



**Заключение на проект технического регламента Таможенного союза
«О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов
и изделий»**

Рассмотрев проект технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий», Ассоциация дорожных проектных организаций «РОДОС» отмечает, что все ранее направленные замечания и предложения авторами проекта регламента не учтены, причем без конкретной аргументации.

Основным замечанием, содержащимся в заключении Ассоциации «РОДОС», было то, что данный технический регламент не должен и не может распространяться на безопасность линейных объектов и, в частности, объектов транспорта.

Несостоятельность распространения рассматриваемого проекта регламента на объекты дорожной инфраструктуры диктуется приведенными ниже замечаниями и аргументами.

1. Предусмотренный авторами подход к формированию базовых требований вызывает недоумение!

В части 2 статьи 7 проекта регламента в числе требований безопасности и доступности при пользовании, предъявляемых к зданиям и сооружениям установлено следующее базовое требование безопасности: «пути передвижения пешеходов, в том числе детей, должны быть безопасными, в том числе при наличии лестниц, проемов, наклонных и скользких поверхностей, разности высот и низкорасположенных элементов, а также пешеходных зон, расположенных на высоте, подвижных элементов оборудования зданий и сооружений, и других конструктивных особенностей». Такое требование при отсутствии каких либо требований к безопасности дорожного движения убедительно доказывает, что проект технического регламента не может распространяться на

автомобильные дороги, на которых ежегодно погибает более 26 тыс. человек и более 130 тыс. получают увечья.

2. Согласно части 3 статьи 7 Федерального закона от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» не включенные в технические регламенты требования к продукции и связанным с требованиями к продукции процессам проектирования (включая изыскания), строительства, монтажа, эксплуатации не могут носить обязательный характер. Это означает, что при отсутствии в проекте технического регламента требований к обеспечению безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации, последние не могут носить обязательного характера, что имеет место и сейчас.

В качестве наглядного практического примера последствий такого подхода можно привести реализацию аналогичного по содержанию и требованиям Федерального закона «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений». Отсутствие в этом регламенте требований по обеспечению безопасности дорожного движения привело к тому, что перечень национальных стандартов и сводов правил, в результате применения которых на обязательной основе обеспечивается соблюдение требований этого Федерального закона, не вошли шесть национальных стандартов устанавливающих требования к безопасности автомобильных дорог (ГОСТ Р 52289-2004; ГОСТ Р 52398-2005; ГОСТ Р 52399-2005; ГОСТ Р 52765-2007 ; ГОСТ Р 52767-2007), а вместо них обязательными остались требования СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» полувековой давности, не отвечающие современным требованиям безопасности дорожного движения.

Положением о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденным Правительством Российской Федерации 16 февраля 2008 г. № 87, в составе проектов автомобильных дорог не предусматривается раздел «Организация и безопасность дорожного движения». Документами, регламентирующими проведение государственной экспертизы проектной документации, так же не предусматривается проверка соответствия проектов дорог требованиям безопасности дорожного движения. Такое пренебрежение вопросами безопасности дорожного движения, являющееся следствием несовершенства технического регламента о безопасности зданий и сооружений, а, точ-

нее, распространением его действия на объекты дорожной инфраструктуры, не имеет аналогов в мире.

3. Взяв за основу при подготовке проекта технического регламента положения и текст Европейской директивы 89/106/ЕЕС от 21 декабря 1988 года о сближении законов, правил и административных положений государств-членов, касающихся строительных материалов (Council Directive 89/106/EEC of 21 December 1988 on the approximation of laws, regulations and administrative provisions of the Member States relating to construction products), авторы проекта технического регламента не приняли во внимание, что этой директивой не регулируются вопросы безопасности дорожного движения.

В странах ЕС вопросы безопасности дорожного движения регулируются другой директивой – Директивой Европейского парламента и Совета от 19 ноября 2008 - 2008/96/ЕС «О безопасности инфраструктуры дорожного хозяйства» (Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management).

В настоящее время ЕЭК ООН подготовлен проект новых предложений по поправкам в Европейское соглашение о международных автомагистралях предусматривающее введение нового раздела «Управление безопасностью дорожной инфраструктуры», который на уровне рабочих групп согласован Российской Федерацией и другими участниками таможенного союза (Документ- ECE/TRANS/SC.1/2010/3). Принятие в недалеком будущем этого документа сделает проект рассматриваемого регламента не состоятельным, в случае если его действие будет распространяться на безопасность автомобильных дорог.

4. У нас в стране и в странах Таможенного союза ошибочно считают, что нормы проектирования автомобильных дорог относятся к строительным нормам. Действие строительных кодексов во всем мире распространяется только на конструктивные элементы автомобильных дорог и сооружений на них. Основными нормами, определяющими безопасность дорожного движения при проектировании автомобильных дорог, являются так называемые нормы геометрического проектирования, регламентирующие проектирование взаимного местоположения видимых элементов дороги, таких как план и продольный профиль, уклоны, расстояние видимости, поперечный профиль и т.п. Это обстоя-

тельство указывает на неправомерность распространения сферы действия рассматриваемого проекта регламента на проектирование автомобильных дорог. Учитывая эти особенности автомобильных дорог, согласно классификации, установленной ЕЭК ООН, проекты автомобильных дорог по этим соображениям называются инфраструктурным проектом (infrastructure project), что означает проект для новой дорожной инфраструктуры, который влияет на транспортные потоки. Это в свою очередь обуславливает необходимость установления специальных требований к безопасности этих объектов, существенно отличающихся от требований безопасности к иным зданиям и сооружениям.

4. Пунктом 2 статьи 5 Соглашения о проведении согласованной политики в области технического регулирования, санитарных и фитосанитарных мер от 25 января 2008 года предусмотрено, что в качестве основы для разработки технических регламентов ЕврАзЭС применяются соответствующие международные стандарты, требования и другие документы (правила, директивы и рекомендации, принятые международными организациями по стандартизации и иные документы). Авторы проекта технического регламента этим требованием не руководствуются. В проекте регламента не нашли отражения требования и положения, касающиеся автомобильных дорог, установленные Европейским соглашением о международных автомагистралях (СМА) ЕЭК ООН, совершенное в Женеве 15 ноября 1975 года, Межправительственным соглашением по сети азиатских автомобильных дорог ЭСКАТО ООН, совершенное в Бангкоке в 2004 году, Протоколом от 11 сентября 1998 г. «О международных автомобильных дорогах Содружества Независимых Государств».

Отсутствие указанных выше требований международных норм или ссылок на них в принятом у нас в стране техническом регламенте о безопасности зданий и сооружений привело к тому, что в разработанная Минрегионразвития России актуализированная редакция СНиП 2.05.02-85* «Автомобильные дороги» по семи позициям противоречит условиям, которым должны отвечать международные автомагистрали согласно Европейскому соглашению о международных автомагистралях.

5. В части 2 статьи 12 определено, что «в перечень взаимосвязанных документов, применением которых предусматривается обеспечивать соблюдение требований технического регламента к зданиям и со-

оружениям, включаются для применения на альтернативной основе на период до 2015 года» международные и региональные европейские стандарты. При этом не учитываются, что международные стандарты, устанавливающие требования к безопасности автомобильных дорог, определяются международными соглашениями Российской Федерации, которые согласно части 4 статьи 15 Конституции Российской Федерации являются составной частью ее правовой системы и в случае «если этими международными стандартами, установлены иные правила, чем предусмотренные законом, то применяются правила международного договора», а не наоборот, как это определено техническим регламентом.

6. Авторы проекта регламента не принимают во внимание, что в настоящее время решением Комиссии Таможенного союза уже приняты технические регламенты «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/2011), «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011) и технический регламент «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011)

Распространение действия технического регламента Таможенного союза «О безопасности зданий и сооружений, строительных материалов и изделий» на объекты строительства и проектирования транспортной инфраструктуры внесет страшную путаницу и усложнит практическое применение этих документов.

Вывод.

Для исключения негативных последствий принятия рассматриваемого проекта технического регламента на безопасность дорожного движения необходимо не распространять его действие на автомобильные дороги и другие объекты транспортной инфраструктуры.

Президент Ассоциации



О.Скворцов.