

Об актуализации

**«Методических рекомендаций по контролю технического состояния и оценке безопасности судоходных гидротехнических сооружений»,
утвержденных Росморречфлотом и согласованных Ространснадзором 15.04.2011 г.**

(Мельник Г.В., Чубатов И.В.)

Некоммерческое Партнерство «Ассоциация профессиональных гидротехников
«Гипроречтранс»)

После выхода «Методических рекомендаций по контролю технического состояния и оценке безопасности судоходных гидротехнических сооружений» в редакции 2011 г., в которых, в отличие от ранее действующего документа, **в критериях подгруппы е3 учитывалось наличие и состояние предусмотренных нормами и правилами проектирования средств, обеспечивающих безопасность эксплуатации сооружения** (в частности, системы аварийной сигнализации и оповещения эксплуатационного персонала и населения, резервного и автономного источника электроснабжения объекта, предохранительного устройства, аварийных ворот), поднялся большой скандал.

Причиной этому стало снижение «планового» показателя по количеству сооружений, имеющих нормальный уровень безопасности. И такое снижение было вполне закономерным, поскольку в отрасли большое количество сооружений не оборудовано указными выше и предусмотренными нормативными документами средствами, обеспечивающими безопасность их эксплуатации.

Ярким примером этого может служить Канал имени Москвы, где шлюзы (сооружения 1 класса) не оборудованы ни предохранительными устройствами, ни аварийными воротами.

В связи с этим к разработчикам Методических рекомендаций стали поступать настойчивые предложения по их переработке в части исключения положений, учитывающих наличие и состояние предусмотренными нормативными документами средств, обеспечивающих безопасность эксплуатации сооружений.

На эти предложения мы, конечно, пойти не могли.

Тем не менее, в 2011 г. по решению научно-практической конференции «Обеспечение безопасности и надежности гидротехнических сооружений» (30 августа – 02 сентября 2011 г., Нижний Новгород) начальником отдела научных исследований и экспериментального проектирования Мельником Г.В. была подготовлена Уточненная редакция п.п. 5.29 и 5.33 и Таблицы 6 Методических рекомендаций.

Уточненная редакция позволяла не переводить безопасность СГТС на уровень ниже того, который определяется техническим состоянием сооружения.

Уточненная реакция уже в сентябре 2011 г. была передана в отдел гидротехнических сооружений Управления внутреннего водного транспорта ФАМРТ, который разослал ее во все ФБУ и ФГУП «Канал имени Москвы» для ознакомления.

На этом так сказать официальная часть жизни Уточненной редакции закончилась.

Тем не менее в настоящее время все сооружения отрасли декларируются с учетом указанной выше никем не рассмотренной и не утвержденной Уточненной редакция п.п. 5.29 и 5.33 и Таблицы 6 Методических рекомендаций.

Несмотря на все призывы сделать эту Уточненную редакцию легитимной, никто до настоящего времени не взял на себя эту ответственность. Уточненная редакция официально нигде не опубликована, не рассмотрена и не утверждена. В этой ситуации вся ответственность за ее использование ложится на эксплуатационников.

Причем ФАМРТ и Ространснадзор до сих пор закрывают глаза на эту ситуацию.

Вопрос об актуализации «Методические рекомендации по контролю технического состояния и оценке безопасности судоходных гидротехнических сооружений», с учетом Уточненной редакция п.п. 5.29 и 5.33 и Таблицы 6 неоднократно поднимался как специалистами ОАО «Гипроречтранс», так и Некоммерческого партнерства «Ассоциация «Гипроречтранс».

Однако ни ФАМРТ, ни Ространснадзор на эти призывы не реагировали. Правда на двух конференциях по обеспечению безопасности и надежности гидротехнических сооружений принимались рекомендации н эту тему, которые правда никто не воспринимал.

Последняя такая рекомендация была принята на конференции, прошедшей в Вологде 04-06 октября 2016 г. на базе ФБУ «Администрация «Севводпуть». В решении конференции было записано: **«Продолжить работы по актуализации «Методических рекомендаций по контролю технического состояния и оценке безопасности СГТС», утвержденных Росморречфлотом и согласованных Ространснадзором 15.04.2011 г».**

Формулировка надо сказать более чем странная.

Во-первых, абсолютно не ясно о каких работах по актуализации вообще может идти речь, поскольку, как было сказано выше, текст новой редакции с учетом Уточненной редакция п.п. 5.29 и 5.33 и Таблицы 6 Методических рекомендаций давно написан и активно используется в отрасли более 6 лет.

Во-вторых, на той же конференции было сделано сообщения об утверждении и введение в действие с 01 мая 2017 г. национального стандарта ГОСТ Р 57109-2016

«Внутренний водный транспорт. Контроль технического состояния и оценка безопасности гидротехнических сооружений на внутренних водных путях. Требования безопасности». ГОСТ Р 57109 - 2016 решает указанную выше отраслевую проблему (фактически правовой беспредел) в декларировании безопасности.

Так что никаких работ по актуализации **«Методических рекомендаций, а тем более по их продолжению проводить не требуется.**

Стандарт не меняет принятых в настоящее время при декларировании СГТС подходов к оценке технического состояния и безопасности сооружений. Его текст избавлен от обнаруженных методических ошибок, учитывает положения современных нормативных документов, в нем даны доказательства некоторых основных положений (в частности типа критериальной шкалы)

Структура стандарта и его содержание, в частности его обязательного Приложения В, дают возможность сделать легитимным применяемый в настоящее время всеми подразделениями ФАМРТ способ оценки безопасности с учетом **критериев подгруппы е3, учитывающих наличие и состояние предусмотренных нормами и правилами проектирования средств, обеспечивающих безопасность эксплуатации сооружения.**

Конечно, это произойдет только в том случае, если с учетом **примечания 3 к Таблице 5 п. 5.36 ГОСТ Р 57109 – 2016** ФАМРТ и Ространснадзор наконец официально примут решение о порядке учета **критериев подгруппы е3** в соответствии с приложением В указанного стандарта.

В качестве дополнительной информации надо указать следующее.

Некоммерческое Партнерство «Ассоциация профессиональных гидротехников «Гипроречтранс» разработало и предлагает к внедрению «Модуль автоматического мониторинга и расчета показателей технического состояния и безопасности сооружений SJ&TC»

Использование модуля SJ&TC, разработанного на основе современной нормативной базы, позволяет исключить нормативную коллизию, сложившуюся в отрасли в связи с тем, что при разработке всех без исключения деклараций безопасности используются не согласованные и не утвержденные федеральными органами управления и надзора положения Уточненной редакции п.п. 5.29 и 5.33 и Таблицы 6 Методических рекомендаций

При наличии у заказчика штатного сервера и персональных компьютеров внедрение модуля не требует приобретения и установки дополнительного оборудования.

Обучение работе с модулем SJ&TC и расчет в нем показателей технического состояния и безопасности одного сооружения (и верхней границы расчетной вероятности возникновения аварии) по всем возможным сценариям аварий занимают не более 1 часа. Расчет тех же показателей для комплексного гидроузла занимает 2-3 часа.

После выполнения расчетов дальнейший мониторинг сооружения или комплексного гидроузла в части получения показателей их технического состояния и безопасности осуществляется автоматически после введения в модуль SJ&TC (вручную или с периферийных устройств) уточненных фактических значений контролируемых параметров (критериев безопасности).

Бета-версия модуля SJ&TC в течении 2-х лет успешно апробировалась членами Партнерства на гидроузлах и сооружениях ФГБУ «Канал имени Москвы» при выполнении расчетов показателей их технического состояния и безопасности в рамках работ, выполняемых по государственным контрактам.

По результатам презентации модуля SJ&TC (под аббревиатурой ITSM.СГТС) Координационным Советом по инновациям в сфере внутреннего водного транспорта ровно год назад (Протокол № 20) принято решение: «Рекомендовать Росморречфлоту способствовать внедрению системы, мониторинга, контроля технического состояния и оценки безопасности судоходных гидротехнических сооружений в Администрации бассейнов внутренних водных путей».

Более подробная информация содержится в проекте письма руководителям ФБУ и ФГУП «Канал имени Москвы».

Особо необходимо отметить, что в отрасли довольно долгое время предпринимаются неуклюжие попытки разработать на основе «Методических рекомендаций по контролю технического состояния и оценке безопасности судоходных гидротехнических сооружений» в редакции 2011 г. так называемые **«Дополнительные требования к содержанию деклараций безопасности и методики их составления, учитывающих особенности декларирования безопасности СГТС ...»**, и **«Рекомендации по разработке критериев безопасности СГТС»** (см. п 2.1 Рекомендаций конференциях по обеспечению безопасности и надежности гидротехнических сооружений, прошедшей в Вологде 04-06 октября 2016 г. на базе ФБУ «Администрация «Севводпуть»).

Знакомство с редакциями этих документов показывает их полную никчемность и даже вредность по причине многочисленных ошибок и нестыковок. Если разработка и

утверждение этих документов будут доведены до конца, то мы получим нормативы, обладающие качествами технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта», замечания по которому не давал только ленивый.

Вызывает также удивление, что так называемыми «Дополнительными требованиями» и «Рекомендациями по разработке критериев безопасности СГТС» занимается Ространснадзор, который по своему статусу как органа надзора, не должен заниматься разработкой нормативов, выполнение которых он потом сам и будет контролировать.

Что касается «Рекомендаций по разработке критериев безопасности СГТС», в части гидротехнических сооружений, то специалисты Некоммерческого партнерства «Ассоциация «Гипроречтранс» с учетом накопленного опыта (см. сайт agprt.ru) в сжатые сроки выполнить такую работу.

В качестве решения Координационного Совета по рассматриваемому вопросу предлагаем следующие формулировки:

1. Рекомендовать Росморречфлоту подготовить проект приказа Минтранса, в котором в качестве нормативного документа по контролю технического состояния и оценке безопасности СГТС будет указан ГОСТ Р 57109-2016 «Внутренний водный транспорт. Контроль технического состояния и оценка безопасности гидротехнических сооружений на внутренних водных путях. Требования безопасности» и его приложение В

2. Рекомендовать Росморречфлоту инициировать в 2017 г. разработку «Рекомендаций по разработке критериев безопасности СГТС»