

**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 указанная выше 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 несколькими 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 (речного) 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 расшириться 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**