качестве основных мер по его внедрению в практическую деятельность ФГУП «Росморпорт» предлагает:

- изучить стандарт эксплуатирующим организациям и собственникам сооружений и применять в повседневной работе;
- обеспечить контроль соблюдения требований стандарта;
- актуализировать положения стандарта по мере изменений в законодательстве, строительных нормах и правилах во взаимодействии с морским портовым сообществом.

Генеральный директор ЗАО «МИДО» А. В. Шапорев посвятил свое выступление проблеме конкуренции между испытательными центрами по определению технического состояния ГТС и ее влиянию на качество выполняемых работ.

Обозначенная проблема связана со значительно возросшим количеством испытательных центров. Конкуренция между ними существовала и раньше, но именно указанный фактор, по мнению докладчика, дал толчок к появлению новых «приемов» в конкурентной борьбе и приводит к большому числу нарушений законодательства, в том числе и трудового, правил аккредитации испытательных центров, но самое главное — к снижению качества выполняемых работ и, как следствие, к дискредитации роли испытательных центров в обеспечении безопасности гидротехнических сооружений.

Немаловажную роль в формировании благоприятной почвы для развития недобросовестной конкуренции играют позиции заказчиков работ. В первую очередь это система критериев оценки заявок в конкурсных процедурах, где на стоимость работ приходится 50–70% весомости. При этом звучат аргументы, что таким образом заказчик работ «оптимизирует» свои издержки. При этом очевидно, что, пытаясь достичь значительной экономии на обследовании, заказчик рискует потратить гораздо больше на ликвидации аварий и из-за вынужденного простоя причала.

Даже поверхностный анализ сложившейся в отрасли ситуации позволяет сделать следующие выводы:

1. В условиях сокращения программ реконструкции и строительства портовых ГТС особую значимость приобретает система плано-предупредительных ремонтов. Важнейшая часть этой системы — комплексные обследования, от качества которых напрямую зависит, насколько безопасной будет эксплуатация ГТС, и особенно сооружений со значительным физическим износом.
2. Действия заказчиков и исполнителей работ по комплексным обследованиям гидротехнических сооружений должны быть подчинены общей цели — обеспечению эффективного использования, сохранности и безопасности эксплуатации сооружений в течение установленного срока их службы. Ситуация, когда одни обещают качественно выполнить работу при скидке более чем в 2 раза, а другие делают вид, что верят в это, неприемлема и не отвечает поставленным задачам.

Только добросовестная конкуренция между испытательными центрами позволит отрасли развиваться и приносить пользу потребителям услуг.

В связи с тем, что в силу специфики деятельности и ряда других причин большинство заказчиков не в состоянии оперативно оценить качество выполняемых работ, представляется целесообразным усовершенствовать систему критериев оценки заявок в конкурсных процедурах за счет использования системы рейтингования испытательных центров либо иным способом, позволяющим объективно оценить потенциального исполнителя работ по большему количеству критериев.

Директор ООО «Технический центр «Гарант» Л. К. Юдина акцентировала внимание на противоречиях в толковании отдельных положений национального стандарта ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния».

1. Иногда заказчики предъявляют претензии к содержанию отчетных документов (далее — ОД), оформленных, по их мнению, не в полном соответствии с требованиями ГОСТ Р 54523-2011 (далее — ГОСТ). Проблемы в этом случае не в форме ОД — проблема представить материал понятным, пригодным для использования и исполнения. В ГОСТе даны формы почти всех разделов ОД — паспорта, актов, свидетельства, извещения, заключения. По отчету в целом и справочнику нагрузок форм нет, но подробно представлено их содержание. Только по заключению о возможностях эксплуатации дается свобода для творчества. Главные слова здесь — годность к эксплуатации. Нередко заключение «о годности объекта к эксплуатации» оказывается не подтвержденным результатами обследования или входит в противоречие с помещенными в ОД данными о техническом состоянии сооружения. Обоснование годности по ГОСТ — сложная, неоднозначная схема через оценку сохранности. Несмотря на четкость методики определения физического износа сооружения, в ней присутствует элемент экспертной оценки. А экспертное заключение — компромисс расчету.
2. Следующий проблемный вопрос — срок действия свидетельства о годности сооружения к эксплуатации.

ГОСТом не определены однозначно параметры состояния, при котором объект становится «не годным» к эксплуатации. Порядок определения технического состояния элемента — конструкции — сооружения в целом регламентированы ГОСТом через оценку сохранности элементов. Это весьма условная схема, при которой решение о годности ча-



сто принимается на основании компромиссного экспертного заключения.

Порядок определения сроков нормативно не установлен, и эксперт по своему усмотрению назначает сроки, руководствуясь возможностью убедить заказчика аргументами по весомости дефектов, ссылаясь на п. 4.10 ГОСТа. В этом пункте содержится идея, что выявленные дефекты должны быть устранены в установленный срок, а в этот период сооружение может эксплуатироваться в ограниченном режиме. Свидетельство о годности должно строиться на основе этой идеи. Например, если глубина не соответствует, часть причала не работает — устанавливаем ограничения режима по глубине.

Необходимо четко выдерживать регламентированный ГОСТом алгоритм выполнения очередных комплексных обследований — раз в 5 лет и увязывать сроки действия свидетельств о годности с датой очередного комплексного обследования. Иногда объем и содержание внеочередного обследования позволяют представить и принять его в качестве очередного.

Обычно срок действия свидетельства определяется датой выполнения очередного комплексного обследования, но некоторые эксперты обосновывают необходимость выполнения освидетельствования после устранения заказчиком отмеченных извещением значительных и критических дефектов. Это освидетельствование, как правило, сводится к проверке факта и качества выполнения работ по устранению дефектов.

3. Отсутствует единое мнение экспертных организаций по оформлению извещений (Приложение Д ГОСТа).

В рамках освидетельствования одного причала некоторые эксперты выдают два извещения — о необходимости ремонтных работ и об изменении режима эксплуатации. Подобная трактовка позволяет «нерадивым» арендаторам сооружений в определенных случаях представлять (по своему усмотрению) лишь одно извещение. Например, для Морской администрации — извещение о необходимости проведения ремонтных работ, а для балансодержателя — извещение об изменении режима эксплуатации, что ставит под угрозу безопасность сооружения при выполнении швартовных работ и/или вводит в заблуждение собственника сооружения, т. к. тем самым скрывается фактическое состояние сооружения и рекомендации к его эксплуатации.

В соответствии с п. 6.2 Приложения В ГОСТа, должно выдаваться одно извещение с предложениями изменить режим эксплуатации и выполнить ремонтные работы, необходимые для восстановления работоспособности сооружения и приведения режима его эксплуатации к нормативному.



4. При выполнении очередных (не комплексных) и внеочередных обследований (освидетельствований) сооружения некоторые экспертные организации закладывают в расчет стоимости по договору подряда работы по комплексному инженерному обследованию.

Когда целью очередного обследования является проверка выполнения требований извещения предыдущего обследования, например, по замене поврежденного отбойного устройства, не нужно проводить комплексное обследование, ограничившись только техническим осмотром замененного элемента. При определении стоимости таких работ экспертная организация должна учитывать состав и объем контролируемых элементов и контрольных операций, исходя из фактического состояния сооружения по материалам предыдущего обследования и мониторинга, итогов проведения ремонтных работ и здравого смысла. Это не касается случаев, когда освидетельствование вызвано необходимостью проведения очередного комплексного инженерного обследования (не реже одного раза в 5 лет).

Начальник отдела эксплуатации ГТС ФГУП «Нацрыбсурс» А. О. Марков обратил внимание на необходимость гармонизации законодательства в отношении норм технической эксплуатации морских портов.

Техническая эксплуатация портовых гидротехнических сооружений не зарегулирована должным образом. Положения технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» трактуются неоднозначно, а в некоторых случаях являются неопределенными или невыполнимыми. Они должны быть конкретизированы изданием национальных стандартов и сводов правил. При составлении нормативных документов необходимо учитывать не только пожелания по повышению безопасности, но и то, насколько введение той или иной нормы отразится на участниках рынка. Недопустимо предъявление трудновыполнимых требований и требований, которые одновременно потребуют значительного изменения всей сложившейся практики эксплуатации. Недопустимо также слепое копирование нормативов СССР, в некоторых случаях уже не соответствующих методам хозяйствования в нашей стране.

Для обеспечения соответствия норм технического регулирования эксплуатации портовых ГТС требованиям безопасности и уровню развития России необходимо выполнить следующее:

- обеспечить соответствие норм технической эксплуатации федеральному законодательству, единство терминологии и логики воздействия нормативов на отрасль;
- четко закрепить или исключить понятие разрешительного характера эксплуатации ГТС (должно быть четко указано, кто и на каком основании дает разрешение);
- однозначно определить и расширить полномочия испытательных центров, в том числе по таким спорным вопросам, как корректировка назначения и характеристик сооружения, обоснование ненормативных режимов эксплуатации, продление сроков службы и др.;
- исключить любые положения, которые могут быть истолкованы как принудительное вмешательство в инвестиционную деятельность предприятий, за исключением положения о выводе сооружения из эксплуатации в случае его полной непригодности и последующего обеспечения безопасности;

- изложить п. 231 Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта в следующей редакции:

«Ремонтные работы объекта инфраструктуры морского транспорта должны обеспечить необходимую долговечность конструкции и безопасную эксплуатацию этого объекта».

Вторую часть п. 231 — «При расчетном физическом износе объекта инфраструктуры морского транспорта более 30% необходимо провести его капитальный ремонт или реконструкцию» — предлагается исключить как недостаточно обоснованную и содержащую избыточные требования по назначению проведения капитального ремонта объектов. Необходимость проведения капитального ремонта при расчетном физическом износе объекта инфраструктуры морского транспорта более 30% должна определяться в каждом конкретном случае на основании комплексного анализа технического состояния несущих элементов объекта и условий его эксплуатации.

В соответствии с ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния» (п. 3.11.20) реконструкция — это комплекс операций по улучшению сооружения для его использования при новом режиме эксплуатации и (или) изменения его назначения.

Исходя из вышеприведенного определения термина, необходимость реконструкции объекта инфраструктуры морского транспорта должна определяться в рамках инвестиционной деятельности собственника на основании морального, а не физического износа объекта.

- дополнить п. 195 данного регламента формулировкой «Показателем технического состояния объекта инфраструктуры морского транспорта является его расчетный физический износ»;
- утвердить разработанный ФГУП «Росморпорт» и представленный на утверждение в Минтранс РФ свод правил «Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта», внеся его в «перечень документов в области стандартизации и иных документов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 620», утв. приказом Росстандарта от 22 июля 2011 г. № 3820 — с целью отработки его применения и последующей корректировки;
- создать рекомендуемое к применению руководство по эксплуатации гидротехнических сооружений, которое должно отражать приоритетные для государства методики и направления развития.

С учетом вышеизложенного технический регламент «О безопасности объектов морского транспорта» должен быть откорректирован и конкретизирован. Готовящийся к выпуску СП «Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта» является, безусловно, необходимым для отрасли и нуждается в скорейшем утверждении.

Генеральный директор ООО «ГТ Север» А. А. Коваленко обозначил проблемные вопросы действия испытательных центров по обследованию портовых гидротехнических сооружений в рамках существующего правового поля Российской Федерации.

Автор предлагает ввести понятие «инженер-эксперт по обследованию технического состояния портового ГТС», с предъявлением к нему квалификационных требований, периодической проверкой знаний нормативных документов и выдачей соответствующего сертификата и именной печати, и понятие «экспертная организация», с периодической проверкой представителями Ространснадзора качества проведения обследований и составления отчетных материалов. А также в технических заданиях на выполнение работ требовать наличие свидетельств СРО. Полностью доклад опубликован в данном разделе. — Прим. ред.

Начальник отдела ЗАО «НПИ «ИМИДИС» А. В. Соколов в своем докладе дал обоснование необходимости реконструкции портовых гидротехнических сооружений (на примере оградительного мола в Морском порту Ейск).

Работоспособность ПГТС, исчерпавших свой физический и моральный ресурс (с физическим износом, превысившим 30%, и со сроком эксплуатации более 50 лет), в соответствии с действующими нормативными документами должна восстанавливаться путем их капитального ремонта или реконструкцией.

При выборе способа восстановления работоспособности сооружения необходимо учитывать следующие основные факторы:

- современное техническое состояние сооружения;
- перспективы развития порта, в котором эксплуатируется сооружение (устойчивость восстанавливаемого сооружения к возможному увеличению глубин в акватории, увеличению размеров судов и росту полезной нагрузки в перспективе).

Докладчик проиллюстрировал подход к выбору рационального способа восстановления работоспособности ПГТС на примере оградительного мола в Морском порту Ейск. Были проанализированы два способа восстановления ресурса сооружения:

- капитальный ремонт мола с заменой всех его частей после полной их разборки;
- реконструкция сооружения с использованием современных технологий и материалов без разборки старого сооружения, с сохранением функций оградительного сооружения и возможностью использования в новом режиме эксплуатации в будущем.

Учитывая масштабы разрушений и непригодность к ремонту основных несущих элементов конструкции мола (бутобетонная стенка, частокол из деревянных свай —



эксплуатируется более 100 лет в неблагоприятных природно-климатических условиях, основные конструктивные элементы сооружения потеряли проектную несущую способность), был сделан вывод, что выполнение капитального ремонта сооружения путем восстановления несущей способности поврежденных элементов конструкции невозможно. Принимая во внимание особенности конструктивной схемы мола и непригодность к ремонту основных несущих элементов конструкции при выполнении капитального ремонта, заказчик столкнется с невозможностью восстановления несущей способности поврежденных элементов и необходимостью их 100%-й замены, что с учетом специфики материала (дерево, бутобетон и т. д.), характеристики гидрологической обстановки района расположения сооружения, а также сложности и дороговизны демонтажа явится нецелесообразным и безответственным вложением сил и средств. К тому же, затратив значительные средства на замену основных элементов сооружения, проведя фактически его реставрацию, можно будет лишь восстановить его нормативный ресурс, не выходя за рамки ограничения по конструктивной схеме мола и по назначению — обеспечению защиты акватории от волнения, с учетом ограничения конструктивной схемы мола. При этом порт лишится возможности развития в перспективе (увеличение размерения судов, полезной нагрузки на сооружение и глубин в акватории для наращивания товарооборота).

Принимая во внимание особенности конструктивной схемы мола и его техническое состояние, обосновывается необходимость реконструировать сооружение. Учитывая возможность выбора конструктивной схемы, а также передовые, экономичные методы возведения ПГТС, появляется возможность не только возратить сооружение в работоспособное состояние, обеспечив при этом бесперебойную работу порта на ближайшие 50 лет, но и создать возможности для развития порта, создав дополнительный причальный фронт с внутренней стороны мола, что является важным фактором в повседневной работе порта Ейск, а также позволит в минимальной степени окупать вложенные в реконструкцию затраты, несмотря на то, что экономическую выгоду от реконструкции оградительных сооружений просчитать невозможно, поскольку от них зависит сама работа порта.

Начальник Управления научно-инновационной деятельности ГУМиРФ доцент Е. О. Ольховик доложил о разработке «Сборника базовых цен на работы по обследованию и мониторингу технического состояния гидротехнических сооружений морского транспорта» по заказу ФГУП «Росморпорт»



специалистами ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова».

«Сборник» предназначен для определения стоимости работ по обследованию и мониторингу технического состояния гидротехнических сооружений морского транспорта, выполняемых экспертными и эксплуатирующими организациями.

Существующие сметные нормативы для определения стоимости строительных работ, построенные на принципах формирования единичных расценок на виды работ, хорошо себя зарекомендовали при составлении исполнительных смет и сметных расчетов. Однако на практике при объявлении торгов на работы по техническому обследованию ГТС морского транспорта и определении начальной максимальной цены выполнения этих работ заказчик не обладает полным количеством показателей и технических характеристик, непосредственно влияющих на единичные расценки работ, не учитывает их, что существенно снижает объявленную на торгах стоимость либо приводит к значительной неопределенности при ее определении.

В данных условиях выполнен переход на принципы формирования базовых цен на техническое обследование на основе укрупненных комплексных цен на выполнение работ для объектов ГТС морского транспорта. Разработка «Сборника» формирует обоснованную, единую для всех объектов ГТС, принадлежащих ФГУП «Росморпорт», методологию определения стоимости работ по техническому обследованию на основе комплексных укрупненных базовых цен с учетом требований современного законодательства.

«Сборник» предназначен для определения начальной (максимальной) договорной цены работ по обследованию ГТС, стоимость выполнения которых невозможно или затруднительно рассчитать в зависимости от величины натуральных показателей с использованием существующих СБЦ или СЦ на ПИР. Необходимость выполнения указанных работ установлена техническим регламентом «О безопасности объектов морского транспорта» от 12.08.2010 г. № 620.

Все рассчитанные базовые цены приведены к уровню цен 2001 г. и сгруппированы для различных видов конструкций ГТС и типов обследований. Приведенные примеры расчетов показали достаточную точность при определении максимальной начальной цены контрактов.

К сожалению, последние изменения в сметном ценообразовании, а именно приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 08.06.2015 № 413/пр «Классификация сметных нормативов, прогнозных и индивидуальных индексов изменения сметной стоимости строительства, подлежащих применению при определении сметной стоимости объектов капитального строительства, строительство которых финансируется с привлечением средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации и внебюджетных источников», не позволяет ввести в действие новые отраслевые сборники базовых цен, а большинство существующих будут исключены из реестров в ближайшее время.

Поскольку обследование портовых ГТС остается обязательной процедурой, то в качестве варианта применения разработанного «Сборника» является переработка его в стандарт организации (СТО).

Заместитель начальника отдела ФГУП «Росморпорт» А. Н. Ильченко выступил с докладом «О сводах правил по про-

ектированию и эксплуатации объектов инфраструктуры морских портов, разработанных по заказу ФГУП «Росморпорт», и перспективах их ввода в действие».

По заданию ФГУП «Росморпорт» специалистами ОАО «Союзморниипроект» подготовлены проекты следующих сводов правил:

- Нормы по проектированию объектов инфраструктуры морского транспорта: морских каналов, фарватеров и зон маневрирования.
- Нормы технологического проектирования морских портов.
- Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта.

В своде правил «Нормы по проектированию объектов инфраструктуры морского транспорта: морских каналов, фарватеров и зон маневрирования»: приведены единые требования к проектированию всех элементов акватории; вводится метод компьютерного моделирования движения судов; введено понятие «зона маневрирования»; уменьшены акватории бассейнов для судов дедвейтом до 10 тыс. т и судов портфлота; приводится схема расчета акваторий для причальных устройств с точечной швартовкой (ВПУ); решены вопросы проектирования для акваторий портов, расположенных на участках рек с морским режимом судоходства.

В своде правил «Нормы технологического проектирования морских портов» введено и определено понятие «технического проектирования»; приведены общие требования к компоновке и элементам порта и специальные требования для создания морских терминалов; актуализированы нормативы для контейнерных терминалов и терминалов накатных грузов; решаются вопросы проектирования для портов, расположенных на участках рек с морским режимом судоходства; исключено дублирование РД 31.3.05-97 и РД 31.3.01.01-93.

В своде правил «Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта»: представлены общие требования к порядку осуществления технической эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта; регламентированы процессы обследования и освидетельствования сооружений в соответствии с требованиями технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» и национального стандарта ГОСТ Р 54523-2011; проведено упорядочивание взаимоотношений участников портовой деятельности: администрации морского порта, собственников сооружений и эксплуатирующих организаций при проведении обследования и освидетельствования гидротехнических сооружений.

В настоящее время данные проекты сводов правил подготовлены к утверждению в порядке, установленном «Правилами разработки и утверждения сводов правил» (утверждены Постановлением Правительства РФ от 19.11.2008 № 858), и представлены в Минтранс РФ для утверждения.

РЕШЕНИЯ КОНФЕРЕНЦИИ

Подводя итог, участники конференции отмечают сложную ситуацию, складывающуюся в отрасли в связи с тем, что разработчик технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» (далее — Регламент) не обеспечивает исполнение его требований по отношению к объектам инфраструктуры необходимыми нормативными документами. Подготовленные для этих целей своды правил и стандарты не утверждаются и не вносятся в перечень документов, необходимых для исполнения Регламента. Порядок подготовки

нормативной базы, необходимой для исполнения требований Регламента, установлен федеральным законом «О техническом регулировании». Эту работу обязан проделать разработчик Регламента — Минтранс РФ, но она не выполняется.

Конференция называет важнейшей проблемой исполнения Регламента по отношению к объектам инфраструктуры портов **отсутствие утвержденной в установленном порядке нормативной базы**.

Вторая важная проблема исполнения Регламента — **невыполнение требований Регламента провести идентификацию объектов инфраструктуры портов** для утверждения их отличия от объектов регулирования федерального закона № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений».

В результате неоднозначного толкования положений этого закона предпринимаются попытки распространить его требования на сооружения морских портов и обязать пользователей сооружений подтверждать их безопасность в порядке, установленном этим законом. В 2015 г. Ростехнадзор внес предложение закрепить это положение путем соответствующего изменения указанного закона.

Сообществу портовых гидротехников удалось убедить Правительство РФ в нецелесообразности вводить предложенные изменения разъяснив, что:

- повреждения сооружений в портах не приводят к возникновению чрезвычайных ситуаций, и нет необходимости распространять на эти сооружения требования безопасности, предъявляемые к напорным сооружениям;
- техническим регламентом «О безопасности объектов морского транспорта» утверждена отраслевая система безопасности портовых гидротехнических сооружений с иными требованиями, отличающимися от требований федерального закона № 117-ФЗ.

В 2016 г. федеральным законом от 03.07.2016 № 255-ФЗ утверждены и вступили в силу изменения федерального закона № 117-ФЗ, согласно которым все гидротехнические сооружения, отнесенные к I, II и III классам, должны быть внесены в Российский регистр гидротехнических сооружений после представления деклараций безопасности. Выполнение этого требования для сооружений морских портов приведет к необоснованному увеличению финансовой и административной нагрузки на эксплуатирующие организации и двойному надзору. Конференция просит Минтранс РФ принять необходимые меры, исключающие распространение этого положения на сооружения портов.

Чтобы исключить дальнейшие попытки навязать операторам терминалов в морских портах выполнение избыточных требований по отношению к сооружениям, необходимо



перейти от пассивной позиции к активным действиям. Для этого следует идентифицировать сооружения морских портов, а также утверждать и совершенствовать систему безопасности, установленную Регламентом, путем создания действенной нормативной базы в порядке, установленном законом «О техническом регулировании».

Для устранения обозначенных проблем и утверждения содержащейся в техническом регламенте «О безопасности объектов морского транспорта» системы безопасности сооружений морских портов конференция просит Министерство транспорта РФ принять следующие первоочередные меры:

1. Утвердить разработанные ФГУП «Росморпорт» своды правил, необходимые для применения и исполнения технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта»:
 - Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта.
 - Нормы технологического проектирования морских портов.
 - Проектирование каналов, фарватеров и зон маневрирования.

Добиться включения утвержденных упомянутых сводов правил вместе с национальным стандартом ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния» в перечень документов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта», с последующим их включением в утверждаемый Правительством РФ перечень нормативных документов, в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований указанного технического регламента.

2. Разработать административный регламент Ространснадзора для исполнения государственной функции по осуществлению государственного контроля (надзора) в области безопасности портовых ГТС.
3. После утверждения вышеуказанного административного регламента поручить Ространснадзору провести идентификацию гидротехнических сооружений морских портов с определением уровня ответственности и класса каждого из сооружений. По результатам идентификации создать отраслевой Реестр портовых гидротехнических сооружений морского транспорта.
4. Рассмотреть вопрос о необходимости разработки отраслевого документа «Порядок разработки и утверждения сводов правил и актуализации ранее утвержденных руко-



водящих документов, необходимых для исполнения принятых на транспорте технических регламентов», подобного аналогичному документу, утвержденному приказом Минстроя РФ от 3 июня 2015 г. № 394/пр.

Помимо вышеизложенного, конференция отмечает следующие важные для совершенствования нормативной базы технической эксплуатации портовых ГТС положения:

1. На качество работ по определению технического состояния ГТС оказывает влияние конкуренция между испытательными центрами. Количество испытательных центров значительно возросло. Появились новые «приемы» в конкурентной борьбе, что приводит к большому числу нарушений законодательства, в том числе и трудового, правил аккредитации испытательных центров, но самое главное — к снижению качества выполняемых работ и, как следствие, к дискредитации роли испытательных центров в обеспечении безопасности гидротехнических сооружений.

Существующие пробелы в правовом поле позволяют недобросовестным компаниям, получившим аттестат аккредитации для одного из видов измерений, формально соответствуя требованиям законодательства, участвовать в конкурсах на комплексные инженерные обследования сооружений, резко снижая цену.

Большинство заказчиков в портах не в состоянии оперативно оценить качество выполняемых испытательными центрами работ. Поэтому представляется целесообразным усовершенствовать систему оценки участников в конкурсных процедурах за счет использования системы рейтингования испытательных центров либо иным способом, позволяющим объективно оценить потенциального исполнителя работ по большому количеству критериев. При этом должны учитываться следующие показатели качества работы ИЦ:

- использование при определении деформаций сооружений наблюдательной сети и результатов предыдущих наблюдений;
- применение современных методов сканирования дна акватории и боковых поверхностей ГТС с помощью многолучевых эхолотов или гидролокаторов бокового обзора, с последующей идентификацией проблемных мест водлазным осмотром;
- анализ проектной и исполнительной документации;
- определение при необходимости расчетными методами фактической несущей способности сооружений с учетом их современного технического состояния при проведении комплексных инженерных обследований;
- наличие свидетельств СРО о допусках к соответствующим видам работ.

Предлагается ввести понятие «инженер-эксперт по обследованию технического состояния портового ГТС», с предъявлением к нему квалификационных требований, периодической проверкой знаний нормативных документов и выдачей соответствующего сертификата и именной печати, и понятие «экспертная организация», с периодической проверкой представителями Ространснадзора качества проведения обследований и составления отчетных материалов.

2. Нормативные документы, регулирующие вопросы гидротехники и «Критерии аккредитации испытательных лабораторий», разработанные разными ведомствами в разные периоды, не взаимосвязаны. Необходимо гармонизировать документы между собой переработкой техни-

ческого регламента «О безопасности объектов морского транспорта» и ГОСТа Р 54523-2011 с учетом современных методов обследований с участием представителей Росаккредитации. Прежде всего откорректировать и конкретизировать технический регламент «О безопасности объектов морского транспорта». Для этого необходимо выполнить следующее:

- четко закрепить или исключить понятие разрешительного характера эксплуатации ГТС, указав, кто и на каком основании дает разрешение;
 - однозначно определить и расширить полномочия испытательных центров, в том числе по таким спорным вопросам, как корректировка назначения и характеристик сооружения, обоснование ненормативных режимов эксплуатации, продление сроков службы и др.;
 - при корректировке Регламента исключить положения, которые могут быть истолкованы как принудительное вмешательство в инвестиционную деятельность предприятий;
 - обеспечить соответствие норм технической эксплуатации федеральному законодательству, единство терминологии и логики воздействия нормативов на отрасль;
 - откорректировать редакцию п. 231 Регламента, уточнив порядок определения вида ремонта;
 - восстановить первоначальную редакцию п. 249 Регламента, неправомочно исключенную при окончательном, закрытом, редактировании проекта Регламента перед его утверждением в 2010 г.
3. Отметить важную положительную роль ФГУП «Росморпорт» в совершенствовании нормативной базы эксплуатации портовых ГТС, подготовившего в 2015–2016 гг. три проекта сводов правил, необходимых для исполнения Регламента, и два стандарта организации по эксплуатации сооружений.
 4. В Минстрое РФ подготовлен и представлен на рассмотрение заинтересованным лицам проект свода правил «Сооружения портовые. Правила эксплуатации», представляющий собой упрощенный вариант проекта свода правил «Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта», разработанного ФГУП «Росморпорт». Содержание первого значительно уступает второму и не позволяет использовать его для исполнения Регламента. Нельзя допустить утверждения этого документа Минстроем РФ. Поэтому срочно, в первоочередном порядке, необходимо утвердить подготовленный ФГУП «Росморпорт» свод правил «Техническая эксплуатация объектов инфраструктуры морского порта».
 5. Конференция рекомендует ФГУП «Росморпорт» преобразовать разработанный специалистами ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С. О. Макарова» проект «Сборника базовых цен на работы по обследованию и мониторингу технического состояния гидротехнических сооружений морского транспорта» в стандарт организации. Для этого предлагается провести дополнительное рассмотрение проекта и согласительное совещание по его окончательной редакции.

Помимо проблем нормативно-правового обеспечения технической эксплуатации портовых ГТС, участники конференции обсудили вопросы, связанные с проектированием, строительством и ремонтом морских сооружений.

Компания «А Групп» представила аналитический обзор рынка труб большого диаметра для строительства ГТС, где особое внимание было уделено так называемой восстановленной трубе и обосновывалось ограничение применения такой трубы при строительстве гидротехнических сооружений.

Несколько сообщений было посвящено такой актуальной для морских ГТС проблеме, как защита конструкций и сооружений от коррозии и разрушений. По итогам прозвучавших докладов можно констатировать, что потенциал отечественных предприятий позволяет эффективно решать обозначенную проблему. Так, ФГУП «НИИСК» показал инновационные решения для защиты объектов от обрастания и коррозии: это экологичные противoadгезионные покрытия небоицидного типа или покрытия, содержащие репелленты и малотоксичные противообрастающие вещества. Завод ВДМ «Пигмент» представил широкую линейку материалов для защиты металлоконструкций и бетона для сооружений, эксплуатирующихся в том числе в морской среде. Сервисная компания «Интра» (ГК «ИнтраТул») презентовала технологию восстановления несущей способности и герметичности трубопроводов (в том числе подводных) с помощью инновационных композитных материалов. Эффективные технологии восстановления, защиты и ремонта бетона были представлены компаниями «Международные строительные системы» и BASF. Компания «Рест-Л» показала различные технологии, в том числе и на основе композитных материалов, защиты от коррозии в различных зонах эксплуатации сооружения: зоне забрызгивания и переменного смачивания, атмосферной зоне, зоне полного погружения в воду и в донный грунт. Интерес вызвали опыт и разработки компании «АкваНео-Юг» по гидрокавитационной очистке конструкций и сооружений от обрастания и коррозии, а также технология подводной окраски, показавшая свою эффективность на различных сооружениях.

Участники конференции отметили, что российские компании, на высоком уровне освоившие эффективные зарубежные технологии, обладающие собственными разработками, не имеющими аналогов, способны обеспечить долговечную эксплуатацию объектов портовой инфраструктуры; профессиональному сообществу и профильным ведомствам необходимо уделять большее внимание продвижению и применению современных технологий строительства и ремонта, что в определенной мере зависит опять же от предписаний нормативных документов по технической эксплуатации портовых сооружений. И в решении этой задачи необходимо



плотное сотрудничество с производителями и специалистами различных отраслей. Так, руководитель НТЦ АСИ Русского регистра судоходства В. Н. Климович отметил, что сегодня выбор технологий защиты от коррозии и подрядчиков происходит субъективно. А подбор системы защиты, персонала и подрядчиков, работающих в области защиты от коррозии должен производиться на основании четко сформулированных и обоснованных требований. Как правило, эти требования излагаются в нормативной документации предприятия. НТЦ «АСИ» предложил разработать стандарт предприятия по противокоррозионной защите, который включал бы в себя:

1. Основные требования к противокоррозионной защите.
2. Правила проведения работ по противокоррозионной защите.
3. Требования к персоналу, производящему работы по противокоррозионной защите.
4. Требования к инспекторам-контролерам, отвечающим за контроль качества производимых работ.

Стандарт предприятия должен основываться на отечественной и международной нормативной документации по защите от коррозии и на многолетнем опыте работы. Введение такого стандарта обеспечило бы грамотную эксплуатацию ГТС в вопросах защиты от коррозии и обеспечило длительный жизненный цикл сооружения. Предложение НТЦ «АСИ» получило широкое одобрение не только производителей ремонтных и антикоррозионных составов, но и эксплуатирующих организаций.

Наглядно опыт эксплуатации портовых сооружений участники конференции увидели на примере Новороссийского морского торгового порта, по которому водную техническую экскурсию провели В. Н. Бенедик, начальник отдела по контролю за ГТС и СНО ФГУ «АМП Новороссийск», и Е. К. Соловьева, начальник отдела технического контроля ГТС АЧБФ ФГУП «Росморпорт».

В целом конференция показала высокую заинтересованность профессионального сообщества и готовность участвовать в решении проблем регулирования технической эксплуатации морских портовых сооружений. Участники выразили надежду на то, что прозвучавшие в ходе конференции конструктивные предложения в ближайшее время будут рассмотрены Минтрансом РФ, и обозначенные проблемы будут решены в ходе модернизации нормативной базы. Для подведения итогов конференции была создана рабочая группа, куда вошли специалисты ФГУП «Росморпорт», АСОП, Ассоциации «Морпортэкспертиза».



Во исполнение решений конференции 20 октября 2016 г. на заседании секции Научно-технического совета Минтранса России «Государственная политика в области морского и речного транспорта», рассматривающей предложения по включению в план-график научно-исследовательских работ Минтранса России на 2017 г., была представлена заявка на выполнение разработки «Административного регламента Федеральной службы по надзору в сфере транспорта исполнения государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора в области безопасности гидротехнических сооружений морских портов» (далее «Административный регламент»).

Секция рекомендовала уточнить характеристики работы – цели, задачи и форму документа и представить заявку к повторному рассмотрению на следующем заседании в декабре текущего года. Было высказано предположение, что «Административный регламент» не сможет в полной мере обеспечить исполнение Ространснадзором основного требования технического регламента (проводить оценку соответствия объектов инфраструктуры морских портов) остальным требованиям регламента, поскольку это соответствие должно обеспечиваться другими субъектами его регулирования – эксплуатирующими организациями.

После обсуждения этой проблемы с представителями Ространснадзора было принято решение изменить название и статус документа. К новому рассмотрению вместо «Административного регламента» будет представлена заявка на разработку свода правил «Проведение оценки соответствия объектов инфраструктуры морского транспорта требованиям технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта». Цель работы — обеспечить исполнение требований технического регламента «О безопасности объектов морского транспорта» к объектам инфраструктуры морского транспорта, отличающихся от требований федерального закона № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений».

Для достижения этой цели необходимо:

- сформулировать в своде правил перечень требований Регламента по видам безопасности, определив критерии безопасности по каждому из требований, порядок их проверки в процессе эксплуатации и формы отчетных документов;
- обеспечить исполнение требований Регламента к Ространснадзору в части идентификации объектов инфраструктуры морского транспорта — портовых гидротехнических сооружений с определением уровня ответственности и класса каждого из сооружений и проведение оценки их соответствия этим требованиям без учета требований федерального закона «О безопасности гидротехнических сооружений»;
- установить порядок подтверждения эксплуатирующими организациями требований Регламента, обеспечивающий уверенное выполнение оценки соответствия объектов инфраструктуры морских портов органами государственного контроля (надзора);
- утвердить разработанный проект свода правил в установленном порядке как нормативно-технический документ, необходимый для исполнения требований Регламента.

Результаты решения Минтрансом РФ этого вопроса, а также остальных предложений конференции будут представлены в следующих выпусках журнала.