РОССИЙСКИЙ РЕЧНОЙ РЕГИСТР

РУКОВОДСТВО ПО КЛАССИФИКАЦИИ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

Руководство
Р.044-2016



Москва
2016

gost.e-ecolog.ru

Утверждено приказом Российского Речного Регистра
№ 74-п от 21.10.2016
Введено в действие с 24.10.2016
Издание 1

Ответственный за выпуск — С. В. Канурный
Оригинал-макет — Е. Л. Багров

© Российский Речной Регистр, 2016

СОДЕРЖАНИЕ

1 Общие принципы классификации и освидетельствования. Документы

1.1 Общие положения ... 6
1.2 Основные термины и определения ... 8
1.3 Принципы классификации судов ... 10
1.4 Освидетельствования маломерных судов ... 16
1.5 Документы ... 24

2 Освидетельствование корпуса

2.1 Общие положения ... 26
2.2 Общие указания по проведению освидетельствования ... 27
2.3 Определение технического состояния ... 28
2.4 Освидетельствование корпусов из стали ... 29
2.5 Освидетельствование корпусов из легких сплавов ... 31
2.6 Освидетельствование пластмассовых корпусов судов ... 32
2.7 Освидетельствование деревянных корпусов судов ... 33
2.8 Оценка остойчивости, непотопляемости, маневренности. Проведение испытаний ... 34

3 Освидетельствование механизмов

3.1 Общие указания ... 35
3.2 Общие указания по определению технического состояния ... 37
3.3 Указания по освидетельствованию механизмов ... 37
3.4 Определение технического состояния ... 39
3.5 Дополнительные требования к судам, годным для перевозки пассажиров ... 40

4 Освидетельствование общесудовых систем

4.1 Общие указания 40
4.2 Общие указания по определению технического состояния 41
4.3 Внеочередное освидетельствование общесудовых систем в целях постановки судна на учет для судов длиной 12 м и более 42
4.4 Промежуточное освидетельствование общесудовых систем 42
4.5 Очередное освидетельствование общесудовых систем 42
4.6 Определение технического состояния общесудовых систем 43

5 Освидетельствование судовых устройств и снабжения

5.1 Общие указания 43
5.2 Общие указания по определению технического состояния 44
5.3 Внеочередное освидетельствование в целях постановки на учет 45
5.4 Промежуточное освидетельствование 45
5.5 Очередное освидетельствование 47
5.6 Определение технического состояния 48

6 Освидетельствование парусного вооружения

6.1 Общие указания 49

7 Освидетельствование бытовых нагревательных установок

7.1 Общие указания 49
7.2 Внеочередное освидетельствование в целях постановки на учет 49
7.3 Промежуточное и очередное освидетельствования 49
7.4 Определение технического состояния 50

8 Освидетельствование электрического оборудования

8.1 Общие указания 50
8.2 Внеочередное освидетельствование в целях постановки на учет 52

8.3 Промежуточное освидетельствование 53
8.4 Очередное освидетельствование 54
8.5 Определение технического состояния 54

9 Освидетельствование средств радиосвязи и навигационного оборудования

9.1 Общие указания 57
9.2 Внеочередное освидетельствование в целях постановки на учет 57
9.3 Очередное освидетельствование 59
9.4 Промежуточное освидетельствование 59
9.5 Определение технического состояния 59

10 Нормы снабжения спасательными, сигнально-отличительными средствами, аварийным, противопожарным снабжением, средствами связи и навигации

10.1 Общие положения 60
10.2 Нормы снабжения спасательными средствами и спасательным оборудованием 60
10.3 Нормы снабжения сигнальными и пиротехническими средствами, аварийного снабжения 63
10.4 Нормы противопожарного снабжения 67
10.5 Нормы навигационного снабжения, оснащение средствами связи и навигации 67
10.6 Нормы снабжения гидроциклов, байдарок, гребных и надувных лодок в зависимости от допустимого района плавания 69

11 Предотвращение загрязнения с маломерных судов 70

Приложение

Примеры записи формулы класса маломерного судна 71

1 ОБЩИЕ ПРИНЦИПЫ КЛАССИФИКАЦИИ И ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ. ДОКУМЕНТЫ

1.1 Общие положения

1.1.1 Руководство по классификации и освидетельствованию маломерных судов (далее — руководство) разработано в соответствии с изменениями, внесенными в Кодекс внутреннего водного транспорта Федеральным законом от 23.04.2012 № 36-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

1.1.2 Требования настоящего руководства распространяются на суда, подлежащие государственной регистрации, длина которых не превышает 20 м и общее количество людей на которых не превышает двенадцать.

Требования настоящего руководства не распространяется на:

.1 суда массой до 200 кг включительно и мощностью двигателей (в случае установки) до 8 кВт включительно;

.2 спортивные парусные суда, длина которых не превышает 9 метров, которые не имеют двигателей и на которых не оборудованы места для отдыха;

.3 шлюпки и иные плавучие средства, которые входят в комплектацию судна;

.4 беспалубные несамоходные суда, длина которых не превышает 12 метров.

1.1.3 К буксирам, толкачам, ледоколам, сухогрузным или наливным судам, судам, предназначенным для перевозки опасных грузов, судам технического флота в полном объеме применяются положения ПКПС, ПОСЭ (кроме приложения 8), ПТНП и ППЗС за исключением положений, относящихся к классификационным освидетельствованиям и документам, выдаваемым Речным Регистром.

1.1.4 Классификация маломерного судна осуществляется Речным Регистром на основании заявки о постановке судна на учет Речного Регистра, в которой судовладельцем в письменном виде указывается, что цель использования маломерного судна является коммерческой.

1.1.5 Во всех специально не оговоренных настоящим руководством случаях используемые термины, порядок применения Правил, рассмотрения и согласования технической документации, техническое наблюдение и освидетельствование судов в эксплуатации должны выполняться в соответствии с указаниями «Положения о классификации и об освидетельствовании судов», ПКПС, ППЗС, ПТНП и ПОСЭ.

1.1.6 Вместимость маломерного судна определять не требуется.

1.1.7 Допускаемое количество людей на борту маломерного судна не должно превышать 12 чел.

1.1.8 При постройке маломерных судов с учетом 1.1.3 используются применимые положения «Положения о классификации и об освидетельствовании судов», ПКПС, ПТНП и ППЗС, если в настоящем руководстве не предусмотрено иное.

1.1.9 Для маломерных судов с категориями плавания сезонные ограничения не предусматриваются.

Для маломерных судов с классом сезонные ограничения устанавливаются в соответствии с 7 ч. 0 ПКПС.

1.1.10 При освидетельствовании маломерных судов признаются документы, выданные организациями, уполномоченными Минтрансом России на классификацию и освидетельствование судов, в соответствии с требованиями Правил этих организаций на элементы, судовые технические средства, оборудование и снабжение указанных судов, а на изделия, оборудование и снабжение, указанные в таблице 1 приложения 8 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (ТР ТС 026/2012), признаются также сертификаты соответствия требованиям ТР ТС 026/2012, выданные аккредитованными органами по сертификации (оценке (подтверждению) соответствия), включенными в Единой реестр органов по сертификации и испытательных лабораторий (центров) Таможенного союза.

1.2 Основные термины и определения

1.2.1 Для целей применения настоящего руководства используются термины, имеющие следующие определения:

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

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

.3 Закрытое судно — судно, имеющее водонепроницаемые закрытия грузовых и прочих люков, расположенных на открытых участках палубы надводного борта, самоотливной кокпит.

.4 Катер — открытое моторное судно, имеющее палубу не менее чем на 1/3 длины корпуса от носовой оконечности. Суда без указанной палубы относятся к моторным лодкам.

Суда без указанной палубы относятся к моторным лодкам.

.5 Место убежища — любая естественно или искусственно защищенная акватория, которая может быть использована судном как убежище при возникновении обстоятельств, которые угрожают его безопасности.

.6 Моторная лодка — открытое моторное судно, на котором двигатель установлен открыто.

.7 Наибольшая длина корпуса судна $L_н$ — в отношении порядка определения длины судна, необходимого для отнесения судна к маломерному (прогулочному), следует применять понятие «габаритные размерения судна», которое в соответствии с ГОСТ 1062-80 «Размерения надводных кораблей и судов главные. Термины, определения и буквенные обозначения» означает габаритные размерения судна с учетом постоянно выступающих частей.

Для многокорпусного судна длина каждого корпуса должна быть измерена индивидуально. За длину корпуса такого судна принимается длина наибольшего по длине из его корпусов.

.8 Открытое судно — судно, не имеющее водонепроницаемых закрытий грузовых и прочих люков, расположенных на открытых участках палубы надводного борта.

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

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

.11 Судно гребное — судно, движение которого осуществляется физической силой, а также судно имеющие двигатель внутреннего сгорания и/или парусное вооружение, характеристики которых не позволяет их считать моторным или парусным судном.

.12 Судно парусное — судно с парусным вооружением площадью, $м^2$, не менее $1{,}5\Delta^{2/3}$, где Δ — водоизмещение в полном грузу, кН.

.13 Судовая шлюпка — малое судно, устанавливаемое на судне для различных целей и являющееся его оборудованием.

.14 Гидроцикл — скоростное судно длиной до 4 м, спроектированное для движения в переходном или глиссирующем режиме и управления одним лицом, предназначенное для перевозки одного или нескольких лиц, которые находятся на плавсредстве сидя на специальных сидениях стоя, на коленах или в другом положении, которое отличается от положения внутри плавсредства. Указанный термин распространяется на плавсредства в том числе со следующими названиями: «водный мотоцикл», «водные санки», «водный скутер», «джет».

.15 Байдарка — малое легкое закрытое судно, приводимое в движение, главным образом, мускульной силой человека с использованием двулопастного весла, являющимся признаком, отличающим байдарку от всех иных типов гребных судов, и имеющее острые обводы корпуса (коэффициент полноты корпуса около 0,5) и значительное удлинение, всегда превышающее значение 5.

Одноместная байдарка — каяк.

1.2.2 В настоящем руководстве применяются следующие сокращения:

ПКПС — Правила классификации и постройки судов;

ППЗС — Правила предотвращения загрязнения окружающей среды с судов;

ПОСЭ — Правила освидетельствования судов в процессе их эксплуатации;

ПТНП — Правила технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

1.2.3 Во всех случаях, не оговоренных выше, следует руководствоваться терминами, применяемыми в ПКПС, ППЗС, ПОСЭ и ПТНП (далее — Правила).

1.3 Принципы классификации судов

1.3.1 Класс судна обозначается формулой класса — последовательностью условных символов, присваиваемых судну при его классификации и характеризующих конструктивные особенности, назначение судна и условия его эксплуатации в соответствии с Правилами Речного Регистра и настоящим руководством исходя из требований безопасности.

1.3.2 Классификация маломерных судов, заявляемых на получение класса Речного Регистра, осуществляется в соответствии с классификацией водных бассейнов, приведенной в разд. 6 и 7 ч. 0 ПКПС.

Классификация маломерных судов, заявляемых на получение категории Речного Регистра, осуществляется в соответствии с 1.3.9 – 1.3.10.

1.3.3 Полная формула класса в общем случае имеет вид:

‡ К мс $h_{\%}/h$ тип (лед Т) А УУ/УБ,

где ‡ — символ, включаемый в формулу класса, когда постройка судна осуществлена под техническим наблюдением Речного Регистра;

К мс — основной символ класса, определяющий разряд внутреннего водного бассейна, в котором судно предназначено для эксплуата-

ции — «Л мс», «Р мс», «О мс» или «М мс», «О-ПР мс», «М-ПР мс» или «М-СП мс», и тип судна — маломерное судно;

$h_{\%}$ — числовое значение допускаемой высоты волны, м, с точностью до 0,1 м, с обеспеченностью, соответствующей разряду бассейна эксплуатации судна в водоизмещающем режиме. Для судов с основным символом в формуле класса «Л мс», «Р мс» и «О мс» $h_{\%}$ соответствует 1%-ной обеспеченности, для судов с основным символом в формуле класса «М мс», «О-ПР мс», «М-ПР мс» или «М-СП мс» — 3%-ной обеспеченности;

h — значение допускаемой высоты волны, м, в режиме хода судна, отличном от водоизмещающего, с точностью до 0,1 м. Вводится для судов с динамическими принципами поддержания. Для судов с основным символом в формуле класса «Л мс», «Р мс» и «О мс» h соответствует 1%-ной обеспеченности, для судов с символом «М мс», «О-ПР мс», «М-ПР мс» или «М-СП мс» — 3%-ной обеспеченности;

тип — тип высокоскоростного судна: глиссер, СВП, СПК, экраноплан, катамаран (для высокоскоростных судов);

(лед Т) — дополнительный символ, указываемый в случае, когда судно со стальным корпусом соответствует требованиям предъявляемым к судам, предназначенным для плавания в мелкобитом льду; Т — толщина мелкобитого льда, см, при которой допускается эксплуатация судна;

А — символ, указываемый для судов, оборудованных средствами автоматизации (если имеются);

УУ — допускаемое значение удаления от места убежища, в км, для внутренних водных бассейнов, с точностью до 1 км (если имеется);

УБ — допускаемое значение удаления от берега, нормальное к береговой черте, в км, для внутренних водных бассейнов, с точностью до 0,01 км (если имеется).

Примеры формулы класса маломерного судна приведены в Приложении.

1.3.4 Устанавливаемое ограничение по допускаемой высоте волны должно соответствовать требованиям 1.3.6 либо определяться заводом-изготовителем или проектантом. В последнем случае допускаемая высота волны не должна превышать значений, устанавливаемых 1.3.6.1 для закрытых судов.

1.3.5 Устанавливаемые ограничения по допускаемому удалению от места убежища и/или берега должны соответствовать требованиям 1.3.6 либо определяться заводом-изготовителем или проектантом.

Для судов классов смешанного плавания допустимое расстояние между местами убежища, обеспечивающими возможность входа и стоянки судна при ветре всех направлений, не должно превышать расстояния, которое судно проходит за 12 ч движения на тихой воде при скорости хода, составляющей 70% от номинальной, и не должно превышать 80 миль. Удаление от места убежища не должно превышать 40 миль, удаление от берега не должно превышать 12 миль.

1.3.6 Допустимые условия эксплуатации маломерных судов определяются основным символом в формуле класса, типом и длиной судна и для судов, построенных под наблюдением Речного Регистра, принимаются следующими:

.1 для закрытых маломерных судов всех длин и открытых маломерных судов длиной более 12 м — для судов классов «Л мс», «Р мс» и «О мс» допускаемая высота волны 1%-ной обеспеченности 0,6; 1,2 и 2,0 м, соответственно, для судов класса «М мс» — допускаемая высота волны 3%-ной обеспеченности 3,0 м ограничения по удалению от места убежища и от берега не устанавливаются;

.2 для открытых судов— в соответствии с табл. 1.3.6.2;

.3 для судов, перевозящих пассажиров в море, высота надводного борта судна в средней части, а также осадка в носовой оконечности должны быть не менее $0{,}6h_{3\%}$ допускаемой высоты волны в водоизмещающем режиме плавания.

1.3.7 Для маломерных судов, построенных до введения в действие настоящего руководства, при присвоении класса Речного Регистра могут быть установлены дополнительные эксплуатационные ограничения, обеспечивающие их адекватность ранее установленным.

1.3.8 Речной Регистр может исключить или изменить в формуле класса соответствующий дополнительный символ или словесную характеристику при изменении или нарушении условий, послуживших основанием для введения такого символа в формулу класса.

1.3.9 Категории 1–5, указанные в таблице 1.3.10, присваиваются заявленным (см. 1.3.2) маломерным судам независимо от длины при

наличии положительных результатов рассмотрения представленной судовладельцем документации на судно, подтверждающих

Таблица 1.3.6.2

Характеристика допустимых условий эксплуатации		Тип судна	Разряд внутреннего водного бассейна			
			«М мс»	«О мс»	«Р мс»	«Л мс»
Допустимая высота волны, м, не более		моторные лодки	—	0,6	0,6	0,6
		катера	1,2	1,0	0,6	0,6
Надводный борт, м, не менее, при длине судна, м:	до 7	моторные лодки и катера	1,2	0,4	0,3	0,3
	от 7 до 18		1,2	0,8	0,5	0,3
	от 18 до 20		1,2	1,0	0,6	0,3
Скорость ветра, м/с, не более		моторные лодки	—	7,0	6,0	6,0
		катера	7,0	7,0	6,0	6,0
Удаление от берега, км, не более		моторные лодки	—	1,5	1,5	1,5
		катера	1,5	1,5	1,5	1,5
Удаление от места убежища, км, не более		моторные лодки	—	2,0	2,0	2,0
		катера	3,0	3,0	3,0	3,0

Примечание. Допускается назначение условий плавания и применение методики испытаний для открытых судов с длиной корпуса от 5,5 м до 12,0 м, которые являются судами в эксплуатации, в соответствии с ГОСТ 19105-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Типы, основные параметры и общие технические требования» и ГОСТ 19356-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Методы испытаний».

ее соответствие требованиям настоящего руководства и освидетельствования судна экспертом Речного Регистра.

Сведения в представляемой судовладельцем на рассмотрение документации на судно должны содержать информацию в объеме, позволяющем проверить выполнение требований настоящего руководства.

Положительные результаты проведенного экспертом Речного Регистра освидетельствования должны подтверждать соответствие судна требованиям настоящего руководства и сведениям, указанным в представленной судовладельцем документации на судно.

Классификация маломерных рыбопромысловых судов независимо от длины судна, эксплуатируемых в Азово-Черноморском бассейне, может осуществляться также путём присвоения категории 0 при представлении соответствующих обоснований.

Классификация маломерных судов независимо от длины, предусмотренных проектом к установке на борту судна-носителя (судна-базы), может осуществляться путём присвоения категории в соответствии с таблицей 1.3.10, при условии положительных результатов проведенного экспертом Речного Регистра освидетельствования и соответствия судна требованиям настоящего руководства и сведениям, указанным в представленной судовладельцем документации на судно.

1.3.10 Категории, присваиваемые маломерным судам, допустимые районы плавания в прибрежных морских (не более 12 морских миль от побережья) и внутренних водах Российской Федерации, условия плавания и удаление от мест убежища указаны в таблице 1.3.10.

Таблица 1.3.10

Категории судов

Категория	Условия плавания
	Закрытые суда
Категория 0	Прибрежные морские районы Азово-Черноморского бассейна с высотой волны 3% обеспеченности до 3,5 м, с удалением от места убежища не более 92 км (50 миль)[1]
Категория 1	Прибрежные морские районы и внутренние водные бассейны с высотой волны 1% обеспеченности до 1,8 м, с удалением от места убежища не более 22 км (12 миль)
Категория 2	Прибрежные морские районы и внутренние водные бассейны с высотой волны 1% обеспеченности до 1,5 м, с удалением от места убежища не более 13 км (7 миль)
Категория 3	Прибрежные морские районы и внутренние водные бассейны с высотой волны 1% обеспеченности до 1,2 м, с удалением от места убежища не более 11 км (6 миль)
Категория 4	Прибрежные морские районы и внутренние водные бассейны с высотой волны 1% обеспеченности до 0,6 м, с удалением от места убежища не более 5 км (2,7 миль)
Категория 5	Прибрежные морские районы и внутренние водные бассейны с высотой волны 1% обеспеченности до 0,25 м, с удалением от места убежища не более 2 км (1,1 мили)
	Открытые суда
Категория 3	Прибрежные морские районы и внутренние водные бассейны с высотой волны 1% обеспеченности до 1,2 м, с удалением от места убежища не более 5 км

Категория 4	Прибрежные морские районы и внутренние водные бассейны с высотой волны 1% обеспеченности 0,6 м, с удалением от места убежища не более 3 км
Категория 5	Прибрежные морские районы и внутренние водные бассейны с высотой волны 1% обеспеченности 0,25 м, с удалением от места убежища не более 0,5 км
[1] Указанная категория применяется только для рыбопромысловых судов и соответствует категории плавания III по классификации ГИМС и РМРС.	

1.3.11 Для закрытых и открытых судов, имеющих действующий на момент вступления в силу Федерального закона от 23.04.2012 № 36-ФЗ судовой билет, выданный ГИМС (далее — судовой билет ГИМС), при положительных результатах освидетельствования в акте классификации и освидетельствования указывается величина надводного борта из судового билета ГИМС.

Для закрытых судов, не имеющих судового билета ГИМС, для определения величины минимального надводного борта применяются величины, приведенные в главе 5.4 ч. II ПКПС.

1.3.12 Маломерному судну, имеющему сертификат соответствия положениям Директивы Европейского Совета 94/25/ЕС, выданному организацией, признанной Европейским Советом в рамках Директивы, после проведения идентификации и освидетельствования может быть присвоен класс / категория в соответствии с таблицей 1.3.12.

Маломерному судну, имеющему класс организации, уполномоченной Минтрансом России на классификацию и освидетельствование судов или свидетельство о классификации, выданное в соответствии с ТР ТС 026/2012 присваивается класс Речного Регистра эквивалентный присвоенному организацией, уполномоченной Минтрансом России на классификацию и освидетельствование судов или организацией, осуществляющей полномочия органа классификации маломерных судов государства – члена Таможенного союза.

Таблица 1.3.12

Конструктивные категории Директивы Европейского Совета 94 /25/ЕС	Класс / категории
А «Океанская»	М мс, О-ПР мс, М-ПР мс, М-СП мс, категория 1
В «Морская»	М мс, О-ПР мс, М-ПР мс,

	М-СП мс, категория 1
С «Прибрежное плавание»	Р мс, О мс, категории 2 и 3
D «Для защищенных вод»	Л мс, категории 4 и 5

1.3.13 Маломерному судну устанавливаются ограничения скорости ветра, определенные проектантом в проектной и эксплуатационной документации (спецификации, руководстве пользователя и другой документации).

При отсутствии указанных ограничений в проектной и эксплуатационной технической документации, устанавливаются ограничения скорости ветра в соответствии с требованиями таблицы 1.3.13.

Таблица 1.3.13

Класс/категория маломерного судна	Скорость ветра, м/с
«М-СП мс», «М-ПР мс», «М мс»/категория 0; 1	13,4
«О-ПР мс», «О мс»/категория 2	10,4
«Р мс», «Л мс»/категория 3; 4; 5	7,0

1.4 Освидетельствования маломерных судов

1.4.1 Речной Регистр проводит следующие виды освидетельствований маломерных судов:

первоначальное;

очередное;

промежуточное;

внеочередное (в установленных случаях).

1.4.2 Маломерные суда в соответствии с 1.1.2 ставятся на классификационный учет Речного Регистра в следующих случаях:

после постройки судна;

при приеме на классификационный учет Речного Регистра судна, находившегося на классификационном учете другой организации по классификации;

при приеме на классификационный учет судна, не имеющего действующих документов Речного Регистра, в том числе ранее находившегося на учете другого классификационного (надзорного) органа.

1.4.3 Снятие судна с классификационного учета Речного Регистра производится:

при утилизации судна;

при переходе в класс другой организации по классификации;

если судно не предъявлялось к освидетельствованию более пяти лет подряд;

при конструктивной гибели судна;

при смене судовладельца;

при смене флага судна.

Снятие судна с учета в Речном Регистре, за исключением случая, указанного в абзацах четвертом и пятом, производится по заявке судовладельца, в которой должна быть указана причина снятия судна с учета.

1.4.4 Для постановки судна на классификационный учет судовладелец/заявитель представляет Речному Регистру следующие документы:

.1 письменное заявление, содержащее фамилию, имя, отчество и паспортные данные судовладельца, являющегося физическим лицом, или наименование и адрес судовладельца, являющегося юридическим лицом, банковские реквизиты;

.2 предыдущие название и класс маломерного судна, а также фамилию, имя, отчество предыдущего судовладельца, являющегося физическим лицом, и его адрес или наименование предыдущего судовладельца, являющегося юридическим лицом, и его адрес. К заявлению прилагаются копии документов (заверенные нотариально или судовладельцем), подтверждающих факт законного владения судном;

.3 сведения о судне;

.4 конструкторскую и/или построечную документацию;

.5 документы строителя (при наличии);

.6 ранее выданные свидетельства о годности к плаванию и/или иные документы, выданные организацией по классификации судов, копия судового билета, акты освидетельствований;

.7 документы, удостоверяющие личность заявителя — физического лица или государственную регистрацию юридического лица в соответствии с законодательством Российской Федерации;

.8 доверенность, подтверждающую в установленном порядке полномочия представителя собственника (при необходимости)

.9 судовой билет (для судов, прошедших регистрацию);

.10 руководство для владельца, оформленное в соответствии с ГОСТ Р 54422-2011 или ISO 10240:2004, переведенное на русский язык (при наличии);

.11 анализ соответствия судна требованиям настоящего руководства для заявляемого района эксплуатации по всем элементам (для судов заявляемых на получение категории).

1.4.5 При постановке судна на учет проводится первоначальное освидетельствование. Освидетельствование проводится на берегу или на плаву.

Первоначальное освидетельствование маломерных судов в целях постановки на учет проводится перед государственной регистрацией для подтверждения фактического соответствия судна данным о нем, указанным в правоустанавливающих документах, и классификации судна как маломерного для регистрации его у администрации внутреннего водного бассейна или капитана порта.

В ходе классификации судна как маломерного проверяется исправность и работоспособность судовых технических средств, техническая документация на судно, устанавливаются обязательные условия, нормы и технические требования по его грузоподъемности и пассажировместимости, допустимой мощности и количеству двигателей (подвесных моторов), допустимой площади парусов, району плавания (удалению от берега), минимальной высоте надводного борта, допускаемой высоте волны, оснащению спасательными и противопожарными средствами, сигнальными огнями, навигационным и другим оборудованием.

Первоначальное освидетельствование маломерного судна в целях постановки на учет может быть проведено в 2 этапа:

1-й этап — осмотр судна по заявке судовладельца с целью удостоверения в том, что оно может быть классифицировано как маломерное, постановки на классификационный учет с присвоением регистрового номера и выдачи Акта классификации и освидетельствования для государственной регистрации формы РР-3.15.3. Акт заполняется по технической документации либо иной достоверной информации, представленной заявителем, в 2-х экземплярах: один экземпляр выдается заявителю, другой остается в филиале;

2-й этап — освидетельствование судна с выдачей Акта классификации и освидетельствования формы РР-3.15.1.

Для маломерных судов индивидуальной постройки, а также судов промышленной постройки, технические характеристики которых не соответствуют характеристикам, указанным в техническом формуляре (паспорте), дополнительно проводятся испытания мореходных качеств (плавучести, остойчивости и непотопляемости).

По результатам первоначального освидетельствования эксперт составляет акт первоначального освидетельствования, в котором дает оценку, является ли предъявляемое к освидетельствованию судно маломерным и при положительном решении присваивает судну класс или категорию.

Если в результате первоначального освидетельствования судна установлено, что его характеристики не соответствуют данным судового билета или техническое состояние судна не соответствует требованиям настоящего руководства, в акте первоначального освидетельствования указываются выявленные несоответствия и в судовой билет не вносится запись, подтверждающая его годность к плаванию. Судовладелец после устранения выявленных несоответствий уведомляет Речной Регистр и представляет судно к внеочередному освидетельствованию.

1.4.6 Маломерное судно, предъявляемое к первоначальному освидетельствованию в целях постановки на учет, должно быть укомплектовано аварийно-спасательным и иным снабжением, предусмотренным настоящим руководством.

1.4.7 Для маломерных судов, имеющих судовой билет ГИМС, при положительных результатах освидетельствования присваивается класс Речного Регистра, максимально соответствующий району и условиям плавания, указанным в судовом билете ГИМС. Рассмотрение Речным Регистром технической документации, на основании которой органами ГИМС были назначены условия плавания и навигационные ограничения, не проводится.

При присвоении категории рыболовному судну длиной менее 12 м, имеющему действующий судовой билет ГИМС, ему присваивается категория, ближайшая по допускаемой высоте волны категории, присвоенной ГИМС (в безопасную сторону). Если допускаемое удаление

от места убежища менее указанного в таблице 1.3.10 для данной категории, судну назначается дополнительное ограничение по удалению от места убежища в соответствии с судовым билетом ГИМС.

1.4.8 Промежуточное освидетельствование маломерного судна проводится между вторым и третьим годом, отсчитываемым от даты первоначального или последнего очередного освидетельствования.

Промежуточное освидетельствование маломерного судна проводится на плаву.

Дата промежуточного освидетельствования назначается экспертом.

При промежуточном освидетельствовании проверяется наличие технической документации, техническое состояние элементов судна, наличие оборудования и оснащения в соответствии с установленными нормами, уточняются условия пользования.

По его результатам промежуточного освидетельствования эксперт составляется акт промежуточного освидетельствования и при положительных результатах освидетельствования вносит в судовой билет запись о годности судна к плаванию.

1.4.9 В случае если в результате освидетельствования маломерного судна установлено, что его характеристики не соответствуют присвоенному классу (присвоенной категории) или техническое состояние судна не отвечает требованиям безопасности судоходства по внутренним водным путям, в акте освидетельствования указываются выявленные несоответствия и при плановом освидетельствовании судна отметка о возобновлении класса (категории) в судовой билет не вносится. Заявитель после устранения выявленных несоответствий уведомляет в письменном виде Речной Регистр, и Речной Регистр проводит освидетельствование судна повторно.

1.4.10 Очередное освидетельствование маломерного судна осуществляется с целью возобновления класса (категории) судна путем проверки соответствия характеристик судна его классу (категории) и проводится на берегу и на плаву с периодичностью один раз в пять лет. Освидетельствование должно быть завершено до истечения пятилетнего периода, определяемого от даты предыдущего очередного освидетельствования или первоначального освидетельствования в целях постановки на учет. По его результатам составляется акт оче-

редного освидетельствования, и в судовой билет вносится соответствующая запись.

1.4.11 Внеочередное освидетельствование маломерного судна проводится:

после повреждений, без устранения которых не обеспечивается безопасность плавания судна;

в случае выявления дефектов, угрожающих безопасности плавания, и при уточнении технического состояния или района плавания судна, а также для проверки устранения причин, вызвавших приостановление действия актов освидетельствования, выданных на судно Речным Регистром;

после ремонта или модернизации маломерных судов без изменения типа, назначения и класса (категории) судна, но с существенным изменением его конструкции и (или) оборудования;

для судов, допустивших нарушение района плавания или сезонных ограничений, установленных актами освидетельствования Речного Регистра;

при выявлении несоответствий по результатам проверки судна инспекций государственного портового контроля в отношении элементов судна и судовых технических средств, влияющих на безопасность пассажиров и экипажа судна, безопасность судоходства, загрязнение окружающей среды;

по предписанию органов государственного надзора (контроля), лица, осуществляющего государственный портовый контроль;

при постановке и снятии судна с классификационного учета;

при подготовке и после осуществления разового перехода (перегона) судна вне установленных для судна районов и сезонов плавания;

по заявке судовладельца.

По результатам внеочередного освидетельствования эксперт составляет акт внеочередного освидетельствования.

В случае внесения изменений в конструкцию судна или его элементы, изменяющих характеристики судна, указанных в судовом билете или акте первоначального освидетельствования судна; при повреждениях в конструкцию и/или оборудовании судна, без устранения которых не будет обеспечиваться безопасность плавания судна, судовладелец обязан обратиться в Речной Регистр для проведения

освидетельствования судна в целях подтверждения или изменения класса или категории судна и подтверждения его годности к плаванию.

1.4.12 Класс (категория) судна приостанавливается в случаях:

непредъявления к освидетельствованию в установленный срок;

проведения переоборудования, модернизации, выполнения ремонтных работ без предварительного согласования с Речным Регистром;

эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному этому судну классу или установленным ограничениям;

получения судном аварийных повреждений (после аварии);

признания технического состояния судна по результатам освидетельствования негодным.

1.4.13 Для восстановления класса (категории) судно предъявляется к внеочередному освидетельствованию после устранения причин, вызвавших его приостановление.

1.4.14 Класс (категория) судна аннулируется в следующих случаях:

после окончания срока приостановления класса (категории);

когда восстановление (возобновление) класса (категории) признается невозможным;

когда судовладелец переводит судно в класс (категорию) другой организации по классификации и освидетельствованию судов;

снятия судна с классификационного учета;

гибели судна.

1.4.15 Освидетельствование судов, за исключением вызовов при аварийных случаях, осуществляется по предварительным заявкам, направляемым эксперту или в филиал Речного Регистра не менее чем за сутки до освидетельствования. В заявке указывается, каким филиалом судно поставлено на учет в Речном Регистре.

1.4.16 Перед каждым освидетельствованием и испытанием эксперт обязан ознакомиться с результатами предыдущих освидетельствований и получить от судовладельца сведения об устранении дефектов, выявленных после предыдущего освидетельствования (испытания) судна и его элементов.

1.4.17 Освидетельствования судна и его элементов должны проводиться в присутствии судовладельца или лица, ответственного за данные элементы судна.

1.4.18 Для маломерных судов закрытого типа, спроектированных или построенных без учета требований нормативных документов, без согласованной технической документации или технического наблюдения надзорных органов или органов по сертификации, судов самостоятельной постройки решение о возможности присвоения класса принимается только после разработки и анализа соответствия настоящему руководству.

1.4.19 Для маломерных открытых судов длиной до 12 м в случае невозможности разработки соответствующей документации мореходные качества (остойчивость, высота надводного борта, начальный дифферент) устанавливаются в ходе испытаний в соответствии с ГОСТ 19356-79 «Суда прогулочные, гребные и моторные. Методы испытаний».

1.4.20 Основанием для определения технического состояния судна как «негодное» является несоблюдение хотя бы одного из требований к элементам судна, приведенным в настоящем руководстве.

Определение «ограниченно годное» не применяется.

1.4.21 По результатам освидетельствования эксперт определяет годность судна к перевозке заявленного судовладельцем количества пассажиров с учетом 1.1.7 по общему расположению мест размещения людей на борту, наличию спасательных средств и выполнению других требований настоящего руководства.

1.4.22 Суда, состоящие на классификационном учете Речного Регистра, при наличии соответствующей заявки судовладельца переклассифицируются как маломерные на основании результатов ближайших плановых освидетельствований либо внеочередного освидетельствования с выдачей акта классификации и освидетельствования формы РР-3.15.1. При этом установленные ранее сроки очередных освидетельствований судна сохраняются.

1.5 Документы

1.5.1 По результатам первоначального освидетельствования в целях постановки на учет Речным Регистром составляется акт первоначального освидетельствования формы РР-3.15. В акте первоначального освидетельствования указывается, что судно классифицировано как маломерное, указывается класс (категория) судна и подтверждается его годность к плаванию в районах, которые будут указаны в судовом билете, а также ограничения по району и условиям плавания, если имеются, назначаются даты следующих промежуточного освидетельствования и очередного освидетельствования на берегу и на плаву.

1.5.2 Для судов длиной менее 12 м, имеющих действующий судовой билет ГИМС и поставленных на учет без проведения освидетельствования в соответствии с 1.4.7, в акте классификации и освидетельствования указывается номер судового билета ГИМС, на основании которого судно классифицировано как маломерное, и вносится запись в судовой билет на основании акта классификации и освидетельствования.

1.5.3 При последующих освидетельствованиях Речной Регистр выдает акт освидетельствования формы РР-3.15.2, и уполномоченным лицом Речного Регистра вносится отметка о годности судна к плаванию в судовой билет (страницы 7 – 8), где указывается дата проведения освидетельствования, вид освидетельствования, техническое состояние, дата следующего освидетельствования, что заверяется подписью и печатью.

1.5.4 В случае изменений в конструкции маломерного судна, в результате которых изменяются его характеристики, указанные в акте классификации и освидетельствования проводится внеоче- редное освидетельствование судна по заявке судовладельца с по- следующим оформлением акта классификации и освидетельство- вания и внесением записи в судовой билет.

В случае повреждений в конструкции и/или оборудования, без устранения которых не обеспечивается безопасность плавания судна, проводится внеочередное освидетельствование судна по за- явке

судовладельца с последующим оформлением акта внеочеред- ного освидетельствования и внесением записи в судовой билет..

1.5.5 Если маломерное судно отвечает требованиям настоящего руководства для перевозки пассажиров, в акт классификации и освидетельствования вносится запись: «Маломерное судно — годное для перевозки пассажиров в количестве ___ чел.»

1.5.6 Акты освидетельствования маломерных судов:

.1 приостанавливают действие в следующих случаях:

после повреждений судна, без устранения которых не обеспечивается безопасность эксплуатации;

в случае непредъявления судна к освидетельствованию в установленный срок;

при осуществлении без предварительного согласия с Речным Регистром работ, связанных с конструктивными изменениями судна;

при нарушении условий плавания, указанных в актах освидетельствования;

при невыполнении требований настоящего руководства и РРР.

Для восстановления действия актов освидетельствования судно предъявляется к освидетельствованию после устранения причин, вызвавших приостановление действия актов освидетельствования.

.2 прекращают действие в следующих случаях:

гибели или пропаже судна;

утилизации (списании) судна;

непредъявления судна к освидетельствованию более пяти лет;

переходе судна в класс другой организации по классификации.

Речной Регистр отказывает в выдаче актов освидетельствования (в подтверждении их действия) при несоответствии судна (его элементов или судовых технических средств) требованиям настоящего руководства.

2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ КОРПУСА

2.1 Общие положения

2.1.1 Настоящий раздел содержит указания по освидетельствованию корпусов маломерных судов из стали, легких сплавов, пластмасс (стеклопластик, многослойные композиции) и древесины.

2.1.2 При освидетельствовании корпуса следует проверять также техническое состояние рубок, кокпитов, закрытий люков и отверстий, леерного ограждения, сеток и т. п.

2.1.3 На судах длиной 12 м и более открытые палубы, на которые предусмотрен доступ людей, должны быть снабжены прочным фальшбортом или леерным ограждением.

На судах длиной менее 12 м в этом случае допускается установка поручня по периметру надстройки или рубки.

На несамоходных судах классов «О мс», «Р мс» и «Л мс», в том числе и на эксплуатируемых без команд, леерное ограждение в районе грузового трюма и грузового бункера допускается заменять шкафутным брусом и поручнем по комингсу грузового люка или стенке грузового бункера.

2.1.4 Отдельные зоны открытых палуб надстроек и рубок, предназначенные для размещения и отдыха людей (солярные зоны), должны иметь дополнительные ограждения, либо обеспечивать надежную фиксацию человека в статическом положении при ходе судна.

На гидроциклах должны быть установлены поручни для обеспечения возможности посадки пассажиров и удержания их при движении.

2.1.5 Конструктивная противопожарная защита должна отвечать следующим требованиям:

.1 маломерные суда должны быть оснащены огнетушителями в соответствии с таблицей 10.4.1;

.2 должен быть обеспечен свободный доступ к огнетушителям; как минимум, один огнетушитель должен находиться в пределах досягаемости лица, осуществляющего управлением маломерного судна;

.3 должны быть в наличии надежные средства эвакуации на случай пожара обитаемых маломерных судов;

.4 должна быть обеспечена естественная или принудительная вентиляция моторных отсеков, выгородок с топливными цистернами (баками) и помещений с оборудованием, работающем на газе;

.5 для закрытых судов длиной более 6 м должен быть в наличии пожарный план, на котором должно быть указано расположение основных и дополнительных средств тушения и путей эвакуации;

.6 узлы топливной системы должны быть размещены на стороне, противоположной выпускному коллектору;

.7 для хранения судовых пиротехнических средств должен быть предусмотрен плотно закрывающийся непроницаемый металлический ящик.

2.1.6 На судах длиной 12 м и более, имеющих непрерывную палубу, помещения для двигателей внутреннего сгорания должны быть выгорожены непроницаемыми переборками.

2.1.7 На следующих судах, годных для перевозки пассажиров: водоизмещающих судах классов «М-СП мс», «М-ПР мс»,«М мс», «О-ПР мс» и «О мс» и на судах с динамическими принципами поддержания всех классов и категорий мебель и предметы оборудования должны быть закреплены.

2.2 Общие указания по проведению освидетельствования

2.2.1 Обобщенный объем освидетельствования должен включать проверку:

водонепроницаемой целостности корпуса;
наличия и расположения переборок (для многокорпусных судов);
объема и расположения кокпитов и рецессов;
расположения люков и закрытий;
остойчивости;
отсутствие дефектов корпуса и надстроек, указанных в 2.3.2.

2.2.2 Для освидетельствования судно должно быть установлено таким образом, чтобы обеспечивался доступ к районам, подлежащим контролю. Корпус должен быть чистым, трюмные помещения должны быть убраны и осушены.

2.3 Определение технического состояния

2.3.1 Техническое состояние корпусов судов устанавливается по степени износа их основных связей, наличию деформаций и других повреждений, снижающих общую и местную прочности корпуса.

2.3.2 Независимо от материала, из которого изготовлен корпус, техническое состояние корпуса судна признается негодным в следующих случаях:

.1 имеется общий остаточный прогиб (перегиб) корпуса, с разрывами, трещинами, потерей устойчивости балок продольного набора и их книц, комингсов грузовых люков, складками палубного настила, обшивки днища, бортов или другими признаками наметившегося перелома;

.2 судно находится в затопленном состоянии;

.3 имеются свищи, пробоины в обшивке корпуса, в водонепроницаемой палубе, в переборках, сколы обшивки корпуса;

.4 выявлено наличие расслоений обшивки, отслоение приформовок от обшивки, нарушающих непроницаемость, трещин по обшивке пластмассовых корпусов;

.5 нарушена целостность герметичных переборок;

.6 отсутствуют или разгерметизированы предусмотренные конструкцией гермоотсеки, воздушные ящики и блоки плавучести;

.7 неплотно закрыты воздушные ящики и гермоотсеки;

.8 выявлено наличие дефектов транцевой доски или несоответствие ее размеров данным завода-изготовителя;

.9 при обнаружении разрушений в соединении элементов конструкции корпуса по сварке, клепке, склейке, гвоздевым и иным соединениям (имеются расклеивания и трещины в швах, непровары, выпадение швов, выпадение или ослабление заклепок, гвоздей и болтовых соединений);

.10 имеет место разрушение или отсутствие предусматриваемой проектом конструкции крепления к корпусу (болтов, шпилек, гаек, заклепок, сварных швов и т.п.) в том числе отсутствие стопорных устройств на резьбовых соединениях фальшкилей, плавников, дейдвудных и гельмпортовых труб;

.11 при обнаружении водотечности;

.12 при неисправности средств защиты экипажа и пассажиров, закрытий отверстий;

.**13** наличие видимых повреждений корпусов маломерных судов, изготовленных из пластмассы и бакелизированной фанеры (короблений, надрезов, истираний, следов ремонта, находящихся ниже ватерлинии), которые могут повлечь за собой водотечность;

.14 наличие червоточин, поражений гнилью элементов корпуса деревянного маломерного судна.

Допускаются отличные от регламентируемых руководством нормы износов и параметры деформаций, если дефекты устранены путем введения дополнительных подкреплений или представлены обоснованные расчеты, подтверждающие достаточный запас прочности изношенных и деформированных связей или корпуса судна в целом. Изложенное не распространяется на крыльевое устройство судов на подводных крыльях.

2.4 Освидетельствование корпусов из стали

2.4.1 Требования настоящей главы распространяются на корпуса из судостроительной стали.

2.4.2 Нормы средних остаточных толщин основных групп связей для судов длиной более 12 м приведены в табл. 2.4.2.

Таблица 2.4.2

Основные группы связей	Нормы средних остаточных толщин
1 Настил палубы, обшивка днища, скуловой пояс, комингсы люков, набор палубы и днища:	0,6 *t*
2 Обшивка бортов в любом сечении по длине корпуса	0,55 *t*
3 Набор бортов, поперечных водонепроницаемых переборок на любом участке по длине корпуса	0,55 *t*

Примечания.

1. t — средняя толщина группы элементов связей корпуса.

2. Нормы износов групп связей корпуса судна следует принимать применительно к толщинам, указанным в проекте, а при отсутствии проектных данных — применительно к толщинам, регламентированным Правилами.

3. Оценку технического состояния корпуса по износам следует устанавливать в зависимости от степени износа отдельных групп связей с наихудшей оценкой.

4. Значение среднего износа определяется как отношение суммы остаточных толщин в местах контрольных измерений, отнесенное к числу контрольных измерений на выбранной площади. В качестве выбранной площади обычно принимается площадь поверхности корпуса (палубы) шириной в шпацию и длиной около метра или погонный метр элементов корпусного набора.

2.4.3 Нормы местных остаточных деформаций конструкций приведены в табл. 2.4.3.

2.4.4 Техническое состояние корпуса признается негодным в следующих случаях, в дополнение к 2.3.2:

при износе связей, превышающих нормы табл. 2.4.2;

при отношении f/l, превышающем 0,1, где f — максимальная стрелка прогиба вмятины, а l — минимальная хорда вмятины;

значения стрелок прогиба гофрировки и бухтин превышают нормативы, установленные в табл. 2.4.3;

выявлен износ сварных швов на глубину ниже поверхности соединяемых листов.

Таблица 2.4.3

Нормируемый параметр	Нормы местных остаточных деформаций
Степень распространения вмятин по ширине корпуса в одном сечении b_i/B отдельно для палубы и днища в средней части корпуса	0,35
Максимально допустимая стрелка прогиба вмятин f, мм, для палубы и днища:	
в средней части корпуса	1/12 шпации
в оконечностях судов	1/10 шпации

Максимально допустимая стрелка прогиба вмятин f, мм, для бортов и второго дна независимо от расположения вмятин по длине судна	1/10 шпации

Примечания. 1. b_i — суммарная протяженность вмятин по ширине судна, B — ширина палубы или днища.

2. При несовпадении оценок по различным нормируемым показателям техническое состояние следует оценивать по худшей оценке.

3. Средней частью корпуса считается участок длины судна, равный $0{,}5L$ (по $0{,}25L$ в нос и корму от мидель-шпангоута), оконечностью судна — участок длины считая от носового и кормового перпендикуляров, равный $0{,}25L$.

2.5 Освидетельствование корпусов из легких сплавов судов

2.5.1 Требования настоящей главы распространяются на корпуса из сплавов на основе алюминия.

2.5.2 Нормы средних остаточных толщин основных групп связей приведены в табл. 2.5.2.

Таблица 2.5.2

Материал	Основные группы связей корпуса	Нормы средних остаточных толщин
1. Дюралюминиевые сплавы	Обшивка днища, набор днища	$0{,}85t$
	Настил палубы (тента надстройки), набор палубы	$0{,}80t$
	Обшивка борта, набор борта	$0{,}75t$
2. Алюминиево-магниевые сплавы	Обшивка днища, набор днища	$0{,}80t$
	Настил палубы (тента надстройки), набор палубы	$0{,}80t$
	Обшивка борта, набор борта	$0{,}75t$
Примечание. t — проектная толщина элементов связей корпуса, мм		

2.5.3 Нормы местных остаточных деформаций конструкций приведены в табл. 2.5.3.

Таблица 2.5.3

Нормируемый параметр	Нормы местных остаточных деформаций
1. Относительная протяженность вмятин по ширине корпуса в одном сечении $\Sigma b_i/B$ отдельно для палубы и днища	0,20
2. Относительная протяженность вмятин по высоте бортов в одном сечении $\Sigma h_i/H$ отдельно для каждого борта	0,40

Примечание. b_i — протяженность (размер) отдельной вмятины по ширине судна; B — ширина судна; h_i — протяженность (размер) отдельной вмятины по высоте борта; H — высота борта

2.5.4 Техническое состояние корпуса признается негодным в следующих случаях, в дополнение к 2.3.2:

.1 отношение стрелки прогиба вмятины к ее наименьшему размеру в плане f/l превышает 0,05 и 0,07 для корпусов из дюралюминиевых и алюминиево-магниевых сплавов соответственно;

.2 максимальные стрелки прогиба гофрировки превышают 0,03 и 0,05 расстояния между балками судового набора для дюралюминиевых и алюминиево-магниевых сплавов соответственно;

.3 максимальные стрелки прогиба бухтин превышают 0,05 и 0,07 расстояния между балками судового набора для дюралюминиевых и алюминиево-магниевых сплавов соответственно;

.4 ослабления заклепочных соединений привело к нарушению непроницаемости;

.5 суммарная ширина листов наружной обшивки и настилов палуб, подверженных межкристаллитной и пленочной коррозии (характерный серый налет, глубокие язвы, вспучивание и расслоение металла) превышает 0,2 ширины основных групп связей в данном сечении.

2.6 Освидетельствование пластмассовых корпусов судов

2.6.1 Обобщенный объем освидетельствования корпуса из пластмасс, в дополнение к 2.2.1 включает проверку:

водотечности;

отсутствия трещин, осмотических пузырей, отслоения оболочки;

отсутствия сколов, трещин декоративного слоя, трещин обшивки;

отсутствия трещин, отрыва приформовок.

2.7 Освидетельствование деревянных корпусов судов

2.7.1 Требования настоящей главы распространяются на корпуса с обшивкой из досок вгладь, клинкерной, диагональной, реечной, реечной ламинированной, шпоновой ламинированной, фанерной, а также композитной (деревянной с покрытием армированным пластиком).

2.7.2 Обобщенный объем освидетельствования деревянного корпуса, в дополнение к 2.2.1 включает проверку отсутствия следующих дефектов:

загнивание, трещины, расслоение в наружной обшивке, наборе, районах шпунтового пояса, районах притыкания к штевням, выхода гребного вала, гельмпорта, забортных отверстий, цистерн, транце, настиле палубы, ватервейсе, комингсах рубки, кокпита, люков, колодца кокпита;

древоточцы, механический износ (истирание), сколы в наружной обшивке и настиле палубы.

2.7.3 Техническое состояние деревянного корпуса признается негодным в следующих случаях, в дополнение к 2.3.2:

присутствует хотя бы один из дефектов, указанных в табл. 2.7.3;

наблюдаются расслоения обшивки, надрезы, коробление фанерных листов, ослабление соединений (выпадения или ослабления в гнездах шурупов и т. п.), нарушающих непроницаемость;

появились трещины по обшивке и набору;

установлено наличие червоточин, очагов поражений гнилью.

зафиксировано загнивание деревянной обшивки до глубин, при которых толщины обшивочных поясов, оставшиеся после удаления гнили, меньше толщин, определяемых с учетом норм допустимого износа;

износ головок металлического крепежа более 1/3 их высоты и уменьшение диаметра болтов (гвоздей) более 0,1 первоначального диаметра.

2.8 Оценка остойчивости, непотопляемости, маневренности. Проведение испытаний

2.8.1 При проверке остойчивости, непотопляемости, маневренности маломерных судов следует руководствоваться требованиями настоящей главы с учетом положений абзаца четвертого 1.4.5.

2.8.2 Остойчивость судов и катеров длиной 5,5–20 м должна соответствовать требованиям ПКПС.

Остойчивость лодок длиной 5,5 и менее должна соответствовать требованиям ГОСТ 19105-79 «Суда прогулочные гребные и моторные».

Для промысловых судов длиной менее 12 м, имеющих судовой билет ГИМС, для указанных в нем допустимых районов эксплуатации требования к остойчивости и непотопляемости считаются выполненными.

Остойчивость гидроцикла считается отвечающей требованиям безопасности при наличии сертификата соответствия положениям Директивы Европейского Совета 94/25/ЕС, выданного на тип гидроцикла организацией, признанной Европейским Советом в рам-ках указанной в настоящем пункте Директивы.

2.8.3 Непотопляемость судов и катеров длиной 5,5–20 м должна соответствовать требованиям ПКПС.

Непотопляемость судов и катеров длиной 12–20 м должна обеспечиваться делением на водонепроницаемые отсеки.

Непотопляемость катеров длиной 5,5–12 м должна обеспечиваться одним из следующих способов:

делением корпуса на водонепроницаемые отсеки, установкой элементов плавучести (воздушных ящиков) в корпусе судна.

Непотопляемость лодок длиной 5,5 м и менее должна соответствовать требованиям ГОСТ 19105-79 «Суда прогулочные гребные и моторные».

Непотопляемость гидроцикла должна быть достаточной для поддержания гидроцикла над поверхностью воды в течение 18 ч. При этом гидроцикл должен быть укомплектован своим штатным снабжением или массой балласта эквивалентной массе его штатного снабжения.

2.8.4 Маневренность судов длиной 5,5 – 20 м должна соответствовать эксплуатационной технической документации.

2.8.5 Испытания судов и катеров длиной 5,5 – 20 м следует выполнять в соответствии с ПТНП.

Испытания лодок длиной 5,5 м и менее следует выполнять в соответствии с ГОСТ 19356-79 «Суда прогулочные гребные и моторные. Методы испытаний».

При испытаниях гидроциклов дополнительные 10 кг массы должны быть добавлены для каждого человека, на которого рассчитан гидроцикл, и закреплены к той части гидроцикла, которая будет погружена в воду в ходе испытаний.

3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ

3.1 Общие указания

3.1.1 Требования настоящей главы распространяются на главные и вспомогательные двигатели, в том числе бензиновые, уста-новленные на судах длиной менее 12 м, редукторы, реверсивно-редукторные передачи, разобщительные и другие муфты, валопро-воды и движители, компрессоры, насосы, вентиляторы, сепарато-ры, палубные механизмы и т. п. (далее — механизмы).»;

3.1.2 Испытания механизмов в действии необходимо проводить со всеми штатными приборами, аппаратами, устройствами дистанционного и автоматического управления, сигнализацией и т. п. Освидетельствование и испытание в действии оборудования автоматизации проводятся совместно с механизмами, устройствами, системами, к которым это оборудование относится.

3.1.3 Для освидетельствования и проверки в действии механизмы предъявляются в исправном состоянии, за исключением освидетельствований, связанных с предстоящим или производимым ремонтом и аварийными случаями.

Перед освидетельствованием эксперт должен ознакомиться с имеющимися документами (чертежами, описаниями, схемами, формулярами, паспортами, руководствами (инструкциями) по эксплуатации и обслуживанию, заключениями специализированных организаций по техническому (сервисному) обслуживанию механизмов).

3.1.4 При освидетельствовании двигателей (в т. ч. подвесных), произведенных за пределами Российской Федерации, признаются документы, выданные специализированными организациями, по их техническому (сервисному) обслуживанию, отражающие техническое состояние указанных двигателей. Срок действия указанных документов устанавливается изготовителями двигателей или специализированными организациями по техническому (сервисному) обслужива-

нию, но он не должен превышать одного года, считая с даты оформления документов.

При освидетельствовании механизмов гидроцикла эксперту Речного Регистра должны быть представлены документы, отражающие результаты проведенного технического обслуживания механизмов, установленного изготовителем, в сроки и в объеме, предусмотренными документацией изготовителя гидроцикла, с приложением документов специализированных организаций, уполномоченных изготовителем по техническому (сервисному) обслуживанию (если указанные в документации работы должны выполняться специализированной организацией). Гидроциклы, механизмы которых не подвергались техническому обслуживанию в сроки и в объеме, предусмотренными изготовителем, не могут быть предъявлены к освидетельствованию.

3.1.5 Суда, оборудованные бензиновыми двигателями, должны отвечать применимым требованиям 1.11 ч. IV ПКПС с учетом требований 3.1.6.

3.1.6 При постановке маломерного судна на классификационный учет необходимо убедиться в том, что изготовителем судна предусмотрено применение на этом судне двигателей, работающих на бензине.

В эксплуатационных документах, поставляемых вместе с судном, изготовителем судна должна быть указана информация о допущенных к установке на судно бензиновых двигателях, а также их технические характеристики и места размещения оборудования, содержащего бензин (двигателей, бензобаков, трубопроводов, арматуры и т.д.).

Не допускается установка оборудования, содержащего бензин, в отсеках судна, не предназначенных для этих целей.

3.2 Общие указания по определению технического состояния

3.2.1 При проведении освидетельствований первоочередное внимание должно быть уделено проверкам:

.1 подтекания топлива из топливных баков, топливного шланга системы питания;

.2 наличию и исправности глушителя;

.3 исправности системы дистанционного управления двигателем;

.4 легкости включения (выключения) реверс-редуктора на различных режимах плавания, фиксирования рукоятки реверса в положениях «вперед», «назад», «нейтрально», исключающих возможность самопроизвольного включения или выключения реверса;

.5 исправности блокировки запуска двигателя (мотора) при включенном реверсе, если это предусмотрено конструкцией;

.6 отсутствия люфта или боя гребного вала (винта);

.7 отсутствия значительной вибрации при работе двигателя (мотора), которая может привести к появлению трещин в деталях двигателя, фундаменте, в соединениях и трубопроводах систем и элементах корпуса судна.

3.3 Указания по освидетельствованию механизмов

3.3.1 Объем первоначального освидетельствования механизмов в целях постановки судна на учет освидетельствования устанавливается в зависимости от их наработки, технического состояния, наличия технической документации и в общем случае должен быть не менее объема очередного освидетельствования.

3.3.2 При проведении промежуточного освидетельствования механизмов должны быть выполнены следующие проверки и испытания:

.1 проверка эксплуатационной документации механизмов;

.2 осмотр механизмов в доступных местах и проверка их в действии на различных режимах;

.3 проверка в действии на различных режимах главных и вспомогательных двигателей, валопроводов, систем и обслуживающих их устройств, а также средства связи машинного отделения с рулевой рубкой (при их наличии по проекту судна);

.4 проверка соответствия рабочих параметров двигателей, значения которых не должны выходить за пределы, установленные организацией-изготовителем;

.5 проверка работоспособности ДАУ (ДУ), правильности и точности исполнения всех задаваемых команд по запуску, изменению частоты вращения и реверсированию двигателей;

.6 проверка в действии устройств аварийной остановки главных и вспомогательных двигателей с поста управления судном (рулевой рубки);

.7 проверка систем автоматической сигнализации (аварийно-предупредительной сигнализации главных и вспомогательных двигателей, сигнализации наличия подсланевых вод, воды в трюмах и др.) и приборов контроля и защиты главных и вспомогательных двигателей.

3.3.3 При проведении очередного освидетельствования механизмов дополнительно к проверкам и испытаниям, указанным в 3.3.2, должны быть выполнены:

.1 проверка представленных судовладельцем документов, отражающих результаты дефекации механизмов, либо проверка документов о проведении технического обслуживания в специализированных организациях;

.2 проверка технического состояния упорного, промежуточного и гребного валов (при их наличии).

3.3.4 Эксперт устанавливает объем осмотров, измерений и связанных с ними вскрытий, разборки и демонтажа механизмов в каждом конкретном случае, принимая во внимание конструкцию, инструкцию по эксплуатации, срок службы, наработку, результаты предыдущего освидетельствования, проведенные ранее ремонты и замены, а также значения рабочих параметров двигателей.

3.3.5 По результатам осмотров, измерений и испытаний, отраженных в документах, представленных судовладельцем, и выборочного контроля эксперт определяет техническое состояние механизмов, руководствуясь критериями по определению их технического состояния, указанными в 3.2.1 и 3.4.2.

3.4 Определение технического состояния

3.4.1 Техническое состояние механизмов устанавливается по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных износах, дефектах, неисправностях и произведенных ремонтах и заменах по документации, представляемой судовладельцем.

Нормы допускаемых параметров износов, дефектов и неисправностей конструкций, узлов и деталей определяются по конструкторской документации, инструкциям и формулярам организаций-изготовителей и указаниям настоящего руководства.

Техническое состояние механизмов признается годным, если они находятся в работоспособном состоянии и не выявлено превышение норм допускаемых износов и дефектов.

3.4.2 Техническое состояние механизмов признается негодным по следующим критериям:

.1 превышение норм допускаемых износов, дефектов узлов и деталей, невыполнение технического (сервисного) обслуживания в объемах и сроки, регламентированные эксплуатационной документацией изготовителя;

.2 отклонения рабочих параметров двигателей, выходящие за пределы, установленные организацией-изготовителем;

.3 пропуски газов через уплотнения головок блоков, форсунок, пусковых клапанов и другой арматуры и прорыв газов в картер двигателя и машинное отделение, разрушения, трещины, сквозные раковины или выкрашивания в крышках цилиндров и цилиндровых втулках;

.4 пропуски газовыпускной системы;

.5 неисправные или не прошедшие калибровки контрольно-измерительные приборы.

3.5 Дополнительные требования к судам, годным для перевозки пассажиров

3.5.1 Проверка соответствия механизмов, топливных баков и обслуживающих их трубопроводов, применяемых на судне, своему назначению.

3.5.2 Проверка функционирования стартерного устройства. Если в качестве такого устройства используется аккумуляторная батарея, должны быть предусмотрена возможность ее зарядки.

3.5.3 Требование 1.11.20 ч. IV ПКПС в части установки аккумуляторов в закрытом ящике на гидроциклы не распространяется. При проверке аккумуляторов следует руководствоваться 8.1.2.

4 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ОБЩЕСУДОВЫХ СИСТЕМ

4.1 Общие указания

4.1.1 Требования настоящей главы распространяются на следующие общесудовые системы:

осушительная;

пожаротушения водяная, углекислотная, аэрозольная (при их наличии);

вентиляции;

кондиционирования и обогрева помещений;

питьевой воды;

технической воды;

фановая;

сбора льяльных вод.

Все системы проверяются в действии. Проверка производится с использованием всех штатных насосов, компрессоров, дистанционных приводов и сигнальных устройств.

4.1.2 При освидетельствовании системы водотушения проверяют напор в любом пожарном кране при максимальном расходе воды.

4.1.3 При освидетельствовании системы аэрозольного тушения ее исправность устанавливают по индикации на щите управления и сигнализации, а работоспособность проверяют методом имитации. Контролируют также надежность крепления оборудования.

4.1.4 При освидетельствовании системы углекислотного тушения ее работоспособность проверяют сжатым воздухом.

Наличие углекислоты в баллонах проверяют по акту взвешивания, представляемому судовладельцем. Допустимое отклонение массы углекислоты в баллонах при этом не должно превышать 10 % от предусмотренной проектом или инструкцией по эксплуатации установки.

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

4.1.6 Систему осушения проверяют в действии путем пробной откачки воды из отсеков корпуса.

4.1.7 При освидетельствовании системы вентиляции ее проверяют в действии путем пуска и остановки с постов управления. Особое внимание уделяют проверке системы вентиляции в помещениях, в которых находятся бытовая установка сжиженного газа (плита), и помещениях (выгородках), в которых хранятся баллоны.

4.2 Общие указания по определению технического состояния

4.2.1 Техническое состояние системы признается годным, если система функционирует правильно, утечек рабочих сред не выявлено, а контрольно-измерительные приборы исправны.

4.2.2 Техническое состояние элементов систем, перечисленных в 4.1.1, признается негодным, если выявлены:

.1 разрушения, трещины, сквозные раковины в корпусе;

.2 разрушения, трещины, задиры в деталях движения, подшипниках, соединительных и фрикционных муфтах;

.3 ослабление крепления элементов систем к фундаментам, повышенная вибрация;

.4 посторонние шумы при работе агрегатов;

.5 разрушение стенок и изоляции трубопроводов, протечки рабочих сред через соединения трубопроводов, износ сальниковых уплотнений, неправильное функционирование арматуры.

4.3 Первоначальное освидетельствование общесудовых систем для судов длиной 12 м и более

4.3.1 При освидетельствовании проверяется наличие документации сопровождения на оборудование, входящее в состав систем и актов испытаний.

4.3.2 Объем освидетельствования систем устанавливается в зависимости от срока службы судна, технического состояния его элементов, наличия технической документации и т. п. и в общем случае должен быть не менее объема очередного освидетельствования.

4.3.3 Помимо указанного в 4.3.1 и 4.3.2, проверяется выполнение требований 4.1.2 – 4.1.7.

4.4 Промежуточное освидетельствование общесудовых систем

4.4.1 Объем освидетельствования включает:

.1 наружный осмотр систем в доступных местах;

.2 проверку всех систем в действии в соответствии с требованиями 4.1.2 – 4.1.7;

.3 проверку исправности системы питьевой воды. Результаты испытаний и лабораторных анализов хранятся на судне.

4.5 Очередное освидетельствование общесудовых систем

4.5.1 Очередное освидетельствование систем проводится одновременно с проверками и испытаниями механизмов в соответствии с указаниями 4.4.1, при этом проводится осмотр систем и трубопроводов с обеспечением в случае необходимости доступа, вскрытия или демонтажа изоляции, ограждений, трубопроводов, арматуры.

Особое внимание следует обратить на исправность донной, бортовой и установленной в непроницаемых переборках арматуры.

4.5.2 Перед очередным освидетельствованием эксперт должен ознакомиться с предоставленными судовладельцем документами, отражающими результаты осмотра и дефектации трубопроводов и арматуры судовых систем, обслуживающих их агрегатов, выявления износов и дефектов, определения объема ремонта.

4.5.3 Гидравлические испытания систем проводятся один раз в 10 лет. Гидравлические испытания систем проводятся также в случаях ремонта и/или замены трубопроводов, арматуры и других элементов систем.

4.5.4 Производится проверка всех систем в действии в соответствии с требованиями 4.1.2 – 4.1.7, 4.4.1.3.

4.6 Определение технического состояния общесудовых систем

4.6.1 Техническое состояние систем устанавливается по результатам освидетельствования и испытаний их элементов (насосов, компрессоров, сепараторов, вентиляторов, теплообменных аппаратов, фильтров, трубопроводов и арматуры) с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных из-

носах, дефектах, произведенных ремонтах и заменах по судовой документации.

4.6.2 Нормы износов и дефектов элементов систем устанавливают в соответствии с конструкторской документацией, инструкциями и формулярами организаций-изготовителей и указаниями настоящего руководства.

4.6.3 Техническое состояние систем и их элементов признается негодным, если износы и дефекты превышают нормы, установленные в документах организаций-изготовителей.

5 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВЫХ УСТРОЙСТВ И СНАБЖЕНИЯ

5.1 Общие указания

5.1.1 Требования настоящей главы распространяются на:

судовые устройства: рулевое, подруливающие, якорное, буксирное, швартовное, шлюпочное, поворота фальшкилей и плавников;

спасательные и сигнальные средства;

противопожарное, навигационное и аварийное снабжение;

грузоподъемные устройства.

5.1.2 Освидетельствование судовых устройств и оборудования производится одновременно с освидетельствованием корпуса. Судовые устройства проверяются в действии в укомплектованном состоянии с использованием штатных приборов.

Судовладельцем представляются сведения о выявленных в эксплуатации износах, повреждениях и дефектах, произведенных ремонтах и заменах.

При проверке в действии судовых устройств после проведения ремонтных работ с заменой составных элементов устройств их проверка выполняется на швартовных и, в случае необходимости, на ходовых испытаниях судна.

5.1.3 Элементы якорного и швартовного устройств маломерных судов длиной от 12 м до 20 м должны соответствовать требованиям разд. 3 и 4 ч. V ПКПС соответственно.

5.1.4 Нормы якорного снабжения судов с динамическими принципами поддержания приведены в 3.2.2 ч. V ПКПС.

5.1.5 Состав якорного снабжения маломерных судов длиной до 12 м допускается определять с помощью общепринятых норм, приведенных в технической литературе и нормативных документах.

5.1.6 Грузоподъёмные устройства должны соответствовать требованиям разд. 6 ч. V ПКПС.

5.1.7 При постановке судна на классификационный учет необходимо удостовериться, что конструкция рулевого устройства обеспечивает управляемость судном, поворотливость и устойчивость судна на курсе, что должно быть подтверждено результатами ходовых испытаний судна, проведенных в объеме согласованной филиалом Речного Регистра программы швартовных и ходовых испытаний.

5.2 Общие указания по определению технического состояния

5.2.1 Критерии оценки при проведении технического освидетельствования рулевого устройства:

возможность перекладки руля с борта на борт в пределах не менее 35°, для подвесного лодочного мотора — не менее 30°.

отсутствие заеданий при вращении штурвала;

наличие информации о положении руля относительно диаметральной плоскости при помощи установленного указателя на месте рулевого, если маломерное судно оборудовано дистанционным рулевым управлением;

отсутствие обрывов каболок в штуртросе;

отсутствие повреждений пера руля и деталей рулевого привода;

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

5.2.2 Основанием для оценки технического состояния якорного и швартовно-буксирного устройства как «негодное» является несоответствие хотя бы одному из нижеперечисленных требований:

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

износ звеньев якорной цепи более 10% от первоначального диаметра;

количество обрывов проволок стального якорного каната более 10% от их общего количества в любом месте на длине, равной 8 диаметрам.

5.3 Первоначальное освидетельствование

5.3.1 При освидетельствовании проверяется наличие документации сопровождения на судовые устройства и снабжение и актов испытаний.

5.3.2 Объем освидетельствования судовых устройств и снабжения устанавливается в зависимости от срока службы судна, технического состояния его элементов, наличия технической документации и т. п. и в общем случае должен быть не менее объема очередного освидетельствования.

5.4 Промежуточное освидетельствование

5.4.1 При освидетельствовании рулевого устройства должны быть осмотрены рулевой привод, штуртрос, валиковая проводка, румпель, сектор, буферные пружины, ограничители поворота рулей (насадок), гидроцилиндры, насосы, трубопроводы и арматура гидроприводов, а также другие доступные для осмотра детали.

Рулевое устройство должно быть проверено в действии при остановленных и работающих на разных режимах главных двигателях. Основной рулевой привод следует проверить путем многократной перекладки руля с борта на борт, запасной — путем перекладки руля с борта на борт при режиме работы главных двигателей, соответствующем скорости переднего хода судна, равной 60 % наибольшей. Одновременно проверяется правильность показаний аксиометра.

Основной и запасной рулевые приводы необходимо проверить в действии как от основного, так и от аварийного источника питания.

Подруливающее устройство следует проверить в действии.

5.4.2 При осмотре якорного устройства следует обратить внимание на соответствие типа и массы якорей, а также калибра (диаметра) и

длины цепей (якорных тросов) проекту, возможность быстрой отдачи якорей и состояние стопорных устройств.

5.4.3 Шлюпочное устройство и шлюпки должны быть испытаны путем спуска и подъема шлюпок. Должна быть также проверена комплектность снабжения шлюпок.

5.4.4 При осмотре буксирного устройства надлежит проверить состояние буксирного гака, буксирного каната, буксирных кнехтов, надежность их крепления к корпусу судна и состояние ограничительных устройств.

Следует проверить подвижность буксирного гака с закрепленным на нем канатом, отдачу буксирного каната с гака, устройство дистанционной отдачи гака из рубки, работу буксирной лебедки по выбиранию и травлению каната с дистанционного и местного постов управления, отключение барабана от самотормозящего привода и свободное стравливание каната, работу механизмов, тормозов и электрооборудования лебедки.

5.4.5 При осмотре сигнальных средств следует проверить соответствие сигнально-отличительных фонарей, звуковых и пиротехнических средств требованиям разд. 9.5 – 9.16 ч. V ПКПС. Фонари и звуковые средства проверяются в действии.

5.4.6 При осмотре судового снабжения необходимо проверить соответствие спасательного, навигационного, аварийного и пожарного снабжения нормам, установленным в разд. 10 настоящего руководства. Техническое состояние снабжения следует проверить внешним осмотром.

5.4.7 Следует проверить документы на надувные спасательные плоты и убедиться в том, что проверка и переукладка плотов вместе с контейнерами, гидростатическими устройствами и баллонами ежегодно, а также в случаях попадания в воду, срабатывания системы газонаполнения и обнаружения недопустимых дефектов, проводится специализированными организациями, имеющими Свидетельство о признании, выданное Речным Регистром.

5.5 Очередное освидетельствование

5.5.1 Перед очередным освидетельствованием эксперт должен ознакомиться с представленными судовладельцем документами, отражающими результаты дефектации судовых устройств и снабжения.

5.5.2 На слипе, в доке или поднятом на берег судне необходимо проверить состояние элементов устройств, расположенных в подводной части корпуса.

5.5.3 Каждый металлический спасательный прибор должен быть испытан на непроницаемость, а каждый пластмассовый спасательный прибор — на плавучесть.

Шлюпка, прошедшая ремонт с заменой ответственных элементов (обшивка, киль, планширь), должна быть подвергнута дополнительному испытанию на прочность.

После испытаний на спасательном приборе ставится штамп с указанием даты испытания.

5.5.4 Проводятся осмотры и проверка в действии судовых устройств и снабжения в соответствии с указаниями 5.4.1 – 5.4.7.

5.6 Определение технического состояния

5.6.1 Техническое состояние судовых устройств и снабжения определяется по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных износах, дефектах, повреждениях, неисправностях, произведенных ремонтах и заменах по документации, представляемой судовладельцем.

5.6.2 Нормы износов и дефектов судовых устройств и снабжения устанавливаются в соответствии с конструкторской документацией, инструкциями и формулярами организаций-изготовителей, а также указаниями настоящего руководства.

5.6.3 Техническое состояние судовых устройств и снабжения признается годным, если при их освидетельствовании не выявлено превышения норм износов и дефектов, устройства находятся в работоспособном состоянии, а снабжение соответствует нормам, установленным настоящим руководством.

5.6.4 Техническое состояние судовых устройств и снабжения признается негодным по следующим критериям:

.1 обнаружены недопустимые износы, дефекты или неисправность устройств, их механизмов и конструкций;

.2 некомплектность судового снабжения;

.3 если значения зазоров в гельмпортовых втулках превышают нормы, указанные в конструкторской документации. В случае отсутствия в конструкторской документации соответствующего указания необходимо воспользоваться табл. 5.6.4.

Таблица 5.6.4

Диаметр баллера в посадочном поясе, мм	Зазор между втулкой и баллером, мм	
	установочный	предельный при эксплуатации
25 – 50	0,20 – 0,30	1,5
51 – 100	0,25 – 0,35	2,0
101 – 150	0,30 – 0,40	2,5

6 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ПАРУСНОГО ВООРУЖЕНИЯ

6.1 Общие указания

6.1.1 Критерии оценки при проведении освидетельствования парусного вооружения производятся в соответствии с требованиями паспортных данных на маломерное судно.

6.1.2 Указанные в паспортных данных требования являются обязательными, и при невыполнении любого из них состояние судна по парусному вооружению оценивается как «негодное».

7 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ БЫТОВЫХ НАГРЕВАТЕЛЬНЫХ УСТАНОВОК

7.1 Общие указания

7.1.1 Перед каждым освидетельствованием бытовых нагревательных установок эксперт обязан ознакомиться с результатами предыдущих освидетельствований и получить от судовладельца сведения об устранении дефектов, выявленных после предыдущего освидетельствования бытовых установок сжиженного газа, камбузов, камбузных плит, грелок и печей.

Требования данного раздела не распространяются на переносные бытовые нагревательные приборы.

7.2 Первоначальное освидетельствование

7.2.1 При проведении освидетельствования проверяется наличие документации сопровождения на бытовые нагревательные установки и комплектующее их оборудование (паспорта, формуляры, сертификаты, акты испытаний и т. д.).

7.3 Промежуточное и очередное освидетельствования

7.3.1 Промежуточное (очередное) освидетельствование бытовых нагревательных установок проводится одновременно с освидетельствованием обслуживающих их систем. При освидетельствовании проверяются работоспособность установок в целом и результаты испытания всех соединений газопровода бытовых установок сжиженного газа на герметичность путем обмазки их мыльным раствором. Проверяется наличие сведений о сроках и объёме проведенного технического обслуживания бытовых нагревательных установок, а также акты о проверках и испытаниях с заключением специализированной организации об исправности бытовых установок сжиженного газа.

7.4 Определение технического состояния

7.4.1 Техническое состояние бытовых нагревательных установок признается негодным в следующих случаях:

потребители газа не оборудованы автоматическими устройствами прекращения подачи газа или указанные устройства не исправны;

выявлена негерметичность соединений газопровода;

помещения, в которых установлено газовое оборудование, не оборудованы вентиляцией.

8 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ

8.1 Общие указания

8.1.1 Испытания электрического оборудования в действии проводят со всеми штатными приборами, аппаратами, устройствами дистанционного и автоматического управления, сигнализацией, защитой и т. п.

При освидетельствовании гидроциклов не подлежат применению пункты 8.2.3.2, 8.2.4, 8.2.5.3, 8.2.6 и 8.3.5.

8.1.2 При любом виде освидетельствования должны быть проверены:

надежное крепление аккумуляторов и защита их от проникновения воды;

сопротивление изоляции;

исправность системы вентиляции, исключающей возможность скопления газов, выделяющихся из аккумуляторов;

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

надежное крепление и целостность кабелей.

8.1.3 При любом виде освидетельствования на судах длиной 12 м и более должны быть проверены:

.1 наличие защитного заземления металлических корпусов электрического оборудования;

.2 наличие и исправность ограждений, защищающих от прикосновения к неизолированным токоведущим и открытым движущимся частям;

.3 защита электрического оборудования от механических повреждений и попадания на него воды, пара, топлива и смазочного масла;

.4 соблюдение противопожарных мер при установке электрического оборудования;

.5 наличие и исправность молниеотводного устройства;

.6 результаты измерения сопротивления изоляции электрического оборудования.

8.1.4 При осмотре аккумуляторов проверяют:

.1 исправность аккумуляторов и надежность их крепления;

.2 работу аккумуляторной батареи при включении на разряд; функционирование зарядного устройства на всех ступенях зарядного тока.

8.1.5 Применительно к электрическому оборудованию хозяйственного, бытового и технологического назначения следует проверять:

.1 кабельные трассы от источника электрической энергии до оборудования;

.2 защитные устройства;

.3 сопротивление изоляции;

.4 защитные заземления.

8.1.6 При проведении освидетельствования питание всех потребителей должно осуществляться от судовых источников электрической энергии.

По согласованию с Речным Регистром допускается проведение освидетельствования при питании судовых потребителей от береговых источников электроэнергии, имеющих надлежащие параметры.

8.2 Первоначальное освидетельствование

8.2.1 При осмотре электрического оборудования необходимо проверить:

.1 монтаж электрической схемы изделия;

.2 конструктивное исполнение изделия;

.3 прочность соединения и крепление узлов, токоведущих частей, сварных, паяных, винтовых и других конструктивных и контактных соединений;

.4 наличие антикоррозийных покрытий;

.5 наличие необходимых маркировок и надписей;

.6 техническое состояние контактных и защитных оконцеваний кабелей и проводов;

.7 исправность конструкций, обеспечивающих электробезопасность (защитные заземления, блокировки и т. п.).

8.2.2 Генераторы судовой электростанции освидетельствуют на всех режимах совместно с главным распределительным щитом.

При осмотре проверяют:

.1 работоспособность генераторов;

.2 настройку автоматических аппаратов защиты генераторов;

.3 степень искрения под щетками генераторов;

.4 сопротивление изоляции.

8.2.3 При осмотре и испытании распределительных устройств необходимо проверить:

.1 работоспособность устройств под нагрузкой на всех режимах;

.2 возможность перевода управления установками с основных постов (пультов) на местные и бесперебойность работы их при таком управлении;

.3 соответствие задаваемых положений органов управления фактическим режимам работы управляемого объекта;

.4 показания измерительных приборов.

8.2.4 При осмотре электрических приводов необходимо проверить:

.1 работоспособность привода под нагрузкой;

.2 возможность управления приводом с дистанционного и местного постов и отключения с помощью аварийных выключателей;

.3 правильность функционирования конечных выключателей, тормозов, блокировок, устройств контроля, аппаратов автоматической защиты и сигнализации.

8.2.5 При осмотре приборов управления и сигнализации необходимо проверить:

.1 согласованность действия задающих и исполнительных приборов (телеграфов, указателей положения руля, тахометров и т. п.);

.2 исправность сигнализации, устройств, аппаратов;

.3 срабатывание авральной и пожарной сигнализации.

8.2.6 При освидетельствовании судов, годных для перевозки пассажиров, проверке подлежит функционирование искусственного освещения путей эвакуации и мест расположения спасательных средств.

8.3 Промежуточное освидетельствование

8.3.1 При освидетельствовании проводится внешний осмотр электрического оборудования и испытание его в действии.

8.3.2 При испытании электрических двигателей в действии должна быть проверена их работа на всех характерных для приводимого ими технического средства режимах и проведена проверка срабатывания конечных выключателей, тормозов, блокировок, устройств контроля и сигнализации.

8.3.3 При осмотре и испытании в действии распределительных устройств следует убедиться в том, что электрические измерительные приборы подвергаются периодической поверке в порядке, предусмотренном стандартами.

8.3.4 При осмотре кабельных трасс, одиночных кабелей и проводов следует обратить внимание на техническое состояние оболочек (повреждений не должно быть), надежность крепления и правильность оконцеваний.

8.3.5 При осмотре и испытании в действии системы автоматизации судовой электростанции необходимо предусматривать проверку:

.1 автоматического запуска и включения на шины главного распределительного щита дизель-генератора (-ов);

.2 дистанционного пуска и остановки дизель-генератора (-ов) из рулевой рубки;

.3 автоматического переключения нагрузки с валогенератора на дизель-генератор при снижении частоты вращения главных двигателей (снижении напряжения до 85 % номинального или частоты менее 45 Гц) и отключения валогенератора при включении дизель-генератора;

.4 автоматического включения и отключения аварийной аккумуляторной батареи.

8.4 Очередное освидетельствование

8.4.1 Перед очередным освидетельствованием должен проверить документы, подтверждающие объемы и качество выполненных работ.

8.4.2 При осмотре распределительных устройств необходимо проверить:

.1 состояние изоляции проводов внутренней коммутации;

.2 наличие и качество маркировочных знаков.

8.4.3 При осмотре кабельных трасс, одиночных кабелей и проводов следует обратить внимание на состояние изоляции и оконцеваний, надежность крепления кабелей, состояние кабельных коробок, специальных уплотнительных конструкций, наличие облицовок в отверстиях для прохода кабелей.

8.5 Определение технического состояния

8.5.1 Определение технического состояния электрического оборудования проводится по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущего освидетельствования и сведений об обнаруженных износах, дефектах, неисправностях и проведенных ремонтах и заменах по документации, представляемой судовладельцем (актам дефектации, актам испытаний, результатам измерений, формулярам, журналам и т. п.).

8.5.2 Техническое состояние электрического оборудования признается годным, если оно находится в работоспособном состоянии, сопротивление изоляции в норме.

8.5.3 Техническое состояние электрического оборудования признается негодным, если:

.1 сопротивление изоляции ниже допускаемых значений (табл. 8.5.3.1);

Таблица 8.5.3.1

Наименование электрического оборудования	Допускаемое значение сопротивления изоляции, МОм
1. Электрические машины, для которых минимальное допускаемое при эксплуатации сопротивление изоляции установлено техническими условиями или организацией-изготовителем 2. Генераторы судовой электростанции, для которых нет данных о минимальном допускаемом значении сопротивления изоляции, при номинальном напряжении, В:	По техническим условиям или данным организации-изготовителя

до 500	0,2
более 500	0,001U
3.Прочие электрические машины, для которых нет данных о минимальном допускаемом значении сопротивления изоляции	0,2
4. Главные распределительные устройства при отключенных потребителях	1,0
5. Прочие распределительные устройства, пульты управления и т. п., при номинальном допускаемом напряжении, В:	
до 100	0,06
от 101 до 500	0,2
6. Магнитные станции, пусковые устройства, резисторы и т. п.	0,2
7. Силовые кабели при номинальном напряжении, В:	
до 500	0,2
более 500	0,002U

Окончание табл. 8.5.3.1

Наименование электрического оборудования	Допускаемое значение сопротивления изоляции, МОм
8. Цепи питания сети освещения при номинальном напряжении, В:	
до 100;	0,06
от 101 до 220	0,2
9. Цепи управления, сигнализации и контроля при номинальном напряжении, В:	
до 100	0,06
от 101 до 500	0,2
10. Аккумуляторные батареи при отключенных потребителях при номинальном напряжении, В:	
до 24	0,02
от 25 до 220	0,1

Примечания. 1. U — номинальное напряжение, В.
2. Измерение сопротивления изоляции следует проводить при нагретом состоянии электрического оборудования.
3. У электрических машин сопротивление изоляции измеряют между обмотками и корпусом и между соприкасающимися обмотками различных фаз, ветвей и напряжений.
4. У распределительных устройств сопротивление изоляции измеряют между шинами и корпусом и между различными фазами и полюсами при отключенных внешних цепях, рабочих заземлениях, катушках напряжения и пр.

.2 имеются износы и дефекты, значения параметров которых превышают допускаемые техническими условиями или организацией-изготовителем;

.3 неисправны регуляторы напряжения, аппараты коммутации, защиты, контроля и сигнализации генераторов электростанции;

.4 повреждена изоляция кабелей (выкрашивание, разъедание, вспучивание);

.5 неисправны аварийные источники и потребители электрической энергии.

8.5.4 При определении технического состояния электрического оборудования следует использовать применимые пункты приложения 4 ПОСЭ.

9 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И НАВИГАЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ

9.1 Общие указания

9.1.1 В настоящем разделе содержатся указания по освидетельствованию средств связи и навигации (далее в тексте — оборудование).

9.1.2 Установка на судне нового оборудования или замена существующего оборудованием другого типа может производиться при условии согласования Речным Регистром технической документации на оборудование и его установку.

9.1.3 Освидетельствованиям подлежит также оборудование, установленное на судне по усмотрению судовладельца в целях повышения безопасности плавания дополнительно к требуемому Правилами обязательному составу оборудования. Работоспособность этого обо-

рудования проверяется в соответствии с инструкцией по эксплуатации.

9.1.4 Суда, указанные в 1.1.3, могут быть признаны годными к эксплуатации без ПВ/КВ-радиостанции или судовой земной станции только в том случае, если судовладельцем будет представлено заключение (документ) компетентной организации, подтверждающей, что районы эксплуатации судна, указанные в судовых документах, являются непрерывной зоной действия системы береговых УКВ-радиотелефонных станций, несущих круглосуточную слуховую вахту.

9.2 Первоначальное освидетельствование

9.2.1 При освидетельствовании радио- и навигационного оборудования следует проверить:

.1 наличие документов (сертификатов), в том числе и на оборудование, установленное в соответствии с 9.1.3;

.2 наличие эксплуатационных документов.

.3 крепление аппаратуры и антенн;

.4 соответствие чертежам марок и сечений кабелей;

.5 состояние наружных оболочек кабелей;

.6 запас кабеля перед вводом в аппаратуру;

.7 непрерывность экранирования силовой кабельной сети и радиочастотных кабелей;

.8 заземление оболочек кабельной сети, корпусов радиоаппаратуры на корпус судна;

.9 сопротивление изоляции антенн, кабельной сети и источников питания;

.10 наличие ограждений токоведущих и вращающихся частей оборудования;

.11 установку защитных устройств у ввода передатчиков (колонки, металлические сетки, щиты и пр.);

.12 наличие защитного заземления.

9.2.2 При освидетельствовании радио- и навигационного оборудования проверка его работоспособности должна проводиться при питании от основного и аварийного источников электрической энергии.

9.2.3 При освидетельствовании радиостанций и судовой земной станции спутниковой связи проверяют установление двусторонней связи с судовыми и береговыми станциями и выполняют их проверку в действии.

9.2.4 При испытании средства определения курса судна проверяют устойчивость показаний на прямом курсе и при маневрировании.

9.2.5 При освидетельствовании радиолокационной станции проверяют:

.1 минимальную дальность обнаружения буя, бакена, берега и пр.;

.2 максимальную дальность обнаружения низкого и высокого берегов, буя, бакена, судна.

9.2.6 При освидетельствовании приемоиндикатора ГНСС ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и транспондера АИС проверяют:

.1 работоспособность в соответствии с инструкцией (руководством) по эксплуатации изделий;

.2 передачу установленных данных судовой АИС в автоматическом режиме и по запросу на береговую базовую станцию АИС.

9.3 Очередное освидетельствование

9.3.1 Очередное освидетельствование оборудования проводится в соответствии с 9.4.1, при этом судовладельцем дополнительно представляются результаты следующих измерений:

.1 сопротивления изоляции в цепях питания оборудования;

.2 сопротивления заземления оборудования.

9.4 Промежуточное освидетельствование

9.4.1 Промежуточное освидетельствование оборудования проводится в сроки промежуточного освидетельствования судна и включает:

.1 проверку наличия технической документации согласно 1.4.15 и 9.1.4;

.2 освидетельствование помещений, в которых размещено оборудование;

.3 проверку состава оборудования;

.4 проверку размещения и крепления оборудования;

.5 проверку в действии и переключение источников питания радио и навигационного оборудования;

.6 осмотр антенных устройств и заземлений;

.7 проверку технического состояния оборудования и проверку его в действии.

9.5 Определение технического состояния

9.5.1 Общие указания по определению технического состояния изложены в 8.1.

9.5.2 Под неисправностью оборудования подразумевается частичное нарушение его работоспособности или режима работы, нарушение настройки на вызывных и рабочих частотах, несоответствие мощности, отдаваемой в антенну, требуемой дальности действия передатчиков, неисправность основных измерительных приборов, сопротивление изоляции кабелей, антенно-фидерных устройств, цепей электрического питания оборудования ниже установленных норм и т. п.

10 НОРМЫ СНАБЖЕНИЯ СПАСАТЕЛЬНЫМИ, СИГНАЛЬНО-ОТЛИЧИТЕЛЬНЫМИ СРЕДСТВАМИ, АВАРИЙНЫМ, ПРОТИВОПОЖАРНЫМ СНАБЖЕНИЕМ, СРЕДСТВАМИ СВЯЗИ И НАВИГАЦИИ

10.1 Общие положения

10.1.1 Настоящий раздел содержит необходимые при проведении освидетельствования указания по нормам снабжения маломерных судов.

10.2 Нормы снабжения спасательными средствами и спасательным оборудованием

10.2.1 Суда, предназначенные для перевозки пассажиров (за исключением судов, указанных в табл. 10.6.1), самоходные и несамоходные паромы должны снабжаться коллективными спасательными средствами по нормам, установленным в табл. 10.2.1.

Таблица 10.2.1

Класс/категория	Количество людей, обеспечиваемых коллективными спасательными средствами, %	
	плотами	приборами
М мс, О-ПР мс, М-ПР мс, М-СП мс, категории 0, 1	100	—
О мс, категория 2	100	—
Р мс*, категория 3	50	50
Р мс, категория 3	—	20
Л мс, категории 4 и 5	—	20
* Для судов, выходящих в озера и водохранилища разряда Р.		

10.2.2 Снабжение коллективными спасательными средствами судов на подводных крыльях, воздушной подушке и глиссирующих (за исключением гидроциклов) должно соответствовать нормам, установленным в табл. 10.2.2.

10.2.3 Снабжение коллективными спасательными средствами самоходных судов (кроме судов, указанных в 10.2.1, 10.2.2 и табл. 10.6.1) должно соответствовать нормам, установленным в табл. 10.2.3.

Таблица 10.2.2

Класс/категория	Количество людей, обеспечиваемых спасательными плотами, %
М мс, О-ПР мс, М-ПР мс, М-СП мс, категории 0, 1	100
О мс, категория 2	20
Р мс*, категория 3	10
* Для судов, выходящих в озера и водохранилища разряда Р.	

Таблица 10.2.3

Класс/категория	Количество людей, обеспечиваемых коллективными спасательными средствами, %	
	плотами	приборами
М мс, О-ПР мс, М-ПР мс, М-СП мс, категории 0, 1	100	—
О мс, категория 2	100	—
Р мс, категория 3	—	100

10.2.4 Снабжение несамоходных судов коллективными спасательными средствами следует принимать по нормам, приведенным в табл. 10.2.4.

Таблица 10.2.4

Класс/категория	Количество людей, обеспечиваемых коллективными спасательными средствами, %	
	плотами	приборами
М мс, О-ПР мс, М-ПР мс, М-СП мс, категории 0, 1	100	—
О мс, категория 2	50	50

Несамоходные суда, предназначенные для эксплуатации в бассейнах разрядов «Р» и «Л», а также рыбопромысловые суда категорий 4 и 5, эксплуатирующиеся группами не менее 2-х единиц в прибрежных районах Азовского, Балтийского, Каспийского и Черного морей коллективными спасательными средствами допускается не снабжать.

Несамоходные суда, эксплуатируемые без команд, спасательными средствами допускается не снабжать.

10.2.5 Самоходные и несамоходные паромы, предназначенные для эксплуатации на переправах рек и каналов разрядов «Р» и «Л», допускается снабжать на каждые 5 м габаритной длины парома одним спасательным кругом, при этом спасательные средства, предусмотренные табл. 10.2.1, не требуются.

10.2.6 Судно должно быть снабжено спасательными жилетами исходя из обеспечения 100 % людей, находящихся на борту.

На пассажирском судне при перевозке детей судовладельцем должны быть предусмотрены детские спасательные жилеты в количестве, соответствующем количеству перевозимых детей, но в любом случае их количество должно быть не менее чем на 10 % от допускаемого количества пассажиров.

10.2.7 Снабжение судов спасательными кругами (за исключением судов, указанных в табл. 10.6.1) должно соответствовать нормам, установленным в табл. 10.2.7.

10.2.8 На судах классов «Л мс», «Р мс» и «О мс» и категорий 2 – 5 допускается замена всех спасательных приборов спасательными кругами исходя из того, что один спасательный круг может поддер-

живать двух человек. При этом допускается учитывать спасательные круги, требуемые табл. 10.2.7.

Таблица 10.2.7

Типы судов	Длина судна L, м	Количество спасательных кругов, шт.		
		всего	в том числе	
			с самозажигающимся буйком	со спасательным линем
Пассажирские, самоходные паромы	≤ 15	2	1	на каждой палубе с каждого борта не менее одного
	$15 < L \leq 20$	4	1	
На подводных крыльях, воздушной подушке, глиссирующие	≤ 15	1	—	1
	$15 < L \leq 20$	2	—	1
Промысловые	≤ 12	1	—	1
	$12 < L \leq 20$	2	1	1
Несамоходные	≤ 20	2	1	1

10.2.9 Для судов длиной менее 12 м спасательные круги могут быть заменены другими индивидуальными спасательными средствами в соответствии с табл. 10.2.9.

Таблица 10.2.9

Тип судна с присвоенной категорией	Индивидуальные средства безопасности	Конец Александрова	Спасательное кольцо
Самоходные суда длиной до 6 м	По количеству людей на борту	1	—
Самоходные суда длиной свыше 6 до 12 м	По количеству людей на борту	—	1
* длиной не менее 15 м ** оснащенное линем длиной не менее 15 м			

10.2.10 Нормы снабжения судов спасательным оборудованием (за исключением судов, указанных в табл. 10.6.1) устновлены в табл. 10.2.10.

Таблица 10.2.10

Спасательное оборудование	Самоходные суда длиной	
	до 6 м	от 6 до 12 м
Гребное устройство (весла, весло-гребок или багор-весло) или один якорь с якорь-тросом	2	—
Якорь с якорь-тросом (якорь-цепью)	—	1

Черпак или ручной насос	1	1
Звукосигнальное устройство	1	1
Электрический фонарь белого цвета	1[1]	—
Прожектор	—	1
[1] для категорий 1 – 3		

10.2.11 Все суда длиной свыше 12 м должны быть оборудованы 1 комплектом оборудования для осушения трюма.

10.3 Нормы снабжения сигнальными и пиротехническими средствами, аварийного снабжения

10.3.1 Снабжение маломерных судов внутреннего плавания сигнально-отличительными средствами и сигнально-отличительными фонарями должно соответствовать требованиям Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации.

Суда смешанного плавания, а также суда внутреннего плавания, эксплуатирующиеся на участках с морским режимом судоходства должны быть снабжены сигнальными средствами, требуемыми при плавании по внутренним водным путям и сигнальными средствами, требуемыми при плавании в морских районах в соответствии с положениями Международных правил предупреждения столкновения судов (МППСС-72), независимо от характера совершаемого рейса.

Нормы снабжения маломерных судов внутреннего плавания сигнально-отличительными средствами и сигнально-отличительными фонарями приведены в табл. 10.3.1.

Таблица 10.3.1

Типы судов	Сигнально-отличительные фонари									Дневные сигналы			
	Топовые	Бортовые[7]		Кормовые	Буксировочный	Отмашки светоимпульсные	Круговые			Черный шар	Черный конус	Красный конус	Флаг-отмашка белый
	Белый	Красный	Зеленый				Белый	Красный	Желтый проблесковый				
Самоходные суда[6]	1	1	1	3[1]	—	4[5]	2[6]	3[6]	1[2]	3	2[3]	1[4]	1
Несамоходные суда	1[4]	—	—	—	—	—	2	1	—	1	—	1	—

[1] На судах шириной 5 м и менее устанавливается один кормовой фонарь.

[2] Устанавливается на водоизмещающих пассажирских судах, предна- значенных для постоянной работы в границах акватории порта и на пе- реправах и на самоходных паромах. На паромах канатных переправ ус- танавливается один желтый круговой фонарь.

[3] Требуется для рыболовных судов.

[4] Устанавливается на толкаемых судах.

[5] При отсутствии светоимпульсной отмашки разрешается применение в темное время суток световой отмашки (мигание белым огнем), а в свет- лое время суток — флага-отмашки.

[6] Все суда снабжаются одним белым и тремя красными круговыми фо- нарями, вывешиваемыми за борт в случае посадки на мель.

[7] На судах длиной до 7 м бортовые огни могут быть скомбинирован-ными в одном фонаре, расположенном по оси судна в носовой части.

10.3.2 Для промысловых судов длиной менее 12 м требования таблицы 10.3.1 применяются, если судно эксплуатируется в темное время суток или при ограниченной видимости.

10.3.3 Снабжение судов пиротехническими средствами следует принимать по нормам, приведенным в табл. 10.3.3.

Таблица 10.3.3

Типы судов	Ракеты сигнала бедствия парашютные судовые или фальшфейеры красные, шт.
Суда длиной, м:	
свыше 12	6
от 6 до 12	3
до 6	2
Гребные лодки	1
Примечание. Для судов всех классов и категорий, постоянно эксплуатирующихся на ВВП разрядов «Р» и «Л», не требуется оснащение пиротехническими средствами.	

10.3.4 Нормы аварийного снабжения самоходных маломерных судов классов «О мс», «М мс», «О-ПР мс», «М-ПР мс» и «М-СП мс» за исключением указанных в табл. 10.6.1 и маломерных судов, предназначенных для перевозки пассажиров, допущенных к эксплуатации в морских прибрежных районах, приведены в табл. 10.3.4.

Таблица 10.3.4

Наименование	Наличие или количество предметов снабжения
1. Набор инструментов, материалов, приспособлений для борьбы за живучесть, включающий в себя расходные материалы — резину, парусину, крепежные детали, консистентные смазки (тавот), густотертые краски, конические деревянные пробки и клинья, раздвижной упор, цемент, стекло жидкое и т. п. [1]	+
2. Комплект ЗИП для обслуживания и ремонта двигателей [2]	1
3. Комплект ЗИП для обслуживания и ремонта вспомогательных механизмов (генераторов, насосов, лебедок, рулевых машин и других агрегатов промышленного изготовления) [2]	1
4. Комплект ЗИП для обслуживания и ремонта энергетической системы судна, электрооборудования, средств связи и сигнализации, навигационного оборудования [2]	1
5. Острогубцы (кусачки) [3]	1
6. Кувалда массой до 5 кг [3]	1
8. Молоток [3]	1
9. Зубило	1

Окончание табл. 10.3.4

Наименование	Наличие или количество предметов снабжения
10. Плоскогубцы [3]	1
11. Круглогубцы [3]	1
12. Пила-ножовка по металлу	1
13. Пила-ножовка по дереву	1
14. Комплект отверток [3]	+
15. Комплект гаечных ключей, в том числе ключ разводной [3]	+
16. Комплект напильников [3]	+
17. Топор [3]	1
18. Нож боцманский	По количеству членов экипажа
19. Тестер (мегомметр)	1
20. Ареометр	1
21. Дрель, набор сверл [3]	+
22. Тиски переносные	

23. Лом или монтировка	1
24. Лампа паяльная (газовая)	1
Примечания: [1] устанавливается проектантом судна [2] укомплектованный согласно документам изготовителя [3] тип, размер, количество определяются судовладельцем [4] комплектация расходными материалами определяется с учетом каждого предстоящего рейса (перехода), погодными условиями, длительностью каждого перехода и всего рейса	

При определении судовладельцем указанных в табл. 10.3.4 типов, размеров, количества предметов снабжения, а также необходимости дополнительных предметов снабжения должны быть учтены назначение судна, особенности конструкции судна и его элементов, особенности монтажа, размещения, функционирования и технического обслуживания элементов судна, допустимый район плавания, сезон и другие условия, влияющие на безопасность эксплуатации судна.

10.3.5 Аварийное снабжение не требуется для судов следующих типов:

.1 несамоходные;

.2 самоходные классов «Р мс» и «Л мс»;

.3 пассажирские и суда для переправ с продолжительностью рейса менее 1 ч;

.4 самоходные класса «О мс» с экипажем в рейсе не более трех человек;

.5 на подводных крыльях, на воздушной подушке и глиссирующие;

.6 судов длиной до 12 м, которым присвоены категории.

10.4 Нормы противопожарного снабжения

10.4.1 Пожарное снабжение маломерных судов за исключением указанных в табл. 10.6.1 должно соответствовать нормам, приведенным в табл. 10.4.1.

Таблица 10.4.1

Наименование	Нормы пожарного снабжения
Огнетушители ручные переносные:	

порошковые или пенные	1 — в машинном помещении, 1 — в камбузе, работающем на газе, жидком или твердом топливе
порошковые или углекислотные	1 — в помещении, где расположено оборудование для управления судном
Покрывала размерами 1,0×1,5 м	1 — в машинном помещении
Ведра	2 — на судно

Примечания: 1. Допускается применять порошковые и углекислотные огнетушители с зарядом массой не менее 1,4 кг, пенные — вместимостью не менее 3,5 дм^3.

2. Суда длиной менее 12 м допускается снабжать одним огнетушителем и одним ведром.

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

10.5 Нормы навигационного снабжения, оснащение средствами связи и навигации

10.5.1 Самоходные суда (за исключением судов длиной до 12 м всех классов и всех категорий, эксплуатирующихся в бассейнах разрядов «Р» и «Л» и не предназначенных для перевозки пассажиров, а также судов, перечисленных в таблице 10.6.1), не указанные в 1.1.3, должны быть снабжены биноклем призменным, наметкой (футштоком), оснащены средствами связи и навигации в соответствии с табл. 10.5.1.

Таблица 10.5.1

Состав оборудования	Районы эксплуатации		
	М-СП, М-ПР, О-ПР	М, О	Р, Л
1. УКВ-радиотелефонная станция (300,025 – – 300,500 МГц; 336,025 – 336,500 МГц)[1]	—	1	1
2. УКВ радиотелефонная станция (с частотами морской подвижной службы) [1]	1	1[2]	1[2]
3. Радиолокационный ответчик или передатчик АИС[3]	1	1[4]	—
4. Аварийный или персональный радиобуй[3]	1	1	—
5. Средство указания курса	1	1[4]	—

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

[2] Устанавливается на судах, совершающих рейсы на участках с морским режимом судоходства.

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

[4] Устанавливается на судах, совершающих рейсы в бассейнах разряда «М».

10.5.2 Суда, указанные в 1.1.3, в зависимости от района (бассейна) эксплуатации, совершения рейсов, оснащаются средствами связи и навигации в соответствии с 2.1, 2.2 ч. VII и 1.3 ч. VIII ПКПС.

10.5.3 Радио- и навигационное оборудование, в том числе не входящее в состав оборудования, регламентированного табл. 10.5.1, но установленное на судне, может эксплуатироваться при условии, либо имеет документы (свидетельства), подтверждающие соответствие требованиям организаций, уполномоченных Минтрансом России на классификацию и освидетельствование судов, либо сертификаты о соответствии, выданные в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, в соответствии с требованиями статьи 41 Федерального закона от 07.07.2003 № 126-ФЗ «О связи» и перечня средств связи, подлежащих обязательной сертификации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 25.06.2009 № 532 или декларации о соответствии, принятой изготовлением в порядке, установленном законодательством Российской Федерации, в соответствии с требованиями статьи 41 Федерального закона от 07.07.2003 № 126-ФЗ «О связи», и его использование не снижает безопасности плавания судна и не затрудняет обслуживания оборудования, требуемого Правилами. Установка такого оборудования должна согласовываться с Речным Регистром.

10.5.4 Суда должны быть снабжены эксплуатационными документами на установленное радио- и навигационное оборудование.

10.6 Нормы снабжения гидроциклов, байдарок, гребных и надувных лодок в зависимости от допустимого района плавания

10.6.1 Снабжение гидроциклов, гребных и надувных лодок в зависимости от допустимого района плавания должно соответствовать нормам, установленным в табл. 10.6.1

Таблица 10.6.1

Тип маломерного судна	Категория РРР				
	5	4	3	2	1
	Порядковый номер средств безопасности в пояснениях				
Гидроциклы	1, 6[1], 7[1], 8	1, 6[1], 7[1], 8	1, 6[1], 7[1], 8	1, 6[1], 7[1], 8	1, 6[1], 7[1], 8
Байдарки	1, 3, 6	1, 3, 6	1, 3, 6, 7	—	—
Гребные надувные лодки, вместимостью до двух человек, не имеющие жесткой слани	1, 2, 3, 6	1, 2, 3, 6	1, 2, 3, 5, 6, 7	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	—
Гребные лодки, гребные надувные лодки, имеющие жесткие слани, надувные лодки, вместимостью более двух человек, не имеющие жесткой слани	1, 2, 3, 5, 6	1, 2, 3, 5, 6	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8

[1] На гидроциклах допускается применение штатных бортовых светозвуковых устройств, предусмотренных изготовителем.

Пояснения:

1. индивидуальные средства безопасности (спасательные жилеты) по количеству людей на борту;
2. спасательный линь (конец Александрова) длиной не менее 15 м или спасательный круг (кольцо) с линем длиной не менее 15 м.;
3. гребное устройство (весла, весло-гребок или багор-весло) или один якорь с якорь-тросом;
4. якорь с якорь-тросом (якорь-цепью);
5. черпак или ручной насос;
6. звукосигнальное устройство;
7. электрический фонарь белого света;
8. ракета сигнала бедствия красного цвета или фальшфейер красного огня уточнить количество указанного снабжения в отношении соответствующей категории судна.

11 ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С МАЛОМЕРНЫХ СУДОВ

11.1 Маломерные суда должны отвечать применимым требованиям ППЗС.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРИМЕРЫ ЗАПИСИ ФОРМУЛЫ КЛАССА МАЛОМЕРНОГО СУДНА

1 Водоизмещающий катер длиной 10 м класса «О мс», построенный под наблюдением Речного Регистра, допускаемый к плаванию в мелкобитом льду толщиной до 10 см, не оборудованный средствами автоматизации:

‡ О мс 1,0 (лед10) 3/1,5

Обозначение	Расшифровка
‡	судно построено под наблюдением Речного Регистра
О мс	маломерное судно внутреннего плавания класса «О мс»
1,0	допускаемая для эксплуатации высота волны 1%-ной обеспеченности, принятая в соответствии с указаниями табл.1.3.6.2
(лед10)	судно предназначено для эпизодического плавания в мелкобитом льду толщиной до 10 см
3/1,5	допускаемые расстояния от места убежища до 3 км и от берега до 1,5 км, принятые в соответствии с указаниями табл. 1.3.6.2

2 Глиссирующее маломерное беспалубное судно класса «Р мс», построенное без наблюдения Речного Регистра, допускаемое к эксплуатации при допустимой высоте волны $h_{1\%} \leq 1{,}0$ м в водоизмещающем режиме и $h_{1\%} \leq 0{,}5$ м в глиссирующем режиме, не оборудованное средствами автоматизации и не допускаемое к плаванию в ледовых условиях, а также имеющее ограничения по удалению от места убежища до 10 км, установленное проектантом, не имеющее ограничения по удалению от берега:

Р мс 1,0/0,5 глиссер 10/-

Обозначение	Расшифровка
Р мс	маломерное судно внутреннего плавания класса «Р мс»
1,0/0,5	допускаемая для эксплуатации высота волны $h_{1\%} \le 1{,}0$ м в водоизмещающем режиме и $h_{1\%} \le 0{,}5$ м в глиссирующем режиме, установленные проектантом и согласованные Речным Регистром в составе проекта
глиссер	тип судна с динамическим принципом поддержания
10/-	допускаемое удаление от места убежища до 10 км, установленные проектантом и согласованные Речным Регистром в составе проекта

3 Водоизмещающее маломерное закрытое судно класса «М мс», построенное под наблюдением Речного Регистра, допускаемое к эксплуатации с ограничением по волнению $h_{3\%} \le 3{,}0$ м и к плаванию в мелкобитом льду толщиной до 40 см, оборудованное средствами автоматизации и имеющее экспериментальный класс:

‡ М мс 3,0 (лед40) А

Обозначение	Расшифровка
‡	судно построено под наблюдением Речного Регистра
М мс	маломерное судно класса «М мс»
3,0	допускаемая для эксплуатации высота волны 3%-ной обеспеченности
(лед40)	судно предназначено для плавания в мелкобитом льду толщиной до 40 см
А	судно оборудовано средствами автоматизации

gost.e-ecolog.ru