РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

УТВЕРЖДАЮ

Генеральный директор
К.Г. Пальников
04.04.2016

Рекомендации
по комплексной оценке фактического технического состояния судна (CAP)
НД № 2-039901-006

Дата введения в действие: 16.06.2016

Номер документа в СЭД «Тезис» – 16-20951

Разработчик: 314

Санкт-Петербург
2016

gost.e-ecolog.ru

Аннотация

Настоящие Рекомендации по комплексной оценке фактического технического состояния судна (CAP) (далее – Рекомендации) регламентируют порядок, критерии выполнения и объемы комплексной оценки фактического технического состояния судна (далее – CAP). При разработке Рекомендаций использованы результаты НИР по договору № РС-69/2001, а также имеющийся опыт проведения CAP Регистром.

1 Область распространения

1.1 Рекомендации устанавливают порядок, критерии выполнения и объемы CAP.

1.2 Рекомендации являются нормативным документом для подразделений ГУР 310, 340 и подразделений РС 100, 200.

1.3 Рекомендации разрабатываются на русском и английском языках, оригинал документа поддерживается в электронном виде.

2 Нормативные ссылки

2.1 При разработке Рекомендаций учтены требования следующих нормативных документов

1) НД № 2-060101-001 – Руководство по качеству;

2) НД № 2-060203-018 – Процедура разработки внутренних нормативных документов РС;

3) НД № 2-060203-028 – Процедура управления отчетными документами;

4) НД № 2-020101-087 – Правила классификации и постройки морских судов;

5) НД № 2-020101-012 - Правила классификационных освидетельствований судов в эксплуатации;

6) НД № 2-030101-009 – Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации с Приложениями;

7) НД № 2-170101-001 - Инструкция по охране труда для инспекторов/экспертов РС при выполнении работ по освидетельствованиям судов и объектов технического наблюдения Регистра.

3 Термины. Определения. Сокращения

3.1 Сокращения

1) CAP (Condition Assessment Program) – комплексная оценка фактического технического состояния судна;

2) ИКО – иное классификационное общество;

3) ГУР – Главное управление Регистра;

4) РС или Регистр – Российский морской регистр судоходства;

5) управление 310 – управление классификации;

6) управление 340 – управление судов в эксплуатации;

7) Рекомендации – Рекомендации по комплексной оценке фактического технического состояния судна;

8) Удостоверение CAP – Удостоверение о выполнении комплексной оценки фактического технического состояния судна (CAP) (форма 3.1.12).

4 Основная часть

4.1 Общие положения

4.1.1 CAP является дополнительной к классификации процедурой Регистра для оценки и анализа фактического технического состояния конструкций корпуса, механической установки, механизмов, устройств, систем и электрооборудования судна, представляя собой инструмент, позволяющий качественно оценить судно и его элементы вне зависимости от возраста в соответствии с установленной системой рейтинга. CAP может быть выполнена для следующих групп объектов:

I – корпус судна (включая надстройки, рубки, закрытия отверстий во внешнем контуре судна);

II – механическая установка, механизмы, устройства, системы, включая грузовую, и электрооборудование судна;

III – все объекты, перечисленные в I и II.

CAP выполняется Регистром по Заявке судовладельца на возмездной основе (шаблон Заявки приведен в приложении 1) для нефтеналивных судов, химовозов, газовозов и нефтенавалочных судов. CAP может выполняться для судов, строящихся на класс РС, судов в эксплуатации с классом Регистра, а также при приеме судов в класс РС. Для судов с классом ИКО CAP может быть выполнена по специальному рассмотрению ГУР.

4.1.2 Результаты CAP применяются страховыми компаниями, грузовыми терминалами, фрахтователями и судовладельцами.

4.1.3 Целью CAP является определение фактического состояния объектов, перечисленных в 4.1.1, и присвоения рейтинговой оценки группам объектов судна с учетом выполнения применимых требований Правил классификации и постройки морских судов и Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации (далее – ПКОСЭ).

4.1.4 При выполнении CAP применяется единая шкала оценок, приведенная в 4.2.

4.1.5 Регистр в рамках CAP не выполняет оценку характеристик судна, непосредственно влияющих на коммерческие результаты работы судна, таких как скорость, расход топлива главного двигателя и вспомогательных механизмов и т.п.

4.2 Шкала оценок технического состояния

4.2.1 Фактическое техническое состояние корпуса судна оценивается Регистром по единой шкале оценок (системе рейтинга) присвоением баллов от **CAP1** до **CAP4**.

CAP1 является наивысшим баллом, соответствующим оценке фактического технического состояния судна (или его отдельных частей и элементов) «отлично».

CAP2 соответствует оценке фактического технического состояния судна (или его частей и элементов) «хорошо».

CAP3 соответствует оценке фактического технического состояния судна (или его частей и элементов) «удовлетворительно».

CAP4 соответствует оценке фактического технического состояния судна (или его частей и элементов) «плохо».

4.2.2 Система рейтинга CAP по корпусу (включая надстройки, рубки, закрытия отверстий во внешнем контуре судна) основана на допущении, что выбранные для оценки элементы являются достаточными для оценки корпуса судна в целом, и выставляется в соответствии со следующим критериями, приведенными в табл. 4.2.2, при освидетельствовании судна РС.

Таблица 4.2.2

Балл CAP	Критерии определения оценок фактического состояния конструкций корпуса, надстроек, рубок, закрытий отверстий во внешнем контуре судна
CAP1	Осмотренные и измеренные элементы корпуса, их сварные соединения, не имеют дефектов. Допускается незначительный износ (не более 35 % от предельных значений) элементов корпуса. Состояние покрытия, если применимо, оценивается как «хорошее».
CAP2	Осмотренные и измеренные элементы корпуса имеют дефекты незначительного характера, параметры которых находятся в пределах допуска и не требуют исправлений или ремонта. Фактический износ элементов корпуса находится в допустимых пределах и составляет не более 75 % от предельных значений. Состояние покрытия, если применимо, оценивается как «удовлетворительное» или «хорошее».
CAP3	Осмотренные и измеренные элементы корпуса имеют дефекты, параметры которых находятся в пределах допуска. Фактический износ элементов корпуса находится в допустимых пределах, но составляет более 75 % от предельных значений.

	Немедленные действия по их исправлению и ремонту не требуются. Состояние покрытия, если применимо, оценивается как «плохое» или «удовлетворительное».
CAP4	Осмотренные и измеренные элементы корпуса имеют дефекты, требующие ремонта, которые могут повлиять на возможность сохранения класса судна. Фактический износ отдельных элементов корпуса превышает допустимые значения. Состояние покрытия, если применимо, оценивается как «плохое».
	Примечания: 1. Оценка по CAP, выполненная по результатам освидетельствования корпуса, недействительна без выполнения расчетов и оценки в соответствии с 4.6. 2. Рейтинг **CAP3** подтверждает только то, что корпус судна соответствует требованиям Регистра. Удостоверение CAP не выдается. 3. Рейтинг **CAP4** находится ниже требований Регистра. Удостоверение CAP не выдается. Требуется приведение судна в соответствие с требованиями РС.

4.2.3 В качестве рейтинговой системы оценки механизмов, устройств, систем, включая грузовую, и электрооборудования судна принята четырехбальная рейтинговая шкала по трем показателям (см. табл. 4.2.3):

– техническое состояние;

– техническое обслуживание и запасные части;

– история технической эксплуатации.

Определение фактического технического состояния судна основано на:

– визуальных осмотрах (внешнее состояние, повреждения, следы коррозии и протечек и т.п.);

– функциональных испытаниях и проверках в действии (рабочие характеристики и эксплуатационные параметры: производительность, температура, давление, сила тока, выполнение функций контроля и безопасности и т.д.);

– измерениях диагностических параметров (вибрация, анализ масла и др.).

Проведение технического обслуживания и наличие запасных частей оцениваются по выполнению совокупности мероприятий, направленных на поддержание и восстановление работоспособности механизмов:

– техническое обслуживание: стратегия технического обслуживания, наличие план-графиков, применение средств диагностирования, выполнение корректировки плана работ по техническому обслуживанию на основе результатов диагностирования; наличие и ведение журналов регистрации технического обслуживания и ремонтов;

– запасные части: соответствие наличия количества и номенклатуры запасных частей требованиям правил Регистра, информация о месте хранения, учете наличия, расходования и системе заказа запчастей.

История технической эксплуатации судна оценивается исходя из анализа ведения судовой документации, учета и описания отказов и неисправностей в эксплуатации, данных о проведении работ по техническому обслуживанию, сведениях о наработке механизмов и т.п.

Таблица 4.2.3

Балл CAP	Критерии определения оценок состояния
CAP1	Объекты и системы обследованы, функционально испытаны и проверены в действии. Механизмы, системы, устройства, электрооборудование судна найдены в рабочем состоянии. Неисправности, влияющие на эксплуатационную безопасность и/или характеристики, не обнаружены. Техническое обслуживание или ремонт не требуются. Вся необходимая документация имеется в наличии. Записи о техническом обслуживании имеются в наличии и ведутся регулярно.

CAP2	Объекты и системы обследованы, функционально испытаны и проверены в действии. Механизмы, системы, устройства, электрооборудование судна найдены в рабочем состоянии. Обнаружены незначительные неисправности, не влияющие на эксплуатационную безопасность и/или характеристики и не требующие проведения технического обслуживания и/или ремонта. Вся необходимая документация имеется в наличии, в хорошем состоянии. Записи о техническом обслуживании имеются в наличии и ведутся.
CAP3	Объекты и системы обследованы, функционально испытаны и проверены в действии. Механизмы, системы, устройства, электрооборудование судна найдены в рабочем состоянии. Обнаружены неисправности, не влияющие на эксплуатационную безопасность и/или характеристики, но требующие выполнения технического обслуживания и/или ремонта. Документация и записи о техническом обслуживании имеются в наличии и отвечают минимальным требованиям.
CAP4	Объекты и системы обследованы, функционально испытаны и проверены в действии. Обнаружены неисправности, значительно влияющие на эксплуатационную безопасность и/или характеристики и требующие немедленного технического обслуживания и ремонта. Документация и техническое обслуживание признаются не отвечающими минимальным требованиям.
Примечания: 1. Рейтинг **CAP3** подтверждает, что механическая установка, механизмы, системы, устройства и электрооборудование судна соответствуют требованиям Регистра. Удостоверение CAP не выдается. 2. Рейтинг **CAP4** находится ниже требований Регистра. Удостоверение CAP не выдается, требуется приведение судна в соответствие с требованиями РС.	

4.3 Выполнение работ по CAP

4.3.1 Процедура CAP Регистра включает следующие основные этапы:

– анализ документов;

– подготовку и проведение освидетельствования;

– выполнение расчетов прочности корпуса на соответствие критериям CAP;

– оформление и выдачу Отчета о выполнении CAP;

– оформление и выдачу Удостоверения о выполнении комплексной оценки фактического технического состояния судна (CAP) по форме 3.1.12 (для **CAP1** и **CAP2**) или Письма-заключения (для **CAP3** и **CAP4**).

4.4 Анализ документов

4.4.1 В соответствии с Заявкой судовладельца в процессе подготовки к проведению CAP управление 310 выполняет анализ следующих документов, имеющихся в Формуляре судна и/или полученных от судовладельца:

– классификационного свидетельства и иных свидетельств, если имеются;

– текущего статуса освидетельствований судна;

– актов, чек-листов РС (или, если применимо, ИКО – члена МАКО), как минимум, последнего очередного и следующих за ним освидетельствований судна (для уточнения статуса и наличия любых повторяющихся неисправностей, а также истории ремонтов и освидетельствований);

– отчетов о состоянии корпуса, отчетов о замерах толщин, отчетов о ремонтах, информации об истории повреждений корпуса судна, перевозимых грузах, районах эксплуатации судна и иных документов, касающихся фактического технического состояния корпуса судна за период эксплуатации, предшествующий проведению процедуры CAP;

– документации планово-предупредительной системы ТО (СППТ/PMS) механизмов и грузовой системы, если введена (план-графиков технического обслуживания; документов, подтверждающих выполнение работ в соответствии с СППТ/PMS и план-графиками); документов, отражающих техническое состояние до и после проведения технического обслуживания; документов, в которых отражены имевшие место аварии, отказы и аварийные случаи, замены и выполненные ремонты объектов контроля САР;

– журналов учета технического состояния и/или технологических карт контроля технического состояния механизмов, или специально разработанных форм учета результатов контроля технического состояния при выполнении работ по техническому обслуживанию. В предъявляемых документах должны быть отражены результаты осмотров и обмеров, выполненных при проведении технического обслуживания, там же должны быть приведены предельные значения параметров технического состояния (размеров, зазоров, состояния поверхностей и т.д.), установленные изготовителем или другой признанной организацией. Должны быть уточнены причины отказов, аварийных случаев, замен и ремонтов.

4.4.2 По запросу ГУР судовладелец и/или подразделение РС по наблюдению за судном в эксплуатации должны предоставить дополнительную информацию, документы по судну, необходимые для выполнения оценки по САР.

4.4.3 При выполнении анализа особое внимание следует уделить дефектам корпуса, возникшим в первые 10 лет эксплуатации судна, повторяющимся дефектам, информации об аварийных случаях. Необходимо убедиться в том, что причины возникновения дефектов определены и устранены.

4.4.4 На основе анализа рассмотренной документации ГУР делает предварительные выводы о выполненных освидетельствованиях, наличии требований, состоянии судна, об условиях функционирования механизмов на судне и т.п., определяет объекты повышенного внимания, уточняет объемы осмотров, измерений, испытаний и проверок. О полученных выводах и принятом решении в отношении освидетельствования по САР управление 310 информирует управление 340) не позднее 10 рабочих дней после регистрации Заявки в ГУР.

4.4.5 Если в процессе анализа документов возникают сомнения относительно вероятности выдачи Удостоверения САР, ГУР может предложить провести предварительную оценку, включающую проверку прочности, основанную на существующих актах дефектации, ремонтных ведомостях и протоколах освидетельствования. После анализа результатов предварительной оценки, судовладелец принимает решение о целесообразности осуществления САР и сообщает об этом Регистру.

4.5 Подготовка и проведение освидетельствования в рамках САР

4.5.1 В случае принятия положительного решения по результатам анализа документов согласно 4.4 управление 340 разрабатывает программу освидетельствования в рамках САР и организует освидетельствование судна. Место и дата освидетельствования дополнительно согласовываются с судовладельцем.

4.5.2 Программа освидетельствования в рамках САР должна включать, как минимум, требования к объему освидетельствования, условиям проведения освидетельствования, необходимому оборудованию для проведения обследования и, если необходимо, к объему замеров толщин корпусных конструкций, необходимости отбора проб масла, выполнения замеров вибрации и других необходимых параметров судна.

4.5.3 Освидетельствование судна в рамках САР выполняется подразделением РС в объеме, установленном в поручении управления 340 в соответствии с программой освидетельствования по САР.

4.5.4 Объем освидетельствования в рамках САР определяется в каждом конкретном случае в зависимости от групп объектов (см. 4.1.1), подлежащих оценке и указанных судовладельцем в Заявке, а также требований ПКОСЭ применительно к возрасту и типу судна и должен включать как минимум:

.1 для заявки по оценке объектов группы I:

– очередное освидетельствование по корпусу, соответствующее возрасту судна (за исключением судов возрастом до 5 лет);

– освидетельствование подводной части судна (по решению ГУР);

– замеры толщин элементов корпуса, надстроек, рубок, закрытий отверстий во внешнем контуре судна (за исключением судов возрастом до 5 лет);

.2 для заявки по оценке объектов группы II:

– ежегодное освидетельствование механизмов, систем, включая грузовую, устройств и электрооборудования судна;

.3 для заявок по оценке объектов группы III:

– очередное освидетельствование по корпусу, соответствующее возрасту судна (за исключением судов возрастом до 5 лет);

– освидетельствование подводной части судна;

– замеры толщин элементов корпуса, надстроек, рубок, закрытий отверстий во внешнем контуре судна (за исключением судов возрастом до 5 лет);

– ежегодное освидетельствование механизмов, систем, включая грузовую, устройств и электрооборудования судна.

4.5.5 При назначении объема освидетельствования в рамках САР по корпусу могут быть зачтены:

.1 для судов возрастом до 5 лет: результаты первоначального освидетельствования судна после постройки под техническим наблюдением РС и последующих за ним ежегодных освидетельствований;

.2 для судов возрастом 5 лет и более:

– результаты предыдущего очередного освидетельствования, выполненного РС или ИКО – членом МАКО не позднее чем за 12 мес. до обращения судовладельца. При этом, должно быть выполнено, как минимум, ежегодное освидетельствование судна по корпусной части;

– результаты замеров толщин, выполненных под техническим наблюдением РС или ИКО – члена МАКО не позднее чем за 12 мес. до обращения судовладельца. При этом, если в зачет принимаются результаты замеров, выполненных под техническим наблюдением ИКО – члена МАКО, должны быть выполнены контрольные замеры толщин под наблюдением инспектора РС.

4.5.6 Возможность совмещения освидетельствования в рамках САР с периодическими освидетельствованиями по классу определяется в каждом конкретном случае в поручении ГУР.

4.5.7 Освидетельствование в рамках САР выполняется подразделениями РС в объеме, предписанном ГУР. Для освидетельствования по САР должны назначаться наиболее опытные инспекторы РС, имеющие открытые сферы деятельности, как минимум, для очередных освидетельствований по корпусной специализации и ежегодных – по механической и электрической специализациям.

4.5.8 Обеспечение проведения безопасного освидетельствования судна Регистром является ответственностью судовладельца. Для обеспечения безопасного освидетельствования судна в рамках САР судовладельцем должны выполняться применимые требования ПКОСЭ (как минимум, разд. 4 части I «Общие положения», разд. 1 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса).

4.5.9 Инспектору РС во время освидетельствования судна в рамках САР необходимо руководствоваться применимыми положениями ПКОСЭ, Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (РТНСЭ) и другими НД РС, применяемые при освидетельствовании судов в эксплуатации. В части проведения безопасного освидетельствования в рамках САР необходимо так же руководствоваться Инструкцией по охране труда для инспекторов/экспертов РС при выполнении работ по освидетельствованиям судов и объектов технического наблюдения Регистра.

4.5.10 Результаты освидетельствования вносятся в классификационный раздел Чек-листа (форма 6.1.01) системы STORM (или, в обоснованных случаях, в классификационные акты РС по виду освидетельствования), в верхнем правом углу которого помещается обозначение «САР» и для объектов САР ставится соответствующая оценка по шкале оценок согласно 4.2. При наличии разрешения на совмещение освидетельствование в рамках САР с периодическим освидетельствованием отчетные документы по САР оформляются отдельно. Выявленные недостатки при освидетельствовании в рамках САР должны быть зарегистрированы в отчетных документах РС соответствующим образом.

4.5.11 Результаты выполнения САР, включаемые в единый Отчет о выполнении САР, могут быть получены при проведении нескольких освидетельствований судна за период не более 6 мес.

4.5.12 В случае выявления элементов с баллом **САР4** (элементы, имеющие состояние ниже минимальных классификационных требований) для судов с классом Регистра, Регистр оставляет за собой право выставить требования по устранению выявленных дефектов (см. приложение 17 к РТНСЭ).

4.5.13 Для судов, проходящих САР и имеющих класс ИКО, судовладелец должен быть письменно уведомлен Регистром о выявленных элементах с баллом **САР4** и необходимости информирования об этом соответствующего классификационного общества.

4.5.14 Проверенные в подразделении РС отчетные документы по результатам выполненного освидетельствования в рамках САР, отчет по замерам толщин, заверенный инспектором РС, должны быть направлены в управление 310 в срок не позднее 10 рабочих дней после завершения освидетельствования.

К отчетным материалам освидетельствования должны быть приложены фотоматериалы, подтверждающие техническое состояние судна на момент освидетельствования в рамках CAP (требования к составлению фотоматериалов приведены в 3.1.2.5 части I «Общие положения» РТНСЭ).

4.6 Расчеты прочности корпуса на соответствие критериям CAP

4.6.1 Для назначения корпусу судна рейтингового балла по CAP в дополнение к оценке, полученной в результате освидетельствования корпуса судна в рамках CAP, должны быть выполнены расчеты прочности корпуса на соответствие критериям CAP. Расчеты могут выполняться как управлением 310, так и признанной организацией.

4.6.2 Если расчеты прочности корпуса на соответствие критериям CAP выполняются не Регистром, судовладельцем должны быть представлены в управление 310 на рассмотрение и согласование расчеты прочности в соответствии с 4.6.3. Срок рассмотрения расчетов составляет 15 рабочих дней.

4.6.3 Расчеты прочности выполняются с целью назначения рейтинга CAP для корпуса судна и должны включать следующее:

– анализ фактического состояния корпуса судна с описанием фактических износов и иных дефектов, обнаруженных как во время освидетельствования, так и в соответствии с результатами изучения данных предыдущих ремонтов корпуса, актов классификационного общества и пр.;

– проверку общей продольной прочности корпуса судна, включая сравнение фактического момента сопротивления корпуса без износа с требованиями правил Регистра, действующими на дату подготовки Отчета о выполнении CAP, сравнения фактического момента сопротивления корпуса с износом с требованиями Регистра по оценкам **CAP1**, **CAP2**, **CAP3**;

– проверку геометрических характеристик корпуса судна, включая сравнение фактической толщины листов и стенок балок и моментов сопротивления элементов корпуса без износа с требованиями для нового корпуса правил Регистра, действующими на дату подготовки Отчета о выполнении CAP, и сравнение фактической толщины листов и стенок балок и моментов сопротивления элементов корпуса с износом с требованиями для нового корпуса правил Регистра;

– проверку усталостной прочности корпусных конструкций, включая определение остаточного срока службы судна;

– проверку геометрических характеристик корпуса судна с износом на предмет отсутствия элементов с баллом **CAP4** (в случае обнаружения таковых элементов общая оценка CAP по корпусу равна **CAP4**);

– построение кривых износов корпусных конструкций с оценкой рейтинга CAP по каждой группе связей. Рейтинг CAP определяется с 10 % обеспеченностью (90 % кумулятивный уровень) для всех выполненных замеров по каждой группе связей;

– определение балла CAP для корпуса в целом, который основывается на балле CAP для каждой группы и коэффициенте степени важности соответствующей группы;

– заключение с указанием суммарного рейтинга по CAP корпуса.

4.7 Отчет о выполнении CAP

4.7.1 По результатам рассмотрения результатов освидетельствования в рамках CAP согласно 4.5 с учетом 4.6 (если применимо) управление 310 принимает решение о присвоении рейтинговой оценки CAP для одной или нескольких групп объектов судна, определенных в 4.1.1, с последующей выдачей Удостоверения CAP по форме 3.1.12 и Отчета о выполнении CAP, содержащего обоснование рейтингового балла CAP.

4.7.2 При выдаче Удостоверения CAP для I и/или II групп объектов, определенных в 4.1.1, в Удостоверении CAP должна указываться конкретная группа объектов и/или отдельные объекты группы II (например, **CAP1 – HULL** или **CAP1 – MACHINERY, CARGO SYSTEM**).

4.7.3 Если ГУР принято решение о присвоении рейтинговой оценки **CAP3** и **CAP4**, Удостоверение CAP не выдается. В адрес судовладельца и в подразделение РС по наблюдению за судами в эксплуатации направляется Письмо-заключение с Отчетом о выполнении CAP, содержащим обоснование рейтингового балла.

4.7.2 Отчет о выполнении CAP должен содержать, как минимум, следующие основные разделы:

– общую информацию по судну;

– акты, чек-листы освидетельствования в рамках CAP;

– фотоматериалы, подтверждающие техническое состояние судна;

– если применимо, расчет прочности корпуса на соответствие критериям CAP к общей и местной прочности, а также усталостной долговечности; определение рейтинга CAP для корпуса;

– определение рейтинга CAP для механизмов и грузовых систем судна;

– определение суммарного рейтинга CAP;

– заключение.

Приложение А. Формат Заявки на выполнение комплексной оценки фактического технического состояния судна (CAP)

Заявитель _____

_____

в лице _____,

(должность, Ф.И.О.)

действующего на основании _____

Прошу Российский морской регистр судоходства провести комплексную оценку фактического технического состояния судна в рамках CAP для следующей группы объектов[1] _____ и присвоить рейтинговый балл в системе CAP.

Сведения о судне:

Общие сведения:

Название судна: _____ Рег. №:_____ Номер ИМО: _____

Порт приписки: _____Флаг: _____

Тип судна: _____ Дата постройки: _____Валовая вместимость: _____

Символ класса судна: _____

Длина наибольшая: _____ Ширина: _____ Высота борта: _____

Осадка по летней грузовой ватерлинии: _____

Тип движителя (гребной винт, гребной винт в насадке, движительная колонка, движительно-рулевая колонка, крыльчатый, водометный): _____

Общие сведения о механической установке:

тип главных механизмов: _____ суммарная мощность: _____

Сведения о гребном вале и дейдвудном устройстве:

тип и материал гребного вала: _____

облицовка гребного вала (сплошная или раздельная): _____

система смазки дейдвудных подшипников (масляная/водяная): _____

тип соединения вала с гребным винтом (конусное шпоночное, конусное бесшпоночное, фланцевое): _____

_____

Сведения о введении судна в систему контроля состояния гребного вала (КСГ): _____

Судно введено в систему КСГ (да/нет): _____

_____

[1] Группы объектов CAP:

I – корпус судна (включая надстройки, рубки, закрытия отверстий во внешнем контуре судна);

II – механическая установка, механизмы, устройства, системы, включая грузовую, и электрооборудование судна;

III – все объекты, перечисленные в I и II.

Дата ввода судна в систему КСГ: _____

Информация о планируемой дате и месте предъявления судна (если имеется):

Дата _____

Место предъявления судна (порта, страна):

Реквизиты агента в порту предъявления судна: _____

Перечень документов, прилагаемых к настоящей Заявке (если применимо):

– чертеж общего расположения судна;

– в зависимости от выбранной группы объектов САР: чертежи по корпусной, механической, электрической частям судна, схемы судовых систем;

– перечень механизмов, устройств, систем, включая грузовую, судна;

– копия классификационного свидетельства и иные свидетельства, если имеются;

– если применимо: акты, чек-листы, отчеты о состоянии корпуса ИКО – члена МАКО, как минимум, последнего очередного и следующих за ним освидетельствований судна;

– отчеты о замерах толщин, отчеты о ремонтах и иные документы, касающиеся фактического технического состояния корпуса судна за период эксплуатации, предшествующий выполнению САР;

– информация об истории повреждений корпуса судна за весь период эксплуатации судна,

– информация о перевозимых грузах, районах эксплуатации за последние 3 года эксплуатации судна;

– документация планово-предупредительной системы ТО (СППТ/PMS) механизмов и грузовой системы судна, если введена (план-графики технического обслуживания; документы, подтверждающие выполнение работ в соответствии с СППТ/PMS и план-графиками); документы, отражающие техническое состояние до и после проведения технического обслуживания; документы, в которых отражены имевшие место аварии, отказы и аварийные случаи, замены и выполненные ремонты объектов САР;

– журналы учета технического состояния и/или технологические карты контроля технического состояния механизмов, или специально разработанные формы учета результатов контроля технического состояния при выполнении работ по техническому обслуживанию. В предъявляемых документах должны быть отражены результаты осмотров и обмеров, выполненных при проведении технического обслуживания. Там же должны быть приведены предельные значения параметров технического состояния (размеров, зазоров, состояния поверхностей и т.д.), установленные изготовителем или другой признанной организацией. Должны быть уточнены причины отказов, аварийных случаев, замен и ремонтов;

– информация об установке катодной защиты, указания по возобновлению установленных анодов на внешнем корпусе судна на плаву;

– спецификация катодной защиты и схема ее установки;

– копия документа, подтверждающего ввод судна в систему КСГ;

– копия документа, подтверждающего ввод судна в СППТ (PMS).

gost.e-ecolog.ru