РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ПРАВИЛА

КЛАССИФИКАЦИИ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

НД № 2-020101-133

Санкт-Петербург
2020

gost.e-ecolog.ru

Правила классификации и освидетельствований маломерных судов Российского морского регистра судоходства утверждены в соответствии с действующим положением и вступают в силу 1 января 2020 года.

Настоящее издание составлено на основе циркулярного письма № 340-48-910ц от 27.06.2016 (Руководство по классификации и освидетельствованию маломерных судов).

Правила предназначены для инспекторского состава, экипажей судов и судовладельцев.

© Российский морской регистр судоходства, 2020

ПЕРЕЧЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

(изменения редакционного характера в Перечень не включаются)

Для данной версии нет изменений для включения в Перечень.

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

1.1 Правила классификации и освидетельствований маломерных судов[1] распространяются на маломерные суда[2], габаритная длина L которых не превышает 20 м и общее количество людей на которых не превышает 12, за исключением:

судов массой до 200 кг включительно;

самоходных судов с мощностью двигателей до 8 кВт включительно;

беспалубных несамоходных судов, габаритная длина которых не превышает 12 м;

прогулочных судов;

судов, корпуса которых изготовлены с применением железобетона и армоцемента;

спортивных парусных судов;

судов старинной постройки или судов-копий, построенных по старинным проектам по оригинальным технологиям и из оригинальных материалов;

экранопланов;

обитаемых подводных аппаратов и судовых водолазных комплексов;

шлюпок или иных плавучих средств, являющихся принадлежностью судна.

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

2.1 В настоящих Правилах приняты следующие определения.

Высота волны 3%-ой обеспеченности $h_{3\%}$, м — высота волны, характеризующая режим нерегулярного волнения, в котором при непрерывном длительном наблюдении 3 % фактических волн будут иметь высоту, превышающую указанную.

Высота волны 1%-ой обеспеченности $h_{1\%}$, м — высота волны, характеризующая режим нерегулярного волнения, в котором при непрерывном длительном наблюдении 1 % фактических волн будут иметь высоту, превышающую указанную.

Длина габаритная L, м — длина, включающая все постоянно выступающие конструктивные и неотъемлемые части судна, такие как фальшборты и соединения корпуса с палубой. Эта длина исключает сменные части, которые могут быть отделены неразрушающим способом, не затрагивая конструктивную целостность корпуса судна, например, площадки судна, стыки верхней оконечности форштевня, рулей, забортных движительных агрегатов, подвесных двигателей и их креплений, платформ для плавания и посадки на судно, привальные брусья и стационарные кранцы.

Конструктивная категория (категория) — критерий, устанавливающий допустимый район безопасного плавания судна в зависимости от его эксплуатационно-технических характеристик, допустимой высоты волны, силы ветра и удаления от места убежища или берега (см. 2.4).

Палубное судно — судно, закрытое на протяжении всей длины палубой, надстройкой или кокпитом, препятствующими попаданию воды внутрь корпуса.

Беспалубное судно — судно, не являющееся палубным.

Удаление от берега — максимально допустимое расстояние в милях или километрах, которое измеряется вдоль кратчайшего безопасного в навигационном отношении пути от любой точки на избранном для плавания судна маршруте к ближайшему берегу, где может быть обеспечена высадка людей, находящихся на судне.

---

[1] В дальнейшем — Правила.

[2] В дальнейшем — МС.

Удаление от места убежища — максимально допустимое расстояние в милях или километрах, которое измеряется вдоль кратчайшего безопасного в навигационном отношении пути от любой точки на избранном для плавания судна маршруте к ближайшему доступному порту или месту убежища.

3 ПРИНЦИПЫ КЛАССИФИКАЦИИ И КОНСТРУКТИВНЫЕ КАТЕГОРИИ

3.1 ПРИНЦИПЫ КЛАССИФИКАЦИИ

3.1.1 Под классификацией МС понимается установление конструктивной категории плавания, учитывающей вероятные ветроволновые условия плавания и удаленность от места убежища или берега, на основе фактического технического состояния МС и технической документации. Классификация МС осуществляется без выдачи классификационного свидетельства и без присвоения класса Российского морского регистра судоходства[1].

3.1.2 МС, спроектированному или построенному с учетом требований и имеющему документы, подтверждающие соответствие требованиям:

государственных (национальных) стандартов Российской Федерации (ГОСТ);

Директивы 2013/53/ЕС (отменяет Директиву 94/25/ЕС с поправками согласно Директиве 2003/44/ЕС);

резолюций ИМО;

Международной организации по стандартизации (ИСО);

иного классификационного общества (ИКО) — члена Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) (ИКО — член МАКО);

Российского Речного Регистра (РРР);

Государственной инспекции по маломерным судам Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий[2];

Технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012);

Специальные правила Международной Федерации Парусного Спорта (ИСАФ);

IMMARBE's Codes of Standards for Yachts in commercial or private use (The Small Yacht Code);

Commercial yacht code (Merchant shipping directorate of Malta),

по результатам освидетельствования в зависимости от категории, указанной в подтверждающих соответствие документах, Регистром устанавливается соответствующая ближайшая конструктивная категория, учитывающая вероятные ветроволновые условия плавания и удаленность от места убежища или берега (с уменьшением категории в безопасную сторону).

3.1.3 МС, спроектированному или построенному без учета требований 3.1.2, без рассмотренной технической документации или без технического наблюдения ИКО — члена МАКО, надзорных органов или органов по сертификации, Регистром при положительных результатах освидетельствования устанавливается минимальная конструктивная категория.

Заявленная судовладельцем конструктивная категория устанавливается после разработки и рассмотрения Регистром с положительным результатом технической документации, содержащей сведения об остойчивости в соответствии с приложением 2 или проведения испытаний в соответствии с 3.1.4.

---

[1] В дальнейшем — Регистр, РС.

[2] В дальнейшем — ГИМС.

3.1.4 В случае невозможности разработки документации, содержащей сведения об остойчивости, мореходные качества устанавливаются в ходе испытаний с применением ГОСТ 19356-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Методы испытаний»/ГОСТ 19105-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Типы, основные параметры и общие технические требования» или документов, перечисленных в 3.1.2.

3.1.5 Изменение района плавания возможно при условии предоставления в Регистр документации, содержащей сведения об остойчивости в соответствии с приложением 2, доукомплектования МС требуемым оборудованием и снабжением (см. приложение 3) и на основании положительных результатов внеочередного освидетельствования МС Регистром. В случае невозможности разработки документации, содержащей сведения об остойчивости, мореходные качества устанавливаются в соответствии с 3.1.4.

3.1.6 Для МС, технические характеристики которых не соответствуют характеристикам, указанным в Техническом паспорте или Руководстве для владельца или иной подобной документации, инспектору РС необходимо проверить наличие рассмотренной Регистром технической документации, подтверждающей изменения. При отсутствии такой документации инспектор РС выставляет требование о разработке технической документации и по укомплектованию ею МС.

3.1.7 Результаты рассмотрения Регистром технической документации оформляются в соответствии с разд. 8 части II «Техническая документация» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

3.2 КОНСТРУКТИВНЫЕ КАТЕГОРИИ

3.2.1 Для МС установлены конструктивные категории и ограничения по ветроволновому режиму, приведенные в табл. 3.2.1.

Таблица 3.2.1

Критерии установления ограничений по условиям плавания МС

Конструктивная категория МС	Допустимые районы безопасного плавания
0	Без ограничений
I	Плавание в морских районах при высоте волны 3 % обеспеченности до 8,5 м и силе ветра до 25 м/с, с удалением от места убежища или берега не более 200 миль
II	Плавание в морских районах при высоте волны 3 % обеспеченности до 7 м и силе ветра до 20 м/с, с удалением от места убежища или берега не более 100 миль
III	Плавание в морских районах при высоте волны 3 % обеспеченности до 3,5 м и силе ветра до 15 м/с, с удалением от места убежища или берега не более 50 миль
IV	Плавание в прибрежных морских районах

3.2.2 Допустимые районы безопасного плавания в прибрежных морских районах для МС конструктивной категории IV приведены в табл. 3.2.2.

Таблица 3.2.2

Допустимые районы безопасного плавания МС конструктивной категории IV

Район плавания МС конструктивной категории IV	Максимальная высота волны 1 % обеспеченности, м	Максимальное удаление от места убежища или берега			
		Палубные МС		Беспалубные МС	
		мили	км	мили	км
IV-1	1,8	12	22	—	—
IV-2	1,5	7	13	—	—
IV-3	1,2	6	11	2,7	5
IV-4	0,6	2,7	5	1,7	3
IV-5	0,25	1,1	2	0,3	0,5

4 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

4.1 МС проходят освидетельствование только в регионе деятельности подразделения РС. Подразделением РС по наблюдению в эксплуатации является подразделение РС в соответствии с местом государственной регистрации МС.

Все освидетельствования проводятся Регистром только на основании письменных обращений (заявок) судовладельцев или уполномоченных судовладельцами лиц. Договор-заявка на классификацию и освидетельствование маломерного судна (форма 430.1.10) и Договор-заявка на освидетельствование маломерного судна в эксплуатации (430.1.10-1) размещены на официальном сайте РС в разделе «Услуги» — «Классификация и освидетельствование маломерных судов».

4.2 Судовладелец обязан письменно информировать Регистр об изменении учетных данных по судну (например, смена судовладельца, флага, места государственной регистрации, регистрационного номера, названия МС (при наличии) и т.п.).

4.3 Для эффективного проведения освидетельствования и выполнения, предписанного настоящими Правилами объема освидетельствования необходима хорошая подготовка МС судовладельцем, которая включает, как минимум, следующие мероприятия:

все помещения МС должны быть доступны для освидетельствования;

все объекты должны быть в исправном, рабочем состоянии;

должны быть, в необходимых случаях, обеспечены доступ, вскрытие и/или демонтаж.

4.4 Обязанности по своевременному предъявлению МС и объектов технического наблюдения МС к освидетельствованиям и выполнению в срок требований и замечаний инспекторов РС, изложенных в документах Регистра, лежат на судовладельце. Проведение испытаний, замеров толщин и дефектации, а также разработка необходимой технической документации для МС являются обязанностью судовладельца или уполномоченного судовладельцем лица.

4.5 При проведении освидетельствования судовладелец по требованию Регистра должен представить документы, выданные Регистром, в том числе все последние акты освидетельствования судна Регистром или иным уполномоченным органом, все документы для капитана и инструкции, связанные с вопросами остойчивости.

4.6 Судовладельцы должны обеспечивать необходимые условия для качественного и безопасного проведения освидетельствований или испытаний объектов технического наблюдения МС. Все установленные на МС механизмы, оборудование и приборы должны быть в рабочем состоянии (исключая случаи ремонта и аварийные случаи).

4.7 Условия для освидетельствования корпусных конструкций.

Корпус МС должен быть подготовлен к проведению освидетельствования, и одновременно должны быть обеспечены следующие условия его безопасного проведения:

должен быть обеспечен безопасный доступ в танки, трюмы и другие пространства, т.е. в них должна быть проведена дегазация, вентиляция и установлено освещение;

для тщательного осмотра все пространства должны быть очищены, в том числе с их поверхностей должны быть удалены продукты коррозии. Пространства должны быть настолько чистыми и сухими, и с их поверхностей в такой степени должны быть удалены вода, окалина, грязь, остатки нефтепродуктов и т.д., чтобы коррозионные дефекты, деформации, трещины, повреждения или другие дефекты конструкций, а также состояние покрытия пространств были хорошо видны и можно было выполнить их обследование. Участки конструкций, по которым судовладельцем уже принято решение о замене, должны быть очищены и освобождены от окалины настолько, чтобы можно было определить границы участков, намеченных для замены;

должно быть обеспечено достаточное освещение, чтобы можно было выявить значительную коррозию, деформации, трещины, повреждения и другие дефекты конструкций.

4.8 Ответственность за невыполнение условий, указанных в настоящем разделе, которые могут привести к дополнительным расходам в связи с неподготовленностью МС и его объектов, лежит на судовладельце.

5 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ МС ТРЕБОВАНИЯМ НАСТОЯЩИХ ПРАВИЛ

5.1 При оценке соответствия технического состояния МС требованиям настоящих Правил определяется возможность присвоения, подтверждения и восстановления категории МС, а также определения объема необходимого ремонта (см. приложение 1).

5.2 Ответственность за техническое состояние корпуса МС, его механизмов, оборудования, устройств, систем и снабжения, а также за поддержание их в исправном состоянии в процессе эксплуатации лежит на судовладельце, который должен обеспечивать проведение необходимых проверок и осмотров для выявления возможных дефектов и неисправностей.

5.3 Определение соответствия технического состояния корпуса МС, его механизмов, оборудования, устройств, систем и снабжения требованиям настоящих Правил проводится Регистром путем осмотров, испытаний и проверок в действии, объем которых устанавливается в соответствующих частях настоящих Правил.

5.4 Соответствие технического состояния вышеуказанных объектов технического наблюдения применимым требованиям РС означает, что они находятся в работоспособном техническом состоянии, т.е. способны выполнять заданные им функции.

5.5 Если при освидетельствовании корпуса МС, его механизмов, оборудования, устройств, систем и снабжения обнаружено несоответствие их технического состояния применимым требованиям настоящих Правил, техническое состояние МС признается не соответствующим требованиям РС, и документы, подтверждающие конструктивную категорию МС, не должны выдаваться или подтверждаться до устранения выявленных несоответствий и приведения технического состояния объектов МС в соответствие с применимыми требованиями настоящих Правил. Выявленные при освидетельствовании МС несоответствия (повреждения, неисправности и т.п.), отрицательно влияющие на обеспечение условий безопасной эксплуатации МС, охраны человеческой жизни, предотвращения загрязнения с МС, должны быть устранены до завершения освидетельствования и выхода МС в рейс (до начала эксплуатации МС).

5.6 Если при освидетельствовании обнаружены повреждения/неисправности, судовладельцем должны быть предприняты меры, направленные на устранение недостатков, следствием которых явились повреждения/неисправности.

6 ВЫДАВАЕМЫЕ ДОКУМЕНТЫ

6.1 При положительных результатах первоначального/очередного освидетельствования на МС оформляется акт по форме 6.3.80 с присвоением/подтверждением конструктивной категории, назначением/подтверждением условий и районов плавания.

6.2 При положительных результатах промежуточного/внеочередного освидетельствования на МС оформляется акт по форме 6.3.80.1.

6.3 В случае, если в результате освидетельствования МС установлено, что его характеристики и/или техническое состояние не отвечают/не в полной мере отвечают требованиям настоящих Правил и/или документации проектанта/изготовителя, на МС оформляется акт освидетельствования по форме 6.3.80.1/6.3.10/6.3.82рф, в котором указываются выявленные несоответствия. После устранения несоответствий по заявке судовладельца проводится внеочередное освидетельствование МС.

6.4 По результатам внеочередного освидетельствования, при подтверждении устранения несоответствий, в акте по форме 6.3.80.1/6.3.10/6.3.82рф делается соответствующая отметка о выполнении требований.

6.5 После завершения освидетельствования отметку о получении судовладельцем акта допускается делать непосредственно в акте освидетельствования или выдавать Перечень документов, оформленных при соответствующем освидетельствовании судна (форма 6.4.7-1).

6.6 Документы Регистра теряют силу в следующих случаях:

если МС покинуло место предъявления, не завершив освидетельствование и/или не устранив несоответствия;

в случае непредъявления МС к освидетельствованию в установленный срок;

при невыполнении требований Регистра;

при нарушении установленных условий плавания;

при осуществлении без предварительного согласования с Регистром работ, связанных с конструктивными изменениями МС;

после аварийного случая;

при снятии МС с учета Регистра;

если счет, выставленный за оказанные Регистром услуги, не оплачивается судовладельцем в течение 90 суток.

6.7 При освидетельствовании судовых технических средств, оборудования и снабжения МС учитываются документы, подтверждающие соответствие требованиям 3.1.2.

ЧАСТЬ II. ПЕРИОДИЧНОСТЬ И ОБЪЕМЫ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

При проведении технического наблюдения за МС применяются следующие виды освидетельствований:

первоначальное освидетельствование;

периодические освидетельствования:

промежуточное;

очередное;

внеочередное освидетельствование.

1 ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

1.1 Первоначальное освидетельствование проводится в объеме очередного освидетельствования с целью подтверждения соответствия МС требованиям настоящих Правил и присвоения конструктивной категории. Проводится на плаву и на берегу.

1.2 ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

1.2.1 МС ранее зарегистрированное в одном из реестров судов РФ:

.1 судовладелец направляет в РС договор-заявку по форме 430.1.10 на первоначальное освидетельствование. При положительных результатах освидетельствования Регистром оформляется акт по форме 6.3.80.

1.2.2 МС ранее не зарегистрированное в одном из реестров судов РФ:

.1 в Регистр подается Договор-заявка о проведении идентификации и осмотра судна (форма 430.1.14).

Идентификация и осмотр МС включают:

анализ представленных судовладельцем судовых документов и технической документации и установление конструктивной категории МС (см. 3.1 части I «Общие положения»);

общий осмотр МС, во время которого инспектору РС необходимо выполнить оценку технического состояния МС и оформить Заключение о результатах идентификации и осмотра судна (форма 6.3.82рф) в котором инспектор РС указывает информацию о проведенной идентификации МС, дает оценку соответствия МС заявленным сведениям о нем, оценивает техническое состояние МС, при этом подтверждает, что необходимые требования выполнены или имеется перечень несоответствий.

При выполнении процедуры идентификации и осмотра МС должно быть выполнено фотографирование осмотренных объектов;

.2 после регистрации в реестре судов РФ и получения судового билета судовладелец направляет в РС договор-заявку по форме 430.1.10 на первоначальное освидетельствование. При положительных результатах освидетельствования Регистром оформляется акт по форме 6.3.80.

2 ПЕРИОДИЧЕСКИЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

2.1 ОБОБЩЕННЫЙ ОБЪЕМ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ МС

2.1.1 Объем периодических освидетельствований и интервалы между ними приведены в табл. 2.1.1, которая является обобщенным перечнем объектов классификационного технического наблюдения. При уточнении объема и периодичности освидетельствований необходимо учитывать требования, изложенные в соответствующих разделах настоящих Правил.

2.1.2 Объем отдельных осмотров, измерений и испытаний может быть изменен инспектором РС в зависимости от конкретных условий.

О — осмотр и проверка в действии с обеспечением, при необходимости, доступа, вскрытия или демонтажа; детальное освидетельствование (где применимо по настоящим Правилам);

С — наружный осмотр;

Р — проверка в действии механизмов, оборудования и устройств, их наружный осмотр;

Е — проверка наличия действующих документов и/или клейм о поверке или калибровке контрольно-измерительных приборов соответствующими компетентными органами, если они подлежат таковой. Проверка документации о проведении периодических освидетельствований и испытаний в специализированных организациях по освидетельствованию, испытанию и ремонту спасательных средств.

Таблица 2.1.1

№ п/п	Объект освидетельствования	Вид освидетельствования	
		Промежуточное	Первоначальное/ Очередное
1	**Корпус**		
1.1	Подводная часть корпуса (с наружной стороны)		
1.1.1	Форштевень, ахтерштевень, киль, кронштейны гребных валов		С
1.1.2	Наружная обшивка		С
1.1.3	Кингстонные ящики, шахты лагов, эхолотов, выдвижных и поворотно-выдвижных устройств		С
1.2	Надводная часть корпуса (с наружной стороны)		
1.2.1	Форштевень, ахтерштевень	С	О
1.2.2	Наружная обшивка	С	О
1.2.3	Настил верхней палубы	С	О
1.2.4	Надстройки, рубки, (обшивка, палубы, переборки)	С	О
1.2.5	Комингсы люков тамбуров и вентиляторов	С	О
1.2.6	Фальшборт и штормовые портики, леерные ограждения	С	О
1.2.7	Фундаменты лебедок, брашпилей и шпилей, винтовых стопоров, кнехтов, киповых планок и битенгов	С	О
1.2.8	Грузовая марка и марка углубления	С	С
1.3	Помещения внутри корпуса		
1.3.1	сухие отсеки, цепные ящики, коффердамы		О
1.3.2	Цистерны:		
	.1 цистерны пресной воды, балластные и сточные	С	О
	.2 цистерны топливные и масляные		О
1.3.3	Машинные помещения (включая фундаменты главных и вспомогательных механизмов):	С	О
1.3.4	Прочие помещения корпуса, надстроек и рубок		О
1.3.5	Автоматические головки воздушных труб	С	О
2	**Устройства, оборудование и снабжение**		
2.1	Закрытия		
2.1.1	Закрытия люков и горловин открытых участков палуб и внутри надстроек, наружные двери надстроек и рубок, окна-иллюминаторы, крышки вентиляционных раструбов и отверстий	С	С
2.2	Рулевое устройство	СР	СОР
2.3	Якорное устройство		
2.3.1	Клюзы	С	С
2.3.2	Якоря, цепи и тросы	С	С
2.3.3	Стопоры и устройства для отдачи цепи	С	ОР
2.4	Швартовное устройство		
2.4.1	Кнехты, клюзы, киповые планки, тросы и другое оборудование	С	С

Продолжение табл. 2.1.1

№ п/п	Объект освидетельствования	Вид освидетельствования	
		Промежуточное	Первоначальное/ Очередное
2.5	Буксирное устройство		
2.5.1	Кнехты, битенги, клюзы и тросы	С	С
2.6	Мачты	С	С
2.7	Ремонтный комплект	С	С
3	**Противопожарная защита**		
3.1	Конструктивная защита		
3.1.1	Двери противопожарные	СР	СР
3.2	Стационарные системы пожаротушения		
3.2.1	Водопожарная, спринклерная, водораспыления, водяного орошения	Р	ОР
3.2.2	Система пенотушения	Р	ОР
3.2.3	Система углекислотного тушения, аэрозольная	Р	ОР
3.3	Противопожарное снабжение, запасные части и инструмент	ЕС	ЕСР
3.4	Контрольно-измерительные приборы	С	С
4	**Механическая установка**		
4.1	Двигатели внутреннего сгорания:		
4.1.1	Главный двигатель внутреннего сгорания	С	Р
4.1.2	Вспомогательные двигатели внутреннего сгорания	С	Р
4.2	Валопровод, движитель, дейдвудное устройство и средства активного управления судном (САУС)	С	Р
4.2.2	Гребной винт	С	СР
4.2.3	Главные САУС (движительно-рулевые колонки, водометные движители)		СР
4.3	Вспомогательные механизмы		
4.3.1	Насосы	С	Р
4.3.2	Компрессоры	С	Р
4.3.3	Вентиляторы взрывоопасных помещений	Р	Р
4.3.4	Рулевая машина	Р	Р
4.3.5	Якорные механизмы	Р	ОР
4.3.6	Швартовные механизмы	Р	ОР
4.3.7	Запасные части	С	С
4.4	Забортный подвесной мотор	СР	СР
5	**Системы и трубопроводы**		
5.1	Осушительная балластная и креновая системы, дистанционные приводы:	Р	ОР
	.1 шпигаты, пересекающие борта, палубы, переборки и платформы, грязевые коробки, компенсаторы		О
5.2	Воздушные, переливные и измерительные трубопроводы, устройства продувки, дегазации и вентиляции танков	С	О
5.3	Система вентиляции:		
	.1 вентиляционные каналы, пересекающие водонепроницаемые и противопожарные перекрытия, их заслонки	Р	ОР
5.4	Топливная система жидкого топлива, компенсаторы, гибкие соединения и огнезащитные покрытия	Р	ОР
5.5	Система смазочного масла и гидравлики	Р	ОР
5.6	Системы водяного охлаждения	Р	ОР
5.7	Система сжатого воздуха	Р	ОР
5.8	Система гидравлического привода	Р	ОР
5.9	Арматура донная и бортовая	СР	ОР
5.10	Сточные трубы	С	О
5.11	Контрольно-измерительные приборы	Е	Е
6	**Электрооборудование**		
6.1	Электрические гребные установки:		
	.1 главные генераторы, возбудительные агрегаты	Р	ОР
	.2 распределительные устройства	Р	ОР
	.3 пульты управления и контроля	Р	ОР
6.2	Основные и аварийные источники электрической энергии:		
	.1 генераторы	Р	ОР
	.2 аккумуляторы	Р	ОР
6.3	Устройства преобразования электрической энергии, предназначенные для питания потребителей ответственного назначения	Р	ОР
6.4	Распределительные устройства:		
	.1 главный и аварийный распределительные щиты	Р	ОР
	.2 распределительные щиты сигнально-отличительных фонарей	Р	ОР
	.3 распределительные щиты	Р	ОР
	.4 щиты и пульты контроля, управления и сигнализации	Р	ОР
6.5	Кабельная сеть:		
	.1 кабели и провода	С	О

Продолжение табл. 2.1.1

№ п/п	Объект освидетельствования	Вид освидетельствования	
		Промежуточное	Первоначальное/ Очередное
	.2 защита кабелей (дополнительная), проход кабелей через водонепроницаемые и противопожарные переборки и палубы	С	О
6.6	Электроприводы устройств и механизмов ответственного назначения, а также их контрольная, защитная, пусковая и регулировочная аппаратура:		
	.1 насосов, компрессоров, якорных устройств, вентиляторов	Р	ОР
	.2 рулевых устройств, авторулевой	Р	ОР
	.3 швартовых механизмов	Р	ОР
6.7	Освещение:		
	.1 помещений и пространств, важных для обеспечения безопасности и движения судна, обитаемости	С	ОР
	.2 остальных помещений		ОР
	.3 аварийное	Р	ОР
	.4 сигнально-отличительные и сигнально-проблесковые фонари	Р	ОР
6.8	Электрические нагревательные и отопительные устройства и приборы:		
	.1 стационарные отопительные и нагревательные приборы	Р	Р
6.9	Оборудование электрическое и кабели во взрывоопасных помещениях и пространствах	С	С
6.10	Устройства сигнализации и внутренней связи	Р	ОР
6.11	Защитные устройства:		
	.1 молниеотводное устройство	С	С
	.2 защитные заземления	С	С
7	**Оборудование автоматизации**	7	7
7.1	Системы комплексной автоматизации (судов, механических установок)	Р	ОР
7.2	Системы централизованного контроля	Р	ОР
7.3	Системы автоматизации (системы дистанционного управления (ДУ) и дистанционного автоматизированного управления (ДАУ) главными механизмами):	Р	ОР
	.1 двигателями главными	Р	ОР
	.2 электростанцией (с системами синхронизации и распределения нагрузки энергии)	Р	ОР
	.3 дизель-генераторами	Р	ОР
	.4 компрессорами	Р	ОР
	.5 сепараторами, фильтрами	Р	ОР
7.4	Системы автоматизации общесудовых систем:		
	.1 балластной	Р	ОР
	.2 осушительной	Р	ОР
	.3 топливоперекачивающей	Р	ОР
	.4 противопожарной	Р	ОР
	.5 вентиляции общесудовой	Р	ОР
7.5	Устройства автоматизации:		
	.1 регуляторы уровня, давления, температуры, вязкости и др.	Р	ОР
	.2 датчики и сигнализаторы уровня, давления (перепада давления), температуры, потока, солености, вибрации и др.	Р	ОР
	.3 пульты и щиты управления, контроля и сигнализации	Р	ОР
	.4 приборы дистанционные контрольно-измерительные	Е	Е
8	**Спасательные средства**		
8.1	Спасательные плоты с устройствами хранения, разобщения и спуска; круги, жилеты, гидротермокостюмы, теплозащитные средства	ЕС	ЕС
8.2	Линеметательные устройства	С	С
8.3	Страховочная сбруя	С	С
9	**Сигнальные средства**		
9.1	Парашютные ракеты, дымовые сигналы плавучие (шашки), фальшфейеры	С	С
9.2	Сигнальные фигуры, звуковые сигнальные средства	С	С
9.3	Сигнально-отличительные фонари	Р	ОР
10	**Радиооборудование (см. приложение 3)**		
10.1	Спутниковый аварийный радиобуй (АРБ)	ЕР	ЕР
10.2	УКВ-радиостанция	Р	ОР
10.3	ПВ-радиостанция, ПВ/КВ-радиостанция или судовая станция спутниковой связи	Р	ОР
10.4	Приемник службы НАВТЕКС	Р	ОР
10.5	Радиолокационный ответчик и передатчик АИС	Р	Р
10.6	Средство оперативной связи с берегом	Р	Р
11	**Навигационное оборудование**		
11.1	Приемоиндикатор глобальной навигационной спутниковой системы (ГНСС) ГЛОНАСС или GPS/ГЛОНАСС с возможностью приема и обработки сигналов поправок от дифференциальной подсистемы ГЛОНАСС (ДГЛОНАСС) или DGPS	Р	Р
11.2	Радиолокационная станция, радиолокационный отражатель, барометр, бинокль призматический, компас магнитный	Р	Р
11.3	Эхолот, лаг	Р	ОР

2.2 ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

2.2.1 Общие указания.

2.2.1.1 Промежуточное освидетельствование МС проводится в течение третьего года после проведения очередного освидетельствования или первоначального освидетельствования.

2.2.1.2 До начала освидетельствования инспектору РС следует убедиться в том, что судовладелец подготовил МС к освидетельствованию и обеспечил необходимые условия для качественного и безопасного проведения освидетельствований и испытаний объектов (см. разд. 4 части I «Общие положения»).

2.2.2 Корпус.

2.2.2.1 При освидетельствовании осматриваются:

открытые палубы, надводная часть наружной обшивки;

балластные танки;

надстройки, рубки;

комингсы грузовых и сходных люков, тамбуров, вентиляторов и воздушных труб;

люковые закрытия на палубах надводного борта и надстроек, включая грузовые;

кожухи дымовых труб;

световые люки, палубные, бортовые и глухие иллюминаторы, сходные трапы;

закрытия отверстий во внешнем контуре;

палубные и переборочные стаканы в водонепроницаемых конструкциях;

шпигаты и другие спускные отверстия;

переходные мостики и подпалубные проходы;

леерные ограждения и фальшборты;

средства обеспечения водонепроницаемости люковых крышек и других закрытий отверстий во внешнем контуре;

конструкция помещений главных и вспомогательных механизмов, холодильных машин;

туннели валопроводов.

2.2.2.2 Корпусные конструкции из стали и легких сплавов должны тщательно осматриваться на предмет целостности конструкций, а также на предмет отсутствия:

сквозной коррозии, пробоин;

трещин в сварных швах, выпавших или ослабевших заклепок и болтовых соединений обшивки;

повреждений лакокрасочного покрытия и оксидной пленки, влекущих за собой скоротечную разрушительную коррозию корпусных конструкций из легких сплавов;

появления трещин в обшивке и наборе;

межкристаллитной и пленочной коррозии, которые характеризуются характерным серым налетом, глубокими язвинами, вспучиванием и расслоением металла;

повреждения изолирующего материала в местах соединения с другими металлами.

2.2.2.3 Корпусные конструкции из полимерных композиционных материалов должны тщательно осматриваться на предмет целостности конструкций, а также на предмет отсутствия:

расслоения обшивки и ослабления соединений, нарушающих непроницаемость;

отслоения приформовок от обшивки и элементов набора;

появления трещин по обшивке и набору;

изменений фактических геометрических параметров корпуса (длина, ширина, высота борта, прямолинейность киля) по сравнению со спецификационными;

других дефектов, отрицательно влияющих на непроницаемость внешнего контура и прочность конструкции корпуса.

2.2.2.4 Корпусные конструкции из дерева должны тщательно осматриваться на предмет целостности конструкций, а также на предмет отсутствия:

червоточин в наружной обшивке;

механического износа и гнили досок и продольных связей на глубину, при которой нарушается держащая сила металлических креплений или ослабляются пазы и стыки наружной обшивки или настила палубы с нарушением конопатки и появлением водотечности;

местной гнили в поперечном наборе и штевнях, связанной с нарушением древесины на глубину более 1/3 толщины бруса;

гнили во флортимберсах и футоксах на глубину более 1/4 толщины бруса на отдельных участках при общем количестве пораженных гнилью связей более 20 % числа связей в районе между прочными переборками;

гнили при сплошном поражении на глубину более 1/5 толщины футоксов или флортимберсов в пяти и более подряд стоящих связях;

связей со значительным механическим повреждением в виде изломов, задиров, трещин и скалываний, приводящих к нарушению прочности или непроницаемости;

износа головок металлического крепежа более 1/3 их высоты и уменьшение диаметра болтов и гвоздей более 1/10 первоначальной величины;

расклеивания клееных деталей обшивки и набора;

видимых повреждений корпусов, изготовленных из бакелизированной фанеры (короблений, надрезов, истираний, следов ремонта, находящихся ниже ватерлинии), которые могут повлечь за собой водотечность.

2.2.2.5 Корпусные конструкции надувных МС должны тщательно осматриваться на предмет целостности конструкций, а также на предмет отсутствия:

дефектов на полностью накаченном МС по линии проклейки днища;

сквозных трещин в ткани ПВХ;

отслаивания заделочных лент или деталей корпуса;

горизонтального перекоса бортов надувного МС более 45°;

трещин и разрывов на рымах леерного ограждения.

Надувные МС должны быть разделены не менее чем на две секции плавучести. Надувные МС должны сохранять положительную плавучесть при полной загрузке в случае повреждения любой одной секции.

2.2.3 Рулевое устройство.

2.2.3.1 Критерии оценки при определении технического состояния рулевого устройства:

возможность перекладки руля с борта на борт в пределах не менее 35°, для подвесного лодочного мотора этот угол должен быть не менее 30°;

отсутствие заеданий при вращении штурвала;

наличие информации о положении руля относительно диаметральной плоскости при помощи установленного указателя на месте рулевого, при оборудовании маломерного судна дистанционным рулевым управлением;

отсутствие обрывов каболок в штуртросе;

отсутствие повреждений пера руля и деталей рулевого привода;

наличие аварийного средства управления судном на малой скорости, при оборудовании маломерного судна дистанционным рулевым управлением.

2.2.4 Якорное устройство.

2.2.4.1 Якорное устройство осматривается и проверяется в действии путем отдачи или приспускания якорей и их подъема.

2.2.4.2 Подлежат наружному осмотру якоря, клюзы, вертлюги, стопоры, тросы, цепи.

2.2.4.3 При определении технического состояния якорного устройства следует руководствоваться критериями 2.3.5.

2.2.5 Швартовное устройство.

2.2.5.1 Подлежат наружному осмотру кнехты, клюзы, вьюшки, киповые планки, тросы. Швартовные лебедки проверяются в действии.

2.2.5.2 При определении технического состояния швартовного устройства следует руководствоваться нормами износов и дефектов, приведенными в 2.3.6.

2.2.6 Буксирное устройство.

2.2.6.1 Осматриваются и проверяются в действии буксирное устройство, а также буксирные лебедки с оборудованием. Буксирные гаки подлежат тщательному осмотру.

2.2.6.2 При определении технического состояния буксирного устройства следует руководствоваться нормами износов и дефектов, приведенными в 2.3.7.

2.2.7 Противопожарная защита.

2.2.7.1 Осматриваются противопожарные переборки, палубы и закрытия отверстий в них, двери противопожарные, закрытия наружных отверстий. Системы дистанционного управления противопожарными дверями проверяются в действии.

2.2.7.2 Осматриваются и проверяются в действии системы пожаротушения в комплекте с входящими в их состав баллонами, цистернами, резервуарами, устройствами, оборудованием и снабжением. Трубопроводы систем углекислотного тушения, тушения хладонами, пенотушения проверяются на проходимость воздухом. Аэрозольные системы пожаротушения проверяются путем визуального контроля исправности по индикации на блоке управления системой (БУС) и надежности крепления оборудования и кабельных трасс системы. Проверка систем пожаротушения на работоспособность совмещается с проверкой обслуживающих их насосов, компрессоров, вентиляторов, аппаратов и сосудов под давлением, а также входящих в их состав систем, соединительных устройств, приводов дистанционного управления, систем и устройств автоматизации, контрольных устройств. Проверяются в действии световые и звуковые сигналы сигнализации предупреждения о пуске системы пожаротушения. Проводится освидетельствование всех резервуаров хранения огнетушащих веществ, проверка комплектности и наружный осмотр противопожарного снабжения, запасных частей и инструмента.

2.2.7.3 При освидетельствовании систем объемного пожаротушения проверяется наличие необходимого количества огнетушащего вещества, клеймение баллонов и резервуаров компетентными органами, а также наличие документов признанной лаборатории или компетентного органа, подтверждающих пригодность огнетушащего вещества к использованию.

2.2.7.4 При освидетельствовании противопожарных систем проверяют в действии систему пожарной сигнализации.

2.2.8 Механическая установка.

2.2.8.1 Механическая установка с обслуживающими ее механизмами, системами, электрооборудованием, устройствами, оборудованием автоматизации, сигнализации и контроля проверяется в отношении изменений в составе объектов технического наблюдения, их конструкции, расположения и установки на МС, оборудования машинных помещений, а также их технического состояния.

2.2.8.2 Осматриваются и проверяются в действии главные и вспомогательные механизмы, аварийные источники энергии с обслуживающими их системами.

2.2.8.3 При проверке в действии главных и вспомогательных механизмов проверяется готовность к действию, исправность маневровых и пусковых устройств, устройств дистанционного управления, регулирования и защиты, навешенных и приводных механизмов, а также передач и муфт.

2.2.8.4 Осматриваются и проверяются в действии дизель-генераторы, насосы, эжекторы, сепараторы, компрессоры и вентиляторы.

2.2.8.5 Проверяются в действии регуляторы частоты вращения и предельные выключатели (только у главных механизмов, приводящих в действие главные генераторы, работающих на винт через разобщительное устройство или винты регулируемого шага (ВРШ)).

2.2.8.6 Осматриваются и проверяются в действии системы и арматура, включая арматуру с дистанционными приводами и донно-бортовую арматуру.

2.2.8.7 Теплообменные аппараты, воздухохранители и другие сосуды под давлением, фильтры, а также их предохранительные устройства должны быть осмотрены и проверены совместно с проверкой систем.

2.2.8.8 Осматриваются и проверяются в действии системы связи, устройства звуковой и световой сигнализации.

2.2.8.9 При промежуточных освидетельствованиях проверяются в действии:

клапан аварийного осушения машинного отделения (при наличии);

системы управления главными, вспомогательными и аварийными приводами рулевых машин.

2.2.8.10 При определении технического состояния механической установки следует руководствоваться критериями, приведенными в 2.3.9.

2.2.9 Электрическое оборудование.

2.2.9.1 Осматриваются и проверяются в действии:

источники электрической энергии;

гребные электрические установки и их элементы;

электрораспределительные устройства;

электрические приводы механизмов;

электрическое освещение;

внутренняя связь и сигнализация;

кабельная сеть;

рулевой электропривод;

силовые трансформаторы;

преобразователи электрической энергии;

другое электрическое оборудование, не перечисленное выше, по требованию Регистра.

2.2.9.2 Осматриваются и проверяются в действии распределительные устройства: распределительные щиты главные, аварийные, секционные, групповые, сигнально-отличительных фонарей, щиты и пульты контроля, управления и сигнализации.

2.2.9.3 Осматриваются и проверяются в действии электроприводы устройств и механизмов, а также их контрольная, защитная, пусковая и регулировочная аппаратура.

2.2.9.4 Осматриваются и проверяются в действии установленные на штатные места комплект сигнально-отличительных фонарей, а также сигнально-проблесковые фонари. Запасные сигнально-отличительные фонари, устанавливаемые на штатные места взамен основных фонарей, подлежат осмотру.

2.2.9.5 При определении технического состояния электрооборудования следует руководствоваться критериями, приведенными в 2.3.11.

2.2.10 Общесудовые системы и трубопроводы.

2.2.10.1 Осматриваются и проверяются в действии осушительная система, системы вентиляции, воздушных, переливных и измерительных трубопроводов, топливная и система охлаждения совместно с арматурой и механизмами, а также с системами дистанционного управления, контроля, защиты и сигнализации.

2.2.10.2 При освидетельствовании воздушных, переливных и измерительных труб, должно быть проверено наличие и состояние запорных клапанов воздушных труб кингстонных ящиков, смотровых стекол на переливных трубах, самозакрывающихся кранов коротких измерительных труб в машинном отделении и самозакрывающихся пробных кранов под ними, указателей уровня.

2.3 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

2.3.1 Общие указания.

2.3.1.1 Очередное освидетельствование, включающее освидетельствование подводной части в доке, на слипе или на берегу, проводится через интервалы, не превышающие 5 лет.

Допускается освидетельствование подводной части маломерного судна на плаву с применением средств подводного телевидения в соответствии с разд. 9 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

2.3.1.2 При проведении очередного освидетельствования судовладелец должен представить техническую документацию (см. 3.1 части I «Общие положения»), а также судовую документацию (документы компетентных органов надзора, сертификаты изготовителя и т.п.). Если судовладелец

не может представить техническую документацию в достаточном объеме, им должны быть приняты меры для обеспечения требуемой документации с проведением, при необходимости, расчетов и испытаний.

2.3.1.2 Объем освидетельствования МС при очередном освидетельствовании состоит из объема промежуточного освидетельствования МС и объема дополнительных освидетельствований, изложенных в указанных ниже положениях 2.3.

2.3.1.3 До начала освидетельствования инспектору РС следует убедиться в том, что судовладелец подготовил МС к освидетельствованию и обеспечил необходимые условия для качественного и безопасного проведения освидетельствований и испытаний объектов (см. разд. 4 части I «Общие положения»).

2.3.2 Корпус.

2.3.2.1 Очередное освидетельствование корпуса МС должно включать, в дополнение к требованиям для промежуточных освидетельствований, осмотры, испытания и проверки в объеме, достаточном для подтверждения того, что корпус находится в удовлетворительном состоянии и пригоден для предназначенных целей на новый пятилетний период при условии надлежащего технического обслуживания и эксплуатации.

2.3.3 Закрытие отверстий в корпусе, надстройках и рубках.

2.3.3.1 Обобщенный объем проверок (испытаний) закрытий отверстий в корпусе, надстройках и рубках при освидетельствовании МС приведен в табл. 2.1.1.

2.3.3.2 При освидетельствовании осматриваются и проверяются (испытываются) на непроницаемость закрытия люков и горловин на открытых участках палубы надводного борта и закрытых надстроек, а также внутри надстроек, не являющихся закрытыми; закрытия носовых, бортовых и кормовых отверстий в корпусе; сходные, световые и вентиляционные люки; иллюминаторы; крышки комингсов вентиляционных труб на палубах надводного борта, надстроек и рубок.

2.3.3.3 Освидетельствование люковых закрытий и комингсов.

Люковые закрытия и комингсы должны быть освидетельствованы следующим образом:

должно быть проведено освидетельствование обшивки люковых крышек и обшивки комингсов;

должна быть проверена надлежащая работа всех люковых закрытий с механическим приводом, включая:

укладку и крепление в открытом состоянии;

надлежащую пригонку и эффективную герметизацию в закрытом состоянии;

проверку в действии гидравлических силовых компонентов, тросов, цепей, натяжных устройств;

должна быть проверена надежность средств герметизации всех люковых закрытий поливом струей воды или эквивалентным методом.

2.3.4 Рулевое устройство.

2.3.4.1 Должны быть осмотрены видимые части рулевого устройства, включая перо руля, насадки (в том числе неповоротные), штыри и петли, баллер, элементы крепления пера руля или поворотной насадки с баллером, а также элементы корпуса, относящиеся к рулевому устройству.

Должны быть тщательно осмотрены сварные швы в местах крепления неповоротных насадок и гельмпортовых труб к корпусу МС.

Рулевое устройство должно быть проверено на полноту, легкость и плавность перекладки пера руля и/или поворотной насадки с борта на борт.

2.3.4.2 При освидетельствовании МС рулевое устройство проверяется в действии при работе главного и вспомогательного рулевых приводов, а также и аварийного привода. Ограничители поворота руля и поворотной насадки подлежат наружному осмотру.

Детали соединения подвесных рулей с баллером подлежат тщательному осмотру при каждом очередном освидетельствовании рулевого устройства в доке, на слипе или берегу.

При всех видах проверки рулевого устройства на ходу руль или поворотная насадка должны быть полностью погружены в воду.

2.3.4.3 Критерии оценки при определении технического состояния рулевого устройства:

возможность перекладки руля с борта на борт в пределах не менее 35°, для подвесного лодочного мотора этот угол должен быть не менее 30°;

отсутствие заеданий при вращении штурвала;

наличие информации о положении руля относительно диаметральной плоскости при помощи установленного указателя на месте рулевого, при оборудовании маломерного судна дистанционным рулевым управлением;

отсутствие обрывов каболок в штуртросе;

отсутствие повреждений пера руля и деталей рулевого привода;

наличие аварийного средства управления судном на малой скорости, при оборудовании маломерного судна дистанционным рулевым управлением.

2.3.5 Якорное устройство.

2.3.5.1 Обобщенный объем проверок (испытаний) якорного устройства при очередном освидетельствовании МС приведен в табл. 2.1.1.

2.3.5.2 Якоря и клюзы, цепи и тросы, стопоры и устройства для отдачи коренного конца якорной цепи (если предусмотрен) детально осматриваются. Средства осушения цепных ящиков проверяются в действии. Якорные цепи и тросы должны быть выкатаны из цепного ящика (при наличии), очищены и разложены для осмотра; якоря также должны быть очищены и уложены для осмотра. Должна быть проверена комплектация якорей и якорных цепей согласно документации изготовителя (при наличии).

2.3.5.3 При освидетельствовании МС якорное устройство подлежит проверке в действии (при наличии механизма для подъема якоря). При этом проверяется работа стопоров и устройства для отдачи коренного конца якорной цепи.

2.3.5.4 Основанием для оценки технического состояния якорного устройства как не соответствующего требованиям Правил является следующее:

уменьшение массы якоря вследствие коррозионного износа более, чем на 20 %;

износ звеньев якорной цепи более 12 % от первоначального диаметра;

количество обрывов проволок стального якорного троса более 10 % от их общего количества в любом месте на длине, равной 8 диаметрам, а также при чрезмерной деформации троса;

тросы из полимерных материалов с разорванными каболками, значительным износом и деформацией.

2.3.5.5 Критерии оценки при определении технического состояния якорного устройства применяются в соответствии с требованиями ГОСТ 19105-79, ГОСТ Р 51722-2001.

2.3.6 Швартовное устройство.

2.3.6.1 При очередном освидетельствовании МС механизмы, системы, электрическое оборудование в составе швартовного устройства тщательно осматриваются и проверяются в действии.

2.3.6.2 Кнехты, клюзы, киповые планки, тросы и другое оборудование при освидетельствованиях подлежат наружному осмотру.

2.3.6.3 При определении технического состояния швартовного устройства необходимо руководствоваться следующим:

стальной швартовый трос подлежит замене, если в любом месте на его длине, равной восьми диаметрам, число обрывов проволок составляет 1/10 и более общего числа проволок, либо если в результате поверхностного изнашивания или коррозии диаметр проволок уменьшился на 40 % и более от первоначального, а также при чрезмерной деформации троса;

тросы растительные и синтетические подлежат замене при разрыве каболок, прелости, значительном износе или деформации;

ролики киповых планок, направляющие роульсы, кнехты, клюзы и швартовные барабаны не должны иметь чрезмерного износа, задиров или других повреждений;

2.3.6.4 Критерии оценки при определении технического состояния швартовного устройства применяются в соответствии с требованиями ГОСТ 19105-79, ГОСТ Р 51722-2001.

2.3.7 Буксирное устройство.

2.3.7.1 Обобщенный объем проверок буксирного устройства при очередном освидетельствовании МС приведен в табл. 2.1.1.

2.3.7.2 При освидетельствовании механизмы, системы и электрическое оборудование в составе буксирного устройства тщательно осматриваются и проверяются в действии.

2.3.7.3 Буксирные гаки в комплекте с их дистанционным управлением и устройством для защиты от перегрузки, буксирные дуги, арки, тросовые стопоры, кнехты, битенги, клюзы и тросы тщательно осматриваются.

Дистанционное управление буксирного гака проверяется в действии.

2.3.7.4 При определении технического состояния буксирного устройства необходимо руководствоваться следующим:

стальной буксирный трос подлежит замене, если в любом месте на его длине, равной восьми диаметрам, число обрывов проволок составляет 1/10 и более общего числа проволок, а также при чрезмерной деформации троса;

растительный трос подлежит замене при разрыве каболок, прелости, значительном износе или деформации;

гаки, кнехты, битенги и клюзы не должны иметь чрезмерного износа, задиров или других повреждений.

2.3.8 Противопожарная защита.

2.3.8.1 Очередное освидетельствование противопожарной защиты МС в дополнение к требованиям для промежуточных освидетельствований включает следующее.

2.3.8.2 После ремонта и установки на МС новых объектов противопожарного оборудования проводятся испытания, предписанные при их изготовлении и установке на МС. После ремонта систем пожаротушения проводятся гидравлические испытания отремонтированных объектов (трубопроводов и арматуры баллонов, резервуаров или цистерн), а для систем аэрозольного тушения проводятся испытания путем имитации запуска системы при отключенных генераторах огнетушащего аэрозоля.

2.3.9.3 При освидетельствовании проверяется сохранение соответствия требованиям настоящих Правил в отношении состава объектов противопожарного оборудования, их комплектности, конструкции, расположения и установки, а также регламентированных характеристик.

2.3.9 Механическая установка.

2.3.9.1 Главные двигатели, валопроводы с обслуживающими их вспомогательными механизмами и системами должны быть испытаны в присутствии инспектора РС на швартовных и ходовых испытаниях с целью проверки и подтверждения характеристик, регламентированных изготовителем.

Испытания должны подтвердить удовлетворительное функционирование оборудования или системы при нормальных условиях эксплуатации, для переднего и заднего хода.

2.3.9.2 Определение технического состояния объектов механической установки осуществляется по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных в ходе эксплуатации износах, повреждениях, неисправностях, проведенных ремонтах и заменах, отраженных в судовой документации (формулярах технического состояния, судовых актах, машинных журналах и т.п.).

2.3.9.3 Нормы допустимых износов механизмов, узлов и деталей определяются по данным, содержащимся в инструкциях и формулярах изготовителей.

2.3.9.4 Если при освидетельствовании объектов механической установки обнаружены износы, повреждения или неисправности, превышающие допустимые или представляющие опасность для плавания МС, объекты признаются не соответствующими требованиям РС до устранения дефектов.

2.3.9.5 Критерии оценки при определении технического состояния механической установки:

надежная работа реверсного устройства (легкость хода рукоятки включение реверса — четкая фиксация положений «вперед», «назад», «нейтрально», исключение самопроизвольного переключения реверса);

отсутствие вибрации двигателя, подвесного лодочного мотора, превышающей допустимые эксплуатационной документацией значения;

отсутствие подтеков топлива и масла;

надежная работа системы дистанционного управления двигателем.

2.3.10 Валопровод, движитель, дейдвудное устройство и САУС.

2.3.10.1 Обобщенный объем и периодичность освидетельствований и испытаний приведены в табл. 2.1.1.

2.3.10.2 Валопровод и гребной винт не соответствуют требованиям РС, если при проверке в действии установлены: повышенная вибрация, ненормальные стуки, повышенный нагрев подшипников, неисправности в работе системы смазки и механизма изменения шага винта. Причина появления указанных неисправностей должна быть выявлена и дефекты устранены.

2.3.11 Электрическое оборудование.

2.3.11.1 Обобщенный объем и периодичность освидетельствований и испытаний приведены в табл. 2.1.1.

2.3.11.2 Очередное освидетельствование электрооборудования МС в дополнение к требованиям для промежуточных освидетельствований включает следующие критерии по оценке технического состояния:

надежное крепление аккумуляторов и защита их от проникновения воды;

наличие естественной или принудительной вентиляции отсека, в котором размещены аккумуляторы;

водозащищенное исполнение сигнально-отличительных фонарей, светильников, штепсельных разъемов и выключателей, расположенных вне корпуса МС;

надежное крепление и целостность кабелей;

проверяется сопротивление изоляции кабелей.

2.3.12 Общесудовые системы и трубопроводы.

2.3.12.1 Осматриваются и проверяются в действии осушительная система, системы вентиляции, воздушных, переливных и измерительных трубопроводов, топливная и система охлаждения совместно с арматурой и механизмами, а также с системами дистанционного управления, контроля, защиты и сигнализации.

2.3.12.2 При освидетельствовании воздушных, переливных и измерительных труб, должно быть проверено наличие и состояние запорных клапанов воздушных труб кингстонных ящиков, смотровых стекол на переливных трубах, самозакрывающихся кранов коротких измерительных труб в машинном отделении и самозакрывающихся пробных кранов под ними, указателей уровня.

3 ВНЕОЧЕРЕДНЫЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

3.1 Внеочередное освидетельствование МС проводится в следующих случаях:

после устранения повреждений, угрожающих безопасности плавания МС;

после ремонта или модернизации МС, связанных с изменением его конструкции и/или оборудования;

после выполнения требований, выставленных при проведении периодических освидетельствований;

до осуществления перегона МС. Перегон осуществляется на буксире, без людей на борту в соответствии с положениями разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации;

по предписанию органов государственного надзора;

после аварийного случая;

по заявке судовладельца.

3.2 Проведение внеочередного освидетельствования не изменяет сроков, предписанных освидетельствований.

3.3 Освидетельствование МС, если оно предъявляется после предписанного срока, должно быть проведено в объеме просроченного освидетельствования с сохранением ранее назначенных сроков освидетельствований при просроченном промежуточном освидетельствовании и назначением новых сроков от даты фактического завершения освидетельствования при просроченном очередном освидетельствовании.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

1 Ремонт корпусных конструкций.

1.1 Повреждения корпусных конструкций, которые влияют или, по мнению инспектора РС, могут повлиять на целостность, прочность и водонепроницаемость конструкции МС при воздействии забортной воды, подлежат ремонту.

1.2 Временный ремонт — ремонт, обеспечивающий действие оформленных РС документов на определенный промежуток времени, назначаемый Регистром в каждом конкретном случае с учетом степени ответственности ремонтируемых корпусных конструкций, механизмов, систем, оборудования и устройств маломерного судна и размеров/характера повреждений/отказов.

1.3 Полный ремонт — ремонт, выполненный для восстановления поврежденной конструкции в соответствии с требованиями настоящих Правил до уровня, при котором отпадает необходимость в выставлении любых требований или условий в отношении отремонтированного объекта и техническом наблюдении за ним до следующего периодического освидетельствования, и дополнительный ремонт не требуется.

1.4 Установка цементных ящиков/дублеров относится к временному ремонту и не может рассматриваться Регистром как полный ремонт корпуса. Возможность ремонта корпусных конструкций МС путем установки дублеров определяется Регистром в каждом конкретном случае и выполняется по технологии, одобренной Регистром.

1.5 Дублеры, установленные без согласования с Регистром, допускается не демонтировать при соблюдении следующих условий:

детального освидетельствования инспектором РС установленных дублеров;

испытания конструкций на непроницаемость, в районах установки дублеров;

проведения ежегодного мониторинга судовладельцем районов установки дублеров.

При этом, ответственность за техническое состояние корпуса МС, а также за поддержание его в исправном состоянии в процессе эксплуатации лежит на судовладельце.

1.6 В настоящих Правилах даны общие указания о проверках и освидетельствованиях при ремонте. Если их осуществление связано с конкретными нормами, отсутствующими в настоящих Правилах, инспектор РС должен пользоваться рассмотренной технической документацией, включая стандарты, технические условия, технологические инструкции.

1.7 Заменяющие или подкрепляющие элементы корпуса, участвующие в обеспечении прочности, должны быть из материала категории не ниже построечной, той же или повышенной прочности.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ОСТОЙЧИВОСТЬ

1 Общие положения.

1.1 Расчеты должны выполняться общепринятыми в теории судна методами.

1.2 Остойчивость МС должна быть проверена в соответствии с нижеследующими требованиями:

максимальное плечо диаграммы статической остойчивости должно быть не менее 0,25 м при угле крена не менее 25°;

критерий погоды должен быть не менее 1,0, проверка остойчивости по критерию погоды применяется для МС конструктивных категорий (0 — III);

угол заливания не менее 40°;

угол крена на циркуляции не должен превышать 10°;

угол крена на циркуляции и при скоплении людей у борта не более 12°;

исправленная начальная метацентрическая высота во всех случаях загрузки должна иметь значение не менее 0,5 м.

1.3 Диаграмма статической остойчивости.

Диаграммы остойчивости должны быть построены с учетом влияния свободных поверхностей жидкостей.

1.4 Случаи загрузки.

1.4.1 Остойчивость МС должна быть проверена для следующих случаев загрузки:

судно без груза, с полными запасами;

судно без груза, с 10 % запасов;

судно с максимальным количеством груза и людей на борту, с полными запасами;

судно с максимальным количеством груза и людей на борту, с 10 % запасов.

1.4.2 Если в процессе эксплуатации МС предусматриваются худшие в смысле остойчивости случаи загрузки по сравнению с перечисленными выше, то для них также должна быть проверена остойчивость.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Таблица 1

Нормы оснащения маломерных судов

№ п/п	Наименование средств безопасности	МС длиной до 6 м	МС длиной от 6 до 12 м	МС длиной свыше 12 м	Несамоходное МС
1	Спасательные жилеты	По количеству людей на борту			
2	Спасательное кольцо с линем не менее 15 м или спасательный круг с линем длиной не менее 15 м	1	—	—	—
3	Спасательные круги с линем длиной не менее 15 м	—	1	2	1
4	Спасательный круг с самозажигающимся буйком	—	1	1	—
5	Гребное устройство (весла, весло-гребок или багор-весло) или один якорь с якорь-тросом	1	—	—	—
6	Якорь с якорь-тросом (якорь-цепью)	—	1[1]	1[1]	1[1]
7	Огнетушитель	1[2]	1 — 2[3]	3	1
8	Черпак или ручной насос, снабженный шлангом, длина которого позволяет осуществить откачку воды из трюма за борт	1	—	—	1
9	Оборудование для откачки воды из трюма	—	1	1	—
10	Звукосигнальное устройство	1[4]	1[4]	1[4]	1[4]
11	Электрический фонарь белого света	1	—	—	1
12	Прожектор	—	1	1	—
13	Ракеты сигнала бедствия красного цвета или фальшфейер красного огня	2[5]	3[5]	6[5]	—
14	Коллективное спасательное средство	1[6]	1[6]	1[6]	—
15	Навигационная аппаратура ГЛОНАС или GPS/ГЛОНАСС	1[7]	1[7]	1[7]	—
16	Радиооборудование	В соответствии с табл. 2			—
17	Аптечка	—	1	1	—
18	Магнитный компас	1[6]	1[6]	1[6]	—
19	Сигнально-отличительные огни	1[8]	1[8]	1[8]	—

[1]Согласно ГОСТ Р 51722-2001.

[2]МС длиной до 6 м оснащается огнетушителем, если на его борту установлен стационарный двигатель с фиксированным топливным баком любого размера или прибор для приготовления пищи, обогрева и т.п., работающий на сжигаемом топливе.

[3]МС длиной от 6 до 12 м оснащается одним огнетушителем, а также дополнительным огнетушителем, если на его борту установлен прибор для приготовления пищи, обогрева и т.п., работающий на сжигаемом топливе.

[4]Согласно требованиям правила 33 Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море, 1972 года (МППСС-72); для МС конструктивной категории IV допускается использование электрического звукового сигнала автомобильного типа; для МС длиной до 6 м конструктивной категории IV допускается замена на свисток спасательного жилета.

[5]Пиротехнические сигнальные средства должны соответствовать классу III по классификации ГОСТ Р 51270-99 «Изделия пиротехнические. Общие требования безопасности».

[6]Оснащаются МС, предназначенные для плавания в морских водах с удалением от берега более 3 миль.

[7]Обязательному оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или GPS/ГЛОНАСС подлежат МС, эксплуатация которых осуществляется в морских районах за пределами 20 мильной зоны (конструктивная категория 0 — III).

[8]МС, не оборудованные сигнально-отличительными огнями, соответствующими требованиям МППСС-72, в условиях ограниченной видимости и от захода до восхода солнца к пользованию запрещены. МС длиной более 12 м должны быть укомплектованы сигнальными флагами и знаками в соответствии с требованиями МППСС-72.

Таблица 2

Перечень радиооборудования маломерных судов

Оборудование	Конструктивная категория					
	0	I	II	III	IV	
					> 2,7миль	⩽ 2,7миль
УКВ радиостанция (с частотами морской подвижной службы)	+	+	+	+	+[1]	—
Средство оперативной связи с берегом	—	—	—	—	—	+[2]
ПВ-радиостанция	—	—	+	+[3]	—	—
ПВ/КВ-радиостанция или судовая станция спутниковой связи	+	+	—	—	—	—
Радиолокационный или АИС ответчик	+	+	+	+[3]	—	—
Спутниковый аварийный радиобуй (АРБ)[2]	+	+	—	—	—	—
Приемник службы НАВТЕКС[2]	+	+	—	—	—	—

[1]Допускается применение носимой (портативной) УКВ-радиотелефонной станции, имеющей степень защиты от проникновения воды не ниже IPX6 или содержащейся на посту управления МС в водонепроницаемом футляре (контейнере). При отсутствии на МС возможности зарядки аккумуляторных батарей должен быть комплект аккумуляторных батарей общей емкостью, обеспечивающей работу радиостанции в течение всего рейса из расчета непрерывной работы в течение суток не менее 1 ч на передачу и 24 ч на прием.

[2]Установка оборудования рекомендуется.

[3]Устанавливается на МС, совершающих рейсы за пределами непрерывной зоны связи береговых УКВ радиостанций.

Российский морской регистр судоходства

Правила классификации и освидетельствований маломерных судов

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая набережная, 8
www.rs-class.org/ru/

gost.e-ecolog.ru