

## ПОРТОВЫЕ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИЕ СООРУЖЕНИЯ. ОЦЕНКА И ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ



**Меншиков В. Л.,**  
канд. техн. наук, президент  
Ассоциации экспертных организаций  
по техническому контролю  
портовых гидротехнических  
сооружений «Морпортэкспертиза»

*The article is devoted to the evaluation questions of port hydraulic facilities condition. The author highlights contradictions and mistakes of the present normative base that embarrass and even disable objective assessment of structural condition. Successful practices of expert evaluation, the steps to bring normative base of port facilities in due condition for using it as a working instrument for expertise of port structures condition are presented in the paper.*

Законодательная база в области безопасности портовых гидротехнических сооружений (далее — сооружения) в 2011–2012 гг. пополнилась требованиями, которыми устанавливается необходимость разработки портовиками деклараций о безопасности сооружений по форме и схемам, регламентированным федеральным законом «О безопасности гидротехнических сооружений» [1]. В связи с этим органы государственного контроля (надзора) уполномочены выполнять ежегодные проверки упомянутых сооружений. Цель настоящей статьи рассмотреть последствия применения этих требований и полномочий к объектам портовой гидротехники.

Постановлением Правительства РФ от 27 октября 2012 г. № 1108 утверждено «Положение о федеральном государственном надзоре в области безопасности гидротехнических сооружений» [5], которым портовые гидротехнические сооружения внесены в число объектов государственного контроля (надзора), осуществляемого Федеральной службой по надзору в сфере транспорта в портах путем проведения проверок пользователей сооружений. Сроки, периодичность, порядок назначения и оформление результатов этих проверок устанавливаются законом «О безопасности гидротехнических сооружений».

Федеральный закон от 18.11.2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах...» [2] в 2011 г. дополнен ст. 8.1. В п. 5 этой статьи содержится требование осуществлять государственный надзор в области безопасности гидротехнических сооружений морских портов «с учетом особенностей организации, установленных федеральным законом «О безопасности гидротехнических сооружений» проверок юридических лиц, ... осуществляющих деятельность в области эксплуатации гидротехнических сооружений». Полномочия, установленные Положением [5], позволяют органам государственного контроля (надзора) требовать от пользователей сооружений принятия декларации о безопасности, предусмотренной указанным законом.

Такое же требование содержит свод правил СНиП 33.01-2003 [3], которым предусмотрено декларирование безопасности гидротехнических сооружений. Указанный стандарт распространен на гидротехнические сооружения портов и включен в «Перечень национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» [4].

Кодексом торгового мореплавания РФ [18] также устанавливается периодичность проведения этих проверок — «истечение одного года со дня окончания проведения последней плановой проверки юридического лица, индивидуального предпринимателя, эксплуатирующих портовые гидротехнические сооружения...» (ст. 6.1, п. 3.2). Аналогичное требование установлено в отношении портовых гидротехнических сооружений Кодексом внутреннего водного транспорта РФ [19], (ст. 4.1, п. 4.2).

Перечисленными документами образовано правовое поле, в котором пользователи портовых гидротехнических сооружений становятся субъектами регулирования закона [1]. Но одновременно они являются субъектами регулирования утвержденных в 2010 г. и вступивших в силу технических регламентов «О безопасности объектов морского транспорта» [7] и «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» [8].

При разработке этих технических регламентов предполагалось, что гидротехнические сооружения портов не входят в состав объектов регулирования закона [1]. Поэтому техническими регламентами [7] и [8] устанавливаются иные, отличные от требований закона [1] обязанности органов власти, собственников и эксплуатирующих организаций по обеспечению безопасности сооружений и по иному регулируются отношения участников, осуществляющих деятельность по обеспечению безопасности эксплуатируемых в портах сооружений. Распространением на эти отношения требований закона [1] создается неопределенная ситуация, в которой допускаются неоднозначные толкования этих требований. Покажем это на примере выполнения требования подтверждать соответствие.

В законе [1] подтверждение соответствия осуществляется декларацией безопасности сооружения, которая составляется в соответствии с «Положением о декларировании гидротехнических сооружений», утвержденным Постановлением Правительства РФ № 1303 от 06.11.1998 г. По регламентам [7] и [8], подтверждение соответствия должно проводиться в форме декларирования соответствия, выполняемого согласно требованиям федерального закона «О техническом регулировании» [13].

Обе декларации принимаются с одной целью — подтвердить безопасность эксплуатации сооружения. Но они отличаются по содержанию и форме принимаемого документа, а также отличается порядок утверждения и регистрации этих деклараций. При составлении декларации безопасности необходимо проделать гораздо большую по объему работу, ответив на множество вопросов, не предусматриваемых декларацией о соответствии.

В декларации безопасности, имеющей форму, ориентированную в основном на напорные гидротехнические сооружения (плотины, шлюзы, туннели, каналы, ограждающие дамбы и др.), помимо результатов преддекларационного обследования сооружений, должны содержаться сведения о возможных источниках опасности с анализом и оценкой безопасности, сведения об обеспечении готовности эксплуатирующей организации к локализации и ликвидации аварийных

ситуаций, а также порядок информирования населения и государственных органов о возможных аварийных ситуациях, оценка уровня безопасности сооружений и перечень необходимых мероприятий по обеспечению безопасности.

Декларация о соответствии сооружений требованиям технических регламентов [7] и [8] в форме, учитывающей особенности портовых гидротехнических сооружений (причалы, портовые ограждающие и берегоукрепительные сооружения и др.), должна приниматься на основе собственных доказательств, составленных по усмотрению заявителя, с их подтверждением результатами обследования сооружения аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией (центром). При этом не предусматривается проведение вышеперечисленных прогнозных и оценочных исследований, содержащихся в декларации безопасности.

Какую из вышеуказанных деклараций следует составлять пользователю причала в порту для подтверждения безопасности эксплуатации сооружения?

Чтобы ответить на этот вопрос, отметим важную принципиальную особенность действия законов о безопасности — их направленность на предотвращение аварийных ситуаций. Закон [1] распространяется на сооружения, повреждения которых могут привести к возникновению чрезвычайных ситуаций.

Чрезвычайная ситуация определена этим законом как «обстановка на определенной территории, сложившаяся в результате аварии гидротехнического сооружения, которая может повлечь, или повлекла за собой человеческие жертвы, ущерб здоровью людей или ущерб окружающей природной среде, значительные материальные потери и нарушение условий жизнедеятельности людей».

Объекты закона [1] — гидротехнические сооружения, повреждения которых приводят к возникновению гидродинамических аварий. По ГОСТ Р 22.0.05-94 [10], это аварии гидротехнических сооружений, связанные с распространением с большой скоростью воды и создающие угрозу возникновения техногенной чрезвычайной ситуации. Таким образом, по смыслу, духу закон [1] должен распространяться только на напорные сооружения, конструкции которых препятствуют проникновению воды на прилегающие территории и предотвращают ее вредное воздействие.

Эта же идея звучит в определении понятия гидротехнического сооружения в редакции закона [1]: гидротехнические сооружения — плотины, здания гидроэлектростанций, водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели, каналы, насосные станции, судходные шлюзы, судоподъемники; сооружения, предназначенные для защиты от наводнений, разрушений берегов и дна водохранилищ, рек; сооружения (дамбы), ограждающие хранилища жидких отходов промышленных и сельскохозяйственных организаций; устройства от размывов на каналах, а также другие сооружения, предназначенные для использования водных ресурсов и предотвращения негативного воздействия вод и жидких отходов.

В последнюю группу объектов могут быть включены, например, ограждающие и берегоукрепительные сооружения. Но требования закона «О безопасности гидротехнических сооружений» не были распространены на портовые гидротехнические сооружения предприятий и учреждений морского и внутреннего водного транспорта. Представлялось очевидным, что повреждения этих сооружений не приводят к возникновению чрезвычайных ситуаций. Поэтому в технических регламентах [7] и [8] отсутствуют требования проводить анализ возможности возникновения такой ситуации.

Вероятно, по этой же причине органы государственного контроля (надзора) в портах не были наделены в то время не-

обходимыми для проверки выполнения этих требований полномочиями. Теперь же препятствий для применения требований закона [1] к причалам портов не существует.

Отметим, что на это знаковое для портовой гидротехники событие пока не реагируют органы Ространснадзора, в обязанности которых теперь входит проведение ежегодных проверок гидротехнических сооружений. Примеры составления пользователями портовых гидротехнических сооружений деклараций безопасности по требованию органов государственного контроля (надзора) пока неизвестны.

Возможно, формальной причиной такого «невнимания» является отсутствие четких показателей, по которым портовое гидротехническое сооружение может быть идентифицировано в качестве объекта регулирования закона «О безопасности гидротехнических сооружений». В законе нет конкретных указаний, как для сооружения в порту определить вероятность возникновения чрезвычайной ситуации при его повреждении. Об этом можно судить лишь предположительно, но этого недостаточно для того, чтобы заставить пользователей принимать декларацию безопасности его сооружения, особенно, когда он уверен, что этого делать не следует.

Возможность и необходимость применения нормы обязательного подтверждения определяются законом [13]. Такая норма применяется, когда ее отсутствие не позволяет достигнуть целей регулирования. Подтверждение соответствия не должно ограничивать права собственника сооружения в большей мере, чем это действительно необходимо. С учетом этих положений согласимся, что применение нормы декларирования безопасности закона [1] по отношению ко всем гидротехническим сооружениям портов не является мерой, без применения которой их безопасность не обеспечивается.

Но, поскольку эта норма утверждена, необходимо обеспечить ее исполнение. Для этого необходимо принять понятные и обоснованные правила определения гидротехнических сооружений в порту, повреждения которых могут привести к возникновению чрезвычайной ситуации. Количественные показатели для такого определения не установлены, поэтому предлагается ограничить их число сооружениями повышенного уровня ответственности, к которым, в соответствии с Градостроительным кодексом РФ [11], отнесены особо опасные, технически сложные или уникальные объекты. В их число включены гидротехнические сооружения 1 и 2 классов, подлежащие декларированию безопасности по обязательному для исполнения своду правил [3], а также причалы в составе опасных производственных объектов, определенных в соответствии с законом «О промышленной безопасности» [12]. Именно для этих и только для этих объектов следует принимать декларацию безопасности по форме и схеме закона [1]. Для исполнения государственных функций контроля (надзора) в отношении этих сооружений должен быть разработан административный регламент, позволяющий идентифицировать гидротехнические сооружения в порту как объекты регулирования закона [1].

Для того чтобы обеспечивать безопасность остальных эксплуатируемых в портах гидротехнических сооружений, необходимо и достаточно выполнять требования, предусмотренные техническими регламентами [7] и [8]. Ежегодно выполняемые органами государственного контроля (надзора) проверки этих сооружений должны сводиться к оценке их соответствия требованиям технических регламентов [7] и [8]. Для этого в упомянутых регламентах содержится требование пользователям сооружений выполнять подтверждение их соответствия в форме декларирования соответствия (п. 230 [7] и п. 518–520 [8]).

Опыт применения регламентов с момента их вступления в силу показывает, что с исполнением этого требования возникают затруднения, вызываемые отсутствием необходимых для этого правил. Требование подтверждать соответствие сооружений в процессе эксплуатации в настоящее время не может быть выполнено на обязательной основе, поскольку порядок документального удостоверения соответствия и перечень действий участников четко не определены. Этого не происходит и потому, что отсутствует утвержденная в установленном законом [13] порядке форма декларации о соответствии портовых гидротехнических сооружений требованиям технических регламентов [7] и [8].

Эти очевидные недоработки нуждаются в исправлении, и если этого не происходит по прошествии 2,5 лет после утверждения регламентов, следует предположить, что их разработчик не видит проблем, возникающих в связи с ненадлежащим исполнением упомянутого требования.

Чтобы обозначить серьезность этих проблем, необходимо вспомнить, почему в регламентах появилось это требование, почему необходимо подтверждать соответствие портовых гидротехнических сооружений установленным требованиям путем документального удостоверения.

Одно из основных требований безопасности сооружения — своевременное выполнение ремонтных работ. Причалы в портах в процессе эксплуатации подвергаются особому — прогрессирующему, нарастающему скачкообразно, износу [16]. При нарушении сроков проведения ремонтных работ их стоимость возрастает не пропорционально времени задержки ремонта, а с существенным превышением, достигая и превышая стоимость постройки нового сооружения при двойном превышении срока задержки капитального ремонта [17]. Поэтому важнейшей задачей для поддержания и восстановления ресурса эксплуатируемого сооружения является своевременное выявление и устранение дефектов.

В морских портах с середины прошлого века применяются «Правила технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий» (РД 31.35.10-86) [6], выполнение которых обеспечивало и обеспечивает до сих пор их безопасность. В период экономических преобразований в 90-х гг. прошлого века правила [6] были дополнены руководящими документами, обязывающими пользователей сооружений подтверждать соответствие эксплуатируемых сооружений установленным требованиям декларацией, составленной на основе заключения независимой экспертной организации после преддекларационного обследования сооружения.

Необходимость указанного дополнения была вызвана новыми экономическими условиями эксплуатации сооружений, возникшими в связи с приватизацией объектов морских портов и передачей в аренду сооружений, оставшихся в собственности у государства. Применение указанной нормы было необходимо, поскольку технический надзор арендаторов за состоянием и режимом эксплуатации «чужих» сооружений малоэффективен в силу их незаинтересованности выявлять дефекты и объявлять их наличие, поскольку устранение дефектов связано с выводом сооружения из эксплуатации и существенными непредвиденными затратами. Поэтому обычными являются нарушения арендаторами режимов эксплуатации сооружений и их эксплуатация со значительными и даже критическими дефектами.

В результате возникает угроза эксплуатационной и экономической безопасности арендованного сооружения. Устранить эту угрозу можно, только своевременно обнаружив ее признаки — дефекты сооружений, которые определяются путем выполнения их регулярных технических осмотров персоналом эксплуатирующей организации и обязательного

комплексного обследования независимой специализированной экспертной организацией с установленной периодичностью (один раз в 5 лет, согласно [6, 14, 15]).

Для устранения вышеуказанной проблемы эксплуатации арендованных сооружений правила их технической эксплуатации в морских портах и были в 1994 г. дополнены требованием подтверждать соответствие сооружений в форме декларирования. Таким образом, целью введения новой правовой нормы было защитить интересы государства, обеспечив рациональную эксплуатацию арендованных сооружений. И она была достигнута, о чем свидетельствует положительный 18-летний опыт применения декларирования соответствия в морских портах России.

Поддержание работоспособного состояния сооружений с обязательным декларированием их годности к эксплуатации выполняется до настоящего времени всеми пользователями гидротехнических сооружений в морских портах вне зависимости от формы собственности сооружений. Это требование содержится в действующих стандартах организаций СтП РМП 31.01.2007 «Положение о техническом контроле гидротехнических сооружений, закрепленных за ФГУП «Росморпорт» на праве хозяйственного ведения» [14] и СТО 318.3.04-2009 «Положение о техническом контроле портовых гидротехнических сооружений» Ассоциации морских торговых портов (АСОП) [15].

Законодательное закрепление требования подтверждать соответствие по форме и схемам, используемым на морском транспорте, в технических регламентах [7] и [8] можно считать логичным завершением удачного внедрения накопленного положительного опыта технической эксплуатации сооружений в новых экономических условиях. Но субъекты регулирования технических регламентов [7] и [8] не в состоянии выполнять указанное требование регламентов в отношении объектов инфраструктуры портов. Причины в нечетких, расплывчатых формулировках регламентов, устанавливающих форму и схемы подтверждения соответствия, допускающих их неоднозначные толкования при отсутствии правил, необходимых для исполнения этих требований.

Информация, необходимая для выполнения достоверного, убедительного подтверждения соответствия, содержится в вышеперечисленных отраслевых руководящих документах [6, 14, 15]. Но статус этих документов не позволяет применять содержащиеся в них правила, методы и средства контроля на обязательной основе. Для этого их необходимо пересмотреть и, превратив в национальные стандарты и своды правил, включить в утверждаемый Правительством РФ перечень стандартов, необходимых для исполнения требований технических регламентов.

Пересмотр указанных руководящих документов — непростая, но выполнимая работа. Для этого нужно начать ее выполнять. Для этого у Минтранса РФ есть необходимые полномочия и обязательства.

Обратим внимание на важность и обязательность выполнения указанной переработки. Без этих документов проведение технического регулирования по отношению к объектам инфраструктуры портов теряет смысл, поскольку строгое исполнение требования подтверждать соответствие в их отсутствие невозможно. Без четких правил, регламентирующих состав, сроки, формы документов и порядок выполнения контрольных операций, эксплуатирующие организации отказываются документально удостоверять соответствие гидротехнических сооружений требованиям безопасности. Уже есть примеры таких отказов. Неблагоприятные последствия такого развития для гидротехнических сооружений портов сооружений очевидны. Тем не менее до сих пор эти необходимые действия по созданию обязательной для исполнения

технических регламентов [7] и [8] нормативной базы не выполняются. Поясним, почему этого не происходит.

Содержание регламента и включенных в него (и исключенных) обязательных требований и возможность их дальнейшего исполнения зависят от того, кто и на основании чего принимает решение на заключительной стадии редактирования документа. При подготовке такого решения сталкиваются противоположные интересы участвующих в обсуждении сторон. Наиболее четко при этом обозначены следующие позиции.

**А.** В регламенте и в перечне необходимых для его исполнения стандартов должна быть четко обозначена необходимость подтверждения соответствия в форме декларирования с участием третьей стороны (экспертная организация) по схеме, представленной в стандартах ФГУП «Росморпорт» [14] и АСОП [15]. Ближе всего эта позиция реализована в регламенте [8], но она не приводит к достижению намеченной цели из-за отсутствия необходимых для исполнения указанных требований правил.

**Б.** Жесткое регламентирование подтверждения соответствия эксплуатируемых сооружений, применяемое на морском транспорте с 1994 г., мешает бизнесу, создавая дополнительные сложности в оформлении и регистрации документов и допуская возможность возникновения коррупционных схем. Эта позиция представителей бизнеса в большей мере отражается в регламенте [7], в котором требование подтверждать соответствие в явном виде отсутствует, а решение о необходимости декларирования соответствия и содержании декларации принимает пользователь сооружения по своему усмотрению. Эта позиция также не позволит обеспечивать безопасность портовых гидротехнических сооружений, как минимум тех, которые эксплуатируются на условиях аренды.

**В.** Все портовые гидротехнические сооружения подлежат обязательному подтверждению соответствия в форме декларирования безопасности с учетом особенностей выполнения проверок сооружений, обозначенных в законе [1]. Это требование содержится в федеральных законах [2, 4, 18, 19], закреплено Положением [5] и будет реализовываться органами государственного контроля (надзора) (администрации морских и речных портов, Ространснадзор). По причинам, названным в начале настоящей работы, выполнение этого требования ко всем гидротехническим сооружениям в порту нецелесообразно. Оно не приведет к достижению целей регулирования. Но ежегодные проверки пользователей сооружений, безусловно, будут способствовать сохранности и безаварийной эксплуатации арендованных сооружений, если они будут проводиться путем проверки деклараций о соответствии сооружений требованиям технических регламентов [7] и [8].

Действующие редакции технических регламентов [7] и [8] в частях, относящихся к объектам инфраструктуры, в значительной мере являются результатом неудачного компромисса позиций А и Б. Ни одна из названных позиций в этом сочетании не добивается желаемого результата, а в целом события развиваются по басне Крылова «Лебедь, рак и щука». Но сейчас ситуация существенно осложняется в связи с необходимостью проводить ежегодные проверки организаций, эксплуатирующих сооружения, органами государственного контроля (надзора) в портах (позиция В). В соответствии с [18] и [19] проверяться должны все портовые гидротехнические сооружения, а не только те, которые попадут под декларирование безопасности в соответствии с требованиями закона [1]. Поэтому разработчик технических регламентов [7] и [8] — Минтранс РФ вынуждено будет принять необходимые меры, чтобы защитить государственные интересы по

отношению к эксплуатируемым на условиях аренды гидротехническим сооружениям. Для этого необходимо внести соответствующие изменения в тексты регламентов, определив в них конкретно форму и схемы подтверждения соответствия их требованиям, а также разработать и утвердить правила исполнения этих требований.

Вышеупомянутые нормативные правовые акты [2, 4, 5, 18, 19] и технические регламенты [7] и [8] в их существующих редакциях не устанавливают порядка проведения и содержания этих проверок и не разъясняют, чем проверяемые лица должны подтвердить безопасность эксплуатируемых ими сооружений. Нет утвержденных в установленном порядке для этого случая инструкций и административных регламентов и у проверяющей стороны (органы государственного контроля (надзора)). Поэтому в каждом конкретном случае решение будет приниматься проверяющим по его усмотрению.

В этой ситуации проверяемый оказывается перед выбором — ежегодно убеждать проверяющего в достоверности набора подтверждающих аргументов и фактов, составленных по собственному разумению, или предъявить декларацию о соответствии, подтвержденном заключением аккредитованной экспертной организации.

Очевидно, что наиболее простым, дешевым и эффективным способом избежать необоснованных требований и лишних затрат является принятие декларации о соответствии требованиям технического регламента [7] или [8], выполненное в соответствии с требованиями национального стандарта ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния» [9].

Успешному принятию декларации о соответствии будут способствовать следующие обстоятельства. Национальный стандарт ГОСТ Р 54523-2011 разработан по заданию технического комитета ТК 318 «Морфлот», введен в действие Росстандартом 01.03.2012 г., чтобы обеспечить исполнение требований технических регламентов [7] и [8] к объектам инфраструктуры портов при их эксплуатации, и подготовлен для его включения в утверждаемый Правительством РФ перечень стандартов, необходимых для исполнения технических регламентов. В нем содержатся все необходимые для исполнения этих требований правила и формы документов, включая форму декларации о соответствии.

С 2013 г. значительно упрощен порядок регистрации деклараций о соответствии. Он носит теперь уведомительный характер и сводится к отправке деклараций электронной почтой в Федеральную службу по аккредитации, которая обязана в течение трех дней зарегистрировать полученную декларацию и поместить ее в единый реестр деклараций о соответствии. Эта операция осуществляется бесплатно. Отказа в регистрации декларации не предусматривается, ответственность за достоверность представленных в декларации сведений лежит полностью на заявителе.

У операторов портовых терминалов не возникнет проблем и в отношениях с аккредитованными испытательными лабораториями (центрами). Это будут те же аккредитованные ранее Ространснадзором, квалифицированные экспертные организации, выполнявшие обследования сооружений до утверждения регламентов по прежним правилам, трансформированным теперь в требования национального стандарта ГОСТ Р 54523-2011. Ими поданы необходимые для аккредитации документы в Федеральную службу по аккредитации, которая в настоящее время проводит соответствующие проверки организаций. Существует уверенность, что в первой половине 2013 г. все заявители пройдут указанную проверку и получат необходимые аттестаты аккредитации.

Не изменится и стоимость этих работ. АСОП рекомендовала к применению подготовленный Ассоциацией «Морпортэкспертиза» «Справочник базовых цен на работы по оценке и подтверждению соответствия портовых гидротехнических сооружений установленным требованиям», который позволяет как эксплуатирующим, так и экспертным организациям определять средний уровень рыночной цены, обоснованный фактическими трудозатратами добросовестного исполнителя работ. Указанный справочник успешно применялся в 2012 г. в выполненных экспертными организациями в портах работах по техническому контролю сооружений. Использование предлагаемого документа позволит обеспечить единый подход к определению цены обследования сооружений в портах России.

#### **Литература**

1. *Федеральный закон РФ от 21 июля 1997 г. № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений».*
2. *Федеральный закон РФ от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».*
3. *СНиП 33-01-2003. Гидротехнические сооружения. Основные положения.*
4. *Федеральный закон РФ от 30 декабря 2009 г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».*
5. *Положение о федеральном государственном надзоре в области безопасности гидротехнических сооружений. Утверждено Постановлением Правительства РФ от 27.10.2012 г. № 1108.*
6. *РД 31.35.10-86. Правила технической эксплуатации портовых сооружений и акваторий. М.: В/о «Мортехинформ-реклама», 1988.*
7. *Технический регламент «О безопасности объектов морского транспорта». Утвержден Постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620.*
8. *Технический регламент «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта». Утвержден Постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 623.*
9. *ГОСТ Р 54523-2011 «Портовые гидротехнические сооружения. Правила обследования и мониторинга технического состояния».*
10. *ГОСТ Р 22.0.05-94 «Безопасность в чрезвычайных ситуациях. Техногенные чрезвычайные ситуации. Термины и определения».*
11. *Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29.12.2004 № 190-ФЗ (ред. от 28.07.2012).*
12. *Федеральный закон РФ от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов».*
13. *Федеральный закон РФ от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».*
14. *СтП РМП 31.01-2007 «Положение о техническом контроле гидротехнических сооружений, закрепленных за ФГУП «Росморпорт» на праве хозяйственного ведения».*
15. *СТО 318.3.04-2009 «Положение о техническом контроле портовых гидротехнических сооружений».*
16. *Меншиков В. Л. Техническая эксплуатация портовых гидротехнических сооружений в новых экономических условиях // Гидротехника. 2010. № 1.*
17. *Меншиков В. Л. Проблемы ремонта гидротехнических сооружений порта Новороссийск // Труды Союзморниипроекта. 2002. № 3.*
18. *Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации.*
19. *Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации.*