РОССИЙСКИЙ РЕЧНОЙ РЕГИСТР

ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ С ЦЕЛЬЮ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ИХ ПРИГОДНОСТИ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ

Руководство
Р.038-2011



Москва
2016

gost.e-ecolog.ru

Утверждено приказами Российского Речного Регистра от 25.03.2011 № 11-п, от 13.09.2016 № 53-п (Извещение № 1 об изменении)

Введено в действие с 08.04.2011, Извещение № 1 об изменении — с 19.09.2016

Издание 1

Ответственный за выпуск — С. В. Канурный

Оригинал-макет — Е. Л. Багров

© Российский Речной Регистр, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

1 Область применения, определения и пояснения 4
2 Указания по проведению освидетельствований 8
3 Оформление документов Речного Регистра 10
4 Положения, применимые для судов в эксплуатации или судов после ремонта, модернизации, обновления 17
Приложение 1. Заявка на освидетельствование судна 34
Приложение 2. Лист контрольной проверки выполнения специальных требований Российского Речного Регистра к оборудованию судов, перевозящих опасные грузы навалом / в таре, при их освидетельствовании 38
Приложение 3. Лист контрольной проверки выполнения специальных требований Российского Речного Регистра к оборудованию судов, перевозящих опасные грузы наливом, при их освидетельствовании 47

1 ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

1.1 Область применения

1.1.1 Настоящий нормативный документ Российского Речного Регистра (далее Речной Регистр) распространяется на суда внутреннего плавания, перевозящие опасные грузы навалом, в таре или наливом, и содержит указания по проведению освидетельствования этих судов с целью определения их пригодности для перевозки указанных опасных грузов, а также по оформлению соответствующих судовых документов.

Настоящее руководство не распространяется на танкеры, перевозящие нефтепродукты, не указанные в табл. П1-1 приложения 1 ч. IX ПКПС, а также на танкеры типа G (для перевозки сжиженных газов или газов под давлением).

Возможность распространения настоящего руководство на суда смешанного плавания является предметом специального рассмотрения Речным Регистром в каждом конкретном случае.

1.1.2 Настоящее руководство предназначено для применения во всех случаях освидетельствования судов, перевозящих опасные грузы, с учетом следующего:

.1 при первоначальном освидетельствовании руководство применяется:

для судов после постройки в соответствии с проектом, ориентированном на пригодность судна для перевозки опасных грузов определенных классов;

для судов после переоборудования с целью обеспечения пригодности судна, изначально не приспособленного для перевозки опасных грузов, для перевозки опасных грузов тех или иных классов;

для судов после модернизации с целью расширения списка перевозимых опасных грузов;

.2 при ежегодном освидетельствовании с подтверждением списка перевозимых опасных грузов;

.3 при ежегодном освидетельствовании после внеочередного освидетельствования, проводимого с целью расширения списка перевозимых опасных грузов в результате несущественной модернизации.

1.1.3 Требования настоящего руководства обязательны для работников Речного Регистра, а также для всех организаций и лиц, осуществляющих эксплуатацию состоящих на учете Речного Регистра судов, предназначенных для перевозки опасных грузов.

1.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

1.2.1 В настоящем руководстве используются аббревиатуры, обозначения и термины, которые следует понимать следующим образом:

.1 м о д е р н и з а ц и я — изменение типа судна, типа трюма, типа устройства, конструкции, элемента применительно к судну, находившемуся в эксплуатации и не приспособленному для перевозки опасных грузов, с целью обеспечения пригодности судна для перевозки опасных грузов определенной номенклатуры или применительно к судну, имеющему свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов, с целью существенного расширения перечня разрешенных к перевозке опасных грузов.

Если предусмотренные проектом судна устройства, конструкции, элементы заменены запасными, сменными или другими устройствами, конструкциями, элементами, и это не повлекло за собой обеспечение пригодности судна для перевозки опасных грузов определенной номенклатуры или существенное расширение перечня опасных грузов, разрешенных к перевозке, то рассматриваемая

замена в понимании настоящего руководства не считается модернизацией;

.2 «Н.М.» — указание к тому или иному предписанию настоящего руководства, свидетельствующее о том, что проверка данного предписания выполняется применительно к новым судам, построенным с учетом требований ч. IX Правил, или к судам, прошедшим модернизацию (см. 1.2.1.1) с учетом требований ч. IX Правил. Основное назначение указания «Н.М.» для судов в эксплуатации — подсказка эксперту о том, что данное предписание, номер которого указан в табл. 4.1-1, 4.1-2 или содержание которого приведено в листе контрольной проверки, необязательно для выполнения в отношении судов, для которых применимо указание «э»;

.3 опасные грузы — вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых в транспортном процессе может привести к гибели, травмам людей, к взрыву, пожару и повреждению сооружений и транспортных средств, нанесению ущерба окружающей среде. Перечень опасных грузов приведен в табл. A, B, C главы 3.2 «Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям» (ВОПОГ) или в табл. П1-1 приложения 1 ч. IX ПКПС;

.4 танкер типа C — танкер, предназначенный для перевозки веществ, перечень которых приведен в табл. П1-1 приложения 1 ч. IX ПКПС, и которые представляют серьезную угрозу для окружающей среды и безопасности людей, что требует принятия комплекса мер по предотвращению утечки груза, относящегося к таким веществам;

.5 танкер типа N — танкер, предназначенный для перевозки веществ, перечень которых приведен в табл. П1-1 приложения 1 ч. IX ПКПС, и которые представляют угрозу для окружающей среды и безопасности людей, требующую принятия отдельных мер по повышению живучести судна в поврежденном состоянии;

.6 эксперт — старший эксперт или эксперт Речного Регистра;

.7 УПО — удельный погрузочный объем;

.8 «э» — указание о том, что проверка данного положения выполняется применительно к судам, находящимся в эксплуатации и

перевозящим те или иные опасные грузы, но построенных (отремонтированных, модернизированных, обновленных) до ввода в действие Правил, то есть без учета требований ч. IX Правил. Проверяемое судно должно иметь действующее классификационное свидетельство, подтверждаемое результатами ежегодных освидетельствований, проводимых в установленные сроки, при этом назначение судна и перечень перевозимых грузов в процессе эксплуатации не меняется или изменяется незначительно;

.9 N(З) — условное обозначение танкера типа N с закрытыми грузовыми танками, то есть танкера типа N с грузовыми танками, оборудованными системой регулируемого выпуска газов и паров, на пути свободного истечения которых устанавливаются клапаны сброса давления;

.10 N(O) — условное обозначение танкера типа N с открытыми грузовыми танками, то есть танкера типа N с грузовыми танками, оборудованными системой безнапорного выпуска газов и паров, свободное истечение которых обеспечивается благодаря отсутствию каких-либо препятствий на их пути, за исключением огнепреградителей и трения о стенки газовыпускных трубопроводов.

2 УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

2.1 Общие указания по проведению освидетельствований изложены в 2.1 ПОСЭ.

2.2 Определение пригодности судов к перевозке опасных грузов проводится в соответствии с требованиями, изложенными в Правилах Речного Регистра и настоящем руководстве.

2.3 Общие указания по заполнению документов изложены в инструкции И.012-2005 «Инструкции по заполнению документов Российского Речного Регистра, составляемых при классификации судов».

2.4 Освидетельствование судна осуществляется экспертом при наличии заявки судовладельца (приложение 1), представляемой в филиал Речного Регистра.

Наличие на предъявляемом к освидетельствованию судне комплекта документов в соответствии с 3.2 настоящего руководства обеспечивается судовладельцем.

При проведении освидетельствования эксперт заполняет лист контрольной проверки выполнения специальных требований Речного Регистра к оборудованию судов, перевозящих опасные грузы, при их освидетельствовании (приложение 2 — для опасных грузов, перевозимых навалом или в таре, приложение 3 — для опасных грузов, перевозимых наливом).

2.5 Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма РР-1.15) выдается на основании положительных результатов освидетельствования судна на срок до следующего клас-

сификационного освидетельствования при условии ежегодного подтверждения.

2.6 Свидетельство по форме РР-1.15 теряет свою силу и/или подлежит возобновлению в случаях, указанных в 2.15.8 ПОСЭ.

3 ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ РЕЧНОГО РЕГИСТРА

3.1 Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма РР-1.15) выдается после:

.1 проверки экспертом документов, указанных в 3.2;

.2 освидетельствования судна и выдачи акта освидетельствования.

3.2 При проверке документов согласно 3.1.1 устанавливается наличие на судне и выполняется анализ следующей документации, согласованной с Речным Регистром:

.1 информации об остойчивости и непотопляемости;

.2 дополнения к информации об остойчивости и непотопляемости при ее наличии или необходимости;

.3 инструкции по загрузке, разгрузке и балластировке, а для судов, перевозящих опасные грузы навалом или в таре, с указанием типовых планов загрузки грузом определенного удельного погрузочного объема (УПО);

.4 инструкции по использованию судовых устройств и установок, связанных с обработкой и хранением груза, если необходимо соблюдение специальных правил техники безопасности при их использовании;

.5 листы ранее проведенных контрольных проверок выполнения специальных требований Речного Регистра к оборудованию судов, перевозящих опасные грузы, при их освидетельствовании;

.6 сертификатов на вновь установленное электрическое оборудование грузовых помещений, пожарное оборудование, предусмотренных 2.1.1, 2.1.8 ПТНП;

.7 схемы грузовых помещений с указанием расположения смежных жилых, служебных и машинных помещений, а также источников теплоты;

.8 обоснования пригодности судна для перевозки заявляемых опасных грузов. Обоснование должно быть выполнено компетентной организацией, имеющей свидетельство о признании Речного Регистра на данный вид деятельности.

В обосновании должен быть приведен перечень допускаемых к перевозке опасных грузов с указанием свойств каждого груза, в том числе:

в случае опасного груза, перевозимого навалом или в таре в виде отдельных мест:

номер ООН или идентификационный номер;

класс, знак опасности;

разрешенный способ перевозки;

требуемое оборудование;

интенсивность вентиляции;

положения, касающиеся загрузки, разгрузки и перевозки;

в случае опасного груза, перевозимого наливом:

номер ООН;

давление срабатывания быстродействующего дыхательного клапана;

максимальная степень наполнения грузового танка;

относительная плотность пара при 20 °С;

тип устройства для взятия проб;

необходимость защиты от взрыва;

необходимость индикатора горючих газов и токсикометра;

группа и категория смеси.

Обоснование должно включать в себя также анализ соответствия требованиям ПКПС:

применяемых материалов;

конструктивной противопожарной защиты;

защиты от проникновения газов;

снабжения дыхательными аппаратами;

типа судна, конструкции, оборудования и вместимости грузовых трюмов и грузовых танков;

устройства и оборудования системы вентиляции грузовых и машинных помещений;

размещения входов, конструкции и оборудования жилых, служебных и машинных помещений, коффердамов, отверстий грузовых танков;

остойчивости и непотопляемости судна;

размещения и конструкции двигателей, грузовых, осушительных и балластных насосов и трубопроводов, цистерн для остатков груза и отстойных цистерн;

вида и температуры вспышки паров применяемого топлива;

воздухоснабжения машинных помещений и искробезопасности установленного в них оборудования, размещения и конструкции топливных цистерн;

снабжения газоанализаторами и/или для опасных грузов класса 4.3 (ферросилиция) оборудования каждого грузового трюма стационарной (или альтернативной) системой газоанализаторов, извещающей о выделении высокотоксичных газов (отравляющих веществ): фосфина, арсина, силана;

снабжения комплектами защитной одежды и / или средствами индивидуальной защиты органов дыхания и защиты кожного покрова для каждого члена экипажа и дополнительно для вахтенной службы, которые отвечают требованиям руководства капитану по безопасной перевозке опасных грузов;

устройства и оборудования систем осушения грузовых помещений, газовыпуска, отопления, водораспылительной, водотушения, углекислотного, аэрозольного и объемного химического тушения, инертных газов, подогрева и охлаждения груза;

конструкции и принципов действия средств измерений, принципов действия автоматической сигнализации обнаружения пожара, предупредительной сигнализации о вводе в действие системы объемного пожаротушения, типов датчиков и пожарных извещателей;

размещения и принципа отключения электрического оборудования, проводки, защиты и уплотнения в переборках электрических кабелей, заземления металлических тросов и мачт;

размещения запасных выходов.

Случаи выявленного несоответствия применимых для данного судна требованиям ПКПС должны быть выделены, и для каждого несоответствия должны быть подготовлены обоснования отступлений от правил и руководства или необходимости дооборудования судна.

В случае принятия решения о дооборудовании судна с целью приведения его конструкции в соответствие с требованиями ПКПС в обоснование должны быть включены необходимые конструкторские проработки. Если проводились испытания с целью подтверждения возможности перевозки на данном судне конкретных опасных грузов, то в обоснование должны быть включены результаты таких испытаний.

3.3 При оформлении Свидетельства о пригодности судна для перевозки опасных грузов эксперт заполняет:

графу «Наименование грузового помещения, район расположения» — на основании схемы грузовых помещений;

остальные графы «Перечня опасных грузов, допускаемых к перевозке» — в соответствии с обоснованием судовладельца (см. 3.2.1.5), данных табл. 3.13.1-1 и 3.13.1-2 ч. IX ПКПС для опасных грузов, перевозимых навалом или в таре, или табл. П1-1 приложения 1 ч. IX ПКПС, для опасных грузов, перевозимых наливом, и информации о грузе согласно 3.2.2.

3.4 Лист контрольной проверки выполнения специальных требований Речного Регистра к оборудованию судов, перевозящих опасные грузы, при их освидетельствовании (приложение 2 или приложение 3) является приложением к акту освидетельствования и заполняется экспертом на основании анализа проектной документации и осмотра судна.

В листе контрольной проверки отмечается соблюдение требований (напротив каждого из пунктов указывается код ситуации в соответствии со следующим перечнем: 0 — не применимо к рассматриваемому судну; 1 — да; 2 — нет). Неприменимость к судну того или иного требования устанавливается экспертом путем анализа

обоснования пригодности судна для перевозки заявляемых опасных грузов, указанного в 3.2.8.

Выборочный подход к заполнению листа контрольной проверки специальных требований Речного Регистра к оборудованию судов, перевозящих опасные грузы, при их освидетельствовании не допускается.

3.5 Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов выдается в том случае, когда конструкции, системы и оборудование судна и грузовых помещений в зависимости от вида и степени опасности перевозимого груза соответствовали всем применимым требованиям ПКПС, то есть когда с учетом обоснованных отступлений от правил и руководства в выделенных рамкой ячейках 4 (рис. 3.5) для всех требований листа контрольной проверки приложения 2 или 3 экспертом указан код 0 или 1.

При работе с листами контрольной проверки следует также иметь в виду указания «э» (см. 1.2.1.11) и «Н.М.» (см. 1.2.1.5), сопровождающие ту или иную позицию листа контрольной проверки.

Если позиция листа контрольной проверки не имеет указаний «э» или «Н.М.», то это означает, что проверка данного положения выполняется как в отношении судов, для которых применимо указание «э», так и в отношении судов, для которых применимо указание «Н.М.». Этот случай распространяется также на суда, переходящие в класс Речного Регистра из класса другого органа классификации судов.

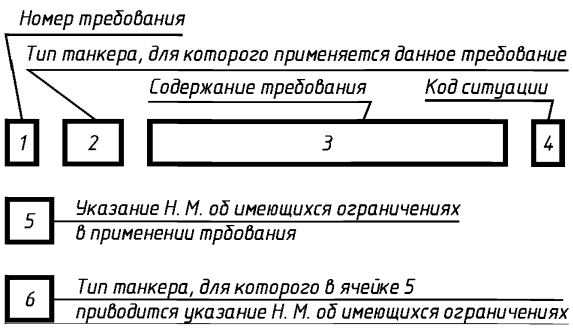


Рис. 3.5

Помимо этого, в выделенных рамкой ячейках 2 листа контрольной проверки приложения 2 (см. рис. 3.5) указывается тип танкера, для которого осуществляется данная проверка:

C — для танкеров типа C;

N — для типа N как с открытыми, так и закрытыми грузовыми танками;

N(O) — для танкеров типа N с открытыми грузовыми танками;

N(З) — для танкеров типа N с закрытыми грузовыми танками.

В выделенных рамкой ячейках 5 дается указание «Н.М.» об ограничении в применении данного требования.

В выделенных рамкой ячейках 6 для сведения эксперта приведен тип танкера, для которого в ячейке 5 имеется указание «Н.М.» об ограничении в применении данного требования. Если при заполненной ячейке 5 выделение рамкой ячейки 6 отсутствует и тип танкера в ней не указан, то это означает, что указание Н.М. применимо для всех типов танкеров, указанных в ячейке 2 (если она заполнена), или для танкеров типов C и N, если ячейка 2 не заполнена.

В случае, когда выполнение предписания ПКПС, отражаемые в листе контрольной проверки, при освидетельствовании технически неосуществимо, эксперт должен выполнить проверку по технической документации.

3.6 Заполненные листы контрольной проверки, заверенные печатью и подписью эксперта Речного Регистра, проводившего освидетельствование и использованные для оформления Свидетельства о пригодности судна для перевозки опасных грузов согласно 3.5, прикладываются к акту освидетельствования и передаются судовладельцу как документ Речного Регистра (см. 3.2.16), который необходимо предъявлять при последующих освидетельствованиях.

3.7 Листы контрольной проверки заполняются при следующих видах освидетельствований:

.1 первоначальном;

.2 очередном (классификационном);

.3 внеочередном, если оно проводится с целью расширения списка перевозимых опасных веществ.

При ежегодном освидетельствовании листы контрольной проверки не заполняются, однако эксперт обязан изучить лист контрольной проверки, проведенной при предыдущем освидетельствовании судна и выборочно проверить соответствие тех или иных элементов судна и его оборудования занесенному в этот лист коду.

3.8 Указания «э» и «Н.М.» для судов в эксплуатации вводятся на период от даты утверждения настоящего руководства до даты следующего классификационного освидетельствования судна, но не менее чем на четыре года, после чего судно должно пройти модернизацию.

4 ПОЛОЖЕНИЯ, ПРИМЕНИМЫЕ ДЛЯ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ИЛИ СУДОВ ПОСЛЕ РЕМОНТА, МОДЕРНИЗАЦИИ, ОБНОВЛЕНИЯ

4.1 Суда, находящиеся в эксплуатации и перевозящие опасные грузы, должны отвечать применимым требованиям ПКПС.

Отдельные предписания ч. IX ПКПС, сопровождаемые в настоящем руководстве указанием «Н.М.», допускается не применять при освидетельствовании судов, находящихся в эксплуатации и построенных (отремонтированных, модернизированных, обновленных) без учета требований ч. IX ПКПС или судов после ремонта, модернизации, обновления, выполненных без учета требований ч. IX ПКПС. Номера этих предписаний указаны в первой графе табл. 4.1-1 для судов, перевозящих опасные грузы навалом или в таре, и табл. 4.1-2 для судов, перевозящих опасные грузы наливом. Вместо предписаний ч. IX ПКПС, номера которых приведены в первой графе табл. 4.1-1 и 4.1-2, для судов в эксплуатации или судов после ремонта, модернизации, обновления, в переходный период, указанный в 4.2, в отдельных случаях допускается руководствоваться отступлениями от требований ч. IX ПКПС.

Эти отступления в табл. 4.1-1 приведены в третьей графе, а в табл. 4.1-2 приводятся в одной графе с указанием «Н.М.».

Таблица 4.1-1

Отступления от требований ч. IX ПКПС для судов, перевозящих опасные грузы навалом или в таре

Пункт ч. IX ПКПС	Область распространения требования	Содержание отступления
3.2.1.1 – 3.2.1.3	Н.М., э	Каждый трюм должен надлежащим образом проветриваться с помощью естественной или искусственной вентиляции. В случае перевозки веществ класса 4.3 каждый трюм должен быть оборудован принудительной взрывобезопасной вытяжной вентиляцией. Используемые для этой цели устройства должны быть сконструированы таким образом, чтобы исключалась возможность проникновения воды в трюм
3.2.2	Н.М., э	Отверстия в жилых помещениях и рулевой рубке, обращенные к трюмам, должны плотно закрываться
3.3.2	Н.М.	—
3.3.4	Н.М.	—
6.25.5.4	Н.М.	—
2.3.1, 2.3.3 – 2.3.7, 2.4.1, 3.7.1, 3.6.6, 11.4.19 ч. VI ПКПС	Н.М.	—
3.3.2, 3.8.1, 4.17.1	Н.М.,э	Выпускные отверстия дымовых труб должны находиться на расстоянии не менее 2,00 м от ближайшей кромки люковых отверстий трюмов. Приборы для отопления и приготовления пищи разрешается устанавливать только в жилых помещениях и рулевых рубках с металлическим полом. Однако: в машинном отделении допускается установка котлов центрального отопления, работающих на жидком топливе с температурой вспышки паров не ниже 60 °С; котлы систем центрального отопления, работающие на твердом топливе, разрешается устанавливать в помещении, которое расположено под палубой и вход в которое возможен только с палубы

Окончание табл. 4.1-1

Пункт ч. IX ПКПС	Область распространения требования	Содержание отступления
3.11.1	Н.М., э	Помещения (кроме форпика и ахтерпика), входы и выходы которых частично или полностью будут погружены в воду в аварийном состоянии, имеют запасный выход на уровне не менее 0,075 м выше аварийной ватерлинии
3.12.4	Н.М., э	Нижняя кромка всех негерметично закрывающихся отверстий (окон, дверей, входных люков) на конечной стадии затопления должна находиться на высоте не менее 0,075 м от аварийной ватерлинии
3.12.5	Н.М., э	Для всех случаев несимметричного затопления угол крена в конечной стадии затопления не должен превышать 20° до принятия мер по спрямлению и 12° после принятия мер по спрямлению

Таблица 4.1-2

Отступления от требований ч. IX ПКПС для судов, перевозящих опасные грузы наливом

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения и содержание отступления
4.3.1	C, N (см. 9.1 – – 9.3[1])	Н.М., э Для танкеров типа C, N(3), находящихся в эксплуатации, предписание может быть выполнено путем установки вертикальных защитных стенок высотой не менее 0,5 м. На борту судов, находящихся в эксплуатации, длиной менее 50 м в проходах к палубе высота стенок может быть уменьшена с 0,5 м до 0,3 м. (см. 9.3э листа контрольной проверки приложения 2)
4.4.4	C, N (см. 15)	Н.М.
4.4.5	C, N	Н.М.

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения и содержание отступления
4.4.6	C, N (см. 17.1 – – 17.2, 17.3э – – 17.5э)	Н.М., э На судах, находящихся в эксплуатации: грузовые танки должны быть отделены от жилых помещений, машинного помещения и служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства, или при отсутствии таких помещений от оконечностей судна коффердамами шириной не менее 0,50 м; на танкере с дедвейтом не более 150 т грузовые танки должны быть отделены от жилых помещений, машинного помещения и служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства, или (при отсутствии таких помещений) от оконечностей судна коффердамами шириной не менее 0,40 м; на танкере с дедвейтом не более 150 т расстояние между вкладными грузовыми танками и концевыми переборками должно составлять не менее 0,40 м (коффердамы не требуются)
4.4.8	N (см. 19)	Не применяется к танкерам типа N(O), киль которых заложен до 01.01.1977
4.6.1	N	Не применяется к танкерам, киль которых был заложен до 01.01.1977
4.4.11	N (см. 22.1 – – 22.3)	Н.М.
4.5.5	C, N (см. 29.1 – – 29.2)	Н.М.
4.5.1	C, N (см. 24.1 – – 24.5)	Н.М. в отношении высоты расположения приемных отверстий системы вентиляции подпалубных служебных помещений

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения и содержание отступления
4.5.3	C, N (см. 26 – – 27)	Н.М. в отношении расстояния между приемными отверстиями системы вентиляции и грузовым пространством
4.9.1	N (см. 185)	Н.М.
4.9.4	N (см. 186)	Н.М.
4.9.3, 4.9.5-4.9.9	N (см. 183, 187, 183э)	Н.М., э На конечной стадии затопления танкеров, находящихся в эксплуатации, угол крена не должен превышать 20° до принятия мер по спрямлению и 12° после принятия мер по спрямлению
4.10.1	N (см. 60.1 – – 60.2)	Н.М. Требование к расположению дверных петель со стороны грузового пространства не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977, если модернизация может затруднить доступ через другие важные входы
4.6.4	N (см. 41 – – 42)	Н.М. только для танкеров типа N(O) Требование к жилым помещениям и рулевой рубке, расположенными за пределами грузового пространства не применяется к судам: киль которых был заложен до 01.01.1977, при условии, что между рулевой рубкой и другими закрытыми помещениями нет сообщения; длиной до 50 м, киль которых был заложен до 01.01.1977 и рулевая рубка которых расположена в пределах грузового пространства, даже если в ней имеется вход в какое-либо другое закрытое помещение, при условии обеспечения безопасности путем выполнения дополнительных требований Речного Регистра

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
4.6.5	C, N (см. 43 – – 45)	Н.М. в отношении расположения входов в помещения и отверстий надстроек в носовой части судна, а также только для танкеров типа N(O) в отношении входов и отверстий. Требования к входам, обращенным в сторону грузового пространства, не применяются к судам длиной до 50 м, киль которых был заложен до 01.01.1977 г., при условии, что установлены экраны для защиты от проникновения газов
4.6.6	N (см. 46 – – 48)	Н.М. Требование не применяется к судам–сборщикам нефтесодержащих вод и к судам снабжения
4.6.7	N (см. 49)	Н.М. только для танкеров типа N(O)
4.6.3	N(3) (см. 34-34э)	Н. М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, применяются следующие предписания: подпалубные насосные отделения должны быть оборудованы газодетекторной системой, предусмотренной в 4.6.3.8 ч. IX ПКПС, и удовлетворять требованиям 4.6.3 ч. IX ПКПС
4.7.1	C, N (см. 50.1 – – 50.2)	Н.М.
4.7.2	C, N (см. 51.1 – – 51.5)	Н.М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, коффердамы могут быть оборудованы только системой заполнения водой или инертным газом
4.21.1.1	N (см. 134.1 – – 134.1э)	Н.М., э только для танкеров типа N(O) На борту судов, находящихся в эксплуатации и оборудованных отверстиями для измерения степени наполнения танка, эти отверстия должны быть: расположены таким образом, чтобы степень наполнения могла быть измерена с помощью футштока; оборудованы автоматически закрывающейся крышкой

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
4.21.1.2	N (см. 134.2)	Не применяется к находящимся в эксплуатации танкерам типа N(O), допущенным только к перевозке СЕРЫ РАСПЛАВЛЕННОЙ, № ООН 2448
4.21.1.3	C, N (см. 134.3)	Применяется только к судам, которые загружаются на специально оборудованных береговых сооружениях
4.21.1.4	C, N(3) (см. 134.3)	Применяется при перевозке веществ, требующих орошения палубы. Для танкеров типа C применяется в случае возобновления свидетельства о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма PP-1.15). Для танкеров типа C, N(3) применяется в случае возобновления свидетельства о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма PP-1.15). До 31.12.2010 прибор может быть установлен на переднем или заднем концах газоотводного коллектора танкеров, находящихся в эксплуатации, не перевозящих следующие вещества: АКРОЛЕИН СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1092; АКРИЛОНИТРИЛ СТАБИЛИЗИРО-ВАННЫЙ, № ООН 1093; БЕНЗОЛ, № ООН 1114; БУТАНОЛЫ (трет-БУТИЛОВЫЙ СПИРТ), № ООН 1120; КРОТОНАЛЬДЕГИД ИЛИ КРОТОН-АЛЬДЕГИД СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1143; ЦИКЛОГЕКСАН, № ООН 1145; ДИОКСАН, № ООН 1165; ИЗОПРЕН СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1218; МЕТИЛМЕТАКРИЛАТ, МОНОМЕР СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1247; ПАРАЛЬДЕГИД, № ООН 1264; ВИНИЛАЦЕТАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1301; КСИЛОЛЫ (п-КСИЛОЛ), № ООН 1307; КСИЛОЛЫ (смесь с температурой вспышки 0 °C ≤ t < 13 < °C), № ООН 1307; ХЛОРНИТРОБЕНЗОЛЫ ТВЕРДЫЕ РАСПЛАВЛЕННЫЕ (п-ХЛОРНИТРОБЕНЗОЛ) , № ООН 1578; ЭТИЛЕНДИАМИН, № ООН 1604; ЭТИЛЕНДИБРОМИД, № ООН 1605; НИТРОБЕНЗОЛ, № ООН 1662; НИТРОФЕНОЛЫ, № ООН 1663;

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
		КИСЛОТЫ ХЛОРУКСУСНОЙ РАСТВОР, № ООН 1750; КИСЛОТА МУРАВЬИНАЯ с массовой долей кислоты более 85 %, № ООН 1779; ГЕКСАМЕТИЛЕНДИАМИНА РАСТВОР, № ООН 1783; КИСЛОТЫ ФОСФОРНОЙ РАСТВОР С СОДЕРЖАНИЕМ КИСЛОТЫ БОЛЕЕ 80 % ПО ОБЪЕМУ, № ООН 1805; НАТРИЯ ГИДРОКСИД ТВЕРДЫЙ, РАСПЛАВЛЕННЫЙ, № ООН 1823; ЭТИЛАКРИЛАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1917; МЕТИЛАКРИЛАТ, СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1919; СПИРТЫ, Н.У.К. (ЦИКЛОГЕКСАНОЛ), № ООН 1987; ХЛОРОПРЕН СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1991; ХЛОРФЕНОЛЫ ЖИДКИЕ (2-ХЛОРФЕНОЛ), № ООН 2021; КИСЛОТА КРЕЗИЛОВАЯ, № ООН 2022; ЭПИХЛОРГИДРИН, № ООН 2023; ДИКЦИКЛОПЕНТАДИЕН, № ООН 2048; СТИРОЛ, МОНОМЕР СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 2055; ТОЛУОЛДИИЗОЦИАНАТ (и смеси изомеров) (2,4 ТОЛУОЛДИИЗОЦИОНАТ), № ООН 2078; ИЗОЦИАНАТЫ ТОКСИЧНЫЕ, Н.У.К. (4-ХЛОРФЕНИЛИЗОЦИАНАТ), № ООН 2206; АНГИДРИД МАЛЕИНОВЫЙ РАСПЛАВЛЕННЫЙ, № ООН 2215; КИСЛОТА АКРИЛОВАЯ СТАБИЛИЗИРОВАННАЯ, № ООН 2218; н-БУТИЛ-МЕТАКРИЛАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 2227; ХЛОРТОЛУОЛЫ (п-ХЛОРТОЛУОЛ), № ООН 2238; ГЕКСАМЕТИЛЕНДИАМИН ТВЕРДЫЙ, РАСПЛАВЛЕННЫЙ, № ООН 2280; ФЕНЕТИДИНЫ, № ООН 2311; ФЕНОЛ РАСПЛАВЛЕННЫЙ, № ООН 2312; ТРИХЛОРБЕНЗОЛЫ ЖИДКИЕ (1, 2, 4 – ТРИХЛОРБЕНЗОЛ), № ООН 2321; БУТИЛАКРИЛАТЫ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЕ (н-БУТИЛАКРИЛАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ), № ООН 2348; АЛКИЛФЕНОЛЫ ТВЕРДЫЕ, Н.У.К. (НОНИЛФЕНОЛ, СМЕСЬ ИЗОМЕРОВ РАСПЛАВЛЕННАЯ),

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
		№ ООН 2430; МЕТИЛИЗОТИОЦИАНАТ, № ООН 2477; ИЗОБУТИЛАКРИЛАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 2527; КИСЛОТА МЕТАКРИЛОВАЯ СТАБИЛИЗИРОВАННАЯ, № ООН 2531; КИСЛОТЫ ТРИХЛОРУКСУСНОЙ РАСТВОР, № ООН 2564; ПИПЕРАЗИН РАСПЛАВЛЕННЫЙ, № ООН 2579; ВИНИЛТОЛУОЛЫ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЕ, № ООН 2618; 4,4'-ДИАМИНОДИФЕНИЛ-МЕТАН, № ООН 2651; N-ЭТИЛТОЛУИДИНЫ (N-ЭТИЛ-п-ТОЛУИДИН), № ООН 2754; КИСЛОТА УКСУСНАЯ ЛЕДЯНАЯ или КИСЛОТЫ УКСУСНОЙ РАСТВОР с массовой долей кислоты более 80 %, № ООН 2789; ТОКСИЧНОЕ ВЕЩЕСТВО ТВЕРДОЕ ОРГАНИЧЕСКОЕ, Н.У.К. (1,2,3-ТРИХЛОРБЕНЗОЛ, РАСПЛАВЛЕННЫЙ), № ООН 2811; ТОКСИЧНОЕ ВЕЩЕСТВО ТВЕРДОЕ ОРГАНИЧЕСКОЕ, Н.У.К. (1,3,5-ТРИХЛОРБЕНЗОЛ, РАСПЛАВЛЕННЫЙ), № ООН 2811; КОРРОЗИОННАЯ ЖИДКОСТЬ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К.(ГЕКСАДЕЦИЛТРИМЕТИЛ АММОНИЯ ХЛОРИДА (50 %) И ЭТАНОЛА (35 %) ВОДНЫЙ РАСТВОР), № ООН 2920; ВЕЩЕСТВО ТВЕРДОЕ, ОПАСНОЕ ДЛЯ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, Н.У.К. РАСПЛАВЛЕННОЕ (АЛКИЛАМИН C_{12}-C_{18}), № ООН 3077; МЕТАКРИЛОНИТРИЛ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 3079; ВЕЩЕСТВА ТВЕРДЫЕ, СОДЕРЖАЩИЕ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩУЮСЯ ЖИДКОСТЬ, Н.У.К., РАСПЛАВЛЕННЫЕ, с температурой вспышки не более 60 °С (2-ПРОПАНОЛ И ДИАЛКИЛДИМЕТИЛАММОНИЯ ХЛОРИД (C_{12}-C_{18})), № ООН 3175; ЖИДКОСТЬ ПРИ ПОВЫШЕННОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., с температурой вспышки более 60 °С, перевозимая при температуре не ниже ее температуры вспышки, № ООН 3256; ЖИДКОСТЬ ПРИ ПОВЫШЕННОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ЛЕГКОВОС-

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
		ПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., с температурой вспышки более 60 °С, перевозимая при температуре не ниже ее температуры вспышки (САЖЕВАЯ СМЕСЬ Е-"РИДСТОК"), (ПИРОЛИЗОВОЕ МАСЛО), (МАСЛО – ПРОДУКТЫ ПИРОЛИЗА А), (ОСТАТОЧНОЕ МАСЛО), (НЕОЧИЩЕННОГО НАФТАЛИНА), (КРЕОЗОТОВОЕ МАСЛО), (Low QI Pitch), № ООН 3256; ЖИДКОСТЬ ПРИ ПОВЫШЕННОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ ЛЕГКОВОСПЛАМЕНЯЮЩАЯСЯ, Н.У.К., перевозимые при температуре не ниже 100 °С, но ниже температуры вспышки (включая расплавленные металлы, расплавленный соли и т. д.), № ООН 3257; ЖИДКОСТИ ПРИ ПОВЫШЕННОЙ ТЕМПЕРАТУРЕ, Н.У.К., перевозимые при температуре не ниже 100 °С, но ниже температуры вспышки (включая расплавленные металлы, расплавленный соли и т. д.), № ООН 3257; АМИНЫ ТВЕРДЫЕ КОРРОЗИОННЫЕ, Н.У.К. (АЦЕТАТ МОНОАЛКИЛАМИНА (C_{12}-C_{18}) РАСПЛАВЛЕННЫЙ), № ООН 3259; КИСЛОТА МУРАВЬИНАЯ массовой долей не менее 10 %, но менее 85 %), № ООН 3412; КИСЛОТА МУРАВЬИНАЯ массовой долей не менее 5 %, но менее 10 %), № ООН 3412; АКРИЛАМИДА РАСТВОР, № ООН 3426; ХЛОРТОЛУИДИНЫ ЖИДКИЕ, № ООН 3429; НИТРОТОЛУОЛЫ ТВЕРДЫЕ РАСПЛАВЛЕННЫЕ (п-НИТРОТОЛУОЛ РАСПЛАВЛЕННЫЙ), № ООН 3446; ТОЛУИДИНЫ ТВЕРДЫЕ РАСПЛАВЛЕННЫЕ (п-ТОЛУИДИН), № ООН 3451; КРЕЗОЛЫ ТВЕРДЫЕ РАСПЛАВЛЕННЫЕ, № ООН 3455; ВЕЩЕСТВА С ТЕМПЕРАТУРОЙ ВСПЫШКИ 61 °С < $t_{вс}$ ≤ 100 °С, которые не отнесены к какому-либо другому классу (2-ЭТИЛГЕКСИЛАКРИЛАТ), № ООН 9003; 4,4'-ДИФЕНИЛМЕТАНДИИЗОЦИАНАТ, № ООН 9004

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
4.21.1.5	C, N (см. 134.5)	Применяется в случае возобновления свидетельства о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма РР-1.15)
4.21.1.6	N (см. 134.6)	Н.М. только для танкеров типа N(O) в отношении отверстия для взятия проб
4.21.4	C, N (см. 138.1 – – 138.5)	Н.М.
4.21.7-4.21.9	C, N (см. 140 – – 143)	Н.М. Танкеры, имеющие свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма РР-1.15), действительное на 31.12.2000, и перевозящие следующие вещества: АКРОЛЕИН СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ), № ООН 1092; АКРИЛОНИТРИЛ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1093; КРОТОНАЛЬДЕГИД ИЛИ КРОТОНАЛЬДЕГИД СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1143; ИЗОПРЕН СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1218; МЕТИЛМЕТАКРИЛАТ, МОНОМЕР СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1247; ВИНИЛАЦЕТАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1301; ЭТИЛАКРИЛАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1917; МЕТИЛАКРИЛАТ, СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1919; ХЛОРОПРЕН СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 1991; ЭПИХЛОРГИДРИН, № ООН 2023; СТИРОЛ, МОНОМЕР СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 2055; КИСЛОТА АКРИЛОВАЯ СТАБИЛИЗИРОВАННАЯ, № ООН 2218; н-БУТИЛМЕТАКРИЛАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 2227; БУТИЛАКРИЛАТЫ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЕ (н-БУТИЛАКРИЛАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ), № ООН 2348; ИЗОБУТИЛАКРИЛАТ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ,

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
		№ ООН 2527; КИСЛОТА МЕТАКРИЛОВАЯ СТАБИЛИЗИРОВАННАЯ, № ООН 2531; ВИНИЛТОЛУОЛЫ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЕ, № ООН 2618; МЕТАКРИЛОНИТРИЛ СТАБИЛИЗИРОВАННЫЙ, № ООН 3079; АКРИЛАМИДА РАСТВОР, № ООН 3426; вещества с температурой вспышки более 60 °С < t_{bc} ≤ 100 °С, которые не отнесены к какому-либо другому классу (2-ЭТИЛГЕКСИЛАКРИЛАТ), № ООН 9003, должны удовлетворять указанию Н.М. не позднее 31.12.2010
4.8.1	N (см. 54)	Не применяется к танкерам, киль которых был заложен до 01.01.1977
4.8.5	C, N(3) (см. 58.1 – – 58.3)	Н.М.
4.11.1	N	Не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977 и которым предписано испытательное давление 15 кПа (0,15 бар). Достаточным является испытательное давление 10 кПа (0,10 бар)
4.12.1-4.12.3	C, N (см. 63, 64, 65.1)	Н.М.
4.12.4	N (см. 66)	Н.М. для судов-сборщиков нефтесодержащих вод. Применяется к танкерам типа N(O) только том случае, если перевозимое вещество обладает коррозионными свойствами
4.12.6	C (см. 68.1 – – 68.2, 69)	Н.М., за исключением требования о составе запорной системы грузовых трубопроводов
4.12.7	C, N (см. 70.1)	Н.М. Применяется к танкерам N(O) только том случае если перевозимое вещество обладает коррозионными свойствами

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
4.12.13	C (см. 75)	Н.М.
4.14.1-4.14.3	C (см. 87 – 89)	Предписания относительно системы водораспыления применяются для танкеров, перевозящих вещества, допущенные к перевозке танкерами согласно табл. П1-1 приложения 1 ч. IX ПКПС
4.5.4	C, N (см. 28)	Н.М.
4.15.2	C, N (см.91 – 91э)	Н.М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, температура наружных поверхностей двигателей не должна превышать 45 °C
4.10.3	C, N (см. 62 – 62э)	Н.М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, температура в машинном помещении не должна превышать 45 °C при температуре окружающей среды 20 °C
4.5.7	C, N (см.31)	Н.М. в отношении высоты отверстий воздушных труб каждой топливной цистерны над уровнем палубы
4.15.3	N (см. 92 – 93)	Н.М.
4.16.1	N (см. 94)	Н.М.
4.16.2	N (см. 95)	Н.М.
2.1, 6.25.5	C, N (см. 97)	Н.М.
2.2.2	C, N (см. 98.1 – 98.2)	Н.М.
4.17.21	N (см. 128)	Не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
4.19.2	N (см. 132 – – 132э)	Н.М., э только для танкеров типа N(O) На борту судов, находящихся в эксплуатации, это предписание может быть выполнено благодаря использованию маслоотделителя, установленного на трубопроводе возврата конденсата в котел
табл. 5.2.2 (сноска 2), 6.5.4, 12.4.6	C, N (см. 155)	Н.М.
5.15.1	C, N (см. 160)	Н.М.
4.22.7 – 4.22.10	N (см. 162, 163, 165, 167, 168)	Н.М. только для танкеров типа N(O)
4.22.10	N (см. 164)	Не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977 э Во время загрузки, разгрузки и дегазации на борту судов, киль которых был заложен до 01.01.1977 и у которых какое-либо отверстие в рулевой рубке, не имеющее газонепроницаемого закрывающего устройства (например, двери, окна и т. д.), выходит в грузовое пространство, должны выполняться следующие предписания: а) все электрооборудование, предназначенное для использования, должно относиться к типу с ограниченной опасностью взрыва, т. е. должно быть сконструировано таким образом, чтобы при нормальном функционировании не происходило образование искр и температура наружной поверхности кожуха не превышала 200 °С или чтобы это электрооборудование было брызгонепроницаемого типа и температура наружной - поверхности кожуха не превышала 200 °С при нормальных условиях эксплуатации;

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
		б) электрооборудование, не удовлетворяющее требованиям, перечисленным в пункте а), должно иметь маркировку красного цвета, а его отключение должно производиться с главного распределительного щита
4.22.11	C, N (см. 166)	Н.М.
4.22.12	N(O) (см. 169)	Не применяется к следующему электрическому оборудованию судов, киль которых заложен до 01.01.1997: светильников, расположенных в жилых помещениях, за исключением выключателей, расположенных при входе в жилые помещения; устройств радиотелефонной связи в жилых помещениях и рулевой рубке, а также устройств управления двигателями внутреннего сгорания. При этом все прочие элементы электрического оборудования должно иметь степень защиты в соответствии с табл. 2.3.6 ПКПС
4.22.13	C, N (см. 168, 167э – – 168э)	Н.М. Н.М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, требования в отношении уровня взрывозащиты «повышенная надежность против взрыва» не применяются в отношении: светильников, расположенных в жилых помещениях, за исключением выключателей, расположенных при входе в жилые помещения; устройств радиотелефонной связи в жилых помещениях и рулевой рубке
4.22.14	N(O) (см. 171)	Н.М. в отношении маркировки красного цвета
4.22.15	N(O) (см. 174)	Н.М.

Продолжение табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
4.9.3	C (см. 183, 183э)	Н.М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, на конечной стадии затопления угол крена не должен превышать 20° до принятия мер по спрямлению и 12° после принятия мер по спрямлению
4.9.4	C (см. 184)	Н.М.
4.4.1	C, N (см. 12, 12э)	Н.М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, максимальная вместимость грузового танка не должна превышать 760 $м^3$
4.4.2	C (см. 13, 13э)	Н. М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, требования 4.4.2 ч. IX ПКПС к длине грузовых танков не выполняются, что допустимо
4.9.7	C (см. 182, 182э)	Н.М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, нижняя кромка всех негерметично закрывающихся отверстий (окон, дверей, входных люков) на конечной стадии затопления должна находиться на высоте не менее 0,75 м от аварийной ватерлинии
4.7.2	C, N (см. 51, 51э)	Н.М. в отношении наполнения коффердамов водой за 30 мин. Н.М. для танкеров типа N(O) в отношении наполнения коффердамов водой с помощью насосов. Н.М. в отношении впускных клапанов коффердамов. э На борту судов, находящихся в эксплуатации, коффердамы должны быть оборудованы системой заполнения водой или инертным газом

Окончание табл. 4.1-2

Пункт ч. IX ПКПС	Объект применения требования	Область распространения, указания и/или содержание требования-аналога для судов, находящихся в эксплуатации
4.24.1	С (см. 181, 181э)	Н.М., э На борту судов, находящихся в эксплуатации, помещения, у которых входы и выходы полностью или частично погружены в воду в аварийном состоянии танкера, должны иметь запасный выход, расположенный на высоте не менее 0,075 м от аварийной ватерлинии.
[1] Здесь и далее в скобках приведены ссылки на пункты Приложения 3 к настоящему руководству.		

Если в табл. 4.1-1 или 4.1-2 дается указание «Н. М.», а тест отступления для судов в эксплуатации не приводится (см., например, третью – шестую строки табл. 4.1-1 или вторую строку табл. 4.1-2), то это означает, что данное требование ч. IX ПКПС не применяется для судов в эксплуатации, построенных (отремонтированных, модернизированных, обновленных) без учета требований ч. IX ПКПС, или судов после ремонта, модернизации, обновления, выполненных без учета требований ч. IX ПКПС.

4.2 Отступления от требований ч. IX ПКПС, приведенные в табл. 4.1-1 и 4.1-2, вводятся на период от даты утверждения настоящего руководства до даты следующего классификационного освидетельствования судна, но не менее чем на четыре года.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
(рекомендуемое)

ЗАЯВКА НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДНА

В _____ филиал
Российского Речного Регистра

Прошу освидетельствовать судно для перевозки опасного(ых) / / навалочного(ых) груза(ов), для которого удостоверяется правильность следующих сведений.

Название или номер судна — Регистровый №
Тип и назначение — Класс
№ проекта — Год постройки

Транспортное наименование груза	Род упаковки	№ ООН Классификационный шифр по ГОСТ 19433-88	Примечание

Информация о свойствах грузов прилагается.

Перевозка осуществляется по специальной инструкции _____
номер

_____
наименование, дата утверждения инструкции

Заключение или обоснование возможности перевозки

_____ _____
номер дата

Судовладелец _____

Адрес _____

Телефон _____ Факс _____ ИНН _____

Расчетный счет _____ в _____

_____

ОКВЭД _____ ОКПО _____

_____ _____
Должность, фамилия, и., о., подпись дата

М. П.

ПРИЛОЖЕНИЕ К ЗАЯВКЕ

Перечень документации, представляемой судовладельцем:

1 Документы, одобренные Речным Регистром:

.1 информация об остойчивости и непотопляемости, в том числе при перевозке смещаемых грузов и грузов, смещаемых «подобно зерну»;

.2 дополнение к информации об остойчивости и непотопляемости;

.3 инструкция по загрузке, разгрузке и балластировке, а для судов, перевозящих опасные грузы навалом или в таре, с указанием типовых планов загрузки грузом определенного удельного погрузочного объема (УПО);

.4 инструкция по использованию судовых устройств и установок, связанных с обработкой и хранением груза, если необходимо соблюдение специальных правил техники безопасности при их использовании;

.5 обоснование пригодности судна для перевозки заявляемых опасных грузов;

.6 листы ранее проведенных контрольных проверок выполнения специальных требований Российского Речного Регистра к оборудованию судов, перевозящих опасные грузы, при их освидетельствовании;

.7 сертификаты на вновь установленное электрическое оборудование грузовых помещений, пожарное оборудование, предусмотренные 2.1.1, 2.1.8 ПТНП;

.8 схемы грузовых помещений с указанием расположения смежных жилых, служебных и машинных помещений, а также источников теплоты.

2 Информация о грузе, включающая, как минимум:

в случае опасного груза, перевозимого навалом:

.1 информацию об УПО, операциям по штивке и в случае концентратов или иных грузов, которые могут разжижаться, дополнительную информацию в виде свидетельства о влагосодержании груза и его предельной влажности;

.2 декларацию или свидетельство о химических свойствах груза, включающие в себя номер ООН или идентификационный номер, класс, знак опасности, разрешенный способ перевозки, требуемое оборудование, интенсивность вентиляции, положения, касающиеся загрузки, разгрузки и перевозки;

в случае груза, перевозимого в таре в виде отдельных мест:

.3 общее описание груза, массы брутто груза или грузовых мест и любых соответствующих особых свойствах груза;

.4 декларацию или свидетельство о том, что груз, предъявленный к перевозке, надлежащим образом упакован и снабжен маркировкой, знаками опасности и находится в состоянии, пригодном для перевозки;

в случае опасного груза, перевозимого наливом:

.5 номер ООН;

.6 требуемый тип танкера;

.7 требуемую конструкцию, тип, оборудование грузового танка;

.8 давление срабатывания быстродействующего дыхательного клапана;

.9 максимальную степень наполнения грузового танка;

.10 относительную плотность пара при 20 °С;

.11 тип устройства для взятия проб;

.12 необходимость защиты от взрыва;

.13 необходимость индикатора горючих газов и токсикометра;

.14 группу и категорию смеси.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2
(обязательное)

РОССИЙСКИЙ РЕЧНОЙ РЕГИСТР

ЛИСТ
контрольной проверки выполнения специальных требований Российского Речного Регистра к оборудованию судов, перевозящих опасные грузы навалом / в таре, при их освидетельствовании
(приложение к акту освидетельствования)

Название или номер судна _____ Регистровый № _____
Тип и назначение _____ Класс судна ✠ _____
№ проекта _____ Год постройки _____

Настоящим удостоверяется, что объекты технического наблюдения, освидетельствование которых необходимо для выдачи Свидетельства о пригодности судна для перевозки опасных грузов, должным образом освидетельствованы на предмет соответствия их устройства, конструкции и параметров требованиям ч. IX ПКПС. Детальные сведения приведены ниже.

		Отметить применимое[1]
	Общие сведения о судне	
1	Судно, перевозящее опасные грузы навалом	☐
2	Судно, перевозящее опасные грузы в таре	☐
	Документация	
3	Проверено наличие на борту судна специальной документации:	☐

[1] Отметить применимое одним из следующих кодов:
0 — не применимо; 1 — да; 2 — нет.

3.1 Обоснование необходимости и возможности перевозки опасных грузов на данном судне ☐

3.2 Информация об остойчивости и непотопляемости судна применительно к перевозимым опасным грузам ☐

3.3 Инструкция по загрузке-разгрузке применительно к перевозимым опасным грузам ☐

Технические требования

Грузовые помещения

4 Проверкой установлено, что:

4.1 расстояние между бортом и внутренней продольной переборкой грузового трюма (междубортное расстояние) не менее 0,8 м (исключения см. 3.10.1 ч. IX ПКПС); ☐

4.2 высота междудонного пространства не менее 0,5 м, а над приемными колодцами не менее 0,4 м при условии, что вместимость приемных колодцев не превышает 0,03 м^2; ☐

4.3 переборки и палубы, отделяющие машинные помещения от грузовых помещений, имеют тип А-60. ☐

5 Подтверждается, что:

5.1 днище трюмов позволяет осуществлять его очистку и просушку; ☐

5.2 в трюмах не установлены отопительные приборы; ☐

5.3 в грузовых помещениях предусмотрена возможность измерения температуры в разных по высоте точках помещения; ☐

5.4 в грузовых помещениях предусмотрена возможность забора проб воздуха, а судно снабжено оборудованием, позволяющим определить концентрацию взрывоопасных газов и паров или кислорода в грузовом помещении; ☐

5.5 возможность искрообразования при работе люковых закрытий грузовых трюмов исключена; ☐

5.6 трюмы не имеют общих переборок с топливными цистернами; ☐

Н.М.[2]

---

[2] означает, что данное предписание применяется к новым судам при первоначальном освидетельствовании или к судам в эксплуатации, на которых устройства, конструкции, элементы, указанные в листе контрольной проверки, а также само судно или его системы и / или части были модернизированы. Под модернизацией понимается изменение типа судна, типа трюма, типа устройства, конструкции, элемента или замена устройства, конструкции, элемента устройством, конструкцией, элементом, имеющим более высокие характеристики. Если предусмотренные проектом судна устройства, конструкции, элементы заменены запасными или сменными устройствами, конструкциями, элементами, изготовленными по той же технологии, тем же производителем и с теми же характеристиками (если это применимо), то данное предписание не применяется.

или

5.5э[3] принимается во внимание, что если перевозимый груз или его тара не вступают в химическую реакцию с топливом, то допускается общая переборка грузового трюма и топливной цистерны; ☐

5.6 при перевозке опасных грузов, выделяющих при соединении с водой высокотоксичные газы (отравляющие вещества): фосфин, арсин, силан, каждый грузовой трюм оборудован стационарной (или альтернативной) системой газоанализаторов, извещающей о выделении указанных газов. ☐

Вентиляция грузовых помещений и трюмов

6 Подтверждается, что:

6.1 каждый трюм вентилируется при помощи двух независимых друг от друга вытяжных вентиляторов: ☐ Н.М.

6.2 производительность вентиляторов обеспечивает пятикратный по отношению к объему порожнего трюма воздухообмен в час; ☐ Н.М.

6.3 конструкция вентилятора исключает возможность искрообразования или образования электростатического заряда; ☐ Н.М.

6.4 отверстия вытяжных трубопроводов расположены в противоположных концах трюма. Система вытяжной вентиляции устроена таким образом, что исключена возможность появления застойных зон в грузовом трюме; ☐ Н.М.

6.5 отверстия вытяжных трубопроводов отстоят от днища не менее чем на 50 мм; ☐ Н.М.

или

6.1э каждый трюм оборудован естественной или искусственной вытяжной вентиляцией: ☐

6.2э трюмы судна, предназначенного для перевозки веществ класса 4.3, оборудованы принудительной взрывобезопасной вытяжной вентиляцией; ☐

6.3э конструкция устройств вентиляции трюмов исключает возможность проникновения в трюм воды. ☐

7 Подтверждается, что жилые и служебные помещения, за исключением помещений с низкой пожарной опасностью (см. 3.1.3 ч. IX ПКПС) и помещений, в которых люди находятся эпизодически, но при их посещении осуществляются меры предосторожности, например контроль воздуха, проветривание и т. д., не являются смежными с грузовыми помещениями. ☐

8 Подтверждается, что:

8.1 приемные отверстия судовой вентиляции, в том числе МО, не располагаются в зоне размещения головок вытяжной вентиляции трюмов, чтобы любой выходящий газ не мог попасть в жилые и служебные помещения, расположенные над или под палубой; ☐

8.2 в носовой стенке надстройки отсутствуют какие-либо двери, люки, вентиляционные отверстия, ведущие в машинное и служебные помещения; ☐

---

[3] означает, что данное предписание применяется к судам в эксплуатации.

или

8э отверстия в жилых помещениях и рулевой рубке, выходящие в трюмы, имеют плотное закрытие. ☐

Машинные помещения

9 Проверкой установлено, что для главных и вспомогательных двигателей и котлов применяется топливо с температурой вспышки паров не ниже 60 °С, а для аварийных дизель-генераторов — с температурой вспышки паров не ниже 55 °С. ☐

10 Подтверждается, что вентиляционные отверстия машинных помещений Н.М. находятся на расстоянии более 2,0 м от грузового пространства. ☐

11 Проверкой установлено, что:

11.1 на судне используются двигатели, воздухоозаборники которых всасывают воздух из-за пределов машинных помещений; ☐

11.2 воздухозаборники находятся на расстоянии более 2,0 м от грузового пространства. ☐

Грузовое пространство

12 Подтверждается, что возможность искрообразования в пределах грузового пространства исключена. ☐

Топливные цистерны

13 Проверкой установлено, что:

13.1 междудонные пространства, расположенные в пределах грузовых трюмов, используются в качестве топливных цистерн; ☐

13.2 трубопроводы и отверстия этих топливных цистерн располагаются вне трюма. ☐

14 Подтверждается, что:

14.1 высота воздушных труб топливных цистерн, измеряемая от палубы до Н.М. уровня жидкости в трубе при ее заполнении, составляет не менее 500 мм; ☐

14.2 выходное отверстие воздушных труб топливных цистерн защищено пламепрерывающей арматурой. ☐

Система газовыпуска, система отопления

15 Проверкой установлено, что:

15.1 выпускные газы двигателей и котлов выводятся из судна в атмосферу Н.М. либо через дымовую трубу, либо через обшивку в корме судна; ☐

15.2 отсутствует вывод газовыпускных трубопроводов через бортовую обшивку. ☐

16 Проверкой установлено, что:

16.1 газовыпускные трубопроводы котлов, главных и вспомогательных двига- Н.М. телей оборудованы искрогасителями (искроуловителями); ☐

16.2 газовыпускные трубопроводы расположены на расстоянии не менее 2,0 м от грузового пространства; ☐

или

16э проверкой установлено, что:

16.1э приборы для отопления и приготовления пищи установлены в жилых помещениях или рулевой рубке с металлическим полом; ☐

16.2э котлы системы центрального отопления, установленные в машинном отделении, работают на жидком топливе с температурой вспышки не ниже 60 °С; ☐

16.3э установленные на судне котлы системы центрального отопления, работающие на твердом топливе, находятся в помещении, расположенном под палубой и имеющее вход в него только с палубы. ☐

Осушительная система

17 Проверкой установлено, что:

17.1 Н.М. конструкция системы осушения грузовых помещений исключает прокачку осушаемой жидкости через трубопроводы или насосы машинного помещения; ☐

17.2 Н.М. помещение осушительного насоса оборудовано автономной принудительной вытяжной вентиляцией; ☐

17.3 Н.М. вентиляция помещения осушительного насоса обеспечивает 6 воздухообменов в час; ☐

17.4 Н.М. Помещение осушительного насоса отделяется от соседнего помещения самозакрывающейся дверью; ☐

или

17э подтверждается возможность осушения трюмов судна, предназначенного для перевозки навалом/насыпью или без упаковки веществ класса 4.1, 4.3, полимеров вспениваемых гранулированных класса 9, только с помощью осушительной системы расположенной в пределах грузового пространства. ☐

Средства пожаротушения

18 Проверкой установлено, что:

18.1 на судне установлена система водотушения; ☐

18.2 Н.М. систему водотушения питают два независимых пожарных или балластных насоса, установленных в разных помещениях; ☐

18.3 Н.М. один из пожарных насосов находится в постоянной готовности к немедленному вводу в действие; ☐

18.4 Н.М. немедленная подача воды обеспечивается наличием постоянного давления в пожарной магистрали, либо возможностью дистанционного пуска насоса из рулевой рубки без какого-либо открывания клапанов в помещении пожарного насоса; ☐

18.5 Н.М. система водотушения имеет водяную магистраль, оснащенную, по меньшей мере, тремя пожарными кранами, расположенными в грузовом пространстве над палубой; ☐

18.6 обеспечивается подача не менее двух струй воды от разных пожарных Н.М. кранов в любую точку палубы в пределах грузового пространства; ☐

18.7 обеспечивается подача струи воды на расстоянии не менее ширины суд- Н.М. на при применении двух распыляющих сопел из любой точки на борту судна; ☐

18.8 на водяной магистрали установлен обратный пружинный клапан для ис- Н.М. ключения возможности проникновения паров и газов из грузового пространства в жилые и служебные помещения. ☐

19 Подтверждается, что машинные и грузовые помещения судов имеют стационарную систему углекислотного тушения: ☐

19.1 при пуске системы в защищаемом помещении обеспечивается автомати- Н.М. ческое включение оповещения и автоматическое отключение вентиляции; ☐

19.2 воздух, выпускаемый через клапаны повышенного давления баллонов со Н.М. сжатым воздухом, установленных в машинном помещении, отводится в атмосферу; ☐

19.3 расположение распределительных сопел системы обеспечивает равномер- Н.М. ное распределение огнетушащего вещества по защищаемому помещению; ☐

19.4 возможен пуск системы пожаротушения с поста, расположенного за пре- Н.М. делами защищаемого помещения; ☐

19.5 предусмотрены устройства для удаления огнетушащего вещества из за- Н.М. щищаемого помещения, исключающие возможность их пуска в процессе тушения пожара; ☐

19.6 открытие клапанов сосудов с диоксидом углерода (CO_2) и управление Н.М. клапаном рассеяния выполняются отдельными операциями; ☐

19.7 устройство регулирования времени рассеяния CO_2 характеризуется по- Н.М. вышенной безотказностью; ☐

19.8 вентиляционные отверстия помещений, защищаемых системами углеки- Н.М. слотного, аэрозольного или объемного химического тушения, закрываются снаружи помещений. ☐

20 Подтверждается наличие системы автоматической сигнализации обнару- Н.М. жения пожара. ☐

21 Проверкой установлено, что:

21.1 наличествует автоматическая световая и звуковая сигнализация преду- Н.М. преждения о введении в действие системы объемного тушения пожара; ☐

21.2 сигнал предупреждения подается не менее чем за 30 с до пуска огнету- Н.М. шащего вещества. ☐

22 Подтверждается, что:

22.1 в автоматической системе обнаружения пожара применяются извещате- Н.М. ли, соответствующие роду перевозимого груза; ☐

22.2 установка автоматических извещателей в грузовом помещении выполне- Н.М. на в соответствии с требованиями по максимальной площади, обслуживаемой одним извещателем, расстоянию между извещателями, и отстоянию от переборок; ☐

22.3 тепловые извещатели срабатывают в требуемом интервале температур; ☐

Н.М.

22.4 дымовые извещатели срабатывают при требуемом значении плотности ☐
Н.М. дыма;

22.5 тип установленных извещателей позволяет им вернуться в нормальный ☐
Н.М. режим работы после испытаний на срабатывание без замены каких-либо элементов.

23 Подтверждается, что материалы труб и арматуры, предназначенных для ☐
Н.М. агрессивно-коррозионных сред, согласованы Речным Регистром.

24 Подтверждается, что все элементы системы пожаротушения изготовлены ☐
Н.М. из негорючих и стойких к действию огнетушащего вещества материалов.

25 Проверкой установлено, что самопроизвольный пуск систем пожароту- ☐
Н.М. шения исключен.

26 Подтверждается возможность пуска системы пожаротушения с поста, ☐
Н.М. расположенного за пределами защищаемого помещения.

27 Проверкой установлено, что устройства дистанционного управления ☐
Н.М. средств объемного пожаротушения могут получать питание, помимо основного источника электроэнергии, от аварийного источника электрической энергии.

28 Подтверждается наличие на видном месте в помещении станции пожа- ☐
Н.М. ротушения схемы системы пожаротушения с указанием пусковых устройств и охраняемых помещений, а также краткой инструкции по вводу системы в действие.

29 Подтверждается наличие у входов во все помещения, в которые может ☐
Н.М. проникнуть огнетушащее вещество, надписи с требованием покинуть помещение в случае получения сигнала о возникновении пожара.

30 Проверкой установлено, что оборудование всех систем пожаротушения, ☐
Н.М. за исключением системы водотушения, размещено в помещении станций пожаротушения вне охраняемых помещений.

31 Проверкой установлено, что станции пожаротушения размещены на от- ☐
Н.М. крытых палубах или непосредственно под ними с непосредственным выходом на палубы.

32 Проверкой установлено, что станции пожаротушения размещены в гер- ☐
Н.М. метичных выгородках или шкафах.

33 Подтверждается, что температура воздуха в помещении станции пожаро- ☐
Н.М. тушения не превышает 40 °С в соответствии с 3.2.2.4 ч. III ПКПС.

34 Проверкой установлено, что станции пожаротушения оборудованы авто- ☐
Н.М. номной вытяжной вентиляцией, обеспечивающей 12 обменов воздуха в час.

35 Подтверждается, что количество CO_2 соответствует требованиям 3.8.9 ☐
Н.М. ч. III ПКПС.

36 Проверкой установлено, что в грузовых помещениях судна в дополнение ☐
к имеющимся предусмотрены переносные огнетушители общей вместимостью не менее 12 кг сухого порошка, эффективного для тушения конкретного перевозимого опасного груза, или равноценные им.

37 Подтверждается, что за пределами жилых помещений и рулевой рубки используются только электрические светильники. ☐

Тип и размещение электрооборудования

38 Проверкой установлено, что в грузовых помещениях для перевозки опасных грузов электрооборудование отсутствует. ☐

39 Подтверждается, что электрооборудование в грузовом помещении имеет взрывозащищенное исполнение. ☐

40 Подтверждается, что в грузовых помещениях установлены светильники и прожекторы не во взрывобезопасном исполнении, если в щите сети светильников и прожекторов грузового помещения освещения имеется вынимаемая перемычка, обесточивающая сеть и не являющаяся предохранителем (см. предписание 41 настоящего Листа контрольного осмотра). В случае, когда наличие перемычки не установлено, подтверждается, что в грузовых помещениях установлены светильники и прожекторы во взрывобезопасном исполнении. ☐

41 Проверкой установлено, что в щите сети светильников и прожекторов грузового помещения освещения имеется устройство, не являющееся предохранителем, с помощью которого сеть может быть обесточена, и не допускающее непреднамеренного запитывания указанной сети. Если наличие такого устройства не установлено, необходимо указывать код ситуации 0 или, если в грузовых помещениях установлены светильники и прожекторы во взрывобезопасном исполнении — код 1. ☐

Электрические кабели

42 Проверкой установлено, что кабели внутри грузовых трюмов расположены в верхней их части и проложены в трубах или закрыты прочными кожухами. ☐

43 Проверкой установлено, что кабели, проложенные во взрывоопасных зонах, имеют покрывающую непроницаемую неметаллическую оболочку в сочетании с оплеткой или с другим металлическим покрытием для механической защиты и для контроля изоляции жил кабеля. ☐

44 Подтверждается, что во взрывоопасных зонах не применяются кабели с алюминиевой оболочкой, а также провода и кабели с полиэтиленовой изоляцией. ☐

Заземление металлических тросов, мачт

45 Проверкой установлено, что все металлические части электрического оборудования, не находящиеся под напряжением, но с которыми возможно соприкосновение персонала в эксплуатационных условиях, заземлены. ☐

Запасные выходы

46 Подтверждается, что помещения (кроме форпика и ахтерпика), входы и выходы которых частично или полностью будут погружены в воду в аварийном состоянии, имеют запасный выход на уровне не менее 0,1 м выше аварийной ватерлинии; ☐

Н.М.

или

46э подтверждается, что помещения (кроме форпика и ахтерпика), входы и выходы которых частично или полностью будут погружены в воду в аварийном состоянии, имеют запасный выход на уровне не менее 0,075 м выше аварийной ватерлинии. ☐

Остойчивость и непотопляемость

47 Н.М. Подтверждается, что нижняя кромка всех негерметично закрывающихся отверстий (окон, дверей, входных люков) на конечной стадии затопления находится на высоте не менее 0,1 м от аварийной ватерлинии (проверяется по технической документации); ☐

или

47э подтверждается, что нижняя кромка всех негерметично закрывающихся отверстий (окон, дверей, входных люков) на конечной стадии затопления находится на высоте не менее 0,075 м от аварийной ватерлинии (проверяется по технической документации). ☐

48 Н.М. Подтверждается, что для всех случаев несимметричного затопления угол крена в конечной стадии затопления не превышает 12° (проверяется по технической документации); ☐

или

48э подтверждается, что для всех случаев несимметричного затопления угол крена в конечной стадии затопления не превышает 20° до принятия мер по спрямлению и 12° после принятия мер по спрямлению (проверяется по технической документации). ☐

49 Подтверждается наличие на судне средств индивидуальной защиты органов дыхания и защиты кожного покрова для каждого члена экипажа и дополнительно для вахтенной службы в соответствии с руководством капитану по безопасной перевозке опасных грузов, отвечающих требованиям этого руководства. ☐

Осмотр судна с целью проверки специальных требований Речного Регистра к оборудованию, а также проверку судовой технической документации произвел:

Должность, фамилия, и., о., подпись _____ дата _____

М.П.

ПРИЛОЖЕНИЕ 3
(обязательное)

РОССИЙСКИЙ РЕЧНОЙ РЕГИСТР

ЛИСТ
контрольной проверки выполнения специальных требований Российского Речного Регистра к оборудованию судов, перевозящих опасные грузы наливом, при их освидетельствовании
(приложение к акту освидетельствования)

Название или номер судна _____ Регистровый № _____
Тип и назначение _____ Класс судна ✠ _____

№ проекта _____ Год постройки _____

Настоящим удостоверяется, что объекты технического наблюдения, освидетельствование которых необходимо для выдачи Свидетельства о пригодности судна для перевозки опасных грузов, должным образом освидетельствованы на предмет соответствия их устройства, конструкции и параметров требованиям ч. IX ПКПС. Детальные сведения приведены ниже.

		Отметить применимое[1]
	Общие сведения о судне	
1	Танкер типа С	☐
2	Танкер типа N с открытыми грузовыми танками (далее N(O))	☐
3	Танкер типа N с закрытыми грузовыми танками (далее N(З))	☐

[1] Отметить применимое одним из следующих кодов:
0 — не применимо; 1 — да; 2 — нет.

Документация

4 Проверено наличие на борту судна следующей документации: ☐

4.1 обоснования необходимости и возможности перевозки опасных грузов на данном судне; ☐

4.2 информация об остойчивости и непотопляемости судна применительно к перевозимым опасным грузам; ☐

4.3 инструкция по загрузке-разгрузке применительно к перевозимым опасным грузам. ☐

Технические требования

Материалы

5 Подтверждается, что все конструкции и элементы судна, включая оборудование, которые могут вступить в контакт с перевозимым грузом, изготовлены из материалов, инертных по отношению к грузу, или имеют соответствующее покрытие. ☐

6 Проверкой установлено, что в пределах грузового пространства отсутствуют объекты, изготовленные из дерева, алюминиевых сплавов или пластмасс, за исключением разрешенных согласно 4.2.1 ч. IX ПКПС. ☐

7 Проверкой установлено, что в пределах грузового пространства исключена возможность искрообразования при ударах. ☐

8 Подтверждается, что материал шлюпок, изготовленных из пластмасс, является трудновоспламеняющимся. ☐

Защита от проникновения газов

9 C, N(3) Подтверждается, что:

9.1 нижняя кромка дверных проемов в боковой стенке надстроек находится на высоте не менее 0,50 м над уровнем палубы; ☐

N.M.[2]

или

[2] означает, что данное предписание применяется к новым судам при первоначальном освидетельствовании или к судам в эксплуатации, на которых устройства, конструкции, элементы, указанные в листе контрольной проверки, а также само судно или его системы и/или части были модернизированы. Под модернизацией понимается изменение типа судна, типа трюма, типа устройства, конструкции, элемента или замена устройства, конструкции, элемента устройством, конструкцией, элементом, имеющим более высокие характеристики. Если предусмотренные проектом судна устройства, конструкции, элементы заменены запасными или сменными устройствами, конструкциями, элементами, изготовленными по той же технологии тем же производителем и с теми же характеристиками (если это применимо), то данное предписание не применяется

9.2 высота носовой стенки надстройки не менее 2,00 м. Указанная стенка надстройки тянется от одного борта к другому и имеет двери, высота комингсов которых составляет не менее 0,50 м над уровнем палубы. Нижние кромки дверных проемов в боковых стенках надстройки, а также комингсы входных люков, расположенные в кормовой стенке, находятся на высоте не менее 0,10 м над уровнем палубы. ☐

9.3э[3] Подтверждается, что предусмотрены вертикальные защитные стенки высотой не менее 0,5 м, а для судов длиной менее 50 м в проходах к палубе — не менее 0,3 м. ☐

10 С, N(3) Проверкой установлено, что площадь отверстия в нижней части фальшборта на главной палубе в районе грузового пространства соответствует требуемой согласно 4.3.2 ч. IX ПКПС. ☐

11 Подтверждается, что для всех помещений, расположенных в пределах грузового пространства предусмотрена возможность проведения контроля концентрации газовых смесей. ☐

Трюмные помещения и грузовые танки

12 Н.М. Проверкой установлено, что максимально допустимая вместимость каждого танка не превышает значений, определенных в соответствии с 4.4.1 ч. IX ПКПС; ☐

или

12э подтверждается, что максимальная вместимость грузового танка не превышает 760 м^3. ☐

13 Н.М. С Подтверждается, что длины грузовых танков не превышают значений, определенных в соответствии с 4.4.2 ч. IX ПКПС; ☐

или

13э Н.М. С проверкой установлено, что требования 4.4.2 ч. IX ПКПС к длине грузовых танков не выполняются, что допустимо. ☐

14 С Проверкой установлено, что в пределах грузового пространства (за исключением коффердамов) тронки отсутствуют. ☐

15 Н.М. Подтверждается, что грузовые танки, не являющиеся частью корпуса судна, имеют закрепления, исключающие возможность смещения танков. ☐

16 Н.М. Проверкой установлено, что вместимость приемного колодца составляет не более 0,10 м^3. ☐

17 Подтверждается, что:

---

[3] означает, что данное предписание применяется только к судам в эксплуатации, перевозящим опасные грузы, построенным (отремонтированным, модернизированным, обновленным) до утверждения Правил Речного Регистра без учета требований ч. IX ПКПС

17.1 грузовые танки отделены от жилых помещений, машинного помещения Н.М. и служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства, или при отсутствии таких помещений от оконечностей судна коффердамами шириной не менее 0,60 м; ☐

или

17.2 установлены концевые поперечные переборки трюма типа А-60 при установленных грузовых танках в трюмном помещении, отстоящих от концевых переборок на расстоянии не менее 0,50 м; Н.М. ☐

или (применяется к 17.3э – 17.5э)

17.3э C,N грузовые танки отделены от жилых помещений, машинного помещения и служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства, или при отсутствии таких помещений от оконечностей судна коффердамами шириной не менее 0,50 м; ☐

17.4э N на судне с дедвейтом не более 150 т грузовые танки отделены от жилых помещений, машинного помещения и служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства, или (при отсутствии таких помещений) от оконечностей судна коффердамами шириной не менее 0,40 м; ☐

17.5э N(O) на судне с дедвейтом не более 150 т расстояние между грузовыми танками и концевыми переборками составляет не менее 0,40 м (коффердамы не требуются). ☐

18 Проверкой установлено, что конструкция трюмных помещений, коффердамов и грузовых танков предусматривает возможность их осмотра и зачистки. ☐

19 C, N(3), N(O)[4] Подтверждается, что водонепроницаемые переборки, ограничивающие грузовые танки, коффердамы и трюмные помещения, установлены. В грузовых танках, коффердамах и концевых переборках трюмных помещений, а также в переборках, ограничивающих грузовое пространство, отсутствуют отверстия или проходы, расположенные ниже главной палубы (за исключением проходов для прокладки электрических кабелей, трубопроводов контрольно-измерительных и аварийно-предупредительных систем, а применительно к переборкам, разделяющим служебное и машинное помещения, — для размещения ведущих валов осушительных и балластных насосов). ☐

20 C Подтверждается, что:

20.1 ширина междубортного пространства составляет не менее 1,0 м; ☐

или

[4] с датой закладки киля после 01.01.1977

20.2 ширина междубортного пространства составляет 0,9 м, и при этом выполняются следующие условия дополнительного по сравнению с требованиями 2.4 ч. I ПКПС усиления корпуса: ☐

.1 толщина палубного стрингера увеличена на 25 %;

.2 толщина бортовой обшивки увеличена на 15 %;

.3 при поперечной системе набора бортов: уменьшено расстояние между бортовыми стрингерами до 0,8 м, при этом высота профиля стрингера составляет не менее 0,15 м, площадь сечения свободного пояска – не менее 7 см^2;

при продольной системе набора бортов: высота профиля продольных ребер жесткости таврового профиля составляет не менее 0,15 м (в случае применения продольных ребер жесткости с профилем, отличным от таврового, должно быть обеспечено равенство моментов сопротивления применяемого и требуемого таврового профилей), площадь сечения свободного пояска — не менее 7 см^2.

21 Проверкой установлено, что высота междудонного пространства соответствует требованиям 2.4.18 ч. I ПКПС (0,8 м для судов длиной до 120 м включительно и 0,9 м для судов длиной более 120 м). ☐

22 Н.М. Проверкой установлено, что площадь проходного сечения вырезов для доступа членов экипажа в защитной одежде в коффердамы, междубортные и междудонные отсеки, грузовые танки и другие трюмные помещения, расположенные в пределах грузового пространства, составляет не менее 0,36 м^2, при этом длина одной из сторон выреза – не менее 0,5 м: ☐

22.1 Н.М. вырезы расположены таким образом, что при помощи стационарного оборудования обеспечивается беспрепятственная эвакуация лиц, получивших травмы или потерявших сознание; ☐

22.2 Н.М. расстояние между балками набора в помещениях, указанных в 22, составляет не менее 0,5 м (допускается уменьшение этого расстояния до 0,45 м в междудонном пространстве); ☐

22.3 круглые люки для доступа в грузовые танки имеют диаметр в свету не менее 0,68 м. ☐

Вентиляция

23 Н.М. Подтверждается, что каждое трюмное помещение имеет два вентиляционных отверстия на палубе или предусмотрена система заполнения грузовых помещений инертным газом. ☐

24 Проверкой установлено, что междубортные и междудонные пространства и коффердамы, расположенные в пределах грузового пространства, оборудованы воздушными трубами и системой вентиляции: ☐

24.1 выходные концы воздушных труб оборудованы постоянно прикрепленными автоматически действующими закрытиями, обеспечивающими свободный проход воздуха и предотвращающими проникновение воздуха в пространства и коффердамы; ☐

24.2 выходные концы воздушных труб оборудованы одобренными закрытиями поплавкового типа, обеспечивающими работу при любом встречающемся в эксплуатации крене и дифференте. Закрытия и их крепление совместимы со средами в пространствах и устойчивы к воздействию забортной воды; ☐

24.3 система вентиляции пространств и коффердамов осуществляется переносными или стационарно установленными вентиляторами, обеспечивающими не менее чем 20-кратный обмен в час исходя из всего объема помещения; ☐

24.4 подача воздуха на вентиляцию пространств и коффердамов осуществляется по воздуховоду в нижнюю часть помещения с отстоянием от настила (днища) 400 мм. Выход воздуха осуществляется через воздушные трубы; ☐

24.5 приемные отверстия системы вентиляции располагаются на высоте не Н.М. менее 2,4 м над уровнем палубы и на расстоянии не менее 5 м от отверстий танков и 10 м от отверстий предохранительных клапанов. ☐

25 [С] Проверкой установлено, что вентиляторы, используемые для вентиляции пространств согласно 22, имеют искробезопасное исполнение. ☐

26 Проверкой установлено, что у приемных отверстий системы вентиляции вывешены таблички с указанием условий, при которых эти отверстия должны быть закрыты. ☐

27 Подтверждается, что все приемные отверстия системы вентиляции жи- ☐
Н.М. лых и служебных помещений, выходящие наружу, размещены на расстоянии не менее 2 м от грузового пространства и снабжены противопожарными заслонками (допускается размещать приемные отверстия системы вентиляции служебных помещений, расположенных в подпалубном грузовом пространстве, в пределах этого пространства).

28 Проверкой установлено, что приемные отверстия системы вентиляции ☐
Н.М. машинного помещения находятся на расстоянии не менее 2 м от грузового пространства.

29 Подтверждается, что:

29.1 каждое трюмное помещение для эффективной вентиляции имеет два закрывающихся отверстия на палубе соответствующих размеров; ☐

или

29.2 предусмотрена система заполнения грузовых помещений инертным газом. ☐

30 Проверкой установлено, что конструкция вентиляционной системы исключает возможность проникновения опасных газов в жилые помещения, рулевую рубку или машинное помещение. ☐

31 Проверкой установлено, что отверстия воздушных труб каждой топлив- ☐
Н.М.[5] ной цистерны находятся на высоте не менее 0,50 м над уровнем палубы.

Эти отверстия, а также отверстия переливных труб, выходящих на палубу, имеют защитное приспособление, состоящее из диафрагмы из проволочной сетки или перфорированной пластины.

---

[5] только в отношении высоты отверстий воздушных труб каждой топливной цистерны над уровнем палубы

Служебные и жилые помещения

32[6] Подтверждается, что служебные помещения, расположенные в пределах грузового пространства под палубой, выгорожены водонепроницаемыми стенками, простирающимися от палубы до днищевой обшивки. Вход в такие служебные помещения осуществляется только с палубы. Через указанные помещения не проходят грузовые трубопроводы. ☐

33 Проверкой установлено, что обеспечены легкий доступ экипажа в служебные помещения, указанные в 31, возможность беспрепятственной работы в них, а также возможность эвакуации из них людей в защитной одежде. ☐
Н.М.

34 Подтверждается, что служебные помещения, указанные в 32, используются в качестве грузовых насосных отделений или для размещения загрузо–разгрузочных систем с соблюдением требований 4.6.3 ч. IX ПКПС, за исключением 4.6.3.6, не применяемого для танкеров типа N(O); ☐

или

34э N подпалубные насосные отделения удовлетворяют требованиям 24.3 – 24.5 и оборудованы газодетекторной системой в соответствии с 4.6.3.8 ч. IX ПКПС. ☐

35 Проверкой установлено, что все наружные двери надстроек, рубок и тамбуров, расположенных на палубе надводного борта, являются водонепроницаемыми. ☐

36 Подтверждается, что на судне класса «М» в надстройках, расположенных на палубе надводного борта и простирающихся от борта до борта, установлены иллюминаторы со штормовыми крышками. ☐
Н.М.
N(O)

37 Подтверждается, что на судне класса «М» в помещениях надстроек, расположенных на палубе надводного борта и не доходящих до бортов судна, установлены водонепроницаемые окна с толщиной листа не менее 10 мм. ☐
Н.М.
N(O)

38 Подтверждается, что на судне класса «О», «Р» или «Л» установлены водонепроницаемые окна надстроек и рубок, расположенных на палубе надводного борта. ☐
Н.М.
N(O)

39 Проверкой установлено, что прокладка трубопроводов через непроницаемые переборки, палубы и другие непроницаемые конструкции выполнена с помощью соединений, обеспечивающих непроницаемость конструкций. ☐

40 Подтверждается, что проходы кабелей через водонепроницаемые, газонепроницаемые переборки и палубы уплотнены без снижения непроницаемости указанных переборок. ☐

---

[6] не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977, при условии, что между рулевой рубкой и другими закрытыми помещениями нет сообщения.

Не применяется к судам длиной до 50 м, киль которых был заложен до 01.01.1977 и рулевая рубка которых расположена в пределах грузового пространства, даже если в ней имеется вход в какое-либо другое закрытое помещение, при условии обеспечения безопасности путем выполнения дополнительных требований Речного Регистра

41[7] Подтверждается, что жилые помещения и рулевая рубка расположены за пределами грузового пространства. ☐
Н.М.
N(O)

42 Проверкой установлено, что окна рулевой рубки расположены на высоте не менее 1,00 м над настилом рулевой рубки, имеют допускаемый ВОПОГ наклон в сторону носовой части. ☐

43[8] Подтверждается, что входы в помещения и отверстия надстроек, обращенные к грузовому пространству, отсутствуют. ☐
Н.М.

44 Проверкой установлено, что ниши, в которых размещены двери надстроек, имеют глубину не менее ширины двери. ☐

45 Подтверждается, что петли дверей, открывающихся наружу и не установленных в нишах, находятся со стороны грузового пространства. ☐

46 Проверкой установлено, что входы и открывающиеся окна надстроек и жилых помещений, а также другие отверстия этих помещений находятся на расстоянии не менее 2,00 м от грузового пространства. ☐
Н.М.
N

47 Проверкой установлено, что двери и окна рулевой рубки находятся в радиусе не менее 2,00 м от грузового пространства; ☐
Н.М.
N

или

48 двери и окна рулевой рубки находятся в радиусе менее 2,00 м от грузового пространства при отсутствии прямого сообщения между рулевой рубкой и жилыми помещениями. ☐
Н.М.
N

49 Проверкой установлено, что узел уплотнения места прохода вала осушительного или балластного насоса через переборку, разделяющую служебное помещение и машинное помещение, выполнен газонепроницаемым. ☐
Н.М.
N(O)

Коффердамы

50 Подтверждается, что:

50.1 коффердамы, примыкающие к служебному помещению, оборудованы входным люком и вентиляционными выпускными отверстиям в соответствии с требованиями 4.4.11 и 4.5.5 ч. IX ПКПС; ☐

50.2 входные люки и вентиляционные выпускные отверстия расположены не менее чем 0,5 м над палубой. ☐
Н.М.

---

[7] не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977, при условии, что между рулевой рубкой и другими закрытыми помещениями нет сообщения.

Не применяется к судам длиной до 50 м, киль которых был заложен до 01.01.1977 и рулевая рубка которых расположена в пределах грузового пространства, даже если в ней имеется вход в какое-либо другое закрытое помещение, при условии обеспечения безопасности путем выполнения дополнительных требований Речного Регистра.

[8] не применяется к судам длиной до 50 м, киль которых был заложен до 01.01.1977, при условии, что установлены экраны для защиты от проникновения газов

51[9] Подтверждается, что: ☐

51.1 предусмотрена возможность наполнения коффердамов водой; ☐

51.2 наполнение коффердамов водой возможно осуществить за 30 мин; ☐

Н.М.

51.3 наполнение коффердамов водой производится при помощи насосов; ☐

Н.М.

N(O)

51.4 осушение коффердамов производится при помощи насосов; ☐

51.5 коффердамы не имеют впускных клапанов. ☐

Н.М.

или

51э подтверждается, что коффердамы оборудованы системой заполнения водой или инертным газом. ☐

52 Проверкой установлено, что объединение какой-либо системы коффердама с аналогичными системами, находящимися за пределами грузового пространства, не предусмотрено. ☐

53 Подтверждается, что вентиляционные отверстия коффердамов снабжены пламепрерывающими устройствами. ☐

Отверстия грузовых танков

54[10] С, N(3) Проверкой установлено, что отверстия грузовых танков с площадью поперечного сечения более 0,10 м^2, отверстия предохранительных устройств, предназначенных для предотвращения возникновения избыточного давления, расположены над уровнем палубы на высоте не менее чем 0,60 м. ☐

55 Подтверждается, что отверстия грузовых танков оборудованы газонепроницаемыми закрытиями, способными выдержать испытательное давление, равное испытательному давлению грузовых танков. ☐

56 Проверкой установлено, что каждый грузовой танк или группа грузовых танков, имеющих общий газоотводный трубопровод, оборудованы: ☐

предохранительным устройством для предотвращения недопустимого избыточного давления или вакуума. Конструкция этого предохранительного устройства препятствует проникновению воды в грузовые танки;

соединительным устройством для безопасного отвода на берег газов, вытесняемых из танков во время загрузки;

устройством для безопасного сброса давления в грузовых танках, включающим стопорный клапан и пламепрерывающее устройство. Положение стопорного клапана ясно обозначено.

---

[9] требование не распространяется на коффердамы, смежные с машинным помещением, если разделяющая их переборка имеет противопожарную изоляцию А-60, а также если коффердам используется как служебное помещение

[10] не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977

57 [C, N(3)] Подтверждается, что предохранительное устройство, указанное в 4.8.3.1 ч. IX ПКПС, оборудовано клапаном избыточного вакуума с пламепрерывающим устройством и клапаном сброса избыточного давления, представляющим собой быстродействующий выпускной клапан с пламепрерывающим устройством. Отвод газа производится вертикально вверх. Давление срабатывания быстродействующего выпускного и вакуумного клапанов соответствует табл. П1-1 приложения 1 ч. IX ПКПС, значение давления срабатывания указано на каждом клапане. ☐

58 [C, Н.М. N(3)] Подтверждается, что: ☐

58.1 отверстия быстродействующих выпускных клапанов, отрегулированных таким образом, чтобы во время перевозки они не открывались до достижения максимально допустимого рабочего давления в грузовых танках, находятся над уровнем палубы на высоте не менее 2,4 м и от жилых и служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства, на расстоянии не менее 10 м; ☐

или (применяется только к 58.2)

58.2 значение высоты меньше, чем указанное в 58.1, но в радиусе 1 м от отверстия быстродействующего выпускного клапана отсутствует какое-либо оборудование и не производятся какие-либо работы, а границы запретной зоны обозначены; ☐

58.3 быстродействующие клапаны отрегулированы таким образом, что во время транспортировки они не откроются до достижения максимально допустимого рабочего давления в грузовых танках. ☐

59 Проверкой установлено, что запорные устройства, используемые в ходе операций по загрузке или разгрузке судна, в случае приведения их в действие не вызывают искрообразования. ☐

Машинные помещения

60 Подтверждается, что:

60.1 вход в машинное помещение обращен в сторону от грузового пространства: ☐

60.2 [Н.М. N] входы в машинное помещение и другие отверстия машинных помещений находятся на расстоянии не менее 2 м от грузового пространства; ☐

60.3 входные двери в машинное помещение оборудованы в нише надстройки, глубина которой составляет не менее ширины двери (если данное предписание не выполняется, но входная дверь в машинное помещение открывается в сторону грузового пространства, используется код 0); ☐

или (применяется только к 60.4)

60.4[11] входная дверь в машинное помещение открывается в сторону грузового пространства, если предписание 60.3 не выполняется (если предписание 60.3 выполняется, используется код 0); ☐

[11] не применяется к танкерам типа N, киль которых заложен до 01.01.1977, если модернизация может затруднить доступ в машинное помещение через другие входы.

60.5 доступ в машинное помещение с палубы предусмотрен. ☐

Н.М.
N(O)

61 Проверкой установлено, что трубопроводы, проложенные из машинного помещения через смежное с ним служебное помещение, находящееся в пределах грузового пространства, а также через коффердамы и трюмные помещения, имеют толщину стенки не менее 4 мм и не имеют фланцев или отверстий в помещениях, через которые они проходят. Трубопроводы, проходящие через служебное помещение, кроме того, имеют запорные устройства у стенки со стороны машинного помещения. ☐

62 Подтверждается, что вентиляция закрытого машинного помещения спо- ☐
Н.М. собна обеспечить температуру в машинном помещении не более 40 °С при температуре окружающей среды 20 °С;

или

62э вентиляция закрытого машинного помещения способна обеспечить температуру в машинном помещении не более 45 °С при температуре окружающей среды 20 °С. ☐

Насосы и трубопроводы

63 С, Проверкой установлено, что грузовая система и все ее элементы ☐
N(3) находятся в пределах грузового пространства.

64 Подтверждается, что, кроме местного поста управления, обеспечена воз- ☐
Н.М. можность дистанционного отключения грузовых насосов с поста, находящегося за пределами грузового пространства.

65 Подтверждается, что:

Н.М.

65.1 грузовые насосы находятся на расстоянии не менее 6 м от входов или отверстий в жилых и служебных помещениях, расположенных за пределами грузового пространства (для танкеров типа N данное требование распространяется на грузовые насосы, расположенные на главной палубе); ☐

или

65.2 С, грузовые насосы находятся на расстоянии не менее 3 м от входов ☐
N(3) или отверстий в жилых и служебных помещениях, расположенных за пределами грузового пространства, при наличии на границе грузового пространства поперечной стенки от борта до борта, не имеющей отверстий и входов в жилые помещения, высотой не менее одного яруса надстройки.

66 Проверкой установлено, что грузовые трубопроводы не проходят под па- ☐
НМ[12] лубой, за исключением палубы грузовых танков и грузового насосного отделения.

67 Подтверждается, что конструкция и расположение трубопроводов грузовой системы обеспечивает слив остатков грузов (после окончания загрузочно–разгрузочных операций) из системы в береговые или судовые танки. ☐

---

[12] применяется только для судов-сборщиков маслосодержащих отходов

68 [C] Подтверждается, что:
[Н.М.]

68.1 газоотводные коллекторы (за исключением арматуры для соединения с берегом), а также запорные, предохранительные и иные клапаны находятся внутри зоны, ограниченной по ширине наружными границами куполов грузовых танков, и отстоят от борта судна не менее чем на одну четверть ширины его корпуса. Соединительная арматура смежных танков расположена на линии, соединяющей центры куполов; ☐

или

68.2 при наличии только одного купола по ширине судна указанные трубопроводы и клапаны отстоят от борта судна не менее чем на 2,7 м (это предписание не применяется к трубопроводам, расположенным за предохранительными клапанами). Закрывающие устройства находятся непосредственно на куполе или максимально близко к нему. ☐

69 Проверкой установлено, что запорная система грузовых трубопроводов состоит из двух устройств, одним из которых является быстродействующий затвор с дистанционным управлением. ☐

70 [C, N(3)] Подтверждается, что:
[Н.М.]

70.1 арматура для соединения с берегом размещена на расстоянии не менее 6 м от входов (или отверстий) жилых и служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства; ☐

или

70.2 [C, N(3)] арматура для соединения с берегом размещена на расстоянии не менее 3 м от входов (или отверстий) жилых и служебных помещений, расположенных за пределами грузового пространства, при наличии на границе грузового пространства поперечной стенки от борта до борта, не имеющей отверстий и входов в жилые помещения, высотой не менее одного яруса надстройки. ☐

71 Проверкой установлено, что соединительная арматура газоотводной и грузовой систем, используемая при загрузке–разгрузке, имеет запорное устройство. Указанная арматура может быть закрыта с помощью глухого фланца. ☐

72 Подтверждается, что соединительная арматура загрузочно–разгрузочных трубопроводов, используемая во время загрузки или разгрузки, оснащена устройством для удаления остатков груза. ☐

73 Подтверждается, что судно оборудовано стационарной системой зачистки грузовых танков, обеспечивающей следующее остаточное количество раствора: ☐

не более $5 \cdot 10^{-3}$ м^3 — для каждого грузового танка;

не более $15 \cdot 10^{-3}$ м^3 — для системы зачистки в целом.

74 Проверкой установлено, что в случае перевозки грузов класса 8 предусмотрена защита фланцев и уплотнительных коробок от водных брызг. ☐

75 Подтверждается, что всасывающие патрубки грузовых трубопроводов, подающих мытьевую воду или водяной балласт в грузовые танки, находятся в пределах грузового пространства, но вне грузовых танков. ☐
[Н.М.] [C]

76 Проверкой установлено, что манометры на напорных магистральных грузовых и зачистных трубопроводах установлены у насосов, а также у центрального поста управления грузовой системой. ☐

77 Подтверждается, что грузовые и зачистные насосы не имеют приемных или нагнетательных трубопроводов, выведенных в негрузовые отсеки. ☐

78 Подтверждается, что грузовые и зачистные насосы размещены в грузовых насосных отделениях или на палубе в районе грузовых цистерн (по согласованию с Речным Регистром). ☐

Цистерны для остатков груза и отстойные цистерны

79 Проверкой установлено, что на судне имеются размещенные в границах грузового пространства цистерна для остатков груза и отстойные цистерны для отстоя, который невозможно откачать. ☐

80 Подтверждается, что на судне предусмотрено устройство для сбора возможных утечек груза при заполнении вкладных цистерн–контейнеров для остатков груза. ☐

81 Проверкой установлено, что вместимость цистерн для остатков груза не превышает 30 м^3. ☐

82 Подтверждается, что оборудование цистерн для остатка груза включает: ☐

82.1 [C] быстродействующие выпускные клапаны сброса давления и вакуумные клапаны с пламепрерывающими устройствами; ☐
закрываемое отверстие для производства измерений;
соединительную арматуру со стопорными клапанами для трубопроводов и шлангов;

82.2 [N(O)] устройство для уравновешивания давления. В случае необходимости для защищенной системы открытых танков оно должно иметь пламепрерывающее устройство; ☐
отверстие для замеров;
соединительную арматуру со стопорными клапанами для трубопроводов и шлангов;

82.3 [N(3)] клапаны сброса давления и вакуумные клапаны с пламепрерывающим устройством; ☐
устройство для измерения степени наполнения;
соединительную арматуру со стопорными клапанами для трубопроводов и шлангов.

83 Проверкой установлено, что цистерны для остатков груза не имеют каких-либо перемычек, соединяющих их с газоотводной системой грузовых танков. ☐

84 Проверкой установлено, что контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов, контейнеры-цистерны и переносные цистерны, предназначенные для приема остатков груза или отстоев, снабжены: ☐
патрубком, позволяющим безопасным образом отводить газы, выделяющиеся во время наполнения контейнера или цистерны;
указателем степени наполнения контейнера или цистерны;
соединительной арматурой с запорными устройствами для трубопроводов и шлангов.

85 Проверкой установлено, что несъемные патрубки, соединяющие контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов, контейнеры-цистерны или переносные цистерны для остатков с газоотводным коллектором грузовых танков отсутствуют. ☐

86 Проверкой установлено, что цистерны для остатков груза, контейнеры средней грузоподъемности для массовых грузов, контейнеры-цистерны и переносные цистерны, расположенные на палубе, удалены от корпуса на расстояние не менее четверти ширины судна. ☐

Водораспылительная система (для грузов, требующих наличия указанной системы в соответствии с табл. П1-1 приложения 1 ч. IX ПКПС)

87 Подтверждается, что на судне в пределах грузового пространства установлена приводимая в действие с местного поста и из рулевой рубки водораспылительная система. ☐

88 Проверкой установлено, что возможность питания водораспылительной системы с берега предусмотрена. ☐

89 Проверкой установлено, что насос водораспылительной системы обеспечивает расход воды не менее $5 \cdot 10^{-2}$ м^3/ч на 1 м^2 площади поверхности палубы. ☐

Двигатели и газовыпускные трубопроводы

90 Подтверждается, что для главных и вспомогательных двигателей используется топливо с температурой вспышки паров не ниже 60 °С, а для аварийных дизель-генераторов — не ниже 55 °С. ☐

91 Н.М. Проверкой установлено, что температура поверхностей наружных частей двигателей, используемых во время загрузки и разгрузки, не превышает допустимых значений, установленных с учетом температурного класса перевозимого груза. (Данное требование не распространяется на двигатели, установленные в служебных помещениях, отвечающих требованиям 4.15.2 ч. IX ПКПС); ☐

или

91э температура наружных поверхностей двигателей не превышает 45 °С. ☐

92 Н.М. N Подтверждается, что газовыпускные трубопроводы главных и вспомогательных двигателей не проходят через грузовое пространство. ☐

93 Н.М. N Проверкой установлено, что выпускное отверстие газовыпускных трубопроводов находится на расстоянии не менее 2 м от грузового пространства. ☐

Осушительные и балластные насосы

94 Н.М. N Проверкой установлено, что осушительные и балластные насосы для помещений, расположенных в пределах грузового пространства, установлены в пределах этого пространства. (Это требование не распространяется на междубортные и междудонные пространства, не имеющие общей переборки с грузовыми танками, а также на коффердамы и трюмные помещения, если прием балласта производится при помощи трубопровода системы пожаротушения, расположенного в грузовом пространстве, а опорожнение — при помощи эжекторов). ☐

95 Подтверждается, что напорная труба и ее бортовой всасывающий патрубок для приема водяного балласта в случае установки балластного насоса в грузовом пространстве расположены в пределах грузового пространства, но вне грузовых танков. ☐

Н.М.
N

96 Подтверждается, что грузовое насосное отделение, расположенное под палубой, осушается с помощью автономной системы, находящейся в пределах грузового пространства, но вне пределов грузового насосного отделения, и не связанной с какой-либо другой системой. ☐

Средства пожаротушения

Система водотушения

97 Проверкой установлено, что:

Н.М.

97.1 на судне установлена система водотушения; ☐

97.2 систему водотушения питают два независимых пожарных или балластных насоса, установленных в разных помещениях; ☐

97.3 один из пожарных насосов находится в постоянной готовности к немедленному вводу в действие; ☐

97.4 немедленная подача воды обеспечивается наличием постоянного давления в пожарной магистрали, либо возможностью дистанционного пуска насоса из рулевой рубки без какого-либо открывания клапанов в помещении пожарного насоса; ☐

97.5 система водотушения имеет водяную магистраль, оснащенную по меньшей мере тремя пожарными кранами, расположенными в грузовом пространстве над палубой; ☐

97.6 обеспечивается подача по меньшей мере двух струй воды от разных пожарных кранов в любую точку палубы в пределах грузового пространства; ☐

97.7 обеспечивается подача струи воды на расстоянии не менее ширины судна в случае применения двух распыляющих сопел из любой точки на борту судна; ☐

97.8 на водяной магистрали установлен обратный пружинный клапан для исключения возможности проникновения паров и газов из грузового пространства в жилые и служебные помещения. ☐

Ссистема углекислотного пожаротушения

98 Подтверждается, что:

Н.М.

98.1 на судне для обеспечения защиты машинных помещений, помещений в котельных и насосных отделениях установлена стационарная система пожаротушения, в которой используется диоксид углерода (CO_2); ☐

или (применяется только к 98.2)

98.2 на судне для обеспечения защиты машинных помещений, помещений в котельных и насосных отделениях установлена стационарная система пожаротушения, использующая иные по отношению к CO_2 согласованные с Речным Регистром огнетушащие вещества; ☐

98.3 количество CO_2 в системе пожаротушения соответствует требованиям 3.8.9 ч. III ПКПС; ☐

98.4 в пределах грузового пространства имеются два огнетушителя общей вместимостью не менее 12 кг сухого порошка или равноценные им. ☐

Отключение вентиляции и удаление воздуха

99 Подтверждается, что в каждом защищаемом помещении имеется система принудительной вентиляции, отключающаяся автоматически при включении системы пожаротушения. ☐

100 Проверкой установлено, что вентиляционные отверстия помещений, защищаемых системами объемного тушения, оборудованы устройствами для закрытия отверстий снаружи помещений. ☐

101 Проверкой установлено, что воздух, выпускаемый через клапаны повышенного давления, которыми оборудованы установленные в машинных помещениях резервуары со сжатым воздухом, отводится в атмосферу. ☐

102 Подтверждается, что в защищенных помещениях установлены устройства для удаления огнетушащего вещества, исключающие возможность их срабатывания в процессе тушения пожара. ☐

Система пожарной сигнализации

103 Подтверждается, что:

103.1 автоматическая система обнаружения пожара соответствует требованиям 11.4 ч. VI ПКПС; ☐

103.2 сигнал обнаружения пожара на панели сигнализации дублируется отключаемым звуковым сигналом (при поступлении второго извещения ранее отключенный источник звука включается); ☐

103.3 в автоматической системе обнаружения пожара применяются извещатели, соответствующие роду перевозимого груза; ☐

103.4 установка автоматических извещателей в грузовом помещении выполнена в соответствии с табл. 11.4.2. ч. VI ПКПС; ☐

103.5 тепловые извещатели срабатывают в соответствии с 11.4.8.1 ч. VI ПКПС; ☐

103.6 дымовые извещатели срабатывают в соответствии с 11.4.8.2 ч. VI ПКПС; ☐

103.7 тип установленных извещателей позволяет им вернуться в нормальный режим работы после испытаний на срабатывание без замены каких-либо элементов. ☐

Система трубопроводов

104 Проверкой установлено, что трубопровод, соединяющий сосуд для хранения сжиженного CO_2 с коллектором, оборудован обратным клапаном и выполнен цельнотянутым из красной меди. Допускается использование вместо медной трубы специальных гибких рукавов из одобренного Речным Регистром материала. ☐

105 Подтверждается, что сопла подачи огнетушащего вещества в защищаемые помещения расположены таким образом, чтобы обеспечивалось равномерное распределение огнетушащего вещества по объему помещения. ☐

Устройства включения

106 Подтверждается, что на судне используется система пожаротушения, автоматическое включение которой не предусмотрено. ☐

107 Проверкой установлено, что возможно включение системы пожаротушения с поста управления, расположенного за пределами защищаемого помещения. ☐

108 Подтверждается, что расположение устройств включения позволяет их видеть, или на объект, препятствующий их видимости, нанесены знак «Система пожаротушения» (см. 2.3.8 ч. IX ПКПС, 11.4.19 ч. VI ПКПС), а также надпись «Система пожаротушения», выполненная красными буквами на белом фоне. Устройства включения легкодоступны и защищены от повреждения в случае пожара или взрыва в защищаемых помещениях. ☐

109 Проверкой установлено, что немеханические устройства включения питаются от двух не зависящих друг от друга источников энергии, расположенных за пределами защищаемого помещения. ☐

110 Подтверждается, что провода системы управления, расположенные в защищаемом помещении, соответствуют стандарту МЭК 60331-21 или выполнены таким образом, что в случае пожара они остаются в рабочем состоянии в течение не менее 30 мин. ☐

111 Проверкой установлено, что система пожаротушения, предназначенная для защиты нескольких помещений, снабжена отдельным и четко маркированным устройством включения для каждого помещения. ☐

112 Подтверждается, что около каждого устройства включения имеется инструкция по его эксплуатации. ☐

113 Подтверждается, что в инструкции по эксплуатации имеется указание об отключении двигателей внутреннего сгорания, установленных в помещении и забирающих воздух из защищаемого помещения, перед включением системы пожаротушения. ☐

Система сигнализации

114 Подтверждается, что стационарные системы пожаротушения на судне оборудованы системами автоматической предупредительной звуковой и световой сигнализации. ☐

115 Проверкой установлено, что автоматически срабатывающая предупредительная сигнализация при первом включении системы пожаротушения функционирует в течение периода времени до подачи огнетушащего вещества, который составляет не менее 20 с, и в течение этого периода не отключается. ☐

116 Подтверждается, что световые предупредительные устройства находятся на видном месте в защищаемых помещениях и у входа в них. ☐

117 Проверкой установлено, что звуковые сигналы отчетливо слышны в смежных помещениях при закрытых дверях в максимально шумных местах. ☐

118 Подтверждается, что звуковые сигналы явственно отличаются от других сигналов, подаваемых в защищаемом помещении. ☐

Сосуды, арматура и трубопроводы, находящиеся под давлением

119 Проверкой установлено, что в жилых помещениях отсутствуют сосуды, арматура и трубопроводы, находящиеся под давлением. ☐

120 Подтверждается, что предусмотрено поддержание температуры в шкафах и помещениях для хранения сосудов под давлением не выше 40 °С в соответствии с 3.2.2.4 ч. III ПКПС. ☐

121 Подтверждается, что шкафы и помещения для хранения, находящиеся на палубе, не имеют прямого сообщения с другими помещениями, закреплены и снабжены вентиляционными отверстиями, расположенными таким образом, чтобы в случае нарушения герметичности сосуда, арматуры, трубопровода, находящихся под давлением, выходящий газ не мог проникнуть внутрь судна. ☐

Прочие требования пожаробезопасности

122 Подтверждается, что резервуары с CO_2 размещены на открытых палубах или непосредственно под ними, в последнем случае доступ к резервуарам возможен только снаружи; ☐

123 Подтверждается, что резервуары с CO_2 размещены в помещении или шкафу, отделенном от других помещений газонепроницаемой перегородкой. ☐

124 Проверкой установлено, что шкафы и помещения для хранения резервуаров с CO_2 оборудованы автономной вытяжной вентиляцией, обеспечивающей 12 обменов воздуха в час. ☐

125 Подтверждается, что устройство для регулировки времени рассеяния CO_2 характеризуется повышенной безотказностью. ☐

126 Проверкой установлено, что открытие клапанов сосуда с CO_2 и управление клапаном рассеяния осуществляются как две отдельные операции. ☐

127 Подтверждается, что конструкция дымовых труб исключает вылет искр и проникновение в трубы воды. ☐

128[13] Проверкой установлено, что выпускные отверстия дымовых труб находятся на расстоянии не менее 2 м от границ грузового пространства. ☐

129 Подтверждается, что на судне используются только электрические осветительные приборы. ☐

130 Подтверждается, что на судне отсутствуют приборы для отопления, приготовления пищи или охлаждения воздуха, работающие на жидком топливе, жидком газе или твердом топливе (за исключением котлов, размещенных в машинном помещении и работающих на жидком топливе с температурой вспышки паров не ниже 60 °С), а приборы для приготовления пищи или охлаждения воздуха установлены только в жилых помещениях. ☐

H.M.

Система подогрева груза

131 Подтверждается, что котлы, используемые для подогрева груза, расположены за пределами грузового пространства и работают на жидком топливе с температурой вспышки не ниже 60 °С. ☐

132 Подтверждается, что конструкция системы подогрева груза исключает возможность попадания груза в котел при нарушении герметичности змеевиков системы; ☐

H.M.
N(O)

или

132э N для исключения возможности попадания груза в котел используется маслоотделитель, установленный в трубопроводе возврата конденсата в котел. ☐

[13] не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977

133 Подтверждается, что:

133.1 помещение системы подогрева груза, использующейся при загрузочно–разгрузочных операциях, оснащено электрооборудованием во взрывозащищенном исполнении; ☐

133.2 отверстия вентиляционной системы указанного помещения находятся на высоте не менее 2,4 м от уровня палубы и расположены на расстоянии: ☐
не менее 3 м от грузового пространства;
не менее 6 м от отверстий цистерн для остатков груза, грузовых насосов, расположенных на палубе, клапанов сброса давления и соединительной арматуры грузовых трубопроводов для приема с берега;
не менее 10 м от отверстий быстродействующих выпускных клапанов.

Аварийное и контрольно-измерительное оборудование

134 Подтверждается, что грузовые танки оборудованы:

134.1 указателем уровня; ☐

Н.М.
N(O)

или

134.1э отверстием, позволяющим измерить степень заполнения грузового танка с помощью футштока и оборудованным автоматически закрывающейся крышкой; ☐

134.2[14] аварийно-предупредительным сигнализатором, срабатывающим при достижении степени наполнения грузового танка 90 %; ☐

134.3[15] датчиком высокого уровня, срабатывающим при достижении степени наполнения 97,5 %; ☐

134.4 | C, N(3)[16] | прибором для измерения давления газовой среды внутри танка; ☐

134.5[17] прибором для измерения температуры груза, в случае, если груз требует подогрева или имеются ограничения по максимальной температуре груза; ☐

---

[14] не применяется к находящимся в эксплуатации танкерам типа N(O), допущенным только к перевозке СЕРЫ РАСПЛАВЛЕННОЙ, № ООН 2448.

[15] применяется только к судам, которые загружаются на специально оборудованных береговых сооружениях.

[16] применяется в случае перевозки веществ, требующих орошения палубы. Для танкеров типа C применяется в случае возобновление свидетельства о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма РР-1.15) после 01.01.1999. Для танкеров типа C, N(3) применяется в случае возобновление свидетельства о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма РР-1.15) после 01.01.2001.

До 31.12.2010 прибор может быть установлен на переднем или заднем концах газоотводного коллектора (см. табл. 4.2, комментарий к 3.20.1.4) танкеров, находящихся в эксплуатации.

[17] применяется в случае возобновления свидетельства после о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма РР-1.15) после 1.01.1999.

134.6 устройством для взятия проб закрытого или полузакрытого типа; ☐

и/или (в зависимости от свойств перевозимого груза)

134.7 отверстием для взятия проб. ☐

Н.М.

N(O)

135 Проверкой установлено, что используемые устройства позволяют определить степень наполнения грузового танка с погрешностью более 0,5 %. ☐

136 Подтверждается, что показания указателя уровня видны с поста управления запорными устройствами соответствующего грузового танка; ☐

или

137 показания указателя уровня передаются по громкоговорящей связи или с помощью переносной радиостанции. ☐

138 C,N(3) Подтверждается, что: ☐

138.1 грузовые танки оборудованы независимыми друг от друга указателями ☐

Н.М. уровня и аварийно-предупредительными сигнализаторами;

138.2 аварийно-предупредительный сигнализатор подает звуковые и световой ☐ сигналы, четко отличающиеся от сигналов датчика высокого уровня;

138.3 световой сигнал виден с поста управления стопорными клапанами со- ☐ ответствующего грузового танка;

138.4 предусмотрена возможность легкой проверки исправности датчиков и ☐ электрических цепей;

или

138.5 используются датчики и цепи безопасного типа по принципу действия. ☐

139 Проверкой установлено, что датчик высокого уровня при срабатывании ☐ подает световой и звуковой сигналы и одновременно обеспечивает отключение судового грузового насоса или инициирует отключение берегового насоса.

140 Подтверждается, что приборы для измерения давления газовой среды ☐

Н.М.[18] внутри танка в случае превышения заданного давления должны подавать световой и звуковой сигналы в рулевую рубку, места постоянного несения вахты, в пост управления грузовыми операциями. Предусмотрено также, что в случае превышения заданного давления при загрузке одновременно с подачей сигнала с помощью прибора инициируется отключение грузового насоса или прерывание работы берегового насоса.

141 Подтверждается, что приборы для измерения температуры груза при ☐

Н.М. достижении предусмотренной температуры срабатывания подают световой и звуковой сигналы в рулевую рубку, места постоянного несения вахты, в пост управления грузовыми операциями.

---

[18] суда в эксплуатации, имеющие свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма РР-1.15), действительное на 31.12.2000, перевозящие грузы, указанные в комментарии табл. 4.2 к 3.20.7–3.20.9, должны удовлетворять указанию Н.М. не позднее 31.12.2010

142 Проверкой установлено, что приборы для измерения давления настроены на срабатывание при превышении в 1,15 раза давления срабатывания быстродействующего выпускного клапана и при уменьшении в 1,1 раза давления срабатывания вакуумметрического клапана. ☐

143 Подтверждается, что конструкция прибора для измерения температуры перевозимого груза позволяет изменять значение предусмотренной температуры срабатывания для конкретного перевозимого груза. ☐

144 Подтверждается, что манометры, используемые для измерения избыточного или вакуумметрического давления, имеют шкалу диаметром не менее 0,14 м, а предельно допустимые значения избыточного или вакуумметрического давления отмечены на шкале красной риской. ☐

145 Подтверждается, что показания манометров (или других индикаторов, выполняющих аналогичную функцию) видны с места управления грузовыми операциями; ☐

или

146 показания манометров (или других индикаторов, выполняющих аналогичную функцию) передаются к месту управления грузовыми операциями по громкоговорящей связи или с помощью переносной радиостанции. ☐

147 Подтверждается, что на посту управления грузовыми операциями применена обобщенная сигнализация с расшифровкой поступающего сигнала; ☐

или

148 обобщенная сигнализация с расшифровкой поступающего сигнала применена на главной палубе, в рулевой рубке и местах постоянного несения вахты. ☐

149 C, N(3) Подтверждается, что конструкция устройства для взятия проб закрытого типа полностью исключает утечки груза или его паров при взятии проб. ☐

150 C, N(3) Подтверждается, что конструкция для взятия проб полузакрытого типа препятствует утечке груза или его паров при взятии проб (небольшая утечка груза или его паров допускается). ☐

151 Проверкой установлено, что диаметр отверстий для взятия проб не превышает 0,3 м. ☐

152 Подтверждается, что отверстия для взятия проб снабжены пламепрерывающими сетками с принудительным закрыванием, обеспечивающим автоматическое закрытие отверстия при прекращении процесса взятия проб. ☐

153 C, N(3) Подтверждается, что отверстия для взятия проб обеспечивают возможность измерения степени заполнения грузового танка с помощью футштоков. Отверстия для производства измерений снабжены самозакрывающейся крышкой. ☐

Электрическое оборудование

154 Проверкой установлено, что в судовых распределительных сетях корпус судна не используется в качестве обратной связи, за исключением локальных устройств, расположенных за пределами грузового пространства и устройств контроля сопротивления изоляции. При этом ток утечки не превышает 30 мА. ☐

155 Н.М. Подтверждается, что каждая изолированная распределительная сеть оборудована автоматическим устройством для контроля сопротивления изоляции со световой и звуковой сигнализацией. ☐

156 Подтверждается, что вкладные грузовые цистерны, цистерны-контейнеры, все уплотняющие фланцы соединительных частей грузовых трубопроводов и шлангов заземлены на корпус. ☐

157 Подтверждается, что на судне имеется план судна с указанием грузового пространства с обозначением всего электрического оборудования (как в пределах грузового пространства, так и вне его), которое используется или может использоваться во время грузовых операций. ☐

158 Подтверждается, что кабели, присоединяемые к взрывозащищенному электрооборудованию, не содержат цепей, относящихся к невзрывозащищенному электрооборудованию. Указанные кабели прокладываются отдельной трассой. ☐

159 Проверкой установлено, что:

159.1 кабели, предназначенные для сигнальных фонарей и светильников сходного трапа, отвечают требованиям 2.10.9 ч. VI ПКПС, при этом сечение жилы кабеля не менее 1,5 мм^2 ☐

159.2 Н.М. в грузовом пространстве не используются переносные кабели, за исключением принципиально безопасных цепей и кабелей для питания сигнальных огней и светильников сходного трапа. ☐

160 Н.М. Подтверждается, что электрооборудование, используемое во взрывоопасных зонах, соответствует характеристиками перевозимого груза по его химической активности по взрывоопасности выделяемых им смесей (в соответствии с табл. П1-1 приложения 1 ч. IX ПКПС). ☐

161 Устройства для измерений, регулировки и сигнализации, установленные в грузовых танках, цистернах для остатков грузов и погрузочно-разгрузочных трубопроводах имеют вид взрывозащиты «i_a»; ☐

162 Н.М. N Подтверждается, что в коффердамах, междубортовых пространствах, междудонных пространствах и трюмных помещениях установлено электрическое оборудование из приведенного ниже списка: ☐

устройства для измерений, регулировки и сигнализации с видом взрывозащиты «i_b»

светильники с видом взрывозащиты «d»;

герметичные вибраторы эхолотов, кабели к которым проложены в коррозионно-стойких стальных бесшовных трубах с газонепроницаемыми соединениями вплоть до главной палубы;

кабели активной катодной защиты обшивки корпуса, проложенные в защитных стальных трубах, аналогичных трубам, предусмотренным для эхолотов.

163 N[19] В служебных помещениях, расположенных в границах подпалубного грузового пространства, используется следующее электрическое оборудование из приведенного ниже списка: ☐

устройства для измерений, регулировки и сигнализации с видом взрывозащиты «i_b»;

светильники с видом взрывозащиты «d»;

электродвигатели, приводящие в действие основное оборудование, например, балластные насосы, с видом взрывозащиты «d» или «p»;

164 N подтверждается, что: ☐

1) все электрооборудование, предназначенное для использования во время загрузки, разгрузки и дегазации на борту судна, у которого какое-либо отверстие в рулевой рубке, не имеющее газонепроницаемого закрывающего устройства (например, двери, окна и т. д.), выходит в грузовое пространство, относится к типу с ограниченной опасностью взрыва (сконструировано таким образом, что при нормальном функционировании не происходит образование искр и температура наружной поверхности кожуха не превышает 200 °С) или это электрооборудование брызгонепроницаемого типа и температура наружной поверхности кожуха не превышает 200 °С при нормальных условиях эксплуатации;

2) электрооборудование, не удовлетворяющее требованиям 1), имеет маркировку красного цвета, а его отключение производится с главного распределительного щита.

165 Подтверждается, что контрольно-измерительные приборы, защитные устройства электрического оборудования, указанного в 161 – 163, выполненные без необходимого вида взрывозащиты, расположены за пределами грузового пространства. ☐

166 Подтверждается, что аккумуляторные батареи размещены за пределами грузового пространства. ☐

H.M.

167 Проверкой установлено, что электрооборудование, используемое во время загрузки, разгрузки и дегазации у причала и размещаемое за пределами грузового пространства в зависимости от конкретных условий имеет следующие уровни взрывозащиты: ☐

H.M.

N(O)

с уровнем взрывозащиты «повышенная надежность против взрыва» — для аппаратов и приборов, искрящих или подверженных нагреву выше 80 °С;

без средств взрывозащиты — для аппаратов и приборов, не искрящих и не подверженных нагреву выше 80°С. Оболочка имеет степень защиты не менее IP 54;

без средств взрывозащиты. Оболочка имеет степень защиты не менее IP 44.

---

[19] не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977

168 Подтверждается, что требования 167 не применяются в отношении: ☐
Н.М. светильников, расположенных в жилых помещениях, за исключением выключателей, установленных вблизи входов в жилые помещения;
устройств радиотелефонной связи, установленных в жилых помещениях или рулевой рубке;
переносной и стационарной телефонной аппаратуры, расположенной в рулевой рубке или в жилых помещениях;
электрооборудования, установленного в жилых помещениях, рулевой рубке или в служебных помещениях, расположенных за пределами грузового пространства, оборудованных системой вентиляции, обеспечивающей избыточное давление не менее 0,1 кПа (0,001 бар), и газодетекторной системой, отвечающей требованиям 4.15.2.2 – 4.15.2.4 ч. IX ПКПС.

167э– 168э Подтверждается, что требования 167 в отношении уровня взрывозащиты «повышенная надежность против взрыва» не применяются в отношении: ☐
светильников, расположенных в жилых помещениях, за исключением выключателей, расположенных при входе в жилые помещения;
устройств радиотелефонной связи в жилых помещениях и рулевой рубке.

169 N[20] Подтверждается, что требования 167 не применяются в отношении: ☐
Н.М. N(O) светильников, расположенных в жилых помещениях, за исключением выключателей, расположенных при входе в жилые помещения;
устройств радиотелефонной связи в жилых помещениях и рулевой рубке, а также устройств управления двигателями внутреннего сгорания.
При этом электрическое оборудование, указанное в 162, должно иметь степень защиты в соответствии с табл. 2.3.6 ПКПС.

170 Проверкой установлено, что приемные отверстия вентиляции указанных в 168 помещений размещены на расстоянии не менее 6,00 м от грузового пространства и на высоте не менее 2,00 м от палубы. ☐

171 Подтверждается, что электрооборудование, не отвечающее предписаниям ☐
Н.М. N(O) 167 – 168, а также его выключатели, имеют маркировку красного цвета.

172 Подтверждается, что отключение оборудования, указанного в 171, производится с главного распределительного щита. ☐

174 Подтверждается, что штепсельные розетки для подсоединения сигнально-отличительных фонарей и светильников освещения сходного трапа стационарно установлены вблизи сигнальной мачты или сходного трапа. Соединение и отсоединение возможны только в том случае, когда штепсельные розетки не находятся под напряжением. ☐
Н.М. N(O)

175 Подтверждается, что конструкция штепсельные розеток, указанных в 174, не позволяет произвести соединение и отсоединение в случае, когда штепсельные розетки находятся под напряжением. ☐

[20] для судов с датой закладки киля до 01.01.1977

176 Проверкой установлено, что в случае отказа системы электропитания аварийного и контрольно-измерительного оборудования, размещенного в грузовом пространстве, предусмотрена незамедлительная подача светового и звукового сигнала в месте, в котором включаются цепи питания аварийной сигнализации. ☐

177 N[21] Проверкой установлено, что все кабели, прокладываемые в пределах грузового пространства, имеют металлическую оболочку. ☐

178 Подтверждается, что кабели внутри грузовых трюмов расположены в верхней их части и проложены в трубах или закрыты прочными кожухами. ☐

179 Подтверждается, что кабели, проходящие через взрывоопасные помещения и пространства, защищены от механических повреждений. Местные кабели, подводимые к аккумуляторам, допускается прокладывать открыто. ☐

Специальное оборудование

180 Подтверждается, что на борту судна предусмотрены душевая и умывальник, расположенные в месте, к которому имеется непосредственный доступ из грузового пространства. ☐

Запасный выход

181 Подтверждается, что помещения, у которых входы и выходы полностью или частично погружены в воду в аварийном состоянии судна имеют запасный выход, расположенный на высоте не менее 0,1 м от аварийной ватерлинии (не применяется к форпику и ахтерпику); ☐

Н.М.
С

или

181э Подтверждается, что помещения, у которых входы и выходы полностью или частично погружены в воду в аварийном состоянии танкера типа С имеют запасный выход, расположенный на высоте не менее 0,075 м от аварийной ватерлинии. ☐

Остойчивость и непотопляемость

182 Подтверждается, что нижняя кромка всех негерметично закрывающихся отверстий (окон, дверей, входных люков) на конечной стадии затопления находится на высоте не менее 0,1 м от аварийной ватерлинии (проверяется по технической документации судна); ☐

Н.М.
С

или

182э подтверждается, что нижняя кромка всех негерметично закрывающихся отверстий (окон, дверей, входных люков) на конечной стадии затопления находится на высоте не менее 0,75 м от аварийной ватерлинии (проверяется по технической документации судна). ☐

183 Подтверждается, что для всех случаев несимметричного затопления угол крена в конечной стадии затопления не превышает 12° (проверяется по технической документации судна); ☐

Н.М.
N

или

[21] не применяется к судам, киль которых был заложен до 01.01.1977

183э подтверждается, что на конечной стадии затопления угол крена не превышает 20° до принятия мер по спрямлению и 12° после принятия мер по спрямлению (проверяется по технической документации судна) ☐

184 Проверкой установлено, что требования 4.9.4 ч. IX ПКПС выполняются (проверяется по технической документации судна). ☐

Н.М.
С

185 Подтверждается, что требования 4.9.1 ч. IX ПКПС выполняются (проверяется по технической документации судна). ☐

Н.М.

186 Подтверждается, что требования 4.9.4 ч. IX ПКПС выполняются (проверяется по технической документации судна). ☐

Н.М.

187 Подтверждается, что требования 4.9.5 – 4.9.9 ч. IX ПКПС выполняются (проверяется по технической документации судна). ☐

Н.М.
N

Осмотр судна с целью проверки специальных требований Речного Регистра к оборудованию, а также проверку судовой технической документации произвел:

_____ _____

Должность, фамилия, и., о., подпись дата

М.П.

gost.e-ecolog.ru