РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

Электронный аналог печатного издания, утвержденного 30.12.15

РУКОВОДСТВО
ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

НД № 2-030101-009

Санкт-Петербург

2016

gost.e-ecolog.ru

Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации Российского морского регистра судоходства утверждено в соответствии с действующим положением и вступает в силу 1 января 2016 г.

Настоящее издание составлено на основе Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации издания 2015 г. и Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации издания 2015 г. с учетом изменений и дополнений, подготовленных непосредственно к моменту переиздания.

В Руководстве учтены унифицированные и процедурные требования, интерпретации и рекомендации Международной ассоциации классификационных обществ (МАКО) и соответствующие резолюции Международной морской организации (ИМО).

В Руководство внесены изменения и дополнения в соответствии со следующими циркулярные письмами: 340-22-767ц от 18.09.2014, 340-22-769ц от 10.10.2014 (УТ МАКО Z18), 340-22-779ц от 03.12.14 (рекомендация МАКО № 79), 340-22-789ц от 26.12.14 (ПТ МАКО ID (Rev.3 Oct. 2014)), 340-22-790ц от 29.12.14 (рекомендация МАКО № 133), 340-22-803ц от 05.02.2015 (резолюция ИМО A.1076(28)), 340-87-816ц от 24.04.15 (ПТ МАКО 1A (Rev.3 Jan. 2015)), 340-22-821ц от 05.06.2015.

Руководство предназначено для инспекторского состава, экипажей судов и судовладельцев.

Приложения к настоящему Руководству публикуются отдельной книгой.

В случае расхождений между текстами на русском и английском языках текст на русском языке имеет преимущественную силу.

ISBN 978-5-89331-315-4

© Российский морской регистр судоходства, 2016

Настоящее издание Руководства, по сравнению с предыдущим изданием (2015 г.), содержит следующие изменения и дополнения.

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Глава 2.1: внесено определение «Компетентная организация».
2. Раздел 6 дополнен новой главой 6.11.
3. Внесены изменения редакционного характера.

ЧАСТЬ II. ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ

1. Раздел 2: в пункты 2.2.4.2.1.4, 2.4.3.6.3, 2.4.5.4.1.8, 2.4.5.8, 2.4.5.8.1.2.1, 2.4.5.8.1.4.2 внесены изменения и дополнения;

пункт 2.3.2 исключен.

2. Раздел 3 «Техническое наблюдение за ремонтом судов» полностью заменен.
3. Раздел 4: в пункты 4.2.1.1, 4.2.8.1, 4.3.4, 4.6.7, 4.6.9, 4.7.1, 4.7.5, 4.7.9, 4.10.2, 4.10.3 внесены изменения и дополнения.
4. Раздел 5: в пункты 5.1.1, 5.1.2.2, 5.1.2.4, 5.1.4.2, 5.1.6, 5.1.7, 5.1.8, 5.1.9.7, 5.2.1.2, 5.2.2.1,5.2.2.1.1, 5.2.2.1.6, 5.2.2.6, 5.2.2.10.2, 5.2.2.13, 5.2.3.1, 5.2.3.2, 5.2.3.5, 5.2.3.6, 5.2.3.9, 5.2.3.10, 5.2.3.10.1, 5.2.3.10.2, 5.2.3.10.8, 5.2.3.11, 5.2.3.11.1, 5.2.3.11.2, 5.2.3.12, 5.3, 5.4.1.4, 5.4.3, 5.4.4, приложение 1 раздела 5 внесены изменения и дополнения;

внесены новые пункты 5.1.7.9, 5.2.3.3.12, 5.2.3.10.8, 5.2.3.10.10, 5.4.3;

иключены пункты 5.1.5, 5.1.9.6, 5.4.3.

5. Раздел 6: в пункт 6.1.1 внесены изменения.
6. Раздел 7: в пункты 7.1, 7.3, 7.17, 7.12, 7.17 внесены изменения и дополнения.
7. Раздел 8: в пункт 8.8.2 внесены изменения и дополнения.
8. Часть дополнена новым разделом 10 «Техническое наблюдение за ПБУ и МСП».
9. Внесены изменения редакционного характера.

ЧАСТЬ III. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ И РЕЗОЛЮЦИЯМИ

1. Раздел 1: в пункты 1.1, 1.7, 1.8, 1.10 внесены изменения и дополнения,
2. Раздел 2: в пункты 2.1.1, 2.1.2, 2.1.3, 2.1.4, 2.1.8, 2.1.9, 2.1.12, 2.1.13, 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3, 2.2.5, 2.3 внесены изменения и дополнения;

существующий пункт 2.1.13.1 удален;

в новый пункт 2.1.13.1 внесено определение «Плавучая установка».

3. Раздел 4: в пункты 4.1.1.2.8, 4.1.1.2.10, 4.1.3.2.4.3.1, 4.1.3.2.3, 4.1.1.2.18.1, 4.1.1.2.18.2, 4.1.1.2.18.3, 4.2.2, 4.2.2.1.4, 4.2.4.5.1, 4.1.1.2.16, 4.1.6.2.10 внесены изменения и дополнения.
4. Исключен текст Приложения «Руководство инспекторам по оформлению чек-листа».
5. Внесены изменения редакционного характера.

СОДЕРЖАНИЕ

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1 Область распространения 5
2 Определения и пояснения 5
3 Основные принципы деятельности Регистра по техническому наблюдению за судами в эксплуатации 6
4 Организация выполнения заявок на освидетельствование судов 11
5 Требования к контрольно-измерительному оборудованию, используемому при освидетельствованиях судов 16
6 Выдаваемые документы 16
7 Назначение внеочередных освидетельствований 18
8 Процедура проведения контрольно-ревизионных проверок 19

ЧАСТЬ II. ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ

1 Общие положения 25
2 Указания и рекомендации по проведению классификационных освидетельствований судов и холодильных установок 26
3 Техническое наблюдение за ремонтом судов . 60
4 Процедура приостановления, снятия, восстановления и переназначения класса Регистра 64
5 Процедура приема в класс РС судов в эксплуатации 80
6 Процедура присвоения, сохранения и снятия класса судна, находящегося в двойном или совместном классе 101
7 Организация и проведение освидетельствований судов в связи с аварийными случаями 108
8 Перегоны и буксировка судов 110
9 Организация и проведение освидетельствования подводной части судов и других плавучих сооружений на плаву 120
10 Техническое наблюдение за ПБУ и МСП в эксплуатации 123

ЧАСТЬ III. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ И РЕЗОЛЮЦИЯМИ

1 Общие положения 125
2 Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями ИМО 134
2.1 Освидетельствование судов в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74, измененной Протоколами 1978 и 1988 гг., с поправками 134
2.2 Освидетельствование судов в соответствии с Международной конвенцией по предотвращению загрязнения с судов 1973/78 гг. 184
2.3 Освидетельствование судов в соответствии с Международной конвенцией о грузовой марке 1966/88 гг. 215
2.4 Освидетельствование судов в соответствии с Международной конвенцией о контроле за вредными противообрастающими системами на судах, 2001 г. (AFS-Конвенция) и Правилом ЕС 782/2003 Европейского парламента и Совета ЕС, 2003 г. (Правило ЕС 782/2003) 217
3 Конвенции, кодексы и другие документы международных организаций, иных, чем ИМО 219
3.1 Конвенции Международной организации труда (МОТ). 219
4 Некоторые указания и рекомендации по проведению освидетельствований и оформлению документов 219
4.1 Указания по проведению освидетельствований конвенционного оборудования в соответствии с правилами и руководствами Регистра 219
4.2 Указания по оформлению конвенционных документов 239

ЧАСТЬ I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

1.1 Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации[1] распространяется на объекты технического наблюдения, входящие в Номенклатуру объектов технического наблюдения Российского морского регистра судоходства[2] и разработано в развитие Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации[3].

1.2 Руководство устанавливает порядок и методы освидетельствований судов и их объектов для присвоения, подтверждения и возобновления класса судам, находящимся в процессе эксплуатации, в соответствии с Правилами классификации и постройки морских судов[4], а также соответствия судов требованиям Правил и положением Правил классификации и оборудования плавучих буровых установок и морских стационарных платформ[5]. Руководство устанавливает также требования по освидетельствованию судов в эксплуатации с целью подтверждения соответствия их международным конвенциям, соглашениям, кодексам Международной морской организации[6], иных международных организаций и национальным требованиям Российской Федерации и правительств государств других флагов.

1.3 Руководство является нормативным документом и предназначено для инспекторского состава Регистра, экипажей судов и судовладельцев.

Положения части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» являются обязательными для инспекторского состава и могут использоваться экипажами судов и судовладельцами при подготовке судов и их объектов к проведению освидетельствований, испытаний и т. п.

Положения части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями» являются обязательными для инспек-торского состава, экипажей судов и судовладельцев.

1.4 Виды, объемы и периодичность освидетельствования объектов технического наблюдения судов с целью проверки соответствия судов правилам и другим нормативным документам Регистра регламентированы соответствующими разделами Правил.

1.5 Указания по осуществлению технического наблюдения за судами в эксплуатации, находящимися в ремонте или переоборудовании, приведены в Руководстве по техническому наблюдению за ремонтом морских судов.

1.6 Указания по освидетельствованиям и испытаниям, связанным с техническим наблюдением за применяемыми при ремонтах и заменах материалами и изделиями, проведением сварки и термической обработки, приведены в Правилах технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

1.7 В состав Руководства входят опубликованные отдельной книгой приложения, предназначенные для инспекторского состава, экипажей судов и судовладельцев в качестве руководства по проведению освидетельствований и испытаний отдельных объектов технического наблюдения, оформлению отчетных документов, инструкций по определению технического состояния, проведению замеров толщин, зазоров и т. п.

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

2.1 Определения и пояснения, относящиеся к общей терминологии правил и руководств, приведены в **1.1** части I «Классификация» Правил постройки и в разд. **2** части I «Общие положения» Правил.

Определения и пояснения, относящиеся к выполнению освидетельствований по поручениям морских администраций, изложены в Сборнике требований и инструктивных указаний по выполнению РС поручений морских администраций при освидетельствовании судов.

Дополнительно в настоящем Руководстве приняты следующие определения.

Компетентная организация (competent organization) – организация, признанная в качестве имеющей соответствующие знания и опыт в конкретной области, в соответствии с **1.1** части I «Общие положения по техническому наблюдению» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов»

Рабочая нагрузка при испытании спасательных шлюпок и их спусковых устройств — общая масса шлюпки с полным числом людей, на которое она рассчитана, и штатным снабжением.

Ремонт — это комплекс мероприятий по восстановлению и/или поддержанию соответствия объектов судна, входящих в номенклатуру объектов

[1] В дальнейшем — Руководство.
[2] В дальнейшем — Регистр или РС.
[3] В дальнейшем — Правила.
[4] В дальнейшем — Правила постройки.
[5] В дальнейшем — Правила ПБУ/МСП.
[6] В дальнейшем — ИМО.

технического наблюдения Регистра, применимым требованиям Правил РС

Судно в постройке — строящееся судно с момента закладки киля или подобной стадии постройки до получения основных документов РС, выдаваемых на судно.

Типовой технологический процесс — технологический процесс, предназначенный для установленной области производства и условий применения без отнесения к конкретному судну или объекту технического наблюдения.

3 ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИСТРА ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Деятельность Регистра по техническому наблюдению за судами в эксплуатации состоит из двух основных частей:

проведение классификационных освидетельствований гражданских судов;

техническое наблюдение за выполнением на судах требований международных конвенций, соглашений и кодексов ИМО и иных международных организаций по поручению правительства Российской Федерации и правительств государств других флагов.

3.1 ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

3.1.1 Общие положения.

3.1.1.1 Классификационная деятельность Регистра осуществляется в соответствии с Общими положениями о классификационной и иной деятельности.

3.1.1.2 Проведение классификационных освидетельствований судов в эксплуатации регламентировано Правилами и настоящим Руководством.

3.1.1.3 Техническое наблюдение за объектами обитаемых подводных аппаратов, глубоководных водолазных комплексов и плавучих буровых установок осуществляется согласно соответствующим действующим руководствам.

3.1.1.4 Техническое наблюдение за технологическими и специальными устройствами судов (рыболовных, рыбообрабатывающих, научных, кабельных и пр.) осуществляется только в отношении требований, регламентируемых Правилами постройки (противопожарная безопасность, непотопляемость, остойчивость и т. п.).

3.1.1.5 Техническое наблюдение Регистра не заменяет деятельности органов технического контроля судовладельцев, судоверфей, специализированных организаций, обслуживающих суда в эксплуатации (освидетельствование надувных спасательных средств, баллонов, проверка средств измерения и пр.).

3.1.1.6 Толкование требований Правил и других нормативных документов Регистра является компетенцией Регистра.

3.1.1.7 Регистр может осуществлять экспертизы и участвовать в экспертизах по техническим вопросам, входящим в круг его деятельности.

3.1.2 Освидетельствование состоит из:

рассмотрения документации судна — см. разд. 6 части I «Общие положения» Правил;

проверки того, что все необходимые свидетельства о соответствии, инструкции по обслуживанию объектов, входящих в Номенклатуру объектов технического наблюдения Регистра, информации для командного состава судна, судовые журналы и другие необходимые документы имеются на судне;

освидетельствования конструкций судна, его механизмов и оборудования, других объектов, подлежащих техническому наблюдению Регистра, для установления их соответствия требованиям нормативных документов Регистра и работоспособности в соответствии с их назначением.

3.1.2.1 Инспектор выполняет освидетельствование судна в соответствии с заявкой, оформленной и принятой к исполнению в установленном порядке, которая определяет вид и объем освидетельствования.

При всех видах освидетельствования инспектор должен предварительно проверить наличие циркулярных указаний Главного управления Регистра, относящихся к данному типу судна и к данному виду освидетельствования, оценить характерные дефекты однотипных судов. Перед освидетельствованием необходимо ознакомиться со Статусом освидетельствований судна (форма 6.3.51-1), или с формуляром судна, если оно находится на учете данного подразделения, с судовыми документами Регистра на борту судна, а также с актами предыдущих освидетельствований и судовой документацией для получения сведений об обнаруженных в эксплуатации износах, повреждениях и неисправностях, произведенных ремонтах и заменах. При этом необходимо проверить наличие невыполненных требований (см. приложение 17). Перед освидетельствованием инспектор определяет формы документов, которые должны быть выданы по результатам освидетельствования, и их рассылку. Вопросы оплаты за выполняемую работу решаются назначенным персоналом подразделения в процессе анализа заявки.

3.1.2.2 Обязанностью судовладельца является соблюдение сроков проведения периодических и других предписанных Регистром освидетельствований, соответствующая подготовка судов к освидетельствова-

ниям, а также сообщение Регистру о всех имевших место в период между освидетельствованиями неполадках, повреждениях, аварийных случаях и ремонтах объектов, входящих в Номенклатуру объектов технического наблюдения Регистра.

3.1.2.3 Инспектор устанавливает необходимый объем технического наблюдения для проверки выполнения регламентируемых Правилами требований и для определения технического состояния судна, учитывая при этом возраст судна и результаты предыдущих освидетельствований.

3.1.2.4 Объем осмотров, проверок, испытаний и замеров, порядок и сроки их проведения при различных видах освидетельствования в необходимых случаях могут быть изменены. Основанием для этого могут быть данные заводов-изготовителей по моторесурсу, периодичности осмотров, проверок, испытаний и замеров, данные о техническом состоянии по судовой документации, а также данные компетентных и исследовательских организаций и опыт технического наблюдения подразделений Регистра.

3.1.2.5 Фотоотчеты, оформляемые по результатам освидетельствований судов в эксплуатации, не всегда в дальнейшем дают возможность Главному управлению Регистра оспаривать некорректные решения PSC, отстаивать интересы общества в судах, поскольку зачастую не содержат необходимых подтверждений (выполненных освидетельствований, состояния объектов технического наблюдения и т.д.).

Главным управлением РС принято решение отказаться от фотоотчета (форма 6.310f) в связи с большой трудоемкостью его оформления, низким качеством фотографий и недостаточной информативностью.

Для подтверждения годного технического состояния указанных в актах, отчетах и чек-листах объектов технического наблюдения РС и наглядной иллюстрации их состояния в процессе освидетельствования или ремонта, инспектором РС в обязательном порядке должно производиться фотографирование в достаточном объеме с направлением оригиналов фотографий в формуляр судна.

При наличии запрета властей порта освидетельствования на фотографирование объектов наблюдения, это должно быть отражено инспектором в отчетных документах освидетельствования с приложением официального подтверждения капитана или агента судна.

Фотографии должны быть представлены в электронном виде в формате JPEG, объемом каждой фотографии не более 2,0 Мб, в количестве не более 300 единиц. Снимки должны быть помещены в каталог «PHOTO» с регистровым номером, датой и видом освидетельствования, разделенных символом нижнего подчеркивания (например: «PHOTO_861232_26092012_A»). Краткие комментарии к снимку должны быть изложены в имени файла (объект, помещение, борт, шпангоут, этап ремонта/освидетельствования, например, - «до ремонта / после ремонта / окончательный вид (final)»). Не требуется присваивать особое имя файлу снимка, если изображение не оставляет сомнений в части назначения и расположения объекта технического наблюдения, подлежащего освидетельствованию, относительно судна. Озаглавлены особым образом должны быть файлы фотографий, на которых изображены объекты, назначение и расположение которых относительно судна неочевидно (например, конструкции грузовых или балластных танков, трюмов, участки судовых систем и т.п.). Каталог фотоотчета должен пересылаться в виде архива.

Должно производиться фотографирование конкретных объектов на судне с целью подтверждения обоснованности выставленных требований РС или подтверждения их годного технического состояния на момент освидетельствования инспектором РС. Фотографии должны быть максимально информативны, по возможности содержать «привязку» к судну: борту судна, расположению по длине судна (например название судна, имеющуюся судовую маркировку по шпангоутам, маркировку спасательных шлюпок и т.п.). На снимках должны быть наглядно отображены дефекты, указанные в требованиях, или очевидно отсутствие таковых. Включение в фотоотчет общих планов судна, не дающих представления о состоянии объектов, должно быть сведено к минимуму. По возможности на снимке должна быть отображена дата снимка. Если фотоаппаратура не позволяет обеспечить отображение даты снимка встроенными средствами, датой снимка будет считаться дата создания/изменения файла снимка в свойствах файла.

3.1.2.5.1 В обязательном порядке в составе фотоотчетов должны быть представлены следующие фотографии (помимо фотографий, которые сочтут необходимым представить инспекторы РС, проводившие освидетельствование).

При освидетельствовании подводной части судна в доке, на слипе или на берегу:

.1 общий вид судна после подъема и очистки корпуса судна, перед спуском его на воду;

.2 состояние наружной обшивки, сварных швов;

.3 процесс замеров остаточных толщин;

.4 заменяемые/ремонтируемые участки корпусных конструкций (в процессе и по окончании замены/ремонта);

.5 дейдвудное устройство в разобранном виде и затем в сборе (если требуется разборка), гребные валы;

.6 гребные винты (для цельнолитых – после спрессовки, для ВРШ и ВСЛ – после разборки);

.7 дефектоскопия рабочих шеек и конусов гребных валов, а также лопастей гребных винтов;

.8 рулевое устройство в разобранном виде (если требуется разборка), включая баллеры, перья рулей и насадки (поворотные и неповоротные), штыри и подшипники, рулевое устройство в сборе;

.9 якорные цепи, выкатанные из цепных ящиков и растянутые и очищенные для дефектации (при очередном освидетельствовании).

3.1.2.5.2 При освидетельствованиях в объеме ежегодного, промежуточного (периодического) и очередного (возобновляющего) – в зависимости от объема и применимых требований:

.1 общий вид судна со стороны носовой и кормовой оконечностей с видимым названием судна, грузовые марки, шкалы осадок;

.2 надстройки, рубки, внешние переборки надстроек и рубок, настилы открытых палуб, грузовые трюмы и танки, люковые закрытия грузовых помещений;

.3 состояние корпусных конструкций (включая твердое защитное покрытие – при наличии) и судовых систем внутри грузовых, балластных пространств и топливных танков, других отсеков корпуса, подлежащих освидетельствованию;

.4 процесс замеров остаточных толщин;

.5 заменяемые/ремонтируемые участки корпусных конструкций и (в процессе и по окончании замены/ремонта);

.6 клинкетные двери (при их наличии) в закрытом и открытом состоянии;

.7 коллективные спасательные средства, установленные на штатных местах;

.8 испытание спусковых и подъемных устройств (СПУ) спасательных средств, тормозов лебедок СПУ пробным грузом, проверка спуска спасательных и дежурных шлюпок до воды и испытание устройств отдачи гаков без нагрузки и под нагрузкой (если применимо), испытание устройств контролируемого спуска и подъема спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, имитация сброса;

.9 освещение забортных пространств, в т.ч. от аварийного источника энергии, в районах посадки в спасательные средства;

.10 общий вид грузоподъемных устройств (при ежегодных полных освидетельствованиях);

.11 испытание грузоподъемных устройств пробным грузом и деталей грузоподъемных устройств (при 5-летних полных освидетельствованиях);

.12 якорное устройство, приспущенные до воды якоря;

.13 швартовное устройство;

.14 буксирное устройство;

.15 сигнальные мачты;

.16 состояние главных, вспомогательных и аварийных двигателей внутреннего сгорания (ДВС), газовых турбин, компрессоров, воздухохранителей, пожарных насосов. ДВС в разобранном виде и в сборе;

.17 станции стационарных систем пожаротушения, проверка в работе водопожарной системы (в том числе от аварийного пожарного насоса);

.18 ГРЩ и АРЩ;

.19 радио- и навигационное оборудование, аварийный радиобуй (АРБ) и радиолокационный ответчик (РЛО) судовой, установленные на штатных местах;

.20 сигнально-отличительные фонари с коммутатором.

3.1.2.5.3 При освидетельствовании судна перед перегоном на буксире в законвертованном состоянии:

.1 общий вид судна со стороны носовой и кормовой оконечностей с видимым названием судна;

.2 состояние осадки забалластированного судна по грузовой марке и маркам углублений;

.3 элементы конвертовки судна – закрытие отверстий в корпусе, надстройках и рубках судна (водонепроницаемые двери, грузовые и другие люки, горловины, иллюминаторы, вентиляторы, воздушные и измерительные трубы);

.4 стопорение от проворачивания гребного вала, пера руля, поворотной насадки;

.5 сигнально-отличительные огни, необходимые для перегона;

.6 дополнительные аккумуляторные батареи для питания сигнально-отличительных огней, необходимых для перегона;

.7 средства доступа на судно со шлюпки или с борта буксирного судна;

.8 раскрепление подвижных конструкций и массивных предметов на период перегона;

.9 обеспечение водонепроницаемости палубных якорных клюзов цепных ящиков;

Для возможности соблюдения требований настоящего пункта все подразделения, проводящие освидетельствования, должны быть обеспечены в достаточной степени фотоаппаратурой надлежащего качества и возможностью передачи в ГУР большого объема информации.

Ответственность за качество, информативность, соответствие даты и объема фотографий дате и объему освидетельствования лежит на инспекторе, проводившем освидетельствование, а также на руководителе подразделения, проводившего освидетельствование.

3.1.3 По заявке судовладельца Регистр может установить систему непрерывного освидетельствования судна (корпуса, устройств, механизмов, электрооборудования, холодильной установки и т. п.), которая заключается в распределении объема освидетельствования, соответствующего объему очередного освидетельствования для возобновления

класса, на отдельные освидетельствования, причем полный цикл освидетельствования должен быть осуществлен в период, на который присвоен или возобновлен класс (см. приложение 2).

При использовании показаний встроенных систем и переносных средств диагностирования и неразрушающего контроля проводится безразборное освидетельствование (см. приложение 3).

3.1.4 Техническое наблюдение Регистра за проведением признанными компетентными организациями обязательных периодических проверок оборудования и снабжения ограничивается контролем за своевременностью проведения этих проверок и соблюдением сроков годности при периодических освидетельствованиях судна.

3.1.4.1 Предъявление объектов к обязательным периодическим проверкам признанными компетентными организациями в установленные действующими положениями сроки и замена объектов, эксплуатация которых запрещена по истечении установленного изготовителем срока годности, является обязанностью судовладельца.

3.1.4.2 Это относится к следующему:

периодическому освидетельствованию надувных спасательных плотов, их контейнеров, надутых и комбинированных дежурных шлюпок, разобщающих устройств, морских эвакуационных систем, надувных спасательных жилетов с автоматической системой газонаполнения, гидротермокостюмов и защитных костюмов;

периодическим освидетельствованиям и испытаниям подруливающих устройств;

гидравлическим испытаниям и внутренним освидетельствованиям и взвешиванию углекислотных баллонов систем пожаротушения;

периодическим освидетельствованиям и испытаниям компетентным лицом судовладельца сосудов под давлением и теплообменных аппаратов, не подлежащих освидетельствованию Регистром;

проверке признанной компетентной организацией навигационных приборов;

проверке аварийных радиобуев;

калибровке признанной компетентной организацией контрольно-измерительных приборов;

срокам годности ракет, фальшфейеров, дымовых шашек, самозажигающихся буйков и электрических батарей, входящих в состав снабжения спасательных и дежурных шлюпок и плотов, спасательных кругов, гидротермокостюмов и жилетов, судовых сигналов бедствия, линемётательных устройств;

срокам годности огнетушащего вещества в системах пожаротушения и огнетушителей;

проверке теплозащитных средств, костюмов и снабжения пожарных, станций пожарной сигнализации, газоанализаторов;

срокам годности пищевого рациона, питьевой воды и медицинской аптечки в снабжении спасательных шлюпок и плотов;

проверке признанной компетентной организацией автономных дыхательных аппаратов;

внутренним освидетельствованиям и гидравлическим испытаниям, а также контролю качества воздуха баллонов спасательных шлюпок с автономной системой воздухоснабжения;

периодическому обслуживанию и ремонту спасательных шлюпок, спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой;

корректировке навигационных карт и пособий (см. приложение 23);

проверке признанной компетентной организацией эффективности работы оборудования по предотвращению загрязнения с судов.

3.1.4.3 Выставлять требования в отношении проверок признанными компетентными организациями или замены оборудования и снабжения, перечисленного в 3.1.4.2, за исключением случаев, когда сроки проверок или замены их истекли, в актах освидетельствований не следует.

3.1.5 Техническое наблюдение Регистра за всеми видами ремонтов судов, находящихся в его классе.

3.1.5.1 Техническое наблюдение за ремонтом или переоборудованием судов в условиях судоремонтных предприятий проводится в соответствии с положениями Руководства по техническому наблюдению за ремонтом морских судов.

3.1.5.2 Техническое наблюдение за ремонтом во время рейса проводится в соответствии с положениями разд. 3 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

3.1.5.3 Техническое наблюдение за выполнением межрейсовых и/или аварийных ремонтов проводится в соответствии с заявками судовладельцев и обеспечивается в зависимости от обстоятельств в каждом конкретном случае.

3.1.6 Предоставление продления сроков освидетельствований осуществляется Регистром по просьбе судовладельцев только в исключительных случаях и по согласованию с Главным управлением Регистра.

3.1.7 Техническое наблюдение за судами внутреннего плавания и их классификация осуществляются Российским Речным Регистром. При поступлении их под техническое наблюдение Регистра указанным судам должен быть присвоен соответствующий класс Регистра.

3.1.7.1 Техническое наблюдение за судами внутреннего плавания, эксплуатирующимися на Дунайском бассейне, проводится в соответствии с Правилами классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Европейских внутренних

водных путей), Руководством по освидетельствованию судов внутреннего плавания в эксплуатации (для Европейских внутренних водных путей), а за судами, эксплуатирующимися в бассейне реки Аму-Дарья, — по Правилам Российского Речного Регистра с учетом требований Регистра к судам внутреннего плавания, эксплуатирующимся в бассейне этой реки.

К морским судам, которые постоянно эксплуатируются в районах, регламентируемых указаниями, относящимися к судам внутреннего плавания, могут применяться отдельные положения вышеуказанных документов.

3.1.7.2 К состоящим на учете Регистра судам внутреннего (смешанного района) плавания, признанным годными к плаванию в морских водах и на морских водных путях вне районов, регламентированных Правилами Российского Речного Регистра, а также региональными дополнениями и уточнениями к ним, или Правилами классификации и постройки судов внутреннего плавания (для Дунайского бассейна), применяются соответствующие правила Регистра.

3.1.8 В целях предотвращения или исключения возможности эксплуатации судна, не в полной мере соответствующего применимым к нему требованиям правил РС, международных конвенций и соглашений, а также с целью установления действительного технического состояния судна в период между предписанными периодическими освидетельствованиями (очередным, ежегодным и пр.) могут проводиться освидетельствования судна или отдельных объектов технического наблюдения по инициативе Регистра[1].

Инициативные освидетельствования проводятся в случаях:

обнаружения властями государства порта, морской администрацией государства флага, страховой компанией или судовладельцем дефектов, повреждений или несоответствий объектов технического наблюдения, относящихся к компетенции Регистра;

обнаружения в результате анализа технического состояния серийных судов типовых дефектов, влияющих на безопасность эксплуатации судна, предотвращение загрязнения моря;

задержания судна властями государства порта, морской администрацией государства флага.

Дополнительные указания по проведению инициативного освидетельствования изложены в приложении 27.

3.1.9 В случае невозможности выполнения по различным причинам освидетельствования судна в классе Регистра в портах за границей существует практика поручения выполнения освидетельствований иным классификационным обществам[2], с которыми Регистр имеет действующие договора о взаимном замещении.

Процедура оформления поручений ИКО приведена в 4.4.

3.1.10 При несогласии командного состава судна, судовладельца или завода с решением инспектора, осуществляющего освидетельствование, оно может быть обжаловано в подразделении РС по наблюдению в эксплуатации.

Решения подразделения могут быть обжалованы в Главном управлении Регистра, решение которого является окончательным.

3.2 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ВЫПОЛНЕНИЕМ НА СУДАХ ТРЕБОВАНИЙ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ, СОГЛАШЕНИЙ И КОДЕКСОВ ИМО

3.2.1 Деятельность Регистра по техническому наблюдению за выполнением на судах в процессе эксплуатации требований международных конвенций, соглашений и кодексов ИМО регламентируется объемом освидетельствований, необходимых для подтверждения соответствия судов требованиям международных конвенций, соглашений и кодексов ИМО, в пределах поручений правительства государства флага и дополнительных указаний морских администраций государств флага, изложенных в Сборнике требований и инструктивных указаний по выполнению РС поручений морских администраций при освидетельствовании судов.

3.2.2 Принципы деятельности Регистра по техническому наблюдению за выполнением на судах требований международных конвенций, соглашений и кодексов ИМО аналогичны описанной выше в 3.1 деятельности Регистра при выполнении классификационных освидетельствований судов.

Выполнение освидетельствований в соответствии с поручением правительства государства флага налагает на Регистр дополнительную ответственность за полноту и качество выполнения таких освидетельствований и требует от инспекторского состава четкого выполнения всех требований в пределах полученного поручения.

Любые отклонения по срокам и/или объемам освидетельствований должны быть предварительно согласованы с морской администрацией государства флага.

3.2.3 Подробные указания по проведению освидетельствований для выдачи, подтверждения и возобновления свидетельств и иных документов, предписанных действующими международными конвенциями, соглашениями и кодексами ИМО, приведены в части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями».

[1] В дальнейшем — инициативные освидетельствования.
[2] В дальнейшем — ИКО.

3.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СВЯЗИ С ЗАДЕРЖАНИЯМИ ПОРТОВЫМИ ВЛАСТЯМИ

3.3.1 Объем и процедуры освидетельствований судна в случае его задержания портовыми властями регламентированы указаниями морской администрации флага судна. В случае отсутствия конкретных указаний морской администрации следует руководствоваться применимыми положениями Процедуры по работе с портовыми властями. Данные внеочередные освидетельствования являются обязательными и, в общем случае, проводятся по заявке судовладельца непосредственно в порту, где произведено его задержание. При отсутствии заявки Регистр оставляет за собой право посетить судно по инициативе подразделения, проводящего освидетельствование судна, в соответствии с 3.1.8.

Если судно покинуло порт задержания без предъявления к освидетельствованию Регистром, подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, должно оперативно связаться с судовладельцем и согласовать сроки и место проведения предписанных освидетельствований в соответствии с указаниями морской администрации флага судна и/или положениями Процедур по работе с портовыми властями.

4 ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ЗАЯВОК НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1 Эффективность выполнения освидетельствований судов в кратчайшие сроки зависит от обоюдного участия сторон (судовладелец и Регистр) в подготовке и обеспечении проведения этих освидетельствований.

4.1.2 Для обеспечения постоянного контроля в Регистре организован компьютерный учет состояния класса всех судов, находящихся в классе Регистра, и сроков их освидетельствований.

Регистр уведомляет судовладельцев о приближении и истечении сроков предъявления судов или их частей к освидетельствованиям в соответствии с Правилами, а также информирует судовладельцев о приостановлении/снятии класса судов в случае непредъявления их к освидетельствованиям.

4.1.3 Основанием для проведения любых освидетельствований судов является заявка, направленная в соответствующее подразделение Регистра.

Заявка должна содержать, как минимум, следующие сведения:

.1 порт захода, название верфи (для судов в ремонте);

.2 название агентирующей фирмы или фирмы-контрактора (для судов в ремонте) с указанием номера телефона, факса и/или телекса, адреса электронной почты;

.3 даты прихода/отхода судна, даты начала/окончания ремонта (для судов в ремонте);

.4 вид освидетельствования, объем ремонта (для судов в ремонте);

.5 перечень документов Регистра, требующих одобрения/выдачи/возобновления/подтверждения/продления;

.6 ссылку на тот факт, что заявитель ознакомлен и согласен с Общими условиями оказания услуг (выполнения работ) Российским морским регистром судоходства.

Для обеспечения оперативности принятия заявки к исполнению судовладельцу необходимо направить ее в то подразделение Регистра, в регионе деятельности которого судно будет предъявлено к соответствующему освидетельствованию. Копию заявки необходимо направить в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, для информирования о предстоящем освидетельствовании. В случае отсутствия представителей Регистра в требуемом регионе или затруднения при определении подразделения для освидетельствования судна, заявку необходимо направить в Главное управление Регистра.

Подразделение Регистра, получившее заявку, должно в случае необходимости самостоятельно обратиться в Главное управление или подразделение, в котором судно состоит на учете, за дополнительной информацией и инструкциями.

Заявки на освидетельствования должны подаваться не менее чем за сутки при нахождении судна в районе расположения филиала/представительства или его участка, а при удаленности судна от места расположения филиала/представительства или его участка заявка должна подаваться за период, достаточный для переезда представителя Регистра к месту расположения судна.

Судовладелец должен заранее предупреждать Регистр о намеченном им ремонте, переоборудовании или модернизации для возможности организации надлежащего технического наблюдения Регистра. То же относится к намечаемому судовладельцем предъявлению судов в районе, где нет представителей Регистра.

4.1.4 При подготовке к освидетельствованию в обязанности организаций и/или лиц, осуществляющих эксплуатацию, ремонт или переоборудование судов, входит создание необходимых условий инспекторам для безопасного проведения освидетельствований, предоставление необходимых документов и оказание помощи инспекторам в соответствии с положениями разд. 4 части I «Общие положения» Правил.

Предоставление, при необходимости, транспорта (авиатранспорта, сухопутного или, при стоянке на рейде, – морского), спецодежды и контрольно-измерительных приборов входит в обязанность предъявителя объекта освидетельствования.

4.2 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСТУПИВШИХ В ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ РС ЗАЯВОК НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В ЭКСПЛУТАЦИИ И РЕМОНТЕ, СОСТОЯЩИХ НА УЧЕТЕ РС

4.2.1 Подразделение РС осуществляет прием и анализ заявки на освидетельствование судна в соответствии с Процедурой процесса анализа заявок на услуги РС и Общими условиями оказания услуг (выполнения работ) Российским морским регистром судоходства.

4.2.2 Выполнение заявки обеспечивается в соответствии с правилами, инструкциями, процедурами, циркулярами и другими документами по вопросам освидетельствований судов в эксплуатации и ремонте, издаваемых Регистром и морскими администрациями государства флага, от которых Регистр имеет поручения.

4.2.3 Оперативная информация о проведенном освидетельствовании с учетом требований Положения об учете освидетельствований судов должна быть направлена в подразделения РС по наблюдению в эксплуатации, в течение одного рабочего дня после освидетельствования.

4.2.4 Копии отчетных документов, выданных на судно в соответствии с Перечнем форм документов РС, оформляемых при проведении технического наблюдения[1] и Инструкцией по проверке документов РС, выдаваемых по результатам выполненных работ, после их проверки должны быть направлены в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, в период, не превышающий десяти рабочих дней с даты завершения освидетельствования.

4.3 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСТУПИВШИХ В ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РЕГИСТРА ЗАЯВОК НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТЕ, СОСТОЯЩИХ НА УЧЕТЕ РС

4.3.1 Поступившая в Главное управление Регистра заявка на освидетельствование судна рассматривается уполномоченным персоналом отдела судов в эксплуатации[2], чтобы удостовериться в том, что в ней содержатся сведения, необходимые для выполнения освидетельствования судна (см. **4.1.3**) и для определения подразделения Регистра, которому заявка будет направлена для исполнения.

При отсутствии в заявке необходимых сведений они запрашиваются исполнителем у судовладельца/оператора судна в письменном или устном виде.

4.3.2 Исполнитель определяет подразделение Регистра, в районе деятельности которого будет находиться судно, и направляет туда заявку с сопроводительным письмом/поручением по факсу, электронной почте или другим способом связи.

Информация о предстоящем освидетельствовании также направляется в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

Одновременно исполнитель информирует судовладельца/оператора судна о подразделении Регистра, которому поручено выполнение заявки на освидетельствование, и сообщает необходимые реквизиты для связи с этим подразделением.

4.3.3 Подразделение Регистра, получившее поручение от Главного управления на освидетельствование судна, осуществляет анализ заявки в соответствии с Процедурой процесса анализа заявок на услуги РС и Общими условиями оказания услуг (выполнения работ) Российским морским регистром судоходства и в течение трех рабочих часов направляет факсом/электронной почтой сообщение исполнителю о принятии заявки к исполнению с постановкой штампа «Поручение принято к исполнению» на заявке, переданной из Главного управления, или в произвольной письменной форме.

Если сообщение не может быть передано в Главное управление факсом/электронной почтой в вышеуказанный срок, оно должно быть передано по телефону с последующей отправкой в письменной форме в течение одного рабочего дня.

Исполнитель, получив соответствующее сообщение, вносит отметку о подразделении и дате принятия поручения Главного управления к исполнению в электронную базу документооборота Главного управления, где зарегистрирована соответствующая заявка судовладельца/оператора на освидетельствование судна.

При подтверждении подразделением Регистра возможности выполнения поручения на него возлагается ответственность за получение гарантии на оплату услуги.

Если в результате анализа заявки подразделение принимает решение о невозможности выполнить заявку, оно аналогичным образом направляет соответствующее сообщение на имя заместителя генерального директора/начальника службы организации технического наблюдения с изложением причин невозможности выполнения поручения Главного управления. При получении данного сообщения исполнитель направляет поручение Главного управления в другое подразделение Регистра или ИКО.

4.3.4 Оперативная информация о проведенном освидетельствовании с учетом требований Положе-

[1] В дальнейшем — Перечень.
[2] В дальнейшем — исполнитель.

ния об учете освидетельствований судов должна быть направлена в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, в течение одного рабочего дня после освидетельствования.

4.3.5 Копии отчетных документов, выданных на судно, в соответствии с Перечнем и Инструкцией по проверке документов РС, выдаваемых по результатам выполненных работ, после их проверки должны быть направлены в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации в период, не превышающий десяти рабочих дней.

4.4 ОФОРМЛЕНИЕ ПОРУЧЕНИЙ ИКО НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ И РЕМОНТЕ, СОСТОЯЩИХ НА УЧЕТЕ РС

4.4.1 В случае невозможности выполнения освидетельствования судна в портах за границей подразделением Регистра исполнитель отдела организации освидетельствований судов и судового оборудования по согласованию с начальником/заместителем начальника отдела организации освидетельствований судов и судового оборудования определяет для выполнения освидетельствования ИКО-члена МАКО, имеющего с Регистром договор о взаимозамещении, и составляет ему письменное поручение. Поручение регистрируется в электронной базе учета поручений ИКО и передается в Главное управление ИКО, а при необходимости копия поручения отправляется в Региональное отделение/местное представительство ИКО, которое будет проводить освидетельствование судна с классом Регистра.

Исполнитель информирует судовладельца/оператора о классификационном обществе, которому поручено выполнение его заявки, и сообщает необходимые реквизиты для связи с этим обществом.

4.4.2 При выборе ИКО-члена МАКО для проведения освидетельствования судна или объекта технического наблюдения по месту, где оно/он будет освидетельствовано/освидетельствован, допускается использовать услуги только тех ИКО, которые имеют собственных штатных инспекторов для выполнения этой работы в данном районе. При направлении поручения ИКО-члену МАКО на освидетельствование судна в текст поручения необходимо включать требование о проведении освидетельствования штатным инспектором (exclusive surveyor) ИКО.

Штатный инспектор одного классификационного общества-члена МАКО может рассматриваться как штатный инспектор другого классификационного общества-члена МАКО в тех случаях, когда указанные общества договорились совместно использовать свои ресурсы (своих инспекторов) при освидетельствовании (подписан договор о взаимозамещении).

4.4.3 Все работы в рамках предоставления Регистром конвенционных услуг выполняются только штатными инспекторами РС. В исключительных и обоснованных случаях для проведения конвенционных освидетельствований Регистр может использовать штатных инспекторов ИКО, имеющего с Регистром договор о взаимозамещении, при условии, что данное ИКО имеет признание администрации государства флага. В случае если это требуется администрацией государства флага, возможность привлечения ИКО к проведению освидетельствований должна быть согласована с данной администрацией до оформления соответствующего поручения в ИКО.

4.4.4 Полученные от ИКО копии отчетных документов проверяются исполнителем, чтобы удостовериться, что вид и объем выполненного освидетельствования соответствуют данному ИКО поручению, и в течение трех рабочих дней направляются в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации. Исполнитель вводит в форму электронного учета поручения дату выполнения поручения и дату отправки документов в подразделение Регистра.

4.5 ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАЯВОК НА ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ С КЛАССОМ ИКО

4.5.1 В отношении судов с классом ИКО Регистр по просьбе судовладельца, агентирующей организации или портовых властей, а также в соответствии с договорами с иностранными классификационными организациями и обществами проводит:

.1 техническое наблюдение за постройкой, ремонтом или переоборудованием судов по правилам Регистра или другой классификационной организации;

.2 все виды освидетельствований и испытаний судов, их корпусов, механических установок, оборудования и снабжения;

.3 присвоение, подтверждение, продление и восстановление класса;

.4 обмер судов и назначение грузовой марки;

.5 оформление и выдачу судовых документов, документов на судовое оборудование, материалы и механизмы, которые предусмотрены международными договорами по вопросам торгового мореплавания, в порядке, установленном этими договорами.

4.5.2 Освидетельствование судов по поручению ИКО, с которым Регистр имеет договор о взаимозамещении, выполняется в соответствии с инструкциями, изложенными в поручении, на основании положений договора.

В случае проведения конвенционного освидетельствования по поручению ИКО должны неукоснительно соблюдаться требования международных

конвенций и дополнительных указаний морской администрации государства флага.

4.5.3 При выполнении освидетельствования применяются требования правил Регистра в пределах, не превышающих требований правил ИКО, от которого получено поручение.

4.5.4 Если при освидетельствовании обнаружены дефекты, влияющие на безопасность судна и/или представляющие угрозу человеческой жизни, и/или возникнет необходимость выполнения освидетельствования, не указанного в поручении ИКО, подразделение Регистра, проводившего освидетельствование, оперативно информирует об этом Главное управление Регистра, которое направляет запрос в ИКО для получения дополнительных инструкций. Полученные от ИКО инструкции Главное управление передает в подразделение Регистра.

4.5.5 Освидетельствование судов с классом ИКО выполняется только при наличии письменного поручения ИКО, переданного непосредственно в Главное управление или через подразделение Регистра, либо поручения морской администрации на освидетельствование судна в соответствии с требованиями международных конвенций.

4.5.6 Поступившее в Главное управление Регистра письменное поручение ИКО рассматривается исполнителем, чтобы удостовериться в том, что в нем содержатся сведения, необходимые для выполнения освидетельствования судна и определения подразделения Регистра, которому будет поручено выполнение освидетельствования.

В поручении должны содержаться следующие сведения:

.1 вид освидетельствования, объем ремонта (для судов в ремонте);

.2 перечень судовых документов, требующих одоб-рения/выдачи/возобновления/подтверждения/продления;

.3 срок, на который поручается выдать/возобновить/подтвердить/продлить документ;

.4 порт захода, название верфи (для судов в ремонте);

.5 дата прихода судна в порт;

.6 полные реквизиты агентирующей компании.

При отсутствии в поручении необходимых сведений они запрашиваются исполнителем у ИКО в письменном виде.

4.5.7 Исполнитель определяет подразделение Регистра, в районе деятельности которого будет находиться судно, ставит на бланке поручения ИКО штамп-поручение, регистрирует его в электронной базе учета поручений ИКО и за подписью начальника/заместителя начальника отдела организации освидетельствований судов и судового оборудования направляет его в подразделение Регистра.

В случае получения от ИКО дополнительных сведений/инструкций к поручению исполнитель направляет их в подразделение Регистра со ссылкой на номер выданного Главным управлением поручения (без постановки штампа-поручения).

4.5.8 Подразделение Регистра в течение трех рабочих часов направляет исполнителю сообщение о возможности/невозможности выполнения поручения с постановкой штампа «Поручение принято к исполнению» на переданном из Главного управления бланке поручения ИКО или в произвольной письменной форме.

В случае невозможности отправки письменного сообщения в Главное управление оно передается в вышеуказанный срок по телефону с последующей отправкой в письменной форме в течение одного рабочего дня.

Исполнитель, получив сообщение, вводит дату получения в электронную базу учета поручений ИКО.

При подтверждении подразделением Регистра воз-можности выполнения поручения на него возлагается ответственность за получение гарантии на оплату услуги.

Исполнитель информирует ИКО о подразделении Регистра, которому направлено поручение, и сообщает необходимые реквизиты для связи с этим подразделением.

4.5.9 По окончании освидетельствования, в течение одного рабочего дня, подразделение Регистра направляет в Главное управление либо оперативную информацию о выполнении поручения, либо электронные копии отчетных документов, выданных на судно, после их проверки, если иное особо не оговорено Главным управлением в поручении.

Полученные документы проверяются исполнителем, чтобы удостовериться, что вид и объем освидетельствования соответствуют полученному от ИКО поручению, и в течение одного рабочего дня направляются в ИКО.

В базу учета поручений ИКО вводятся дата окончания освидетельствования судна и дата направления документов в ИКО.

4.5.10 Если после окончания освидетельствования в Главное управление была направлена оперативная информация по установленной форме (см. **4.5.9**), то электронные копии отчетных документов, выданных на судно, после их проверки должны быть направлены подразделением Регистра в Главное управление в течение трех рабочих дней, если иное особо не оговорено Главным управлением в поручении.

Полученные электронные копии отчетных документов проверяются исполнителем и в течение трех рабочих дней направляются в ИКО.

В базу учета поручений ИКО вводится дата направления документов в ИКО.

4.6 ВЫПОЛНЕНИЕ ЗАЯВОК, СВЯЗАННЫХ С ВЫДАЧЕЙ ДВУХ КОМПЛЕКТОВ ДОКУМЕНТОВ

4.6.1 Конверсия грузовых марок.

С письменного согласия Правительства государства флага судна может быть разрешено иметь на борту судна два международных свидетельства о грузовой марке, если судно отвечает в полном объеме применимым требованиям международных конвенций, кодексов и т.п. для двух значений надводных бортов. Для обеспечения соответствия судна применимым требованиям Правил РС, международных конвенций, кодексов должны быть выполнены расчеты надводного борта, прочности, остойчивости и т.п. После согласования всей необходимой документации, должно быть выполнено освидетельствование судна в соответствии с инструкциями Главного управления и администрации флага судна, если имеются.

Инспектор РС на основании заявки проводит освидетельствование, проверяя при этом выполнение условий назначения грузовых марок с оформлением, если требуется, характеристики условий назначения грузовых марок, нанесение соответствующей грузовой марки, наличие согласованной ГУР документации: расчетов надводного борта, информаций об остойчивости судна, инструкций по загрузке (в применимых случаях), расчетов вместимостей и т. п.

Выдача Регистром двух международных свидетельств о грузовой марке должна быть подтверждена записью в Книге конверсии грузовых марок, которая в таких случаях обязательно выдается на судно. При этом инспектор РС должен удостовериться, что используется свидетельство, соответствующее нанесенной на борту марке, и что все другие свидетельства находятся в опечатанном конверте, в сейфе капитана. Неиспользуемый комплект документов РС инспектор должен запечатать в конверт и передать для хранения на судно, о чем делается соответствующая запись в статусе освидетельствований судна.

Капитан должен обеспечить, чтобы на борту судна были нанесены (окрашены в контрастный с бортом цвет) грузовые марки для предполагаемого рейса, а все другие удалены (закрашены в цвет борта) до начала погрузки судна.

Новые марки должны быть проверены инспектором РС, который, удостоверившись в соответствии всех изменений и ознакомившись с состоянием судна, поставит свою подпись в Книге и укажет свидетельство, которое должно использоваться.

При периодических освидетельствованиях (ежегодных, промежуточных) соответствующие отметки о подтверждении свидетельств должны вноситься в оба комплекта документов РС.

В случае, если услуги инспектора Российского морского регистра судоходства не могут быть предоставлены, то капитану разрешается выполнить изменения по получении одобрения Администрации. Если судно будет регулярно совершать рейсы в отдаленные порты, где услуги инспектора не всегда могут быть предоставлены, то может быть подано разовое письменное заявление с указанием подробной информации, включающей названия портов.

Когда капитан вносит изменения, то они должны быть также зарегистрированы в судовом журнале.

Только инспектор РС (или капитан судна с разрешения Администрации флага), может вскрыть опечатанный конверт, находящийся в сейфе капитана, который является собственностью Морской Администрации.

После первичной выдачи Книги конверсии, на судовладельце лежит ответственность за поддержание Книги Конверсии в соответствующем состоянии по заполнению и сроку действия, а также за подачу заявления Администрации относительно ее возобновления после истечения срока действия или в случае изменения назначенного надводного борта.

4.6.2 Изменение назначения или других параметров судна.

В случае применения рыболовных судов в качестве грузовых или специального назначения с числом спецперсонала более 12 чел., или судов специального назначения в качестве пассажирских судов, необходимо потребовать от судовладельца дооборудовать или переоборудовать суда в объеме, необходимом для выполнения требований Правил Регистра для грузовых судов, судов спецназначения или пассажирских судов в отношении остойчивости, противопожарной защиты, конвенционного оборудования, грузовой марки и т. п. Если указанные суда будут эксплуатироваться на международных рейсах, на них должны выполняться требования соответствующих международных конвенций и соглашений. Подходить к упомянутым судам с измененным назначением следует как к судам нового назначения. Судовые документы должны быть соответствующим образом откорректированы. Судно может иметь два комплекта документов РС — как рыболовное и как грузовое или спецназначения, а также как спецназначения и как пассажирское. Во всех случаях судно должно в полном объеме отвечать требованиям Правил РС для первого или второго комплекта документов.

При этом судовладелец должен направить Регистру заявку на внеочередное освидетельствование в связи с заменой документов РС по причине изменения назначения судна или его параметров (дедвейта, вместимости и пр.).

Выдача документов аналогична **4.6.1** (при этом Книга конверсии грузовых марок выдается только, если назначены два надводных борта).

Обозначение основного типа (и подтипа) судна в документах Регистра после переоборудования относится к компетенции Главного управления Регистра.

5 ТРЕБОВАНИЯ К КОНТРОЛЬНО-ИЗМЕРИТЕЛЬНОМУ ОБОРУДОВАНИЮ, ИСПОЛЬЗУЕМОМУ ПРИ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯХ СУДОВ

5.1 Контрольно-измерительные приборы[1], используемые инспектором для освидетельствования, замеров и испытаний при принятии решения, касающегося класса или требований международных конвенций и национальных требований, должны быть индивидуально идентифицированы и откалиброваны в соответствии с признанными национальными или международными стандартами. Инспектор может принимать к сведению простое оборудование для измерения (например, рулетки, метры, шаблоны для проверки катетов сварных швов, микрометры) без индивидуальной идентификации или подтверждения калибровки, если они являются стандартными, содержатся должным образом и периодически поверяются (сравниваются) с другим аналогичным оборудованием или эталонами. Инспектор должен удостовериться в том, что другое оборудование (например, приборы для испытания на растяжение, ультразвуковые толщиномеры и т. п.) откалиброваны в соответствии с требованиями признанного национального или международного стандарта.

Подлежащие поверке (калибровке) средства измерений, средства диагностирования, приборы и инструмент, применяемые на судах для контроля параметров объектов технического наблюдения и проведения замеров, должны иметь клейма и/или документы о подтверждении их поверки (калибровки) компетентными органами.

5.2 Судовладельцы/операторы судов при предъявлении судовых КИП к поверке (калибровке) в порту захода судна должны указывать в заявке о том, чтобы поверяющая КИП лаборатория (организация) была аттестована (признана) национальным органом стандартизации и метрологии. В документе поверяющей КИП лаборатории, выдаваемом на судно, должно быть указано, что лаборатория аккредитована (признана) национальным органом стандартизации и метрологии страны, на территории которой находится эта лаборатория.

5.3 Перечень судовых средств измерения, подлежащих калибровке, согласовывать с подразделениями РС не требуется. Регистр не устанавливает межповерочные интервалы судовых КИП и средств измерений. Межповерочные интервалы устанавливаются национальными стандартами государства флага судна или морскими администрациями государства флага судна. Судовые КИП подлежат поверке (калибровке) в установленные интервалы компетентными организациями, имеющими соответствующую аттестацию национальных органов на право выполнения поверки (калибровки). При периодических освидетельствованиях инспектор проверяет своевременность поверки (калибровки) КИП по документам и/или клеймам поверителя. Если на момент освидетельствования сроки поверки (калибровки) КИП ответственных объектов, влияющих на безопасность эксплуатации и охрану окружающей среды, истекли, инспектор должен потребовать выполнения поверки (калибровки) до начала освидетельствования.

5.4 При отсутствии возможности такой поверки (калибровки) инспектор имеет право принять к сведению контрольно-измерительное оборудование, установленное на борту судна и используемое при освидетельствовании судового оборудования и механизмов (например, манометры, термометры и тахометры), имеющее документы, подтверждающие проведение поверки (калибровки) или сравнение его показаний с показаниями других аналогичных многочисленных приборов. В качестве такого подтверждающего документа может быть представлен судовой акт о сравнительной поверке КИП по судовым эталонным приборам или дублирующим приборам или иным эквивалентным способом. В таком случае назначается внеочередное освидетельствование КИП после их поверки (калибровки), которая должна быть проведена не позднее чем через 3 мес. после окончания установленного срока поверки или по приходу судна в порт, где может быть проведена поверка, но не позднее, чем через 6 мес.

6 ВЫДАВАЕМЫЕ ДОКУМЕНТЫ

6.1 В результате технического наблюдения Регистра после проведения освидетельствований на суда оформляются и выдаются, а также направляются в соответствующие подразделения Регистра судовые документы, подтверждающие выполнение требований правил Регистра и международных конвенций, кодексов ИМО, соглашений и национальных требований.

Объем и количество документов Регистра, область их применения, порядок выдачи и представления приведены в Перечне (см. 4.2.4).

[1] В дальнейшем — КИП.

6.2 Заполнение документов, выдаваемых Регистром при проведении технического наблюдения, осуществляется в соответствии с указаниями и образцами — см. Перечень.

6.3 Результаты освидетельствования фиксируются в актах и соответствующих чек-листах. Акты периодических классификационных освидетельствований и акты, выдаваемые в соответствии с международными конвенциями, оформляются на бланках установленной формы — см. Перечень.

Акты являются основанием для выдачи, возобновления, продления или подтверждения срока действия свидетельств или удостоверяют проведение отдельных видов освидетельствований. Поэтому они должны содержать достаточно подробное описание объема проведенного освидетельствования, результаты замеров и испытаний, записи обо всех имевших место неполадках, повреждениях и дефектах, проведенных ремонтах, заменах, о техническом состоянии объекта наблюдения к концу освидетельствования.

Своими записями в актах и других документах инспектор подтверждает только то, что он видел и проверил при освидетельствовании. Ни один документ Регистра не может быть выдан на судно без проведения соответствующего освидетельствования.

6.4 Все выставляемые требования должны иметь срок выполнения — периодическое или внеочередное освидетельствование (см. приложение 17). Требования, подлежащие выполнению до выхода судна в рейс, должны оформляться Актом освидетельствования судна (форма **6**.3.10) и официально передаваться на судно непосредственно после их выставления.

6.5 Основные документы — свидетельства: классификационные, о безопасности согласно Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г., измененной Протоколами 1978 и 1988 гг. к ней[1], пассажирское, о грузовой марке, о предотвращении загрязнения с судов согласно Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к ней, о предотвращении загрязнения моря, о безопасности судна специального назначения — выдаются на срок 5 лет с ежегодным их подтверждением (за исключением Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами, которое не подлежит ежегодному подтверждению).

6.6 Выдача изъятий из требований Конвенции СОЛАС-74/78/88 и Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. осуществляется в соответствии с требованиями 2.1.7 и 2.3.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями».

[1] В дальнейшем — Конвенция СОЛАС-74/78/88.

6.7 Документом, удостоверяющим годность судна к плаванию, для судов, эксплуатирующихся под флагами Азербайджана, Казахстана и Украины, является Свидетельство о годности к плаванию (форма 1.1.1), которое выдается на морские самоходные суда валовой вместимостью 100 и более, или Свидетельство о годности к плаванию (форма 1.1.2), которое выдается на суда внутреннего плавания, а также на морские самоходные суда валовой вместимостью менее 100, на все морские несамоходные суда, на прогулочные суда, эксплуатирующиеся под флагами Азербайджана, Казахстана и Украины.

6.8 Для морских самоходных судов валовой вместимостью менее 100, а также всех морских несамоходных судов, прогулочных судов, судов внутреннего плавания применяется упрощенная документация: Классификационное свидетельство (форма 3.1.2); вместо свидетельства на оборудование и снабжение (форма 4.1.1) соответствующие сведения указываются в Свидетельстве о годности к плаванию (форма 1.1.2) для судов, эксплуатирующихся под флагами Азербайджана, Казахстана и Украины или в Свидетельстве на оборудование и снабжение (форма 4.1.1rf) для судов, эксплуатирующихся под флагом Российской Федерации; при ежегодных, очередных освидетельствованиях может оформляться один Акт ежегодного/внеочередного/очередного освидетельствования судна (форма **6**.4.**6**).

6.9 При внеочередных освидетельствованиях – при ремонте, подтверждении рекламационных актов, предоставлении отсрочек, при разрешении перегонов судов вне установленного района плавания, при проверке выполнения выставленных Регистром требований, при освидетельствовании по инициативе подразделения и в других случаях результаты освидетельствования оформляются в Акте освидетельствования судна (форма **6**.3.10) или при помощи STORM (Отчет **6**.1.03). Если внеочередное освидетельствование требуется выполнить в объеме какого-либо периодического, то выполнение предписанного объема освидетельствования должно быть подтверждено (оформлено) чек-листами (отчетами или актами) соответствующего периодического освидетельствования, в том числе в системе STORM с оформлением отчета по форме **6**.1.03. При аварийных случаях оформляется Акт внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным случаем (форма **6**.3.32).

6.10 Документом, разрешающим разовый перегон между определенными портами, выдаваемым судну, не имеющему класса или утратившему таковой, или судну, не имеющему права на плавание в данном районе, являются Свидетельства, выданные в соответствии с 8.7 части II при условии выполнения и соблюдения специальных указаний.

6.11 На буксиры и суда, предназначенные для осуществления буксировочных операций, по заявке

судовладельца может быть выдано Свидетельство буксирного судна (форма 6.3.45) для подтверждения суммарного тягового усилия судна при использовании специальных устройств буксировки в различных режимах работы главных двигателей. Значения тягового усилия (установленное и максимальное) должны быть получены во время швартовных испытаний, проводимых в соответствии с Методикой испытания тяги на швартовах (Приложение 1 к Приложению 28 к настоящему Руководству). К Свидетельству буксирного судна должен быть приложен протокол и схема швартовных испытаний в соответствии с указанной Методикой.».

6.12 Регистр может признавать полностью или частично документы **ИКО**, государственных органов технического надзора, а также других организаций.

6.13 Документы, выдаваемые Регистром на судно, должны храниться на судне и предъявляться инспектору Регистра по его просьбе.

6.14 Регистр имеет право в обоснованных случаях частично или полностью отменять или временно приостанавливать действие выданных им документов.

6.15 Копии выданных документов Регистра должны храниться в подразделениях РС, проводивших освидетельствования, в подразделениях РС по наблюдению в эксплуатации. Дела судов являются служебными материалами Регистра, с ними кроме работников Регистра могут знакомиться представители судовладельца и лица или организации по представлению судовладельца, а также контрольные органы.

7 НАЗНАЧЕНИЕ ВНЕОЧЕРЕДНЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ

7.1 Внеочередные освидетельствования назначаются судну в следующих случаях:

при аварийных случаях;

в случаях задержания судна органами портового контроля;

в случае вывода в отстой и ввода в эксплуатацию после отстоя;

в случае восстановления класса РС;

в случае перегона судов;

в связи с изменением символа класса судна в эксплуатации;

в случаях временной невозможности выполнения установленных требований Правил РС или международных конвенций;

в случаях внедрения новых требований РС или международных конвенций для судов в эксплуатации;

в случае внесения изменений в конструкцию, устройства, оборудование и снабжение судна, не согласованных с Регистром;

в случае выполнения ремонта, модернизации или переоборудовании судна или элементов судна без одобрения и без технического наблюдения Регистра;

в других обоснованных случаях.

7.2 Выполнение выставленных классификационных требований является условием сохранения класса судна и действительности классификационного свидетельства.

7.3 Выполнение выставленных конвенционных требований является условием действительности конвенционных свидетельств.

7.4 Выставление, снятие и проверка выполнения требований должны выполняться в соответствии с Приложением 17 к Руководству.

7.5 Каждому выставляемому требованию должен назначаться конкретный срок выполнения, который регистрируется в Статусе освидетельствований судна.

Исключение составляют текущие требования, выставляемые в процессе освидетельствования (включая освидетельствование в процессе ремонта) судна. Такие требования должны выполняться до завершения освидетельствования судна, регистрироваться в журнале технического наблюдения при освидетельствовании судна в ремонте (форма 6.3.48г) или в акте (форма 6.3.10), в зависимости от случая, и обязательно доводиться до сведения судовладельца.

7.6 Требования, касающиеся как Правил РС, так и международных конвенций (остойчивость, прочность, противопожарная защита и т.д.), должны регистрироваться в классификационном разделе Статуса освидетельствований судна.

7.7 При аварийном случае необходимо руководствоваться положениями 3.3 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

7.8 В случае задержания судна органами портового контроля необходимо руководствоваться Процедурой по работе с портовыми властями, а именно:

.1 при первом задержании за период 12 календарных месяцев, если судно не предъявлено непосредственно в порту после задержания, оно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию в срок, не превышающий одного месяца от даты задержания;

.2 при повторном задержании за период 12 календарных месяцев, если судно не предъявлено непосредственно в порту после второго задержания, оно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию в срок, не превышающий 14 календарных дней от даты задержания;

.3 подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно в течение 1 (одного) рабочего дня после получения информации о факте задержания судна зарегистрировать требование о необходимости предъявления судна к внеочеред-

ному освидетельствованию в классификационном разделе Статуса освидетельствований судна и информировать об этом судовладельца.

См. Циркуляр 886 **7.9** В случае вывода судна в отстой или ввода его в эксплуатацию после отстоя необходимо руководствоваться положениями 3.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

7.10 В случае восстановления класса РС необходимо руководствоваться положениями 4.6 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства.

7.11 В случае перегона судов необходимо руководствоваться разделом **8** части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства.

7.12 В случае изменения символа класса судна в эксплуатации необходимо руководствоваться главой 3.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

7.13 В случае временной невозможности выполнения установленных требований для сохранения действия классификационных и конвенционных свидетельств необходимо руководствоваться следующим:

.1 если в процессе освидетельствования судна какое-либо применимое требование Правил РС временно не может быть выполнено на судне (до завершения проводимого освидетельствования), то судну предписывается внеочередное классификационное освидетельствование по выполнению этого требования. Срок выполнения требования назначается с учетом обоснованной просьбы судовладельца и предварительно согласовывается с подразделением РС по наблюдению за судном в эксплуатации или с отделом судов в эксплуатации ГУР, в зависимости от случая;

.2 если в процессе освидетельствования судна какое-либо применимое требование международных конвенций или какое-либо применимое национальное требование флага временно не может быть выполнено на судне (до завершения проводимого освидетельствования), то судну предписывается внеочередное конвенционное освидетельствование по выполнению этого требования. Возможность временного невыполнения требования, срок выполнения требования, а также сроки действия соответствующих свидетельств согласовываются с Морской Администрацией флага с учетом обоснованной просьбы судовладельца и мнения РС.

7.14 В случае внедрение новых требований РС или международных конвенций для судов в эксплуатации для сохранения действия классификационных и конвенционных свидетельств необходимо руководствоваться следующим:

.1 если какое-либо вновь принятое требование Правил РС применимо для судна в эксплуатации, то это требование должно быть зарегистрировано в классификационном разделе Статуса освидетельствований судна со сроком выполнения, определенным новым требованием.

Если срок выполнения требования не конкретизирован (не определена конкретная дата), а привязан к дате какого-либо периодического освидетельствования, то в тексте требования должна быть указана привязка к этому периодическому освидетельствованию, а в качестве срока выполнения должна указываться конечная дата такого периодического освидетельствования;

.2 если какое-либо вновь принятое требование международной конвенции или национальное требование флага применимо для судна в эксплуатации, то, с учетом положений 7.6, это требование должно быть зарегистрировано в качестве дополнительной информации в конвенционном разделе Статуса освидетельствований судна со сроком выполнения, определенным новым требованием.

7.15 В применимых случаях, вопрос переноса сроков проведения внеочередных освидетельствований находится в компетенции управления судов в эксплуатации ГУР или МА флага.

8 ПРОЦЕДУРА ПРОВЕДЕНИЯ КОНТРОЛЬНО-РЕВИЗИОННЫХ ПРОВЕРОК

8.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

8.1.1 Процедура проведения контрольно-ревизионных проверок (далее — КРП) устанавливает порядок планирования, проведения и анализа результатов контрольно-ревизионных проверок судов в эксплуатации.

При проведении КРП, также в максимально возможном объеме проверяется деятельность признанных Регистром поставщиков услуг, задействованных в процессе эксплуатации, освидетельствования или ремонта судна.

8.1.2 Определения и пояснения.

В дополнение к определениям, приведенным в Правилах и других частях Руководства, в настоящем разделе используются следующие определения.

Контрольно-ревизионная проверка (КРП) — оценка качества освидетельствования и связанных с ним процессов на основании фактического технического состояния судна на завершающей стадии освидетельствования инспекторами РС, проводимая до выдачи на судно документов.

Завершающая стадия освидетельствования — такая стадия освидетельствования судна, когда, по информации подразделения РС, проводящего освидетельствование:

практически завершен ремонт корпуса судна (если применимо); и

заявленное освидетельствование судна по всем частям завершено не менее чем на 80 %; и

результаты КРП не могут повлечь увеличение запланированных сроков нахождения судна в ремонте (если применимо) и в процессе освидетельствования; имеется возможность устранения выявленных при КРП несоответствий, исключающая возникновение конфликта между Регистром, судоремонтным предприятием и судовладельцем.

Несоответствие — невыполнение установленного требования, выявленное при КРП.

Наблюдение — наблюдение эксперта-ревизора при КРП, указывающее на наличие признаков потенциального несоответствия или на возможность улучшения.

8.1.2.1 Сокращения.

КРП — Контрольно-ревизионная проверка.

ТК — Технический комитет Регистра.

ЭАЦ — экспертно-аналитический центр ГУР.

8.1.3 Цель КРП.

.1 оценка правильности применения Правил, Руководств и других нормативных документов РС при освидетельствовании судов посредством проведения проверки конкретного судна на завершающей стадии освидетельствования до выдачи документов;

.2 оценка технического состояния судна после или на завершающей стадии ремонта и освидетельствования;

.3 оценка правильности решений, принятых инспектором/подразделением РС, проводящим техническое наблюдение за судном в процессе ремонта или при переоборудовании;

.4 оценка достаточности выполненных судовладельцем мероприятий и технического обслуживания, включая ремонт, для обеспечения соответствия судна применимым требованиям Правил РС и международных конвенций.

8.1.4 Суда и процессы, подлежащие КРП.

.1 плановые КРП проводятся для следующих судов:

суда ограниченного района плавания R2-RSN, R2-RSN(4,5) и R3-RSN возрастом 25 лет и более в процессе очередных и промежуточных освидетельствований;

суда ОРП возрастом 30 лет и более в процессе очередных и промежуточных освидетельствований.

.2 внеплановые КРП судов проводятся:

по решению управления судов в эксплуатации при переназначении класса РС;

по решению ТК при приеме судна в класс РС;

в других случаях по решению ТК или Морского департамента ГУР по предложению ЭАЦ, управления судов в эксплуатации ГУР.

8.1.5 Вопросы организации планирования, проведения и анализа результатов КРП находятся в компетенции отдела судов в эксплуатации ГУР.

8.1.6 По согласованию с управлением обеспечения качества ГУР проведение КРП может быть совмещено с проведением вертикальной проверки контракта в соответствии с Процедурой процесса проведения внутренних проверок качества и вертикальных проверок контрактов. Инициатором такой совмещенной проверки выступает управление качества ГУР.

8.2 ПЛАНИРОВАНИЕ КРП

8.2.1 В первой половине декабря каждого года отдел судов в эксплуатации ГУР по запросу информации в отделе внедрения информационных технологий ГУР формирует перечень судов, подлежащих плановым КРП в соответствии с **8.1**.4.1, которым в предстоящем году предписаны очередные и промежуточные классификационные освидетельствования.

8.2.2 Внеплановые КРП судов, проверки которых назначаются в соответствии **8.1**.4.2, организуются отделом судов в эксплуатации ГУР после получения решения ТК, Морского департамента или управления судов в эксплуатации ГУР. Суда, подлежащие таким проверкам, формируются в отдельный перечень.

8.2.3 Перечни судов, подлежащих плановым и внеплановым КРП в соответствии с **8.2.1** и **8.2.2**, размещаются на служебном сайте в разделе управления судов в эксплуатации ГУР. В Перечнях также указываются планируемые сроки проведения КРП, назначенное на проведение КРП подразделение РС и согласованные эксперты-ревизоры в соответствии с **8.4.2** и **8.4.4**.

8.2.4 Перечень судов, сформированный в соответствии с **8.2.1**, может быть откорректирован подразделением РС по наблюдению в эксплуатации, если у подразделения имеется более актуальная информация о сроках предстоящих освидетельствований судна.

8.2.5 В соответствии с Перечнем судов, подлежащих плановым КРП (см. **8.2.1**), подразделения РС по наблюдению в эксплуатации должны обеспечить наличие соответствующей дополнительной информации в классификационных разделах Статусов освидетельствований судов.

Пример записи: «При предстоящем очередном (промежуточном) освидетельствовании судно подлежит контрольно-ревизионной проверке в соответствии с разделом **8** части I «Общие положения» Руководства. Подразделению РС, получившему заявку на проведение очередного (промежуточного) освидетельствования, необходимо информировать отдел судов в эксплуатации ГУР.»

8.2.6 Информация о необходимости проведения внеплановой КРП должна доводиться отделом судов в

эксплуатации ГУР до сведения подразделения РС по наблюдения в эксплуатации (за исключением случаев приема судов в класс РС), которое, в свою очередь, должно обеспечить наличие соответствующей дополнительной информации в классификационном разделе Статуса освидетельствований судна.

8.2.7 Подразделения РС при получении заявки на освидетельствование судна, подлежащего плановой или внеплановой КРП, непосредственно после анализа заявки информируют об этом отдел судов в эксплуатации ГУР. Информация должна представляться в табличной форме с указанием следующего:

название судна, номер РС, флаг и порт приписки;

наименование заявителя (зарегистрированного судовладельца или компании, уполномоченной зарегистрированным судовладельцем);

вид заявленного освидетельствования;

место проведения освидетельствования (порт, страна) и предположительная дата его завершения;

инспекторы РС, номинированные на проведение освидетельствования по каждой части.

8.2.8 Информация, полученная из подразделений РС в соответствии с **8.2.7**, анализируется и учитывается отделом судов в эксплуатации ГУР при организации КРП.

В процессе анализа отделом судов в эксплуатации ГУР по согласованию с директором Морского департамента принимается окончательное решение о необходимости проведении плановой КРП судна. О принятом решении отдел судов в эксплуатации ГУР информирует подразделение РС, которое будет освидетельствовать судно, а также подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, которое, при необходимости, актуализирует Статус освидетельствований судна.

Внеплановые КРП проводятся в обязательном порядке.

8.2.9 Если КРП предписано провести по решению управления судов в эксплуатации ГУР в случае переназначения класса или в случае приема судна в класс РС, то отдел судов в эксплуатации ГУР или отдел переклассификации судов ГУР, в зависимости от случая, дополнительно информирует судовладельца и подразделение РС, которое будет проводить освидетельствование судна, о проведении КРП как условии классификации судна.

8.2.10 Если КРП предписано провести по решению ТК в случае приема судна в класс РС, отдел переклассификации судов ГУР информирует отдел судов в эксплуатации ГУР о решении ТК, статусе процесса приема в класс и представляет другую информацию о судне, необходимую для организации проведения КРП.

8.3 ПЕРСОНАЛ РС, ВЫПОЛНЯЮЩИЙ КРП

8.3.1 Для проведения КРП в Регистре формируется реестр экспертов-ревизоров (далее — Реестр).

8.3.2 Реестр формируется и поддерживается отделом судов в эксплуатации ГУР по предложениям подразделений РС/ГУР и утверждается директором Морского департамента ГУР. Утвержденный Реестр размещается на служебном сайте в разделе управления судов в эксплуатации ГУР.

8.3.3 Экспертом-ревизором может быть назначен любой инспектор Регистра или специалист ГУР, имеющий квалификацию по всем специальностям с открытой сферой деятельности 7.**2**.1.**2** (очередные освидетельствования) и имеющий практический опыт освидетельствования судов в эксплуатации не менее 5 лет.

К проведению КРП при приеме судов в класс РС допускаются эксперты-ревизоры с дополнительно открытой сферой деятельности 7.**2**.1.**3**.1 (первоначальные освидетельствования судов в эксплуатации).

По решению директора Морского департамента ГУР в Реестр может быть включен специалист подразделения РС/ГУР, не отвечающий указанным требованиям к квалификации, но обладающий необходимыми знаниями и опытом работы в определенной области, по представлению руководителя соответствующего подразделения РС/ГУР.

8.3.4 Реестр актуализируется по мере получения изменений от подразделений РС/ГУР, но не реже 1 раза в год. Вносимые в Реестр изменения согласовываются с директором Морского департамента ГУР.

8.4 ОРГАНИЗАЦИЯ КРП

8.4.1 Подразделения РС, проводящие освидетельствования судов, которым предписаны КРП, и отдел судов в эксплуатации ГУР должны стремиться, чтобы КРП проводились на завершающем этапе освидетельствования как можно ближе к дате выдачи на судно документов РС.

Тем не менее, КРП должна быть организована таким образом, чтобы ее результаты не повлекли увеличение срока ремонта и освидетельствования судна.

8.4.2 Подразделение РС, проводящее освидетельствование судна, которому предписана плановая или внеплановая КРП, заблаговременно, учитывая **8.4.1**, но не позднее, чем за **10** календарных дней, должно информировать отдел судов в эксплуатации

ГУР об уточненных сроках завершения освидетельствования судна.

8.4.3 По результатам анализа всей имеющейся информации отдел судов в эксплуатации ГУР организует проведение КРП силами экспертов-ревизоров, включенных в утвержденный Реестр, с учетом экономической целесообразности.

К проведению КРП, совмещенных в соответствии с 8.1.6 с ВПК, должны привлекаться эксперты-ревизоры, являющиеся одновременно экспертами СКР.

8.4.4 Проведение КРП, как правило, поручается подразделению РС, наиболее близко расположенному к месту освидетельствования судна.

Направление конкретного эксперта-ревизора в каждом случае должно быть согласовано с отделом судов в эксплуатации ГУР. Для согласования инспектора-ревизора подразделение направляет в отдел судов в эксплуатации ГУР фамилию кандидата из утвержденного Реестра для проведения КРП, который согласовывается «по умолчанию», то есть если в течение одного рабочего дня представленный кандидат не отвергнут отделом судов в эксплуатации, то он считается согласованным.

Вместе с поручением на КРП отдел судов в эксплуатации ГУР сообщает номер, которым должен быть идентифицирован Отчет о КРП (см. **8.6.2**).

8.4.5 Проведение КРП подразделением РС, выполняющим освидетельствование судна, в каждом случае является предметом специального рассмотрения Морским департаментом ГУР.

В этом случае инспекторы РС, проводящие текущее освидетельствование судна, не могут быть привлечены к КРП в качестве экспертов-ревизоров.

8.5 ПРОВЕДЕНИЕ КРП

8.5.1 Подготовка к КРП находится в компетенции и является ответственностью эксперта-ревизора, назначенного на проведение КРП.

8.5.2 Во время проведения КРП эксперт-ревизор находится в оперативном управлении отдела судов в эксплуатации ГУР.

8.5.3 При проведении КРП эксперт-ревизор, используя личный профессиональный опыт, должен учитывать особенности судна, имеющуюся информацию о его истории, а также руководствоваться положениями настоящей Процедуры и Процедуры процесса технического наблюдения за судами в эксплуатации.

8.5.4 Если при проведении КРП выявляются несоответствия, то их устранение должно быть организовано таким образом, чтобы исключить возможные конфликты между Регистром, судоремонтным предприятием и судовладельцем.

8.5.5 Для проведения КРП эксперт-ревизор может использовать чек-лист освидетельствования судна, сгенерированный с использованием программы STORM.

8.5.6 КРП проводится на основе выборочного контроля, тем не менее, следующим вопросам и процессам должно уделяться особое внимание:

наличие поручения отдела переклассификации судов ГУР на проведение оценки соответствия судна Правилам постройки/или первоначального освидетельствования судна при приеме его в класс РС;

наличие поручения отдела судов в эксплуатации ГУР на оформление изъятия или отступления от требований международных конвенций, а также на переназначение или восстановление класса РС;

квалификация инспекторов РС, проводящих освидетельствование судна;

проверка объема проведенного освидетельствования, включая проверку исполнения условий, указанных в поручениях ГУР;

качество выполненного и выполняемого ремонта корпусных конструкций, устройств, механизмов и систем трубопроводов различного назначения. Правильность примененных методов ремонта;

правильность регистрации текущих требований и их выполнения, включая ведение Журнала технического наблюдения при освидетельствовании судна в ремонте (форма 6.3.48) и описание объема выполненного ремонта;

фактическое состояние корпусных конструкций и трубопроводов различных систем в балластных танках, ремонт и освидетельствование которых завершены;

правильность оценки состояния защитного покрытия в балластных танках;

правильность оценки технического состояния корпуса по результатам замеров толщин;

освидетельствование судов ОРП:

процесс одобрения Программы ОРП;

освидетельствование корпуса судов дедвейтом 20000 т и более двумя инспекторами;

проверка фактической общей прочности корпуса нефтеналивных судов длиной 130 м и более;

освидетельствование судов, построенных ранее на класс Речного Регистра, имеющих ограничения по району плавания **R1**, **R2**, **R2-RSN**, **R2-RSN (4,5)**, **R3-RSN**:

проверка наличия на борту судна документации (проекта подкрепления, одобренного РС, и/или расчета общей продольной прочности, согласованного РС, чертежей/схем установки накладных полос для обеспечения общей продольной прочности, если установлены;

проверка наличия информации по районам установки, размерам накладных полос на корпусе судна в статусе освидетельствований судна, а также

чек-листа проверки фактического состояния подкрепляющих листов;

применительно к очередному освидетельствованию проверка выполнения положений 2.2.1 Приложения 2 к Правилам в отношении проверки характеристик поперечного сечения корпуса по моменту сопротивления и предельному моменту сопротивления;

качество проводимого освидетельствования объектов судна, являющихся предметом повышенного внимания портового контроля;

правильность назначения сроков периодических освидетельствований судна.

8.6 ОФОРМЛЕНИЕ РЕЗУЛЬТАТОВ КРП

8.6.1 Результаты КРП отражаются в Отчете (форма **6.3.63**). Выявленные при КРП замечания оформляются в виде несоответствий и рекомендаций. К Отчету должны прилагаться фотоматериалы, подтверждающие результаты КРП, качество выполненного освидетельствования и ремонта судна.

8.6.2 Отчету присваивается идентификационный номер от имени отдела судов в эксплуатации ГУР в соответствии с Процедурой идентификации и прослеживаемоети продукции и услуг в РС.

Порядковый номер Отчету присваивается отделом судов в эксплуатации ГУР по журналу регистрации, размещенном на сервере ГУР по адресу: \\rshead\002log \Log.xls. В качестве кода подразделения указывается «341». Порядковый номер сообщается эксперту-ревизору в соответствии с **8**.4.4.

8.6.3 Все несоответствия, выявленные при КРП, должны быть устранены до завершения освидетельствования судна и выдачи/подтверждения свидетельств. Несоответствия, касающиеся технического состояния судна, должны быть зарегистрированы инспектором в Журнале (форма **6**.3.48r) или в акте (форма **6**.3.10) и доведены до сведения судовладельца или его официального представителя (например, капитана судна или суперинтенданта).

8.6.4 Наблюдения эксперта-ревизора по результатам КРП должны быть проанализированы руководителем подразделения РС, выполняющего освидетельствование, с целью разработки и внедрения мероприятий, направленных на улучшение работы подразделения и качество предоставляемых услуг. Разработанные мероприятия должны направляться для учета и анализа в отдел судов в эксплуатации ГУР не позднее 5 рабочих дней от даты завершения КРП.

8.6.5 Несоответствия и наблюдения эксперта-ревизора должны носить объективный характер и быть основаны на положениях нормативных документов РС.

8.6.6 На основании оценки проверенных процессов (см. **8**.1.3), в Отчете о КРП эксперт-ревизор должен указать рекомендации о признании результатов выполненного объема освидетельствования.

В случае если результаты освидетельствования судна по результатам КРП признаны не удовлетворительными (при наличии 10 и более выявленных несоответствий), эксперт-ревизор должен незамедлительно, в течение текущего рабочего дня, информировать о своем решении отдел судов в эксплуатации ГУР и руководителя подразделения РС, которое освидетельствует судно, подтвердив свои выводы объективной информацией. В этом случае отдел судов в эксплуатации организует в ГУР рассмотрение ситуации.

8.6.7 Отчет о КРП подписывается экспертом-ревизором и вручается под роспись руководителю подразделения РС, проводящего освидетельствование судна.

8.6.8 Электронная копия Отчета должна направляться в отдел судов в эксплуатации ГУР для учета и анализа в срок не позднее одного рабочего дня после завершения КРП. Более поздний срок направления Отчета допускается при наличии объективных причин по согласованию с отделом судов в эксплуатации.

8.6.9 Если руководитель подразделения РС, проводящего освидетельствование судна, не согласен с несоответствиями и наблюдениями эксперта-ревизора по результатам КРП, то мнение управления судов в эксплуатации ГУР в этом случае считается окончательным. Все разногласия должны быть урегулированы в сроки, которые не повлекут задержки судна в ремонте и в процессе освидетельствования.

8.6.10 Если несоответствия, выявленные при КРП, не могут быть устранены до завершения освидетельствования судна по объективным причинам, то возможность переноса срока их устранения и возможность выдачи/подтверждения свидетельств определяет управление судов в эксплуатации ГУР с учетом, при необходимости, мнения МА флага.

8.6.11 Если по поручению управления обеспечения качества ГУР КРП проводится совместно с ВПК (в соответствии с **8**.1.**6**), то помимо перечисленных выше документов оформляются также соответствующие отчетные документы по ВПК в соответствии с Процедурой процесса проведения внутренних проверок качества и вертикальных проверок контрактов.

8.7 АНАЛИЗ РЕЗУЛЬТАТОВ КРП

8.7.1 Факт проведения КРП регистрируется отделом судов в эксплуатации ГУР в Перечнях, предписанных **8**.2.1 и **8**.2.4.

8.7.2 Отчетные материалы о КРП направляются отделом судов в эксплуатации ГУР в отдельный каталог на служебном сайте в разделе управления судов в эксплуатации ГУР.

8.7.3 Информация о завершении КРП и о направлении материалов в соответствующий каталог в каждом случае доводится отделом судов в эксплуатации ГУР до сведения управления обеспечения качества и отдела внутреннего контроля ГУР.

8.7.4 Отдел судов в эксплуатации ГУР анализирует результаты КРП в течение 10 рабочих дней после получения материалов КРП. При анализе оценивается:

организация освидетельствования судна подразделением РС;

качество проведенного освидетельствования судна;

качество проведения ремонтных работ судоремонтным предприятием;

типовые ошибки, допущенные инспекторами РС;

мероприятия, разработанные подразделением РС, направленные на повышение качества освидетельствований и на поддержание надлежащего технического состояния судов.

8.7.5 Ежегодно, во второй половине декабря, отдел судов в эксплуатации ГУР обобщает результаты анализа КРП, проведенных в истекшем году, и направляет информацию во все подразделения РС.

ЧАСТЬ II. ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 На суда в эксплуатации, в том числе при испытании объектов технического наблюдения, распространяются требования тех Правил постройки, по которым они были построены, если в последующих изданиях этих Правил или в циркулярах Регистра отсутствуют другие указания. Проведение освидетельствований, выдача, продление и подтверждение документов Регистра должны отвечать требованиям действующих Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации.

1.2 Судно, подвергнутое ремонту, переоборудованию или модернизации, должно отвечать, как минимум, требованиям Правил постройки, применявшихся ранее к этому судну.

Вновь устанавливаемые конструкции, механизмы и оборудование должны отвечать требованиям действующих Правил постройки, насколько это целесообразно и технически осуществимо.

Проведение ремонтных работ (сварка, клепка и термическая обработка) и их контроль, применяемые при ремонте материалы и изделия должны отвечать требованиям действующих Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов и Руководства по техническому наблюдению за ремонтом морских судов.

1.3 При первоначальном освидетельствовании судов, построенных не по Правилам Регистра, должно учитываться наличие класса признанного классификационного органа и конвенционных документов, выданных иностранными компетентными органами. При этом необходимо иметь в виду, что инспектор, как правило, не должен предъявлять требований по приведению в соответствие с действующими Правилами постройки конструкций, оборудования и механических установок судна, выполненных по правилам ИКО и компетентных органов надзора, за исключением явно опасного для судна несоответствия требованиям Правил постройки (например, недостаточной остойчивости), наличия требований действующих Правил постройки, применяющихся ко всем судам в эксплуатации, или специальных указаний Регистра. Наличие отступлений от действующих Правил постройки в этом случае учитывается при установлении назначения судна, района его плавания, категории ледовых усилений и т. п. с применением, при необходимости, соответствующих ограничений.

1.4 При всех видах освидетельствований инспектор уполномочен решать вопросы в пределах, регламентированных Правилами и настоящим Руководством. Всякого рода изменения или отступления от требований действующих Правил и Руководства в применении их к данному судну должны быть одобрены подразделением РС, что подтверждается актом или другим документом, подписанным руководителем подразделения РС, или его письменным сообщением.

1.5 Если при освидетельствовании обнаружены опасные дефекты, являющиеся следствием конструктивных недостатков (например, неправильной конструкции, недостаточной прочности и т. п.), инспектор должен потребовать не только исправления повреждений, но и устранения конструктивных недостатков, следствием которых явились повреждения, а также информировать подразделение и, при необходимости, Главное управление Регистра.

1.6 При обнаружении дефектов, появившихся в результате неправильной эксплуатации, инспектор должен обратить внимание судовладельца на необходимость принятия соответствующих мер по предотвращению повторного появления дефектов.

Если установленная неправильная эксплуатация может привести к опасным последствиям, инспектор должен указать на это в Акте освидетельствования, а в особо важных случаях обратить на это внимание судовладельца письмом от подразделения РС с одновременным оповещением Главного управления Регистра.

1.7 На все объекты технического наблюдения Регистра (механизмы, котлы, сосуды под давлением и другое оборудование и снабжение) на судне должны иметься свидетельства о соответствии, предписанные Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов, или заводские документы, а также, в необходимых случаях, надлежащая эксплуатационная и ремонтная документация на изделия. Инспектор должен потребовать предъявления указанной документации при установке на судне нового оборудования или при комплектации его новым снабжением и может потребовать эту документацию при техническом наблюдении за судном в эксплуатации, а также при ремонтах объектов технического наблюдения. В отношении документов и свидетельств о соответствии при проведении освидетельствования для смены класса судна следует руководствоваться положениями

3.2.2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, для смены флага судна — положениями 4.2.2.1.2 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями» настоящего Руководства.

1.8 При всех видах освидетельствований инспектор должен ознакомиться со Статусом освидетельствований судна (форма 6.3.51-1), с актами предыдущего освидетельствования и чек-листами, а также использовать сведения об обнаруженных в эксплуатации износах, повреждениях и неисправностях, произведенных ремонтах и заменах по судовой документации (формулярам технического состояния, судовым актам, записям на чертежах, ремонтным ведомостям, судовым и машинным журналам).

1.9 Объем проведенного освидетельствования, результаты определения технического состояния, данные о замерах и объеме проведенных ремонтов и замен с достаточной полнотой должны отражаться в актах освидетельствований и чек-листах для учета при последующих освидетельствованиях. Текстовая часть и эскизы должны давать ясное описание обнаруженных дефектов, причин их появления и требований по устранению.

В актах освидетельствований и чек-листах, оформленных по результатам освидетельствования объектов технического наблюдения после ремонта, допускается делать ссылку (без указания перечня и объема выполненных работ) на отчеты и акты судоремонтных предприятий, в этом случае копии этих отчетов и актов направляются в формуляр судна.

1.10 Назначение допускаемого надводного борта для устанавливаемого района плавания, обеспечение остойчивости и непотопляемости судна для устанавливаемого назначения и района плавания, пассажировместимость и условия эксплуатации при плавании во льдах проверяются и определяются при первоначальном освидетельствовании судна.

При периодических освидетельствованиях судов проверяется наличие действующих документов и одобренных информаций, отсутствие изменений в конструкции судна, изменение осадки или других характеристик судна.

При возникновении необходимости проверки соответствия судна вышеперечисленным назначениям следует применять требования соответствующий частей Правил постройки.

1.11 Инспектор Регистра может участвовать в работе различных технических комиссий лишь в качестве эксперта по поручению соответствующего подразделения РС. Экспертное заключение инспектора подлежит одобрению этим подразделением РС, а в особо важных случаях — Главным управлением Регистра.

2 УКАЗАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ И ХОЛОДИЛЬНЫХ УСТАНОВОК

2.1 ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

2.1.1 Первоначальное освидетельствование судов в эксплуатации проводится на судах, впервые предъявляемых Регистру для классификации, при смене класса, при определении возможности присвоения класса судну, построенному без технического наблюдения Регистра, при переназначении класса судну, у которого класс Регистра был снят, а также при изменении символа класса Регистра.

2.1.2 Объем первоначальных освидетельствований, перечисленных в 2.1.1, определяется в соответствии с требованиями разд. 1 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.1.3 Указания и рекомендации по проведению освидетельствований судов и отдельных объектов технического наблюдения приводятся в соответствующих разделах настоящей части Руководства.

2.2 ЕЖЕГОДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

2.2.1 Общие указания.

2.2.1.1 При ежегодном освидетельствовании судна должно быть произведено выявление изменений в конструкциях корпуса и техническом состоянии механизмов, оборудования и устройств судна по сравнению с определенными при первоначальном или очередном освидетельствованиях.

2.2.1.2 Объем ежегодного освидетельствования судна приведен в 2.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» и соответствующих разделах части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил.

2.2.1.3 При ежегодном освидетельствовании судна применяются основные указания по освидетельствованию судов согласно части I «Общие положения», а также разд. 1 настоящей части.

2.2.2 Корпус.

2.2.2.1 При ежегодном освидетельствовании конструкции корпуса подлежат осмотру с наружной стороны. Освидетельствование балластных танков должно проводиться, когда это требуется, по результатам очередного и промежуточного освиде-

тельствований. В зависимости от возраста судна в соответствии с упомянутыми выше требованиями и программами расширенных освидетельствований должны быть освидетельствованы также грузовые трюмы и танки. Обращается внимание на состояние защитного покрытия конструкций корпуса в грузовых и балластных отсеках нефтеналивных, комбинированных судов и газовозов, отсутствие дефектов в виде деформаций, трещин и чрезмерного износа.

При наличии сомнений в техническом состоянии конструкций инспектор может потребовать провести частичные вскрытия зашивок, настилов и покрытий палуб, переборок, подволоков с целью обеспечения доступа для детального освидетельствования объектов.

Осмотр подводной части корпуса при ежегодном освидетельствовании проводится для пассажирских, деревянных и композитных судов, систематически плавающих во льдах, а также судов, выполняющих ледокольные работы.

2.2.2.2 Если при ежегодном освидетельствовании, не предусматривающем предъявления корпуса судна в доке, инспектором будет установлено наличие недостатков, вызывающих сомнение в состоянии подводной части корпуса, инспектор имеет право потребовать постановки судна в док или предъявления сомнительного района к освидетельствованию с помощью подводного телевидения или водолазного осмотра специалистами признанной организации. Решение о дальнейшей эксплуатации судна зависит от результатов таких освидетельствований.

2.2.2.3 Рекомендации по методам осмотров, обследований и выявления изношенных элементов корпуса и районов наиболее вероятного появления остаточных деформаций и трещин.

Примечание. Рекомендации, приведенные ниже в 2.2.2.3.1 и 2.2.2.3.2, могут быть использованы инспекторами при проведении любых видов освидетельствований корпусных конструкций в зависимости от возраста и состояния судна.

2.2.2.3.1 Рекомендации по осмотру наружной обшивки, настила палуб, закрытий отверстий:

.1 при осмотре обшивки корпуса особое внимание должно быть обращено на состояние верхней кромки ширстрека в районах стыковых сварных швов, участков фальшборта, бортовых швартовных клюзов, в районах изменения сечения корпуса, приварку бортовой обшивки надстроек, переходных книц, ограждений палуб, состояние настила палубы в районах углов вырезов грузовых люков, между люками, где может быть значительный коррозионный износ, в районах приварки различных средств крепления грузов;

.2 обследование изношенных элементов корпуса проводится в первую очередь в районах, которые подвергаются интенсивному износу вследствие агрессивности среды, отпотевания, недостаточной вентиляции и повышенной влажности, где затруднено проведение технического обслуживания в условиях эксплуатации (например, в сухих отсеках под машинным отделением, сточных колодцах, обшивке под приемниками систем и т. п.).

Обследование должно проводиться в следующих районах:

в трюмах и отсеках, где по роду перевозимого груза (уголь, минеральные удобрения, руда, различные нефтепродукты, соль, химикаты, кислота, рыба в бочках и т. п.) возможен интенсивный износ со стороны грузовых помещений, в отсеках двойного дна под котлами или попеременно используемых для жидкого топлива и балласта, в балластных отсеках, в насосных отделениях нефтеналивных судов, в местах прохождения трубопровода подогрева, в льялах, в отсеках с цементным и другими покрытиями, в сточных колодцах, в танках изолированного (чистого) балласта нефтеналивных судов;

на элементах корпуса, где по опыту эксплуатации отмечались повышенные износы;

на поверхностях, где возможен застой воды (например, на настилах палуб под палубными механизмами в носовой части, в районах шпигатов, в районе комингсов вентиляционных каналов);

на элементах корпуса, имеющих малые построечные толщины, особенно в носовой и кормовой частях пояса переменных ватерлиний, на приварных патрубках донной и бортовой арматуры, а также на листах, на которых допущено уменьшение толщины из-за применения одобренных средств защиты от коррозии;

на элементах корпуса, где может появиться канавочный износ (в районе стыков и пазов листов наружной обшивки в подводной части корпуса, на обшивке продольных и поперечных переборок нефтеналивных судов; в околошовной зоне приварки балок набора к наружной обшивке в подводной части, а также к обшивке переборок грузо-балластных танков, переборок цистерн);

в танках нефтеналивных судов на обшивке днища в районе шпигатов для перетока жидкости, где также может появиться канавочный износ, в коффердамах, сборных цистернах нефтеостатков и льяльных вод;

в кингстонных и цепных ящиках;

в районах линейного износа (листы ледового пояса, носовой участок днищевой обшивки, пояс переменных ватерлиний, особенно в районах перехода от носового заострения к цилиндрической вставке, а также в кормовой части);

в районах пересечения балок продольного и поперечного набора, главным образом на днище, где возможно появление износа пятнами;

на обшивке нижних участков переборок и внутренних бортов в районе соединения с твиндечными палубами, настилом второго дна;

на участках с язвенным износом.

При осмотре балок набора следует обращать внимание на места появления местного износа, в частности, в соединениях элементов балок набора с кницами и бракетами, в местах взаимного пересечения балок продольного и поперечного набора, а также в местах деформаций элементов корпуса;

.3 наиболее вероятными районами появления остаточных деформаций являются следующие:

палуба и комингс сухогрузных судов в районе грузовых стрел; судов, перевозящих груз навалом, погрузочно-разгрузочные работы у которых осуществляются грейферами; лесовозов;

борт в поясе ледовых усилений, швартовок;

носовая и кормовая оконечности, борт надстройки судов, проходящих шлюзование, каналы, узкости;

второе дно грузовых трюмов судов, перевозящих навалочные грузы с малым удельным погрузочным объемом, лесовозов;

носовая часть борта, имеющая большой развал и подвергающаяся воздействию слеминга;

днище и скула судов, эксплуатирующихся на мелководье, проходящих по рекам и каналам, ставящихся на обсушку и осмотр в устьях рек во время отлива;

носовая часть днища, подвергающаяся воздействию льда и слеминга;

скуловой киль, фальшборт, леерные ограждения;

переборки и внутренний борт нефтеналивных судов, у которых трюма могут заполняться не полностью, судов, перевозящих навалочные грузы с малым удельным погрузочным объемом, у которых очистка переборок осуществляется ударным способом, лесовозов;

участки балок набора, расположенные вблизи опорных сечений (примерно в пределах 1/10 пролета), а также кницы;

элементы бортового набора, главным образом на судах ледового плавания и судах, швартующихся в море;

районы, где листы поперечных переборок соединяются с бортом, особенно у судов ледового плавания и швартующихся в море;

.4 наиболее вероятными районами появления трещин являются следующие:

углы вырезов грузовых люков;

концевые переборки надстроек и рубок;

места окончания комингсов;

переходные места от ширстрека к надстройке;

кничные соединения балок;

узлы пересечения балок основного набора с рамными связями;

вырезы для облегчения конструкций;

угловые и стыковые сварные швы накладных полос;

места, подверженные интенсивной вибрационной или ударной нагрузке (ходовая и волновая вибрации, слеминг; ледовая и швартовная нагрузки, гидродинамические нагрузки);

конструкции в районах кормовой и носовой оконечностей, бортовые в районах переменных ватерлиний, днищевых перекрытий наливных судов, продольных и поперечных переборок и т. п.;

панели поперечных переборок, расположенных у ледового пояса;

наружная обшивка, обшивка продольных и поперечных переборок в зонах канавочного износа (обычно в подводной части со стороны, противоположной сварным швам набора);

конструкции ахтерштевня и его соединений с наружной обшивкой, район приварки патрубков бортовой арматуры;

скуловой киль, углы вырезов кингстонного ящика;

узлы пересечения днищевых продольных балок набора с флорами, подпалубных продольных балок набора с рамными бимсами;

днищевая обшивка у балок в районе голубниц для перетекания груза;

районы, где трещины могут образоваться вследствие значительных остаточных прогибов в обшивке и наборе;

районы окончания промежуточных шпангоутов судов ледового плавания при отсутствии дополнительных подкреплений;

палуба в местах окончания книц, установленных в плоскости продольных комингсов.

На сухогрузных и подобных им судах трещины наиболее часто наблюдаются в следующих конструкциях:

в узлах соединения стоек фальшборта с палубой;

в узлах пересечения трюмных шпангоутов с бортовыми стрингерами, а также в пролетных и опорных сечениях шпангоутов, особенно на судах ледового плавания;

в конструкциях бака (обшивка и набор палубы и борта).

На нефтеналивных и подобных им судах трещины наиболее часто наблюдаются в следующих конструкциях:

в узлах пересечения вертикального киля с поперечными переборками;

в продольных бортовых балках набора с рамными шпангоутами, а также с поперечными переборками;

в узлах соединения флоров центральных танков с продольными переборками (особенно, если эти переборки гофрированные);

в узлах соединения гофрированных переборок с рамными стойками, шельфами — в нижней части

переборок и примерно посредине их высоты, а также в сварных швах, соединяющих между собой гофры;

в местах приварки продольной переборки к днищу;

в узлах соединения распорки с рамным шпангоутом;

в обшивке плоских продольных переборок, разделяющих балластные и грузовые танки (танки изолированного, чистого балласта);

по контуру вырезов палубного настила в районе расширителей, особенно при наличии гребенчатого набора.

На судах для перевозки навалочных грузов и нефтерудонавалочниках трещины наиболее часто отмечаются в следующих конструкциях:

в узлах соединения трапецеидальной опоры, установленной под поперечной переборкой, с настилом второго дна и обшивкой скуловой бортовой цистерны;

в узлах соединения карлингсов с обшивкой подпалубной трапецеидальной опоры, установленной над поперечной переборкой;

в районе сварки наклонных листов, установленных над трапецеидальной опорой, с гофрами поперечной переборки;

в горизонтальном листе трапецеидальной опоры, где отмечается слоистое растрескивание металла;

.5 должны быть осмотрены закрытия отверстий;

.6 должны быть осмотрены, насколько это возможно, уплотняющие устройства проходов элементов оборудования через водонепроницаемые переборки.

2.2.2.3.2 Рекомендации по осмотру корпуса методом обстукивания элементов корпуса молотком.

Обстукивание корпусных конструкций может применяться при любых видах освидетельствований по усмотрению инспектора. Прием обстукивания молотком сомнительных мест не является заменой замеров толщин при очередных/промежуточных освидетельствова-ниях, а является только методом, дополняющим набор методов освидетельствования, применяемых инспектором Регистра и расширяющим его возможности.

2.2.2.4 Замеры толщин и деформаций должны проводиться в объеме, достаточном для определения уровней общей, местной и язвенной коррозии, а также деформаций в зонах, подверженных детальному освидетельствованию.

2.2.2.5 При ежегодном освидетельствовании судов возрастом более 20 лет, не имеющих документов об обновлении их корпусов, выполнение положений, перечисленных в **2.2.2.3.1**, а также освидетельствование корпусных конструкций с применением метода обстукивания молотком, является обязательным.

2.2.3 Судовые устройства, оборудование и снабжение.

2.2.3.1 Рулевое устройство.

Объем ежегодного освидетельствования рулевого устройства приведен в **2.2.3.1** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.3.2 Якорное устройство.

Объем ежегодного освидетельствования якорного устройства приведен в **2.2.3.2** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.3.3 Швартовное устройство.

Объем ежегодного освидетельствования швартовного устройства приведен в **2.2.3.3** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.3.4 Буксирное устройство.

Объем ежегодного освидетельствования буксирного устройства приведен в **2.2.3.4** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.3.5 Специальное устройство для аварийной буксировки.

2.2.3.5.1 Объем ежегодного освидетельствования специального устройства для аварийной буксировки приведен в **2.2.3.6** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.3.6 Закрытия отверстий в наружной обшивке, палубах, надстройках и переборках, люковые закрытия и комингсы.

2.2.3.6.1 Объем ежегодного освидетельствования закрытий отверстий, люковых закрытий и комингсов приведен в **2.2.3.5** и **2.2.3.8** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.2.3.6.2 При ежегодном освидетельствовании закрытий грузовых трюмов особое внимание следует обращать на техническое состояние средств обеспечения непроницаемости крышек (по всему периметру и между секциями крышек), устройств крепления задраивания крышек, цепных или тросовых приводов со шкивами и направляющими рельсами и колесами, турачек палубных механизмов, используемых для привода закрытий, стопоров, дренажной системы, гидравлических приводов для закрытия и задраивания крышек, упоров против смещения крышек.

При применении съемных бимсов, крышек понтонного типа, а также деревянных закрытий следует обращать внимание на техническое состояние конструкций, гнезд для съемных бимсов и их крепление, обухов для подъема крышек и мест их установки, направляющих планок и книц, устройств для стока воды, комингсов люков и их стоек, а также на работу механических элементов закрытий.

2.2.3.6.3 Испытания на непроницаемость закрытий могут быть потребованы при всех видах освидетельствований при сомнении в обеспечении непроницаемости.

Испытания на непроницаемость должны проводиться поливом воды из ствола с насадкой диаметром не менее 12 мм и минимальным напором в шланге, равным, по крайней мере, 2×10^5 Па. Поливание должно проводиться с расстояния не более 1,5 м струей, перпендикулярной к испытываемой поверхности. Допускается проведение испытаний специализированными организациями, признанными Регистром, с использованием ультразвукового оборудования в соответствии с требованиями разд. 7 части I «Общие положения» Правил и использование других методов испытаний, одобренных Регистром.

2.2.3.6.4 Для судов возрастом более 20 лет испытание крышек трюмов на непроницаемость должно проводиться при каждом ежегодном освидетельствовании.

2.2.3.7 Средства крепления грузов.

2.2.3.7.1 Объем ежегодного освидетельствования средств крепления грузов приведен в **2.2.3.7** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.2.3.7.2 На судах, совершающих международные рейсы и подпадающих под действие требований Конвенции СОЛАС-74/78/88, необходимо проверять наличие Наставления по креплению грузов, одобренного морской администрацией государства флага, Регистром или другой организацией, уполномоченной этой администрацией.

2.2.3.7.3 Проверяется наличие документов и техническое состояние только тех многооборотных средств крепления[1], которые используются для предстоящего крепления перевозимых грузов на момент освидетельствования.

2.2.3.7.4 Документы на МСК проверяются с учетом следующего:

.1 на стационарные и съемные МСК, не имеющие свидетельств о соответствии Регистра или сертификатов ИКО — членов МАКО, для которых есть возможность их идентификации по каталогам и сертификатам завода-изготовителя, отчетной (эксплуатационной) документации и судовому Наставлению по креплению грузов, Свидетельство об испытании и освидетельствовании многооборотных средств крепления генеральных грузов (форма 5.1.7) оформляется без проведения испытаний на основании наружного осмотра;

.2 стационарные и съемные МСК, которые не могут быть идентифицированы согласно **2.2.3.7.4.1**, должны быть испытаны предельной нагрузкой (доведены до разрушения) с целью определения их безопасной рабочей нагрузки в объеме **2 %** (но не менее **2** шт.) от числа МСК одного типоразмера. Испытанные предельной нагрузкой МСК ремонту не подлежат.

Испытания должны проводиться под непосредственным наблюдением Регистра либо признанными Регистром лабораториями, либо признанными Регистром предприятиями — изготовителями МСК.

Для стационарных МСК допускается применение расчетного метода определения безопасной рабочей нагрузки по результатам натурных замеров элементов МСК.

2.2.3.7.5 Судовладелец вправе заменять МСК, рекомендованные Наставлением по креплению грузов, на однотипные (например, цепной найтов допускается заменять тросовым или ленточным найтовами или наоборот), имеющие безопасную рабочую нагрузку не ниже, чем у замененных МСК. Изменения, связанные с заменой МСК, должны вноситься в Наставление по креплению грузов и при освидетельствовании МСК одобряться Регистром.

2.2.4 Противопожарная защита.

2.2.4.1 При ежегодном освидетельствовании судна и объектов противопожарной защиты проверяются наружным осмотром и проверкой в действии комплектация и техническое состояние систем пожаротушения, пожарной сигнализации и дистанционного управления противопожарными дверями с целью определения их исправности и готовности к немедленному использованию.

2.2.4.2 Объем освидетельствования приведен в **2.2.4** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

---

[1] В дальнейшем — МСК.

Ниже, в **2.2.4.2.1 — 2.2.4.2.4**, приводятся дополнительные указания и рекомендации по проводимым при ежегодных и очередных освидетельствованиях проверкам и осмотрам пожарных рукавов, соединительных головок и ручных стволов, пенообразователей, автономных дыхательных аппаратов и переносных огнетушителей.

2.2.4.2.1 Рекомендации по освидетельствованию пожарных рукавов, соединительных головок и ручных стволов.

2.2.4.2.1.1 На всех судах должны быть предприняты согласованные и приемлемые для судовладельцев меры по идентификации пожарных рукавов для обеспечения возможности наблюдения за конкретными рукавами данного судна. Идентификация может быть осуществлена любым приемлемым способом: маркировкой стойкой краской, клеймением, установкой бирок и пр.

2.2.4.2.1.2 Пожарные рукава должны изготавливаться из одобренного морскими администрациями износостойкого материала. Такие рукава должны быть предусмотрены на судах, построенных на 1 февраля 1992 г. или после этой даты, а на суда, построенные до 1 февраля 1992 г., поставлены при замене существующих рукавов.

В частности, такими рукавами являются рукава с двусторонним полимерным покрытием, а также изготовленные на хлоропреновом латексе.

Замене в согласованные сроки подлежат брезентовые, льняные и льноджутовые рукава.

Рукава, изготовленные на основе натурального латекса, имеющие выносливость пленки +70 °С, допускаются к использованию только в средних широтах.

Новые пожарные рукава должны иметь Свидетельства о соответствии органа технического наблюдения-члена МАКО или сертификаты предприятий, сертифицированных морской администрацией, о соответствии требованиям Конвенции СОЛАС-74/78/88.

Необходимо при таких заменах учитывать районы, маршруты плавания конкретного судна и результаты технического наблюдения за данным снабжением.

2.2.4.2.1.3 При освидетельствованиях следует обращать внимание на материал соединительных головок и ручных стволов, руководствуясь при этом тем, что:

на нефтеналивных судах для нефтепродуктов с температурой вспышки <60 °С, газовозах и химовозах эти изделия из стали и прочих искрообразующих сплавов не допускаются;

на всех прочих судах размещение данных изделий из любых сплавов, в том числе алюминиевых (имеющих надежное внешнее и внутреннее антикоррозионное покрытие), допускается как на открытых палубах, так и во внутренних помещениях;

изделия из алюминиевых сплавов, не имеющих антикоррозионного покрытия, должны быть заменены на изделия из материалов, стойких к морской среде, исходя из результатов освидетельствования и в согласованные сроки.

2.2.4.2.1.4 При определении объема контроля пожарных рукавов при ежегодных и очередных освидетельствованиях необходимо учитывать сроки их поставки на судно, время хранения в складских условиях, места расположения и включать в объем контроля наружный осмотр состояния поверхности, обвязки, уплотнительных колец.

Гидравлические испытания должны проводиться рабочим давлением водопожарной системы. Необходимость их проведения следует устанавливать в каждом конкретном случае с учетом результатов наружного осмотра. Рукава должны испытываться не реже 1 раза в 3 года, а также при очередном освидетельствовании (в случае их соответствия требованиям правила 10 гл. II-2, п. 2.3 Конвенции СОЛАС-74/78/88). Существующие пожарные рукава, не соответствующие этим требованиям, до их замены на соответствующие рукава подлежат наружному осмотру и гидравлическим испытаниям ежегодно.

Результаты освидетельствований должны отражаться в чек-листе (форма 6.1.01) или, если применимо, в актах (формы 6.3.7 и 6.3.12). При выдаче указанных актов можно учитывать документы, оформленные специализированными станциями, признанными Регистром, членами МАКО или морскими администрациями (в том числе ими могут быть специальные пожарные части).

2.2.4.2.1.5 Шкафы (ящики) для рукавов подлежат наружному и внутреннему осмотру при освидетельствованиях на соответствие требованиям 5.1.4.3 части VI «Противопожарная защита» Правил постройки и дополнительно на целостность конструкций, надежность замков, возможность дренажа, наличие маркировки символами ИМО.

2.2.4.2.1.6 Необходимо наличие на судне инструкций изготовителя по обслуживанию и испытанию пожарных рукавов.

2.2.4.2.2 Рекомендации по освидетельствованию пенообразователей.

При освидетельствовании пенообразователей на борту судна необходимо установить, следующее:

пенообразователь, примененный на судне в системе пенотушения, в переносных пенных комплектах имеет типовое одобрение;

срок хранения пенообразователя не превышает 3 лет;

в случае превышения трехгодичного срока от даты изготовления на текущий момент освидетельствования должен быть представлен действующий документ признанной лаборатории, подтверждающий пригодность применяемого пенообразователя и

после этого такие подтверждения должны выполняться ежегодно.

Подтверждающий документ на пенообразователь должен быть основан на испытаниях, проведенных по методике, изложенной в следующих циркулярах ИМО:

MSC.1/Circ.1312 — Пересмотренное Руководство по проведению испытаний, критериям оценки и освидетельствованию пенообразователей для ста-ционарных систем пожаротушения;

MSC/Circ.798 — Руководство по характеритикам, критериям испытаний и освидетельствованиям пенообразователей пены средней кратности;

MSC/Circ. 670 — Руководство по характеристикам, критериям испытаний и освидетельствованиям пенообразователей пены высокой кратности.

Действующий подтверждающий документ на пенообразователь должен включать следующее:

наличие осадка;

водородный показатель;

кратность;

время дренажа;

объемную массу.

Примечание. Циркуляр MSC.1/Circ.1312 от 10 июня 2009 г. заменяет циркуляры MSC/Circ.582 и Corr.1 и MSC/Circ. 799. Типовое одобрение пенообразователя, проведенное по циркулярам MSC/Circ.582 и MSC/Circ.799, действует до 1 июля 2012 г.

2.2.4.2.3 Рекомендации по освидетельствованию автономных дыхательных аппаратов.

При освидетельствовании автономных дыхательных аппаратов необходимо убедиться в том, что:

они являются аппаратами одобренного РС типа;

в них обеспечивается запас воздуха объемом не менее 1200 л;

на нефтеналивных судах, газовозах и химовозах применяются только аппараты, работающие на сжатом воздухе;

проверка состояния аппаратов осуществляется периодически на специализированных предприятиях (станциях), о чем должны быть отметки в учетной карточке.

В основе периодичности проверок лежат:

требования производителя, которые содержатся в Руководстве по эксплуатации аппарата;

требования морских администраций флага – имеются только у МА Мальты, а в российском законодательстве документом, нормирующим проверки и обслуживание автономных дыхательных аппаратов сжатого воздуха, является «Наставление по ГДЗС»;

требования класса (если имеются);

число аппаратов соответствует регламентируемому морской администрацией государства флага для данного судна;

автономные дыхательные аппараты хранятся в местах, обозначенных на пожарных планах.

2.2.4.2.4 Рекомендации по освидетельствованию переносных огнетушителей.

2.2.4.2.4.1 Периодические осмотры и техническое обслуживание переносных огнетушителей проводятся не реже 1 раза в год в соответствии с инструкциями изготовителей, подготовленными согласно требованиям признанных стандартов (признанным международным стандартом является стандарт ИСО 7165:1999 «Fire-fighting — Portable fire exstinguishers — Performance and construction», признанным национальным стандартом в РФ является ГОСТ Р 51057-2001 «Огнетушители переносные. Общие технические требования. Методы испытаний»), и указаниями табл. 9.1.3 приложения к Усовершенствованному руководству ИМО для морских переносных огнетушителей (см. резолюцию ИМО А.951(23) и, кроме того:

.1 не реже одного раза в 5 лет по меньшей мере один огнетушитель каждого типа и одного года выпуска из имеющихся на борту судна должен быть подвергнут проверке в действии под техническим наблюдением Регистра;

.2 не реже одного раза в 10 лет все огнетушители вместе с запускающими устройствами должны подвергаться гидравлическим испытаниям в соответствии с инструкциями изготовителей или признанным стандартом, по которому огнетушитель изготовлен.

2.2.4.2.4.2 Осмотры и техническое обслуживание огнетушителей, не имеющих одобрения Регистра, могут проводиться при условии предварительного рассмотрения Регистром техничекой документации и разового одобрения огнетушителей с выдачей Свидетельства (форма 6.5.30).

2.2.4.2.4.3 Осмотры и техническое обслуживание огнетушителей проводятся на предприятиях, имеющих признание Регистра на освидетельствование и техническое обслуживание переносных огнетушителей. В отдельных случаях допускается проводить осмотры и техническое обслуживание на предприятиях, не имеющих соответствующего признания Регистра, но признанных компетентными государственными органами, под техническим наблюдением инспектора Регистра. В любом случае предприятие должно располагать и руководствоваться инструкциями изготовителей, а также располагать оборудованием, заменяемыми деталями, рекомендуемыми огнетушащими веществами и т. п., необходимыми при проведении данного вида обслуживания согласно инструкции изготовителя.

2.2.4.2.4.4 Перезарядка огнетушителей осуществляется в соответствии с инструкциями изготовителей. Инструкции по перезаряжаемым огнетушителям должны быть представлены изготовителями и должны храниться на борту для использования. Для перезарядки должны использоваться только огнетушащие вещества, одобренные для конкретного огнетушителя.

2.2.4.2.4.5 Инспекторам Регистра по их требованию представляются отчеты о проведении осмотров ог-

нетушителей, в которых должны указываться даты проведения осмотров, вид проведенного технического обслуживания и проводилось ли испытание давлением.

2.2.5 Механическая установка.

2.2.5.1 При ежегодном освидетельствовании судна должны быть выявлены изменения в составе объектов механической установки и оборудования машинных помещений, их конструкции, расположения и установки, а также в их техническом состоянии.

2.2.5.2 Объем ежегодного освидетельствования механической установки приведен в 2.2.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.2.5.3 При ежегодном освидетельствовании объекты механической установки подлежат следующим освидетельствованиям:

.1 проверке в действии и наружному осмотру главных и вспомогательных механизмов.

Инспектор может отказаться от проверки главных и вспомогательных механизмов в действии, принимая во внимание срок службы, результаты предыдущего освидетельствования и сведения о работе механизма в эксплуатации;

.2 внутреннему освидетельствованию при наступлении установленного срока и наружному осмотру с проверкой в действии паровых котлов и сосудов под давлением.

Проверка в действии теплообменных аппаратов осуществляется при проверке в действии обслуживаемых ими механизмов и систем;

.3 наружному осмотру и проверке в действии систем и арматуры с дистанционным приводом.

2.2.5.4 При ежегодных освидетельствованиях проводятся:

.1 проверка в действии средств сигнализации машинных помещений;

.2 проверка документации и клеймения о проведении обязательных периодических поверок измерительных приборов компетентным органом.

2.2.6 Общесудовые системы и трубопроводы.

2.2.6.1 Объем ежегодного освидетельствования общесудовых систем и трубопроводов приведен в 2.2.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.7 Электрическое оборудование.

2.2.7.1 Объем ежегодного освидетельствования электрического оборудования приведен в 2.2.7 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.2.8 Оборудование автоматизации.

2.2.8.1 Объем ежегодного освидетельствования оборудования автоматизации приведен в 2.2.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.3 ПРОМЕЖУТОЧНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

2.3.1 Промежуточное освидетельствование проводится в период или между вторым и третьим ежегодными освидетельствованиями.

Суда, на которые распространяются требования к проведению промежуточных освидетельствований, а также объем освидетельствований объектов, являющихся дополнительными к тем, которые должны быть освидетельствованы при ежегодном освидетельствовании, приведены в 2.3 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4 ОЧЕРЕДНОЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

2.4.1 Общие указания.

2.4.1.1 При очередном освидетельствовании судна должно быть установлено, что техническое состояние и изменения в составе конструкции корпуса, механизмов, оборудования и устройств судна отвечают требованиям Правил постройки.

2.4.1.2 Объем очередного освидетельствования судна приведен в 2.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» и соответствующих разделах части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил.

2.4.1.3 При очередном освидетельствовании судна применяются требования части I «Общие положения» и основные указания по освидетельствованию судов, изложенные в разд. 1 настоящей части.

2.4.1.4 Указания и рекомендации по проведению очередного освидетельствования судна и отдельных объектов технического наблюдения приводятся в соответствующих главах настоящего раздела.

2.4.2 Корпус.

2.4.2.1 При очередном освидетельствовании судна должно быть проверено сохранение соответствия конструкций корпуса требованиям Правил и определено его техническое состояние в отношении обеспечения непроницаемости, величины износа и наличия повреждений с оценкой, при необходимости, их влияния на обеспечение общей и местной прочности.

2.4.2.2 Объем освидетельствований конструкций корпуса, замеров остаточных толщин и испытаний при очередном освидетельствовании приведен в **2.4.2** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и соответствующих разделах части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил.

2.4.2.3 В зависимости от типа и возраста судна при проведении освидетельствований корпусных конструкций рекомендуется пользоваться методами обследования элементов корпуса, которые подвергаются интенсивному износу вследствие агрессивности среды, отпотевания, недостаточной вентиляции и повышенной влажности, где затруднено проведение технического обслуживания в условиях эксплуатации, изложенными в **2.2.2.3**.

2.4.2.4 Должно быть обращено внимание на участки конструкций, где имеется резкое изменение сечения корпуса и продольных связей, и по этой причине возможно возникновение в этих местах трещин.

2.4.2.5 При освидетельствовании днищевой обшивки изнутри грузовых и балластных танков нефтеналивных судов и химовозов следует обращать внимание на участки под приемными патрубками грузовых, зачистных и осушительных систем в связи с возможностью появления значительного износа, а также на участки днища под мерительными трубами танков всех судов, где могут образоваться язвины и вмятины от ударов футштоками.

2.4.2.6 На судах, где имеются надстройки или рубки из алюминиевых сплавов, следует обратить внимание на места сопряжения алюминиевых и стальных конструкций в связи с возможностью коррозионного поражения алюминиевых конструкций и нарушения прочности и плотности соединений.

2.4.2.7 Тщательному осмотру должна быть подвергнута верхняя кромка ширстречного пояса, районы соединения его с фальшбортом, сам фальшборт на предмет выявления возможных трещин.

На верхней палубе должны быть тщательно осмотрены места возможного появления трещин.

2.4.2.8 Техническое состояние конструкций корпуса с износом, деформациями и трещинами определяется в соответствии с положениями приложения 2 «Инструкция по определению технического состояния, обновлению и ремонту корпусов морских судов» к Правилам.

2.4.2.9 Если при освидетельствовании обнаружены места с чрезмерным коррозионным износом, инспектор принимает меры к выяснению причин такого чрезмерного износа, а также, по возможности, дает судовладельцу рекомендации по его предотвращению.

2.4.2.10 Как правило, повреждения связей корпуса в виде пробоин, разрывов, трещин, вмятин, гофров и бухтин являются следствием столкновений или навалов судов, посадки на мель или касания грунта, ударов о береговые сооружения, плавания во льдах, а также ударов волн. Повреждения корпуса, явные причины которых не установлены, подлежат особому рассмотрению для выяснения возможных недостатков конструкции, определения износа связей или неправильной эксплуатации (например, неправильной загрузки), которые могут привести к разрывам, трещинам или остаточным деформациям. Такое особое рассмотрение во всех случаях необходимо при массовом или при повторном появлении повреждений.

2.4.2.11 Трещины в напряженных связях могут быть следствием хрупкости металла, поэтому при обнаружении трещин, причина появления которых не может быть объяснена действием чрезмерных внешних нагрузок или конструктивными недостатками, необходимо провести химический анализ и определить механические показатели металла поврежденной связи. О всех случаях выявления повторяющихся на одном судне или типовых повреждений серийных судов подразделение по наблюдению в эксплуатации готовит сводную информацию в Главное управление.

2.4.2.12 Появление (особенно массовое или повторное) трещин или разрывов связей, а также поперечных гофров в верхней палубе и днище в средней части судна, возникновение которых не может быть объяснено действием чрезмерных местных нагрузок, может являться следствием недостаточной общей (продольной) прочности судна. Уменьшение общей прочности может являться также результатом чрезмерного износа продольных связей корпуса. О всех случаях выявления повторяющихся на одном судне или типовых повреждений серийных судов подразделение по наблюдению в эксплуатации готовит сводную информацию в Главное управление.

2.4.2.13 Причиной повреждения днища и бортов в носовой оконечности судна ударами волн может оказаться слеминг, проявляющийся при недостаточной осадке носом и чрезмерных скоростях на волнении. При выявлении такого рода повреждений должна быть произведена проверка соответствия требованиям Правил осадки в носу и усилений днища в носовой оконечности.

В необходимых случаях может потребоваться подкрепление корпуса.

О всех случаях выявления повреждений от слеминга подразделение сообщает в Главное управление или в подразделение по наблюдению в эксплуатации.

2.4.2.14 При проведении испытаний корпусных конструкций на непроницаемость должны быть выполнены подготовительные работы по подготовке конструкций к испытаниям: поверхности конструкций, подвергающихся испытаниям, должны быть тщательно осушены и очищены, сварные швы очищены от шлака, угловые швы сопрягаемых конструкций должны быть осушены. Приборы и устройства, контролирующие испытательное давление воды или сжатого воздуха, должны быть проверены компетентными органами.

Таблица испытания непроницаемости корпуса приведена в приложении 10.

2.4.3 Судовые устройства, оборудование и снабжение.

2.4.3.1 Рулевое устройство.

Объем очередного освидетельствования рулевого устройства приведен в **2.4.3.3** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.3.2 Якорное устройство.

Объем очередного освидетельствования якорного устройства приведен в **2.4.3.4** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

При выполнении обмера якорной цепи, акт с результатами обмера должен быть приложен к Отчету об освидетельствовании судна (форма 6.1.03), в случае, если результаты обмера не внесены в отчет об освидетельствовании судна.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.3.3 Швартовное устройство.

Объем очередного освидетельствования швартовного устройства приведен в **2.4.3**.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.3.4 Буксирное устройство.

Объем очередного освидетельствования буксирного устройства приведен в **2.4.3**.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.3.5 Специальное устройство для аварийной буксировки.

2.4.3.5.1 Объем очередного освидетельствования специального устройства для аварийной буксировки приведен в **2.4.3**.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.3.6 Закрытия отверстий в наружной обшивке, палубах, надстройках и переборках, люковые закрытия и комингсы.

2.4.3.6.1 Объем очередного освидетельствования закрытий отверстий, люковых закрытий и комингсов приведен в **2.4.3**.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.4.3.6.2 При проведении освидетельствований наружных закрытий отверстий, предназначенных для погрузки и выгрузки транспортных средств (аппарелей), следует обратить особое внимание на:

состояние несущих частей металлоконструкции аппарели (наличие пластических деформаций, трещин, состояние сварных швов);

состояние грузовых канатов и блоков, при определении технического состояния которых следует руководствоваться нормами износов, приведенными в 10.6 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов;

работу приводов аппарелей;

срабатывание конечных выключателей в крайних положениях аппарели, состояние стопоров, фиксирующих аппарель «по-походному»;

состояние резиновых уплотнений и комингса въездного проема, задраивающих устройств.

2.4.3.6.3 Рекомендации по проведению испытаний закрытий на непроницаемость приведены в 2.2.3.6.3.

2.4.3.7 Сигнальные мачты.

Объем очередного освидетельствования сигнальных мачт и их такелажа приведен в 2.4.3.7 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствований нет.

2.4.3.8 Оборудование трюмов для перевозки сыпучих грузов.

Объем очередного освидетельствования оборудования трюмов для перевозки сыпучих грузов приведен в 2.4.3.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствований нет.

2.4.3.9 Аварийное снабжение.

Объем очередного освидетельствования аварийного снабжения приведен в 2.4.3.9 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствований нет.

2.4.3.10 Средства крепления грузов.

Объем очередного освидетельствования средств крепления грузов приведен в 2.4.3.10 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и 2.2.3.7 настоящего раздела.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствований нет.

2.4.4 Противопожарная защита.

2.4.4.1 При очередном освидетельствовании судна и объектов противопожарной защиты должно быть проверено соответствие требованиям Правил постройки состава объектов противопожарной защиты, их комплектности, конструкции, расположения и установки, а также регламентированных характеристик.

Техническое состояние объектов должно быть подтверждено наружными осмотрами, проверкой в действии, внутренним освидетельствованием и гидравлическими испытаниями.

2.4.4.2 Объем очередного освидетельствования объектов противопожарной защиты судна приведен в 2.4.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.4.4.3 Указания и рекомендации по проверкам и осмотрам пожарных рукавов, соединительных головок и ручных стволов, пенообразователей и автономных дыхательных аппаратов, проводимым при ежегодных и очередных освидетельствованиях, — см. 2.2.4.2.1 — 2.2.4.2.3.

2.4.4.4 В дополнение к изложенному в 2.4.4.3 ниже, в 2.4.4.4.1 — 2.4.4.4.3, приводятся указания и рекомендации по проверкам, осмотрам и испытаниям противопожарных систем и оборудования, проводимым при очередных освидетельствованиях судов.

2.4.4.4.1 Рекомендации по освидетельствованию резервуаров для хранения хладонов.

2.4.4.4.1.1 Освидетельствование резервуаров для хранения хладона 114В2.

Случаи, при которых требуется проведение внутреннего освидетельствования резервуаров для хранения хладона 114В2, приведены в 2.4.4.3.9 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Начиная с третьего очередного освидетельствования, необходимость проведения внутреннего освидетельствования и гидравлического испытания резервуара определяет инспектор по результатам наружного осмотра и проведения замеров толщин стенок резервуара.

При освидетельствовании особое внимание следует обращать на посадочные места клапанных головок, арматуры, крышек лазов и других мест, где наиболее вероятно появление дефектов: коррозионного разъедания, трещин и т. п. При обнаружении значительного износа должно быть потребовано определение остаточной толщины стенки резервуара. Если средний износ стенок резервуаров, определенный по нескольким замерам, превышает 10 % от первоначальной толщины, должна быть произведена замена или ремонт резервуара.

2.4.4.4.1.2 Освидетельствование резервуаров для хранения хладона 13В1 и хладона 12В1 (в тексте Конвенции СОЛАС-74/78/88 употребляются термины «галон 1301» и «галон 1211», соответственно).

Резервуары должны подвергаться внутреннему осмотру и гидравлическим испытаниям после ремонта, а также после выпуска хладона, если возраст резервуара превышает 5 лет.

2.4.4.4.2 Рекомендации по освидетельствованию переносной мотопомпы.

При освидетельствовании мотопомпы, используемой в качестве аварийного пожарного насоса на судах, построенных до 1 сентября 1984 г, следует убедиться в том, что:

комплектация мотопомпы соблюдается, т. е. имеются в наличии приемные и выкидные рукава, ручные стволы, разветвительная гайка для их присоединения; тип рукавов соответствует принятому на судне для водопожарной системы; имеется инструмент, приспособления, инструкции согласно спецификации завода-изготовителя;

если мотопомпа хранится на палубе, то она находится в легкодоступном специальном шкафу или ящике;

если мотопомпа хранится в помещении, то оно выгорожено стальными переборками и не является

смежными с жилыми помещениями и машинным отделением, либо выгорожено конструкциями типа А-60, отделяющими его от машинного отделения;

двигатель легко и быстро запускается;

самовсасывающее устройство надежно работает и обеспечивается подача воды через ручные стволы.

2.4.4.4.3 Рекомендации по проведению испытаний противопожарных систем, баллонов.

2.4.4.4.3.1 Гидравлическим испытаниям систем должен предшествовать детальный осмотр, а гидравлическим испытаниям баллонов, резервуаров и цистерн — внутреннее освидетельствование. Все объекты, подвергаемые испытаниям, должны быть в исправном состоянии. После испытаний системы должны быть тщательно продуты сжатым воздухом и проверены в действии.

2.4.4.4.3.2 Гидравлические испытания углекислотных баллонов и их внутреннее освидетельствование должны проводиться специализированными станциями, признанными Регистром или национальными администрациями.

2.4.4.4.3.3 Системы пожаротушения, трубопроводы и арматура, входящая в их состав, испытываются в соответствии с табл. **2.4.4.4.3.3**.

2.4.5 Механическая установка.

2.4.5.1 При очередном освидетельствовании судна должно быть проверено сохранение соответствия требованиям Правил постройки состава объектов механической установки и оборудования машинных помещений, их конструкции, расположения, установки и регламентированных технических характеристик (мощности, подачи, скорости и т. п.), а также определено техническое состояние объектов.

2.4.5.2 Объем очередного освидетельствования объектов механической установки судна приведен в 2.4.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.4.5.3 Ниже приведены указания и рекомендации по проверкам, осмотрам и испытаниям объектов механической установки, проводимым при очередных освидетельствованиях судов, в том числе:

детальному осмотру главных и вспомогательных механизмов, валопроводов и движителей с необходимым вскрытием и разборкой узлов и деталей;

замерам износов и зазоров по узлам и деталям главных механизмов, их муфт и редукторов, валопроводов и движителей, а также вспомогатель-

Таблица 2.4.4.4.3.3

Испытание противопожарных систем, баллонов

№ п/п	Испытываемые системы и узлы	Пробное гидравлическое давление на судне
1	Системы пено- и водотушения (см.также разд. 20 части VIII «Системы и трубопроводы» Правил постройки):	
	.1 трубопроводы	В действии
	.2 трубопроводы спринклерных систем	1*p*
2	Трубопроводы системы порошкового тушения	1*p* воздухом
3	Система углекислотного тушения	
3.1	Высокого давления:	
	.1 трубопроводы от баллонов до пусковых клапанов; транзитные трубопроводы, проходящие через помещения (см. 3.1.4.1.4 части VI «Противопожарная защита» Правил постройки)	1,5*p*
	.2 трубопроводы от пусковых клапанов до сопел и трубопроводы от предохранительных устройств	5 МПа
3.2	Низкого давления:	
	.1 трубопроводы от резервуара до пусковых клапанов	1,5*p*
	.2 трубопроводы от пусковых клапанов до сопел и трубопроводы от предохранительных клапанов	1*p*
4	Трубопроводы и скруббер системы инертных газов	1*p* воздухом
5	Система тушения хладоном 114В2:	
	.1 трубопровод от резервуаров до сопел	1,5*p*
6	Пневматические трубопроводы	1,5*p*
7	Баллоны, резервуары, цистерны:	
	.1 работающие под давлением, в том числе баллоны без клапанов	—
	.2 работающие без давления	В сборе с системой
	.3 баллоны с ввернутыми клапанами	—
8	Арматура	—

Примечания: 1. *p* — наибольшее рабочее давление в системе, для углекислотной системы — расчетное давление баллона или клапана баллона (в зависимости от того, что меньше) или резервуара, МПа.

2. Арматура в сборе должна испытываться на герметичность закрытия давлением не менее 1,25*p*. Клапаны баллонов углекислого газа должны испытываться на плотность наибольшим давлением разрыва предохранительных мембран согласно 3.8.2.6.1 части VI «Противопожарная защита» Правил постройки.

3. Испытание системы на судне должно проводиться в сборе после выполнения всех монтажных работ.

4. Трубопроводы водопожарной системы на судах валовой вместимостью более 500 (см. 3.2.5.1 части VI «Противопожарная защита» Правил постройки) должны испытываться при давлении не менее 1 МПа.

5. Пробное давление гидравлического испытания резервуаров для хранения хладона 114В2 и пневмогидравлических цистерн спринклерной системы должно приниматься 1,25*p*, но не менее 0,2 МПа. Резервуары, недоступные для внутреннего освидетельствования, должны испытываться давлением не менее 1,5*p*.

6. Гидравлическое испытание баллонов углекислотной системы — см. 2.4.4.4.3.2.

ных паровых турбин. Такие замеры должны проводиться в сроки, установленные инструкциями по обслуживанию, при плановых ремонтах, а также по требованию инспектора;

проверке в действии и наружному осмотру главных и вспомогательных механизмов;

внутреннему освидетельствованию и гидравлическому испытанию, а также наружному осмотру с проверкой в действии паровых котлов, теплообменных аппаратов и сосудов под давлением;

детальному осмотру и проверке в действии систем и трубопроводов;

гидравлическим испытаниям (при наступлении установленных сроков) трубопроводов систем и паропроводов, трубопроводов осушительной, балластной и других систем, проходящих через топливные цистерны без тоннелей, вкладных цистерн систем топлива и смазочного масла, а также арматуры систем, расположенных ниже ватерлинии.

2.4.5.4 Двигатели внутреннего сгорания и паровые машины.

2.4.5.4.1 Двигатели внутреннего сгорания.

Объем очередного освидетельствования двигателей внутреннего (ДВС) сгорания приведен в **2.4.5.2.1** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Ниже предлагаются следующие указания и рекомендации по детальному осмотру главных и вспомогательных ДВС, замерам зазоров и износов по узлам и деталям:

.1 при осмотре втулок и блоков цилиндров должно быть проверено состояние их поверхностей. Осмотр может проводиться через смотровые люки в блоке. При отсутствии такой возможности или при необходимости более подробного осмотра поверхностей блоков и цилиндровых втулок одна из втулок выпрессовывается по указанию инспектора. При наличии на поверхности этой втулки или блока значительных коррозионных разъеданий и/или трещин, влияющих на прочность, выпрессовке и осмотру подлежат все втулки. При осмотре должно быть обращено внимание на выявление трещин в районе верхнего посадочного бурта втулок, в районе выпускных окон, на ребрах жесткости и на посадочных местах блоков.

При необходимости инспектор может потребовать проведения неразрушающего контроля сомнительных мест одним из одобренных методов. Блок в сборе со втулками должен быть подвергнут гидравлическому испытанию на плотность. Пробное давление принимается равным рабочему давлению в системе охлаждения;

.2 при осмотре крышек рабочих цилиндров и клапанов газораспределения проверяется состояние опорных поверхностей, шпилек крепления, посадочных мест под форсунки, пусковых клапанов и другой арматуры, клапанных гнезд, поверхностей со стороны рабочего объема цилиндра, полостей охлаждения и протекторной защиты в случае охлаждения забортной водой. Крышки должны быть подвергнуты гидравлическим испытаниям на плотность;

.3 при осмотре поршней проверяется состояние цилиндрической поверхности, головок поршней, канавок под поршневые кольца. При необходимости применяется дефектоскопия;

.4 при осмотре поршневых пальцев и цапф крейцкопфов проверяется состояние рабочей поверхности, плотность посадки пальцев и стопорные устройства;

.5 при осмотре поршневых штоков и их уплотнений проверяется состояние рабочей поверхности, выполняются замеры;

.6 при осмотре шатунов проверяется отсутствие забоин и трещин, особенно в местах наибольших концентраций напряжений (переходы от стержня к головке и пяткам и т. п.), а также в районах зубчатых разъемов нижней головки шатуна. Проверяется состояние антифрикционного слоя крейцкопфных, шатунных, рамовых подшипников или вкладышей подшипников.

Для шатунов с тонкостенными вкладышами шатунных подшипников, имеющих зубчатый разъем нижней головки, следует проверить геометрию постели шатунного подшипника и натяг подшипника, выполнить дефектоскопию зубчатых разъемов и проверку прилегания их на краску.

При наработке, превышающей 50000 ч, или по требованию инспектора, а также с учетом рекомендаций завода-изготовителя зубчатый разъем нижней головки шатуна должен быть проверен одобренным методом неразрушающего контроля;

.7 при осмотре шатунных болтов проверяется состояние поверхностей посадки и занижений резьбы пары «болт — гайка», плотности посадки болтов, прилегания гаек и головок к опорным поверхностям, стопорящих устройств, удлинение болтов.

Особо тщательное освидетельствование шатунных болтов необходимо проводить, если имели место задиры пары «поршень — втулка» и значительное превышение двигателем нормальной частоты вращения.

Шатунные болты заменяются после истечения срока эксплуатации в соответствии с инструкцией завода-изготовителя, либо после наработки 20000 ч, если отсутствуют данные по их удлинению. Шатунные болты четырехтактных дизелей и крейцкопфов двухтактных двигателей двойного действия проверяются одобренным Регистром методом на отсутствие усталостных трещин и остаточных деформаций в следующих случаях:

в соответствии с рекомендациями и инструкцией по обслуживанию завода-изготовителя дизелей;

после 20000 ч работы шатунных болтов;

в случаях, вызывающих сомнение.

Для малооборотных двигателей с частотой вращения $f < 250$ мин$^{-1}$ замеры шатунных болтов при первом очередном освидетельствовании могут не проводиться, при этом должно быть документально доказано, что все профилактические и планово-предупредительные работы, предписываемые инструкциями по эксплуатации и ПТЭ, выполнены в предусмотренные сроки, а также, если по результатам контрольных испытаний двигатели найдены в исправном состоянии.

О результатах проверки судовладелец должен представить инспектору соответствующий акт;

.8 при осмотре коленчатых валов проверяется состояние рабочих поверхностей шатунных и рамовых шеек, рабочих и нерабочих поверхностей вала, посадки шатунных и рамовых шеек у составных валов по кернам и рискам, а также проверяется состояние щек колен. При необходимости проводится проверка состояния шатунных и рамовых шеек одобренными методами неразрушающего контроля.

Раскепы не должны превышать норм, установленных заводом-изготовителем.

Если на коленчатый вал смонтирован консольно тяжелый маховик, то замеры раскепов следует проводить с учетом влияния маховика. Во всех случаях должно быть обеспечено прилегание всех рамовых шеек к нижним вкладышам подшипников;

.9 проверяется крепление противовесов коленчатых валов и маховика двигателя.

Проверяется крепление и состояние демпферов крутильных колебаний и антивибраторов. Состояние демпферов проверяется в соответствии с инструкцией по эксплуатации и/или с учетом нижеследующих мероприятий:

работоспособность пружинных демпферов при необходимости восстанавливается пополнением или заменой пакетов изношенных (разрушенных) пружин, соответствующих заменяемым. Дополнительных исследований после восстановления не требуется;

работоспособность вязкостных демпферов, выработавших ресурс, регламентированный изготовителем, определяется в соответствии с Методикой диагностирования и определения остаточного ресурса силиконовых демпферов судовых ДВС (см. приложение 38) или подтверждается представлением задокументирован-ных результатов предыдущей проверки. При этом учитываются рекомендации о сроках последующих проверок или замены демпферов.

Если проверка осуществлялась альтернативным методом (без определения остаточного ресурса), демпферы, состояние которых признано годным, допускаются к эксплуатации с назначением проверки при следующем очередном освидетельствовании.

После ремонта или замены неисправного демпфера или антивибратора, если были внесены изменения, существенно меняющие их демпфирующие или упруго-массовые характеристики, а также в случае выполнения таких мероприятий, как снятие демпфера (работа без демпфера), заклинка или освобождение массы, должны быть выполнены измерения крутильных колебаний. При этом, если демпфер настроен на «моторную» форму колебаний, измерения могут выполняться при отключенном валопроводе или при нулевом шаге ВРШ (в зависимости от того, что применимо).

Восстановление (ремонт) демпферов и антивибраторов должно производиться признанным Регистром предприятием по одобренной технической документации (за исключением штатных пакетов пружин по инструкции изготовителя);

.10 при осмотре рамовых, шатунных и головных подшипников проверяется приставание и толщина антифрикционного слоя (в том числе у тонкостенно-многослойных дополнительно проверяется натяг согласно техническим условиям на ремонт двигателей либо инструкции завода-изготовителя), состояние рабочей поверхности, галтелей, холодильников, масляных канавок и каналов, стопорных устройств, препятствующих проворачиванию вкладышей, а также прилегание подшипников к постелям. Проверка прилегания рамовых шеек производится по согласованию с инспектором Регистра выкатыванием вкладышей, а при необходимости — при подъеме коленчатого вала. Отдельные трещины по баббитовой заливке подшипников (кроме замкнутых) при отсутствии выкрашивания и отставания баббита по усмотрению инспектора могут быть оставлены без исправления, и подшипники могут быть допущены к дальнейшей эксплуатации.

Подшипники с местным отставанием слоя заливки в районе холодильников по усмотрению инспектора могут быть допущены к дальнейшей эксплуатации;

.11 при осмотре параллелей и ползунов проверяется состояние рабочих поверхностей, масляных канавок и каналов, толщина антифрикционного слоя;

.12 при осмотре распределительного вала и его подшипников проверяется состояние рабочих поверхностей подшипников и шеек вала, плотность посадки и состояние рабочих поверхностей кулачковых шайб и роликов. При составной конструкции распределительного вала проверяется состояние тела вала в районе муфтового соединения одним из одобренных методов неразрушающего контроля;

.13 при осмотре передач к распределительному валу и навешенным механизмам у зубчатых передач проверяется состояние рабочей поверхности зубьев и

приработки зубьев; у цепных передач — состояние рабочих поверхностей роликов цепей и зубьев звездочек и состояние соединительных звеньев цепей, а также удлинение цепей;

.14 при осмотре газотурбонагнетателей проверяется состояние корпусных частей турбины и компрессора, соплового аппарата, ротора, рабочих колес турбины и компрессора, рабочих лопаток турбины, крепления лопаток, подшипников опорных и опорно-упорных, диффузора, лабиринтных уплотнений. Положение ротора, его осевой разбег, осевые и диаметральные зазоры ответственных узлов проверяются в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей и представляются инспектору в виде карт обмеров и таблиц.

При осмотре рабочих лопаток газотурбонагнетателей для выявления трещин в сомнительных случаях осуществляется проверка одобренным методом неразрушающего контроля.

У поршневых продувочных насосов проводится осмотр цилиндров, поршней, штоков, клапанов и приводов, у ротативных — корпусов, роторов, уплотнений, приводов, синхронизаторов, подшипников и реверсивных заслонок;

.15 при осмотре фундаментных рам, анкерных связей, станин и картеров должно быть проверено отсутствие трещин, неплотностей в разъемах, ослаблений болтовых соединений и фундаментных клиньев, состояние амортизаторов. При необходимости инспектор может потребовать проведения неразрушающего контроля сомнительных мест одним из одобренных методов.

Затяжка анкерных связей контролируется по нормам завода-изготовителя;

.16 регулировка предохранительных клапанов, установленных на двигателях (на люках картеров, ресиверах наддувочного воздуха, на воздушной магистрали от главного пускового клапана к пусковым клапанам цилиндров, на крышках цилиндров, топливных насосах высокого давления), проверяется на стенде. Результаты регулировки предъявляются инспектору;

.17 при осмотре телескопических или шарнирных соединений системы охлаждений поршней особое внимание должно быть обращено на состояние трущихся поверхностей.

2.4.5.4.2 Паровые машины.

Требования к освидетельствованию паровых машин, — как главных, так и вспомогательных, — исключаются (см. **2.4.5.2.2** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил).

2.4.5.5 Паровые и газовые турбины.

2.4.5.5.1 Паровые турбины.

Объем очередного освидетельствования паровых турбин приведен в **2.4.5.3.2** части II «Периодичность и объемы освидететельствований» Правил.

Ниже предлагаются следующие указания и рекомендации по детальному осмотру паровых турбин, замерам зазоров и износов по узлам и деталям:

.1 при освидетельствовании корпусов турбин проверяется затяжка болтов крепления турбин к фундаментам и плотность прилегания клиньев. Должны быть освидетельствованы направляющие лопатки, диафрагмы, сопловые коробки, плоскости разъема корпусов, распределительные клапаны, маневровые устройства;

.2 если при освидетельствовании роторов турбин обнаружены дефекты, свидетельствующие о возможном прогибе ротора, он проверяется на станке, и дефекты устраняются. При осмотре поднятого ротора обращается особое внимание на посадку дисков, на выявление трещин на дисках в местах перехода сечений и на закрепление балансировочных грузов. При осмотре торсионных валов обращается внимание на выявление трещин. В сомнительных случаях осуществляется проверка одобренным методом неразрушающего контроля;

.3 при осмотре рабочих лопаток турбин для выявления трещин в сомнительных случаях осуществляется проверка одобренным методом неразрушающего контроля. При замене рабочих лопаток (перелопачивании ротора) соблюдается технологический процесс, предусмотренный заводом-изготовителем. После замены рабочих лопаток, бандажей, связующей проволоки и правки вала проводится динамическая балансировка ротора. Связующая проволока и бандажи не должны иметь разрывов и трещин в местах пайки и расклепки. Лопатки в местах крепления не должны иметь люфта. Устранение люфта подчеканкой не допускается;

.4 при осмотре опорных и упорных подшипников их вкладыши и сегменты вынимаются, очищаются и промываются. Проверяется состояние рабочих поверхностей, прилегание подшипников к постелям. Белый металл подшипников не должен иметь трещин, отставаний, задиров и подплавлений. Мелкие дефекты (наплывы, мелкие риски и т. п.) могут быть исправлены шабровкой при условии, что при этом зазоры в подшипнике находятся в допустимых пределах;

.5 диафрагмы не должны иметь трещин и других повреждений. Не должно быть повреждений в местах заделки лопаток.

При установке диафрагмы на место должна быть обеспечена возможность теплового расширения;

.6 уплотнительные сегменты не должны иметь значительных износов, при которых зазоры в уплотнениях выходят за пределы допускаемых. Уплотнительные усики должны быть выправлены и заострены. В угольных уплотнениях значительные радиальные зазоры должны быть выбраны за счет спиливания стыков. В пригнанном кольце стыки сегментов должны плотно прилегать друг к другу.

2.4.5.5.2 Газовые турбины.

Объем очередного освидетельствования газовых турбин приведен в 2.4.5.3.3 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Указания и рекомендации по детальному осмотру рабочих лопаток турбин и компрессоров, подшипников скольжения, диафрагм и уплотнений аналогичны приведенным в 2.4.5.5.1 настоящей главы для паровых турбин.

Ниже предлагаются дополнительные указания и рекомендации по детальному осмотру газовых турбин, замерам зазоров и износов по узлам и деталям, а также по проверке в действии пусковых, реверсивных и маневровых качеств установки с газотурбинным двигателем:

.1 при освидетельствовании корпусов турбин и компрессоров освидетельствуются направляющие лопатки, диафрагмы, сопловые коробки, плоскости разъемов корпусов, крепление к фундаментам или раме, состояние амортизирующих элементов.

Проводится гидравлическое испытание полостей водяного охлаждения корпусов турбин давлением, указанным в технической документации завода-изготовителя турбины;

.2 если при освидетельствовании роторов турбин и компрессоров обнаружены дефекты, свидетельствующие о возможном прогибе роторов, они проверяются на станке, и дефекты устраняются. Обращается особое внимание на выявление трещин на дисках роторов турбин и компрессоров, на состояние крепежных элементов составных роторов. При осмотре торсионных валов обращается внимание на выявление трещин и износ мест соединения валов с муфтами, соединения валов турбин с зубчатыми передачами. Если роторы и валы подвергались правке или проточке, производится динамическая балансировка этих роторов и валов;

.3 пригодность к дальнейшей работе подшипников качения определяется по срокам выработки подшипниками ресурса работы и по результатам наружного осмотра. На рабочих поверхностях наружных и внутренних обойм, сепараторов, шариков и роликов не должно быть трещин, коррозии, вмятин и других дефектов, влияющих на работу подшипников;

.4 жаровые трубы камер сгорания не должны иметь трещин, если их наличие и величины не оговорены в инструкциях по обслуживанию газовых турбин завода-изготовителя. Внутренние поверхности корпусов камер сгорания предъявляются к освидетельствованию в очищенном виде;

.5 при осмотре воздушных шахт необходимо выявить незаконтренный крепеж и места, не защищенные антикоррозионным покрытием, проверить крепление фильтрующих элементов и защитных сеток;

.6 для оценки пусковых качеств производятся: определение времени пуска, четыре последовательных пуска, повторный пуск при неостановившихся роторах, выход на режим «стоп винт»;

.7 проверка реверсивных качеств осуществляется при последовательном применении режимов:

полный ход вперед — полный ход назад (из режима «море»),

полный ход вперед — полный ход назад (из режима «порт»),

средний ход вперед — полный ход назад (из режима «море»),

средний ход вперед — полный ход назад (из режима «порт»),

холостой ход — полный ход назад и обратно (только в режиме «порт»);

.8 проверка маневровых качеств осуществляется посредством проведения последовательных переходов: холостой ход — самый малый вперед — самый малый назад — самый малый вперед — малый назад — малый вперед — средний вперед — средний назад — полный вперед — полный назад — полный вперед;

.9 при наличии дистанционного управления пуск, остановка, маневрирование и реверсирование должны проводиться с местного и дистанционного постов управления. Одновременно проверяется работа блокировки местного и дистанционного постов, перевод управления с одного поста на другой, совпадение показаний приборов разных постов и правильность показаний температуры газа перед турбиной.

2.4.5.6 Передачи и муфты.

Объем очередного освидетельствования передач и муфт приведен в 2.4.5.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Ниже предлагаются следующие указания и рекомендации по детальному осмотру передач, редукторов и муфт, замерам зазоров и износов по узлам и деталям:

.1 при освидетельствовании корпусов зубчатых передач, редукторов и муфт проверяются: состояние крепления к фундаментам (у муфт такая проверка производится в зависимости от конструкции и типа муфт), плотность прилегания прокладок (клиньев) и затяжка крепежных фундаментных болтов;

.2 если при освидетельствовании валов зубчатых передач, редукторов и муфт (когда последние в соответствии со своей конструкцией имеют валы) обнаружены дефекты, свидетельствующие о деформации (погиби) валов, то они проверяются на станке, и дефекты устраняются;

.3 проверяется состояние рабочих поверхностей зубчатых колес и шестерен, проверяется контакт (прилегание) зубьев. Для зубчатых колес переднего хода контакт должен составлять не менее 90 % по длине и не менее 60 % по высоте активного профиля, а для колес заднего хода — не менее 80 % по длине и не менее 50 % по высоте активного профиля. При

неудовлетворительном контакте проверяется положение зубчатых колес и шестерен. Проверяются зазоры в зацеплениях зубьев. При оценке контакта (прилегания) зубьев и оценке зазоров в зацеплениях необходимо также руководствоваться указаниями и нормами, содержащимися в технической документации и инструкциях по обслуживанию завода-изготовителя;

.4 незначительные дефекты рабочих поверхностей зубьев в виде неглубоких царапин, мелких забоин, а также неглубокого питтинга (не прогрессирующего), отдельные трещины по баббитовой заливке подшипников (кроме замкнутых) при отсутствии выкрашивания и отслаивания баббита, а также при местном отставании слоя заливки в районе холодильников; мелкие дефекты, не влияющие на работу муфт, могут быть оставлены, и зубчатые передачи и/или муфты могут быть допущены к дальнейшей эксплуатации;

.5 при освидетельствовании составных конструкций зубчатых колес и других ответственных элеметов передач проверяется состояние их крепления и стопорения, плотность прилегания составных частей, а также отсутствие трещин в составных частях и сварных швах. Проверяется эффективность системы смазки зубчатых колес и шестерен;

.6 проверяется состояние рабочих поверхностей подшипников скольжения и прилегание подшипников к постелям. Проверяется состояние подшипников качения. При наработке, указанной в инструкции по эксплуатации, подшипники качения заменяются;

.7 при освидетельствовании муфт проверяется посадка полумуфт на валах и соединительных болтов в отверстиях, а у разобранных муфт (в зависимости от типа муфт) осматриваются рабочие поверхности кулачков, промежуточные детали, упругие элементы, пакеты стальных дисков, зубчатые полумуфты и втулки, зубчатые колеса и шестерни, пружинные элементы; при освидетельствовании гидравлических муфт проверяются насосные и турбинные роторы, валы, подшипники, узлы гидравлики, клапаны. У электромагнитных муфт в разобранном состоянии должны быть осмотрены электромагнитные узлы, фрикционные узлы, зубчатые колеса;

.8 при осмотре масляной системы передач и муфт особое внимание должно быть обращено на характер загрязнения фильтров.

2.4.5.7 Вспомогательные механизмы.

Объем очередного освидетельствования вспомогательных механизмов приведен в 2.4.5.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Ниже предлагаются следующие указания и рекомендации по детальному осмотру вспомогательных механизмов:

.1 при освидетельствовании вспомогательных механизмов всех назначений проверяется состояние антифрикционного слоя подшипников скольжения, состояние подшипников качения и их посадочных мест на валах.

Подшипники качения заменяются, если достигнут предел ресурса работы подшипников, указанный в технической документации и инструкциях по обслуживанию механизмов заводов-изготовителей, а также при обнаружении дефектов, препятствующих дальнейшему использованию подшипников;

.2 при освидетельствовании центробежных и шестеренчатых насосов проверяется состояние шпонок и шпоночных канавок (пазов) на валах, рабочих колесах и шестернях. Центробежные, винтовые и шестеренчатые насосы проверяются на отсутствие повреждений рабочих колес, винтов и шестерен от соприкосновения с корпусами насосов и обоймами винтов или следов касания корпусов насосов и обойм винтов при работе насосов;

.3 при освидетельствовании эжекторов инспектору представляются сведения о правильной установке сопла по отношению к диффузору, при этом инспектор должен убедиться, что расстояние от выходного сечения сопла до горла диффузора соответствует величине, указанной в технической документации и инструкциях по обслуживанию эжекторов заводов-изготовителей;

.4 при освидетельствовании моторов и насосов систем гидроприводов вспомогательных механизмов инспектору предъявляются результаты проверки центровки валов гидронасосов и электродвигателей, при этом инспектор должен убедиться в том, что величины смещений и изломов валов, соединительных муфт не превышают величин, указанных в технической документации и инструкциях по обслуживанию вспомогательных механизмов и систем гидроприводов заводов-изготовителей;

.5 при освидетельствовании инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и устройств, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

2.4.5.8 Судовые котлы.

Освидетельствование судовых котлов является составной частью очередного освидетельствования и должно проводиться в соответствии с 2.9 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Ниже, в 2.4.5.8. 1 — 2.4.5.8.2, изложены указания и рекомендации по проведению внутренних освидетельствований, гидравлических испытаний и осмотра главных и вспомогательных судовых котлов.

2.4.5.8.1 Внутреннее освидетельствование.

2.4.5.8.1.1 Общие указания.

При предъявлении котла к внутреннему освидетельствованию должны быть выполнены следующие подготовительные работы:

котел должен быть охлажден, опорожнен, лазы и горловины должны быть вскрыты;

все поверхности нагрева со стороны огневого и газового пространств должны быть очищены от отложений;

все поверхности со стороны пароводяного пространства должны быть очищены от накипи и шлама;

по усмотрению инспектора должна быть снята изоляция котла на соединениях и швах, около горловин, фланцев, клапанов и наварышей, а также в частях котла, где наиболее вероятно появление интенсивного коррозионного износа;

при необходимости должны быть разобраны и сняты внутрикотловые устройства (пароохладители, сепараторы пара, маслоудалители и т. п.);

котельная арматура и устройства (продувания, питания и т. п.), работающие под давлением, должны быть разобраны и очищены, арматура притерта и доступна для детального осмотра и дефектации в разобранном виде;

котельные фундаменты и крепления котла должны быть очищены и доступны для осмотра.

Внутреннее освидетельствование котлов, недоступных для внутреннего визуального осмотра, и их элементов, подверженных давлению, как правило, проводится с применением средств диагностики. В ином случае оно может быть заменено гидравлическим испытанием на прочность в соответствии с требованиями Правил.

До начала внутреннего освидетельствования котла необходимо убедиться, что он надежно разобщен от действующих котлов, арматура, сообщающая котлы, плотно закрыта, приводы надежно застопорены, имеют надписи «Не открывать», и судовым экипажем обеспечен контроль за выполнением требований безопасности при проведении освидетельствования. Щиты управления должны быть отключены.

В зависимости от устройства котельной установки должны быть приняты другие меры, исключающие попадание пара, воды или термальной жидкости в освидетельствуемый котел.

2.4.5.8.1.2 Газотрубные и газоводотрубные котлы.

2.4.5.8.1.2.1 Перед внутренним освидетельствованием котла инспектору должны быть предъявлены результаты замеров диаметров жаровых труб для определения их общей деформации.

Замеры диаметров жаровых труб должны быть сделаны в каждом сечении по четырем направлениям: вертикальному, горизонтальному и под углом 45° к ним по постоянным кернам.

У волнистых жаровых труб замеры выполняются по каждой волне, у гладких жаровых труб — в трех сечениях каждого звена: на расстоянии 200 мм от заделок и в середине. Отсчет волн (сечений) ведется от переднего днища котла.

Измерения общей деформации жаровой трубы должны производиться после устранения местных выпучин, расположенных на длине окружности с углом до 45°. Проседание жаровой трубы, Δ_1, Δ_2, %, определяется по наибольшему из двух значений:

$$\Delta_1 = [(D_{ср} - D_{мин})/D_{ср}] \times 100,$$

$$\Delta_2 = [(D_{макс} - D_{ср})/D_{ср}] \times 100,$$

где $D_{ср}$ — средний диаметр данной волны (сечения), определяемый как среднее арифметическое по данным замеров;
$D_{мин}$ и $D_{макс}$ — минимальный и максимальный диаметры данной волны (сечения) по данным замеров.

Сужение жаровой трубы, $\Delta_{суж}$, %, определяется по формуле

$$\Delta_{суж} = [(D_{ср}^{постр} - D_{ср})/D_{ср}^{постр}] \times 100,$$

где $D_{ср}^{постр}$ — средний построечный диаметр волны (сечения).

Примечание. При отсутствии построечных данных средний диаметр определяется как среднее арифметическое значение замеров концевых волн (сечений) жаровой трубы. Нормы общих и местных деформаций жаровых труб приведены в 2.9.3.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.4.5.8.1.2.2 При внутреннем освидетельствовании котла со стороны огневого пространства должны быть тщательно осмотрены поверхности и швы жаровых труб и огневых камер, кромки листов, концы дымогарных труб и связей, перемычки трубных решеток.

2.4.5.8.1.2.3 В процессе освидетельствования котла со стороны пароводяного пространства необходимо тщательно осмотреть листы, бочки, днища, жаровые трубы, связи, подкрепления огневых камер и жаровых труб, а также подкрепляющие кольца отверстий лазов и горловин с целью выявления дефектов (коррозионного разъедания, трещин, утонения связей и т. п.).

Особое внимание следует обратить на состояние коротких связей; их осмотр, как правило, должен сопровождаться обстукиванием.

Связи, внешний вид которых вызывает сомнение, должны быть замерены в наиболее тонких местах, а оборванные и изношенные заменены.

Необходимо обратить внимание на состояние поверхности листов возле лазов и горловин в нижней части бочки и днищ котла, под огневыми камерами и жаровыми трубами, у отфланцовок, около отверстий для клапанов нижнего продувания, предохранительных клапанов, а также в местах ввода питательного трубопровода и в районах вырезов.

Необходимо проверить состояние внутрикотловых устройств, сепараторов пара, питательных труб, устройств продувания и т. п.

2.4.5.8.1.2.4 Необходимо проверить состояние котла с наружной стороны, в особенности в районе сварных соединений, возле горловин, лазов, наварышей, фланцев.

Наиболее тщательно следует осмотреть сварные швы в нижних частях котла, а также продольный шов и убедиться в отсутствии трещин, нарушения плотности и других дефектов.

Должны быть осмотрены фундамент и все крепления котла.

2.4.5.8.1.2.5 При перестановке водоуказательных приборов и указателей низшего уровня воды в котле необходимо убедиться в соответствии их установки указателю наивысшей точки поверхности нагрева, укрепленному на стенке котла.

2.4.5.8.1.2.6 Особое внимание следует обратить на возможное наличие в котлах межкристаллитной коррозии и межкристаллитных трещин, которые, как правило, образуются в вальцовочных и резьбовых соединениях со стороны водяного пространства котлов.

Признаком межкристаллитной коррозии являются систематические пропуски пара, которые можно обнаружить по солевым отложениям на наружной поверхности вальцовочных и резьбовых соединений или по наличию шламовых валиков внутри барабанов на указанных соединениях.

При наличии признаков межкристаллитной коррозии должно быть проведено специальное исследование.

2.4.5.8.1.2.7 Водотрубная часть газоводотрубных котлов освидетельствуется в объеме, указанном для водотрубных котлов.

2.4.5.8.1.3 Водотрубные котлы.

2.4.5.8.1.3.1 При внутреннем освидетельствовании водотрубных котлов должны быть выполнены указания **2.4.5.8.1.2.3** — **2.4.5.8.1.2.6** по освидетельствованию газотрубных котлов.

2.4.5.8.1.3.2 Перед внутренним освидетельствованием котла инспектору должен быть предъявлен эскиз развертки коллекторов с отметками о состоянии труб и трубных решеток (должны быть указаны места и даты постановки заглушек труб, их замены или ремонта), и представлены замеры провисания и погнутости водогрейных труб.

2.4.5.8.1.3.3 При осмотре котла со стороны огневого пространства необходимо проверить состояние обмуровки и обшивки котла и газонаправляющих щитов; проверить в доступных местах состояние креплений элементов котла, степень коррозионного износа экономайзеров и воздухоподогревателей; состояние водогрейных труб, труб пароперегревателей и трубных решеток и убедиться в отсутствии дефектов.

2.4.5.8.1.3.4 При перестановке или замене водоуказательных приборов необходимо проверить правильность их установки.

2.4.5.8.1.3.5 При осмотре коллекторов и секционных камер необходимо проверить состояние развальцовки и «колокольчиков» водогрейных труб, их внутренней поверхности, осмотреть сварные швы, убедиться в отсутствии трещин и коррозионных разъеданий (особенно в углах секционных камер), проверить состояние устройств продувания и сепарационного устройства.

2.4.5.8.1.4 Котлы с органическими теплоносителями.

2.4.5.8.1.4.1 При внутреннем освидетельствовании котлов с органическими теплоносителями должны быть выполнены указания **2.4.5.8.1.1** с учетом конструктивных особенностей котлов данного типа.

2.4.5.8.1.4.2 При внутреннем освидетельствовании котла инспектору должен быть предъявлен чертеж нагревающих элементов (змеевиков) с отметками о состоянии змеевиков, представлены замеры провисания и прогнутости отдельных витков змеевиков, а также данные о степени загрязнения внутренних и наружных поверхностей труб. Должны быть предъявлены результаты анализа теплоносителя с заключением лаборатории о его пригодности к дальнейшему использованию.

В случае замены теплоносителя на новый, на него должен быть предъявлен сертификат качества завода-изготовителя (необходимость анализа теплоносителя определяет инспектор).

2.4.5.8.1.4.3 При осмотре котлов со стороны огневого пространства необходимо проверить состояние обмуровки и обшивки котла и газонаправляющих щитов; проверить в доступных местах крепление змеевиков и других частей котла, степень коррозионного износа змеевиков и их креплений; проверить состояние сварных швов змеевиков.

2.4.5.8.1.4.4 При внутреннем освидетельствовании необходимо проверить:

состояние фланцевых и штуцерных соединений на входном и выходном трубопроводах, обратив особое внимание на их плотность и отсутствие трещин в местах приварки;

состояние расширительной цистерны и всех ее фланцевых соединений, а также сварных швов цистерны и указателей уровня теплоносителя;

состояние штуцерных соединений всех контрольно-измерительных приборов и датчиков системы регулирования;

состояние всего трубопровода теплоносителя, включая греющие элементы потребителей тепла, обращая особое внимание на плотность фланцевых соединений, состояние сварных швов, наличие коррозионного и эрозионного износа, а также состояние креплений трубопровода;

состояние циркуляционных насосов, обращая особое внимание на исправность уплотнений и фланцевых соединений;

в утилизационных котлах с органическими теплоносителями — состояние нагревающих элементов (змеевиков) и оценить степень их

коррозионного износа, а также состояние сварных соединений и убедиться в исправности заслонок, установленных в основном и байпасном газоотводах.

2.4.5.8.2 Гидравлическое испытание.

2.4.5.8.2.1 Гидравлическое испытание должно проводиться при соблюдении следующих условий:

полном заполнении котла водой и удалении воздуха;

при наличии двух проверенных и опломбированных манометров. Манометры, применяемые при гидравлических испытаниях, должны иметь класс точности не ниже 1,5 и диаметр корпуса не менее 160 мм. Верхний предел измерений манометра должен выбираться так, чтобы в процессе испытаний стрелка находилась в средней трети шкалы;

температуре воды и окружающего воздуха не ниже + 5 °С. Разность температур воды и наружного воздуха должна исключать возможность отпотевания;

работа насоса не должна приводить к быстрому повышению давления;

запрещается выполнение на судне работ, вызывающих шум;

применение резиновых шлангов не допускается;

подкачка во время выдержки при пробном давлении не разрешается.

Гидравлическое испытание проводится в следующем порядке:

подъем давления до рабочего;

предварительный осмотр при рабочем давлении;

подъем давления до пробного с выдержкой под пробным давлением с отключенным насосом в течение 5 — 10 мин;

понижение давления до рабочего и осмотр при этом давлении.

Во время выдержки под пробным давлением не должно быть падения давления.

2.4.5.8.2.2 Если во время гидравлического испытания в котле прослушиваются стуки, или замечены другие ненормальные явления, испытание должно быть прервано, и после выпуска воды котел должен быть тщательно осмотрен снаружи и изнутри для определения места и характера повреждения.

После устранения дефектов испытание должно быть проведено повторно.

2.4.5.8.2.3 При предъявлении котла к гидравлическому испытанию, кроме работ по подготовке к внутреннему освидетельствованию (см. **2.4.5.8.**1.1), в обоснованных случаях должна быть снята изоляция по швам на бочке, днищах и коллекторах, в местах вальцовочных соединений, связей, вырезов и других местах, где по результатам внутреннего освидетельствования можно предполагать наличие/возможность пропусков.

2.4.5.9 Теплообменные аппараты и сосуды под давлением.

Объем очередного освидетельствования теплообменных аппаратов и сосудов под давлением приведен в **2.4.**5.7 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и систем, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.5.10 Системы и трубопроводы механической установки.

Объем очередного освидетельствования систем и трубопроводов механической установки приведен в **2.4.5.8** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению осмотров и испытаний нет.

При освидетельствовании и оценке технического состояния систем и трубопроводов механической установки рекомендуется использовать положения Инструкции по освидетельствованию судовых трубопроводов (см. приложение **2**б).

2.4.5.11 Валопровод, движитель, дейдвудное устройство, гребные и дейдвудные валы. См. Циркуляр 884

Объем очередного освидетельствования валопровода, движителя, дейдвудного устройства, гребного и дейдвудного валов приведен в **2.4.**5.9 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Дополнительные указания и рекомендации по проведению осмотров и испытаний некоторых узлов и деталей вышеперечисленного оборудования:

.1 при осмотре упорного, промежуточного и гребного валов должно быть проверено состояние рабочих поверхностей шеек и упорных гребней.

Должна быть проверена (обстукиванием) плотность прилегания облицовки гребного вала, а также состояние защитного покрытия вала между частями облицовки.

При обнаружении нарушения плотности облицовки или защитного слоя дефектные участки должны быть вскрыты для осмотра поверхности вала под ними (см. **2.4.**5.9**.4.**1.1 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил).

Особо тщательно должны быть осмотрены участки валов в районе отверстий и вырезов, шпоночных пазов, конусов гребного вала, галтели фланца и у концевых кромок облицовок гребного вала. Должен быть проведен неразрушающий контроль конусов гребного вала.

Должно быть проверено состояние фланцевых и муфтовых соединений.

При осмотре упорного и опорных подшипников должно быть проверено состояние белого металла

вкладышей и упорных сегментов. У подшипников качения проверяется состояние обойм, шариков, роликов и сепараторов. Должен быть произведен осмотр клиньев и проверка затяжки фундаментных болтов подшипников;

.2 при осмотре дейдвудной трубы должно проверяться состояние набора подшипников дейдвудной трубы и кронштейнов, крепление дейдвудной трубы и втулок, состояние деталей сальника.

При наличии признаков ослабления набора, посадки трубы и втулок дефекты должны быть устранены.

При масляной смазке подшипников должно проверяться состояние белого металла подшипников, уплотнительных манжет и направляющих втулок, пружин, крепежных деталей.

После монтажа кормовые и носовые уплотнения должны быть подвергнуты испытанию давлением (по построечным данным). При освидетельствовании должно быть проверено состояние трубопровода, указателей потока воды и арматуры системы водяной или масляной смазки дейдвудных подшипников;

.3 уплотнение между облицовкой гребного вала и ступицей гребного винта, а также со стороны обтекателя должно быть подвергнуто детальному осмотру; непроницаемость уплотнения должна быть проверена давлением 200 кПа;

.4 лопасти гребных винтов должны быть освидетельствованы на предмет выявления трещин в зоне *А* методом цветной или люминесцентной дефектоскопии, если винты из сплавов на медной основе, и методом магнитопорошковой или капиллярной дефектоскопии, если винты стальные. Остальные зоны винтов должны быть освидетельствованы визуально с применением в сомнительных случаях увеличительных луп (с 50-кратным увеличением) или тех же методов дефектоскопии.

При установке нового, а в случае необходимости и существующего гребного винта, должна быть проверена пригонка его по конусу гребного вала и шпонке, затяжка, крепление и стопорение гайки винта.

При установке винтов с контролируемым натягом (в том числе при бесшпоночной посадке) правильность натяга должна проверяться по рискам или по осевым перемещениям и усилиям с контролем запаса на натяг сопрягаемых деталей.

Усилия затяжки болтов соединения лопастей с лопастными заделками и ступицы винта ВРШ с фланцем гребного вала должны соответствовать указаниям чертежей и инструкций. Контроль усилий затяжки осуществляется при помощи динамометрических ключей или другим методом, рекомендованным заводом-изготовителем. Ответственные детали гребных винтов регулируемого шага и крыльчатых движителей подлежат детальному осмотру; ступицы гребных винтов и корпуса крыльчатых движителей подлежат гидравлическому испытанию (давлением в соответствии с рекомендациями завода-изготовителя).

Одна из съемных лопастей может быть снята для контроля сопрягаемых поверхностей ступицы и лопасти винта. Шпильки крепления должны быть проверены методом неразрушающего контроля. В случае обнаружения дефектов могут быть сняты все лопасти с проверкой всех шпилек крепления методом неразрушающего контроля;

.5 при освидетельствовании винторулевых колонок рекомендуется использовать указания, изложенные в приложении 35 к Руководству.

2.4.6 **Общесудовые системы и трубопроводы.**

Объем очередного освидетельствования общесудовых систем и трубопроводов приведен в 2.4.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению осмотров и испытаний нет.

При освидетельствовании и оценке технического состояния общесудовых систем и трубопроводов рекомендуется использовать положения Инструкции по освидетельствованию судовых трубопроводов, изложенные в приложении 26.

2.4.7 **Электрическое оборудование.**

Объем очередного освидетельствования электрического оборудования приведен в 2.4.7 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

При проведении освидетельствований инспектор должен руководствоваться принятыми в РС методами осмотров, замеров и проверок оборудования и устройств, с учетом рекомендаций изготовителей, в объеме требований Правил.

Дополнительных указаний и рекомендаций по проведению освидетельствования нет.

2.4.8 **Оборудование автоматизации.**

2.4.8.1 Объем очередного освидетельствования оборудования автоматизации приведен в 2.4.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

В целях проверки функционирования оборудования автоматизации ниже приводятся, в табличной форме, контролируемые параметры, места замеров, предельные значения параметров, виды автоматической защиты и индикации параметров в ЦПУ автоматизированных главных энергетических установок, котельных установок, судовых электростанций, компрессорных, осушительных и холодильных установок, а также установок и систем для судов со знаком автоматизации **AUT3** в символе класса:

.1 табл. 2.4.8.1-1 — для главных энергетических установок;

.2 табл.2.4.8.1-2 — для котельных установок;

.3 табл. 2.4.8.1-3 — для судовых электростанций;

.4 табл. 2.4.8.1-4 — для компрессорных установок;
.5 табл. 2.4.8.1-5 — для осушительных установок;
.6 табл. 2.4.8.1-**6** — для холодильных установок;
.7 табл. 2.4.8.1-7 — для судов со знаком автоматизации **AUT3** в символе класса.

Таблица **2.4.8.**1-1

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1	Двигатели внутреннего сгорания (малооборотные)[2]					
1.1	Давление смазочного масла	На входе в двигатель	Мин.	Остановка двигателя	Постоянная	При наличии нескольких систем смазочного масла (для распределительного вала, клапанных коромысел и т. п.) это требование распространяется на каждую систему
1.2	Перепад давления смазочного масла	На фильтре	Макс.	—	По вызову	—
1.3	Температура смазочного масла	На входе в двигатель	Макс.	—	По вызову	См. пояснения к 1.1
1.4	Поток смазочного масла цилиндров	На выходе из каждого лубрикатора	Мин.	Снижение нагрузки	—	—
1.5	Давление смазочного масла турбонагнетателя	На входе в подшипник	Мин.	—	—	При наличии автономного насоса смазки
1.6	Температура смазочного масла турбонагнетателя	На выходе из подшипника	Макс.	—	—	Для подшипников скольжения
1.7	Уровень масла в системе циркуляционной смазки	В сточно-циркуляционной цистерне	Мин., макс.	—	—	Максимальный только при отсутствии индикации. См. также пояснения к 1.1
1.8	Уровень масла в системе смазки турбонагнетателя	В гравитационной цистерне	Мин.	—	—	—
1.9	Концентрация масляного тумана или температура подшипников	В районе каждого кривошипа или подшипника	Макс.	Снижение нагрузки	—	Для двигателей мощностью более 2250 кВт или с диаметром цилиндра более 300 мм
1.10	Давление жидкости в системе охлаждения цилиндров	На входе в магистральный трубопровод	Мин.	Снижение нагрузки	Постоянная	Контроль по давлению может быть заменен контролем по потоку
1.11	Температура жидкости, охлаждающей цилиндры	На выходе из каждого цилиндра	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	—
1.12	Наличие масла в пресной охлаждающей воде	В трубопроводе охлаждающей воды на выходе из теплообменного аппарата	Макс.	—	—	При использовании охлаждающей воды в теплообменных аппаратах масла и топлива
1.13	Давление жидкости, охлаждающей поршни	На входе в магистральный трубопровод	Мин.	Снижение нагрузки	—	Снижение нагрузки не требуется, если охлаждающей жидкостью является циркуляционное масло
1.14	Поток жидкости, охлаждающей поршни	На выходе из каждого поршня	Мин.	Снижение нагрузки	—	—
1.15	Температура жидкости, охлаждающей поршни	На выходе из каждого поршня	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	—
1.16	Давление жидкости в системе охлаждения форсунок	На входе в магистральный трубопровод	Мин.	—	Постоянная	Контроль за давлением может быть заменен контролем по потоку
1.17	Температура жидкости в системе охлаждения форсунок	На выходе из магистрального трубопровода	Макс.	—	По вызову	—
1.18	Уровень охлаждающей среды цилиндров	В расширительной цистерне	Мин.	—	—	—
1.19	Уровень охлаждающей среды поршней	В расширительной цистерне	Мин.	—	—	—
1.20	Уровень охлаждающей среды форсунок	В расширительной цистерне	Мин., макс.	—	—	—
1.21	Давление забортной воды	За насосом	Мин.	—	Постоянная	—
1.22	Температура продувочного воздуха	На выходе из охладителя	Макс.	—	По вызову	—
1.23	Давление продувочного воздуха	В ресивере	—	—	Постоянная	—

Продолжение табл. 2.4.8.1-1

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1.24	Уровень воды	В ресивере продувочного воздуха	Макс.	—	—	—
1.25	Давление топлива	Перед топливными насосами высокого давления	Мин.	—	По вызову	—
1.26	Перепад давления топлива	На фильтре	Макс.	—	—	—
1.27	Вязкость (температура) топлива	На входе в двигатель	Макс , мин.	—	—	При работе на тяжелом топливе
1.28	Температура топлива	В расходной и отстойной цистернах	Мин., макс.	—	По вызову	При наличии подогрева
1.29	Уровень топлива	В расходной и отстойной цистернах	Мин.	—	—	—
		В переливной цистерне	Макс.	—	—	—
1.30	Утечка топлива	Из трубопроводов высокого давления	Наличие топлива	—	—	—
1.31	Температура отходящих газов	На выходе из каждого цилиндра	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	—
		Отклонение от среднего значения	Макс.	—	—	—
1.32	Температура отходящих газов	На входе и выходе из трубонагнетателя	Макс.	—	По вызову	—
1.33	Температура в подпоршневых и продувочных пространствах (возгорание)	Продувочные и подпоршневые пространства	Макс.	Снижение нагрузки	—	—
1.34	Давление пускового воздуха	Перед главным пусковым клапаном	Мин.	—	Постоянная	—
1.35	Давление воздуха управления	В системе управления двигателем	Мин.	—	По вызову	—
		В системе экстренной остановки двигателя	Мин.	—	—	—
1.36	Нагрузка двигателя	—	Макс.	Снижение нагрузки	—	—
1.37	Частота вращения двигателя	—	Макс.	Остановка двигателя	Постоянная	—
1.38	Направление вращения двигателя	—	Противоположное заданному	—	Постоянная	—
1.39	Частота вращения турбонагнетателя	—	—	—	Постоянная	—
1.40	Питание систем управления, защиты и АПС	—	Отсутствие питания	—	—	—
2	**Паровые турбины**					
2.1	Давление смазочного масла	За маслоохладителем	Мин.	Остановка турбины	Постоянная	—
2.2	Перепад давления смазочного масла	На фильтре	Макс.	—	По вызову	—
2.3	Температура смазочного масла	На выходе из каждого подшипника	Макс.	—	Постоянная	—
2.4	Уровень смазочного масла	В гравитационной цистерне	Мин.	Остановка турбины	По вызову	—
2.5	Температура пара	Перед маневровым устройством	Макс , мин.	—	По вызову	При наличии вторичного пароперегревателя дополнительно перед входом в турбину
2.6	Давление пара	Перед маневровым устройством	Макс.	—	Постоянная	—
2.7	Давление пара	В конденсаторе	Макс.	Остановка турбины	Постоянная	—
2.8	Давление	В деаэраторе	Макс , мин.	—	По вызову	—
2.9	Уровень воды	В деаэраторе	Макс , мин.	—	По вызову	—
2.10	Уровень воды	В конденсаторе	Макс , мин.	Остановка турбины	По вызову	—
2.11	Давление воды	За конденсатным насосом	Мин.	—	По вызову	—
2.12	Соленость конденсата	За конденсатором	Макс.	—	—	—
2.13	Вибрация турбины	Корпус турбины	Макс.	Остановка турбины	—	—

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
2.14	Осевой сдвиг ротора	—	Макс.	Остановка турбины	—	—
2.15	Давление пара	В концевых уплотнениях	Макс.	—	Постоянная	—
2.16	Давление забортной воды	На выходе из циркуляционного насоса	Мин.	—	Постоянная	—
3	Газовые турбины					
3.1	Давление смазочного масла	На входе	Мин.	Остановка турбины	Постоянная	—
3.2	Температура смазочного масла	На входе	Макс.	—	По вызову	—
3.3	Температура подшипников	—	Макс.	—	По вызову	—
3.4	Давление охлаждающей воды	—	Мин.	—	Постоянная	—
3.5	Температура охлаждающей воды	На входе и выходе из турбины	Макс.	—	По вызову	—
3.6	Температура газа	На выходе из турбины	Макс.	Остановка турбины	Постоянная	—
3.7	Температура воздуха	Перед компрессором высокого давления	Макс.	—	По вызову	—
3.8	Перепад давления смазочного масла	На фильтре	Макс.	—	—	—
		Перед форсунками	Мин.	—	По вызову	—
3.9	Давление топливо					
3.10	Температура топлива	Перед форсунками	Макс., мин.	—	По вызову	При наличии подогрева
3.11	Перепад давления	На воздухозаборнике	Макс.	—	—	—
3.12	Факел форсунок	—	Обрыв факела	—	—	—
3.13	Вибрация турбины	—	Макс.	Остановка турбины	—	—
3.14	Осевой сдвиг ротора	—	Макс.	Остановка турбины	—	—
3.15	Частота вращения турбины	—	Макс.	Остановка турбины	Постоянная	—
4	Валопроводы					
4.1	Температура подшипника (или смазочного масла)	В упорном подшипнике, включая встроенные в двигатель и редуктор	Макс.	Снижение нагрузки	—	—
4.2	Температура подшипника (или смазочного масла)	В опорных подшипниках	Макс.	—	—	—
4.3	Температура подшипника (или смазочного масла)	В дейдвудном подшипнике	Макс.	—	—	См. 2.5.3 части VII «Механические установки» Правил постройки
4.4	Уровень смазочного масла	В цистерне для смазки дейдвудной трубы	Мин.	—	—	При закрытой дейдвудной трубе
4.5	Поток воды	На входе в дейдвудную трубу	Мин.	—	—	При водяной смазке
5	ВРШ					
5.1	Давление гидравлического масла	За фильтром	Мин.	—	—	—
5.2	Уровень гидравлического масла	В напорной цистерне	Мин.	—	—	—
5.3	Вспомогательная энергия	Питание управления	Отсутствие энергии	—	—	Индикация на мостике
6	Редукторы и муфты					
6.1	Давление смазочного масла	На входе в редуктор	Мин.	Остановка двигателя	Постоянная	При наличии муфты вместо остановки двигателя допускается расцепление муфты
6.2	Температура смазочного масла	В редукторе	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	—
6.3	Температура подшипника	В каждом подшипнике скольжения	Макс.	—	—	Для двигателей мощностью более 2250 кВт
6.4	Давление гидравлического масла	На входе в муфту	Мин.	—	Постоянная	—

[1] По согласованию с Регистром вместо снижения нагрузки для двигателей внутреннего сгорания допускается предусматривать специальный световой и звуковой сигналы.

[2] Для средне- и высокооборотных двигателей внутреннего сгорания контролируемые параметры, предельные значения, виды автоматической защиты и индикацию параметров следует предусматривать в соответствии с порядковыми номерами 1.1 — 1.5, 1.9 — 1.11, 1.18, 1.21, 1.22, 1.25, 1.27, 1.29 — 1.31, 1.34, 1.37, 1.40 настоящей таблицы, при этом:

в пункте 1.9 в графе «Автоматическая защита» вместо «Снижение нагрузки» указывается «Остановка двигателя»;
в пункте 1.11 в графе «Место замера» вместо «На выходе из каждого цилиндра» указывается «На выходе из двигателя»;
пункт 1.31 применим для ДВС с мощностью цилиндра 500 кВт и более.

Таблица 2.4.8.1-2

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)[1]	Автоматическая защита	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1	**Главные котлы**					
1.1	Давление пара	В барабане котла	Макс, мин.	—	Постоянная	—
1.2	Температура пара	За пароперегревателем	Макс.	—	По вызову	—
1.3	Температура пара	За пароохладителем	Макс.	—	По вызову	—
1.4	Уровень воды	В барабане котла	Мин.	Остановка котла	Постоянная	—
1.5	Давление или перепад давления питательной воды	За насосом	Мин.	Остановка котла	Постоянная	—
1.6	Давление топлива	Перед форсункой	Мин.	—	По вызову	—
1.7	Давление воздуха или пара для распыла	Перед форсункой	Мин.	—	—	—
1.8	Вязкость (температура) топлива	Перед форсункой	Макс. (мин.)	—	По вызову	—
1.9	Давление воздуха	Перед топочным устройством	Мин.	—	—	—
1.10	Соленость питательной воды	За питательным насосом	Макс.	—	По вызову	—
1.11	Факел	—	Обрыв факела	Остановка котла	По вызову	—
1.12	Уровень топлива	В расходной цистерне	Мин.	—	По вызову	—
1.13	Температура топлива	В расходной цистерне	Макс.	—	—	—
1.14	Подача энергии для управления	Блок питания	Выход из строя	Остановка котла	По вызову	—
2	**Вспомогательные котлы и котлы с органическими теплоносителями**					
2.1	Давление пара	В барабане котла	Макс, мин.	Остановка котла	По вызову	—
2.2	Уровень воды	В барабане котла	Макс, мин.	Остановка котла	Постоянная	Два независимых датчика
2.3	Давление питательной воды	За циркуляционным насосом	Мин.	Остановка котла	Постоянная	—
2.4	Давление топлива	Перед форсункой	Мин.	Остановка котла	По вызову	Кроме котлов с позиционно-пропорциональным регулированием подачи топлива
2.5	Вязкость (температура) топлива	Перед форсункой	Макс. (мин.)	—	—	Только при работе на тяжелом топливе
2.6	Давление воздуха	Перед топочным устройством	Мин.	Остановка котла	—	—
2.7	Факел	—	Обрыв факела	Остановка котла	—	—
2.8	Давление воздуха или пара для распыла	Перед форсункой	Мин.	Остановка котла	—	—
2.9	Уровень воды	В теплом ящике	Мин.	—	—	—
2.10	Соленость питательной воды	После питательного насоса	Макс.	—	—	—
2.11	Подача энергии для управления	Блок питания	Выход из строя	Остановка котла	—	—
2.12	Давление теплоносителя	На выходе из котла	Макс.	Остановка котла	—	—
2.13	Температура теплоносителя	На выходе из котла	Макс.	Остановка котла	—	—
2.14	Поток теплоносителя	На выходе из котла	Мин.	Остановка котла	Постоянная	—
2.15	Уровень теплоносителя	В расширительном сосуде	Мин.	Остановка котла	Постоянная	—

[1] В ЦПУ допускается обобщенная сигнализация, если на местном посту управления предусмотрена расшифровка.

Таблица 2.4.8.1-3

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)[1]	Автоматическая защита	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1	**Судовая сеть**					
1.1	Напряжение	ГРЩ	Мин.	Отключение генератора[1]	Постоянная	Если ГРЩ расположен в ЦПУ, то показания необходимы только на ГРЩ
1.2	Частота тока	ГРЩ	Мин.	—	Постоянная	То же
1.3	Сопротивление изоляции	ГРЩ	Мин.	—	Постоянная	— « —
2	**Генераторы**					
2.1	Нагрузка (ток)	ГРЩ	Макс.	Отключение неответственных потребителей, отключение генератора[1]	Постоянная	— « —
2.2	Обратная мощность (ток)	ГРЩ	Макс.	Отключение генератора[1]	—	— « —
2.3	Температура обмоток[2]	Генератор	Макс.	—	—	— « —
3	**Двигатели внутреннего сгорания для приводов генераторов**					
3.1	Давление смазочного масла	На входе в двигатель	Мин.	Остановка двигателя	По вызову	—
3.2	Температура смазочного масла	На входе в двигатель	Макс.	—	По вызову	—
3.3	Давление или поток охлаждающей среды	На входе в двигатель	Мин.	—	—	—
3.4	Температура охлаждающей среды	На выходе из двигателя	Макс.	—	По вызову	—
3.5	Частота вращения	—	Макс.	Остановка двигателя	—	—
3.6	Уровень топлива	В расходной цистерне	Мин.	—	—	—
3.7	Утечка топлива	Из трубопровода высокого давления	Наличие топлива	—	—	—
3.8	Температура отходящих газов	В магистральном трубопроводе	Макс.	—	По вызову	—
3.9	Давление или поток забортной воды	В системе забортной охлаждающей воды	Мин.	—	—	—
3.10	Давление топлива	Перед насосом высокого давления	Мин.	—	—	—
3.11	Вязкость (температура) топлива	На входе в двигатель	Макс. (мин.)	—	—	Только при работе на тяжелом топливе
3.12	Уровень охлаждающей воды	В расширительной цистерне	Мин.	—	По вызову	В случае автономной системы охлаждения
3.13	Концентрация масляного тумана или температура подшипников	В районе каждого кривошипа или подшипника	Макс.	Остановка двигателя	По вызову	Для двигателей мощностью более 2250 кВт или с диаметром цилиндра 300 мм и более
3.14	Давление пускового воздуха	Перед главным пусковым клапаном	Мин.	—	По вызову	—
4	**Паровые турбины для привода генераторов**					
4.1	Давление смазочного масла	За маслоохладителем	Мин.	Остановка турбины	По вызову	—
4.2	Температура смазочного масла	На выходе из подшипников	Макс.	—	По вызову	—
4.3	Давление пара	В конденсаторе	Макс.	Остановка турбины	По вызову	—
4.4	Давление пара	Перед турбиной	Мин.	—	По вызову	—
4.5	Уровень воды	В конденсаторе	Макс.	—	—	—

[1] Осуществляется системой защиты генераторов (см. 8.2 части XI «Электрическое оборудование» Правил постройки).
[2] Требуется только для машин переменного тока мощностью свыше 5000 кВт или с осевой длиной активной стали более 1000 мм.

Таблица 2.4.8.1-4

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)[1]	Автоматическая защита	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1	Давление смазочного масла	На входе в компрессор	Мин.	Остановка компрессора	—	—
2	Поток охлаждающей среды	На выходе из компрессора	Мин.	Остановка компрессора	—	Вместо потока допускается контролировать максимальное значение температуры охлаждающей среды
3	Температура воздуха	За охладителем	Макс.	—	—	—
4	Давление пускового воздуха	На выходе воздушного баллона	Мин.	—	Постоянная	—
5	Давление воздуха систем управления	За редукционным клапаном	Мин.	—	—	—

[1] В ЦПУ допускается обобщенная сигнализация, если на местном посту управления предусмотрена расшифровка.

Таблица 2.4.8.1-5

Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
Уровень воды	Льяльные колодцы	Мак., мин.	—	—	При дистанционном управлении
Аварийный уровень воды	Льяльные колодцы, туннели валопроводов	Макс.	—	—	Сигнализация выводится в рулевую рубку

Таблица 2.4.8.1-6

Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
Состояние холодильной установки	Компрессор То же	Неисправность Авария	— Остановка компрессора	— —	Обобщенный сигнал АПС Обобщенный сигнал о срабатывании защиты

Таблица 2.4.8.1-7

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1	Главные двигатели внутреннего сгорания					
1.1	Давление смазочного масла	На входе в двигатель	Мин.	Остановка двигателя	Постоянная	—
1.2	Температура смазочного масла	На входе в двигатель	Макс.	—	Постоянная	—
1.3	Поток смазочного масла	На выходе из лубрикатора	Мин.	Снижение нагрузки	—	—
1.4	Перепад давления смазочного масла	На фильтре	Макс.	—	По вызову	—
1.5	Давление смазочного масла турбонагнетателя	На входе в подшипник	Мин.	—	—	При наличии автономного насоса смазки
1.6	Концентрация масляного тумана или температура подшипников	В районе каждого кривошипа или подшипника	Макс.	Снижение нагрузки	—	Для малооборотных двигателей с диаметром цилиндров более 300 мм
				Остановка двигателя	—	Для средне- и высокооборотных двигателей с диаметром цилиндров более 300 мм

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
1.7	Давление или поток охлаждающей среды	На входе в двигатель	Мин.	Снижение нагрузки	Постоянная	—
1.8	Температура охлаждающей среды	На выходе из двигателя	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	—
1.9	Давление или поток забортной охлаждающей воды	В системе забортной охлаждающей воды	Мин.	—	Постоянная	—
1.10	Температура отходящих газов	В магистральном трубопроводе	Макс.	—	—	—
1.11	Температура отходящих газов	На выходе из каждого цилиндра	Макс.	Снижение нагрузки	По вызову	Для двигателей цилиндровой мощностью более 500 кВт
		Отклонение от среднего значения по цилиндрам	Макс.	—	—	То же
1.12	Давление пускового воздуха	Перед пусковым клапаном	Мин.	—	Постоянная	—
1.13	Давление воздуха	В системе управления двигателем	Мин.	—	—	—
1.14	Температура продувочного воздуха	На выходе их охладителя продувочного воздуха	Макс.	—	—	—
1.15	Давление топлива	Перед топливными насосами высокого давления	Мин.	—	По вызову	—
1.16	Вязкость (температура) топлива	На входе в двигатель	Макс. (мин)	—	—	При работе на тяжелом топливе
1.17	Уровень топлива	В расходной цистерне	Мин.	—	—	—
1.18	Утечка топлива	Из трубопроводов высокого давления	Наличие топлива	—	—	—
1.19	Частота вращения двигателя	—	Макс.	Остановка двигателя	Постоянная	—
1.20	Питание системы управления, сигнализации и защиты	На входе систем	Отсутствие питания	—	—	—
2	**Вспомогательные котлы и котлы с органическими теплоносителями**					См. табл. **2.4.8**.1-2
3	**Двигатели внутреннего сгорания для привода генераторов**					
3.1	Давление смазочного масла	На входе в двигатель	Мин.	Остановка двигателя	—	—
3.2	Давление или поток охлаждающей среды	На входе в двигатель	Мин.	—	—	—
3.3	Температура охлаждающей среды	На выходе из двигателя	Макс.	—	—	—
3.4	Утечка топлива	В трубопроводах высокого давления	Наличие топлива	—	—	—
3.5	Частота вращения двигателя	Предельный регулятор	Макс.	Остановка двигателя	—	—
3.6	Давление пускового воздуха	Перед пусковым клапаном	Мин.	—	—	—
4	**Редукторы**					
4.1	Давление смазочного масла	На входе в редуктор	Мин.	Остановка двигателя	—	—
4.2	Температура смазочного масла	В редукторе	Макс.	—	—	—
5	**Пусковые компрессоры**					
5.1	Давление смазочного масла	На входе в компрессор	Мин.	Остановка компрессора	—	—
5.2	Температура воздуха	На выходе из компрессора	Макс.	—	—	—
6	**Цистерны**					
6.1	Уровень смазочного масла	В расходных цистернах	Мин.	—	—	—
6.2	Уровень утечного масла	В цистерне утечного масла	Макс.	—	—	—

Окончание табл. 2.4.8.1-7

№ п/п	Контролируемый параметр	Место замера	Предельные значения параметров (АПС)	Автоматическая защита[1]	Индикация параметров в ЦПУ	Пояснения
6.3	Уровень топлива	В расходной цистерне	Мин.	—	—	—
		В переливной цистерне	Макс.	—	—	—
6.4	Уровень охлаждающей среды	В расширительной цистерне	Мин.	—	—	—
7	Судовая сеть					
7.1	Напряжение	ГРЩ	Мин., макс.	—	Постоянная	—
7.2	Нагрузка (ток)	ГРЩ	Макс.	—	Постоянная	—
7.3	Частота тока	ГРЩ	Мин.	—	Постоянная	—
7.4	Сопротивление изоляции	ГРЩ	Мин.	—	Постоянная	—

[1] По согласованию с Регистром вместо снижения нагрузки допускается для двигателей внутреннего сгорания (ДВС) предусматривать специальный световой и звуковой сигналы.

2.5 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ ХОЛОДИЛЬНЫХ УСТАНОВОК

2.5.1 Общие положения.

2.5.1.1 Настоящая глава устанавливает порядок и методы освидетельствований объектов классифицируемых и неклассифицированных холодильных установок в эксплуатации, применяемых при периодических, внеочередных и первоначальном освидетельствованиях.

2.5.1.2 При освидетельствованиях холодильной установки применяются соответствующие указания и пояснения, изложенные в части I «Общие положения» и в разд. 1 настоящей части.

2.5.1.3 К таким объектам холодильной установки, как приводные двигатели, компрессоры, насосы, вентиляторы, сосуды под давлением, арматура и трубопроводы, и к электрооборудованию и устройствам автоматизации и защиты, входящим в состав холодильной установки, применимы также методы освидетельствований соответствующих однотипных объектов, изложенные в 2.2 и 2.4.

2.5.1.4 Объемы, виды освидетельствований и испытаний холодильной установки и ее составных частей и периоды между освидетельствованиями изложены в части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил.

2.5.1.5 Отсрочка ежегодных освидетельствований холодильной установки Регистром не предусматривается.

По согласованию с подразделением инспектор может сократить предписанный период между освидетельствованиями отдельных объектов по техническому состоянию или по другим причинам, в этом случае назначается срок внеочередного освидетельствования объекта.

2.5.1.6 Освидетельствования холодильных установок имеют целью определить безопасность действия их объектов, влияющих на безопасность плавания судна и охрану человеческой жизни, а для классифицируемых холодильных установок, кроме того, проверку обеспечения создания и поддержания спецификационных температур в охлаждаемых помещениях, морозильных аппаратах, проверку способности холодильных установок обеспечивать спецификационную длительность цикла замораживания в морозильных аппаратах и других охлаждающих устройствах, а также спецификационную производительность льдогенераторов.

2.5.1.7 Указания по проведению освидетельствований, осмотров, проверок, испытаний и т. п., изложенные ниже, относятся к классифицируемым и неклассифицируемым холодильным установкам, если объекты последней подлежат техническому наблюдению Регистра согласно табл. 2.1 части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил.

2.5.1.8 Указания по техническому наблюдению за ремонтом холодильных установок изложены в приложении к Руководству по техническому наблюдению за ремонтом морских судов.

2.5.2 Порядок освидетельствования холодильной установки.

2.5.2.1 При всех видах освидетельствований объекты холодильной установки должны быть подготовлены к освидетельствованию с обеспечением в необходимых случаях доступа, вскрытия, разборки или демонтажа узлов и деталей.

2.5.2.2 Для освидетельствования и проверки в действии объекты должны предъявляться в исправном состоянии (кроме освидетельствований, связанных с предстоящим или производимым ремонтом и аварийными случаями).

2.5.2.3 По требованию инспектора при освидетельствовании должны быть предъявлены необходимые документы (чертежи, описания, схемы, формуляры или паспорта, журналы технического состояния, вахтенные журналы).

2.5.2.4 На вновь устанавливаемые на судно объекты холодильной установки, а также при их

замене должны быть предъявлены документы на изделия, предусмотренные Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.5.2.5 После ремонта или после установки на судне объектов холодильной установки должны быть проведены необходимые испытания, предписанные при их изготовлении и установке на судне. Испытания проводятся в соответствии с правилами Регистра с оформлением соответствующих документов. Объем испытаний объектов, подвергшихся ремонту, устанавливает инспектор в зависимости от характера и объема ремонта.

2.5.2.6 Инспектор выполняет освидетельствование в соответствии с заявкой, оформленной и принятой к исполнению в установленном порядке, которая определяет вид и объем освидетельствования.

2.5.2.7 Получив заявку, инспектор проводит подготовку к предстоящему освидетельствованию:

по материалам формуляра судна изучает результаты предыдущих освидетельствований, наличие требований;

изучает возможные характерные дефекты однотипных установок по материалам подразделения и судовладельцев;

контролирует наличие действующих циркулярных указаний по данному вопросу;

определяет формы документов, которые должны быть оформлены по результатам освидетельствования и их рассылку;

уточняет вид и способ оплаты выполненной работы и необходимость оформления платежных документов (по согласованию с руководством подразделения).

2.5.2.8 Инспектор, выполняющий освидетельствование холодильной установки конкретного судна, обязан знать состав холодильной установки, конструктивное исполнение ее объектов, схемы систем, правила технической эксплуатации установки и техники безопасности по ее обслуживанию.

2.5.2.9 До начала освидетельствования на судне инспектор изучает записи в эксплуатационной технической документации холодильной установки (в вахтенных журналах и журналах технического состояния), по которым устанавливает:

имевшие место дефекты за период от последнего освидетельствования и методы их устранения;

имевшие место вскрытия, осмотры и замеры объектов за период от последнего освидетельствования и их результаты;

выполненные ремонты за период от последнего освидетельствования и их качество;

изменения (или их отсутствие) в составе холодильной установки.

При наличии замен объектов холодильной установки и их ремонте без технического наблюдения Регистра инспектор проверяет свидетельства о соответствии на замененное оборудование и материалы, если это требуется номенклатурой объектов технического наблюдения, и качество выполненного ремонта.

После изучения записей об имевших место дефектах от последнего освидетельствования, ремонтах, заменах и т. п. инспектор принимает решение о возможной корректировке намеченного плана освидетельствования в сторону его увеличения (контрольное вскрытие объектов, проверка в работе и т. п.).

2.5.3 Освидетельствования.

2.5.3.1 При техническом наблюдении за судами в эксплуатации для поддержания класса Регистра классифицируемой холодильной установки и безопасной эксплуатации неклассифицируемой холодильной установки выполняются следующие освидетельствования: ежегодное, очередное, непрерывное, внеочередное.

2.5.3.2 Холодильная установка, впервые предъявляемая Регистру на судне, подвергается первоначальному освидетельствованию.

2.5.3.3 При предписанных выше освидетельствованиях холодильной установки и/или ее составных частей инспектор применяет следующие виды осмотров, испытаний, проверок (см. также табл. **2.1** части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил):

наружный осмотр;

внутренний осмотр;

осмотр с обеспечением доступа, вскрытия, демонтажа;

контроль замеров износов (по требованию инспектора);

гидравлические испытания;

пневматические испытания (испытания на плотность);

вакуумирование (испытание на герметичность);

проверку плотности систем и оборудования в работе;

проверку регулировки предохранительных клапанов;

контроль сроков поверки КИП;

проверку настройки регулирующей, защитной автоматики и аварийно-предупредительной сигнализации;

проверку в действии;

проверку обеспечения создания и поддержания спецификационных температур в охлаждаемых помещениях и длительности цикла замораживания в морозильных аппаратах.

2.5.4 Ежегодное освидетельствование.

2.5.4.1 При ежегодном освидетельствовании холодильной установки и ее составных частей инспектор последовательно выполняет:

наружный осмотр;

контроль сроков поверки КИП;

контроль результатов замеров сопротивления изоляции кабельной сети и электрооборудования;

проверку регулировки предохранительных клапанов;

проверку в действии;

проверку плотности систем и оборудования в работе;

проверку настройки регулирующей и защитной автоматики и аварийно-предупредительной сигнализации[1].

2.5.4.2 Прежде всего инспектор выполняет общий наружный осмотр холодильной установки и помещения и убеждается в готовности установки к освидетельствованию (в отсутствии монтажно-ремонтных работ, посторонних предметов, загрязненности помещения, явно видимых неплотностей систем и т. п.).

2.5.4.3 Дальнейшее выполнение наружного детального осмотра совмещается с проверкой систем и оборудования в действии.

2.5.4.4 Инспектор прекращает освидетельствование, если при общем наружном осмотре установит, что установка не готова в целом к освидетельствованию по причине незавершенности ремонтно-монтажных работ, или имеются другие существенные дефекты.

2.5.4.5 Инспектор контролирует то, что на момент освидетельствования сроки поверки КИП не истекли.

2.5.4.6 Предохранительные клапаны компрессоров, аппаратов и сосудов под давлением холодильного агента испытываются для проверки их регулировки, открытия и закрытия и плотности посадки.

Проверка регулировки производится, как правило, на специально оборудованном стенде с использованием в качестве рабочего вещества воздуха или инертного газа. Выпуск рабочего вещества после подрыва клапана осуществляется под воду. Давление открытия клапана определяется по манометру в момент появления пузырьков воздуха в воде. Давление закрытия считывается с манометра в момент прекращения выхода пузырьков воздуха из воды.

Манометр, используемый для контроля давления, должен быть исправен, и должен иметь действующий срок поверки. Плотность затвора клапана проверяется при повторном подъеме давления рабочего вещества до расчетного после закрытия отрегулированного клапана в результате срабатывания. Появления пузырьков воздуха из воды при этом не допускается.

Инспектор пломбирует отрегулированные и проверенные клапаны клеймом Регистра.

Допускается выполнение проверки регулировки, плотности затвора и опломбирования предохранительных клапанов лабораторией или другим компетентным органом или лицом, получившим признание Регистра в установленном порядке. В этом случае инспектор проверяет параметры регулировки и комплектность проверенных клапанов по акту признанного Регистром исполнителя.

Нормы регулировки предохранительных клапанов для холодильных установок, в которых отсутствует деление на стороны низкого и высокого давления:

давление открытия — не более $1{,}1P_{\text{расч}}$;

давление закрытия — не менее $0{,}85P_{\text{расч}}$, где $P_{\text{расч}}$ — расчетное давление (см. 2.2.1 части XII «Холодильные установки» Правил постройки).

Нормы регулировки предохранительных клапанов для холодильных установок, спроектированных и построенных в соответствии с ранее действовавшими Правилами постройки и имеющих деление на стороны низкого и высокого давлений:

.1 для стороны высокого давления:

давление открытия — не более $1{,}1P_{\text{расч}}$;

давление закрытия — не менее $0{,}85P_{\text{расч}}$, где $P_{\text{расч}}$ — расчетное давление (см. 2.2.1 части XII «Холодильные установки» Правил постройки);

.2 для стороны низкого давления:

давление открытия — не более $1{,}1P_{\text{расч. нд}}$;

давление закрытия — не менее $0{,}85P_{\text{расч. нд}}$, где $P_{\text{расч. нд}}$ — расчетное давление для стороны низкого давления (для холодильных агентов R22 и R717 — 1,6 МПа).

2.5.4.7 По окончании общего наружного осмотра, контроля сроков поверки КИП и проверки, опломбирования и установки предохранительных клапанов на штатные места инспектор приступает к проверке холодильной установки в действии.

2.5.4.8 При проверке в действии при ежегодном освидетельствовании холодильной установки инспектор выполняет тщательный наружный осмотр компрессоров, насосов, вентиляторов, аппаратов и сосудов под давлением, трубопроводов и арматуры, при этом проверяется:

отсутствие утечек холодильного агента, холодоносителя и охлаждающей воды через сальники компрессоров, насосов, арматуры, через разъемные соединения аппаратов и сосудов, трубопроводов и арматуры;

исправность работы механизмов и их приводных двигателей;

исправность и правильность показаний контрольно-измерительных приборов;

отсутствие повреждений трубопроводов, состояние компенсаторов, креплений, протекторной защиты;

[1] В дальнейшем — АПС.

исправность приводов управления арматурой, в том числе дистанционных приводов;

исправность крепления сосудов и аппаратов, отсутствие внешних повреждений;

правильность настройки и срабатывания устройств регулирующей автоматики, защиты и сигнализации;

действие аварийной остановки компрессоров;

действие устройств дистанционного замера температур и сигнализации из охлаждаемых помещений;

состояние помещений холодильных машин, хранения запасов холодильного агента, технологического оборудования, работающего под давлением, холодильного агента, аварийных выходов;

состояние охлаждаемых помещений и их изоляции;

состояние каналов вентиляции помещений и каналов воздухоохладителей;

состояние и герметичность закрытий дверей, крышек люков, закрытий каналов вентиляции;

действие вентиляции, в том числе аварийной;

действие систем орошения и водяных завес помещений аммиачных холодильных машин;

действие систем осушения помещений;

действие систем снятия снеговой шубы (оттаивания) охлаждающих устройств и систем аварийного слива холодильного агента (проверяется подачей сжатого воздуха или пара);

наличие запасных частей, регламентируемых Правилами постройки;

наличие индивидуальных средств защиты.

2.5.4.9 Плотность всех составных частей холодильной установки, находящихся под давлением холодильного агента, при ежегодном освидетельствовании проверяется в период проверки установки в действии.

2.5.4.10 Наиболее вероятными местами неплотностей в системе холодильного агента являются:

места разъемов трубопроводов, арматуры, аппаратов и сосудов;

сальники компрессоров и насосов холодильного агента;

сальники (сильфоны) запорной арматуры;

неплотная посадка предохранительных клапанов.

2.5.4.11 При ежегодном освидетельствовании плотность в системе холодильного агента контролируется визуально по пропускам масла в системах с холодильными агентами и с помощью переносных течеискателей, а в аммиачных системах — по запаху, при этом по достаточно резкому запаху определяется лишь наличие неплотностей, но не конкретные места утечек. Конкретные места утечек определяются индикаторной бумагой: при наличии утечки аммиака бумага краснеет.

Утечка холодильного агента выявляется течеискателями различных типов или галоидными лампами. При работе с галоидной лампой утечка определяется по изменению цвета пламени:

при слабой утечке цвет пламени становится желто-зеленым;

при значительной утечке — зеленым, сине-голубым, фиолетовым;

при очень большой утечке пламя гаснет.

При работе с течеискателями инспектор руководствуется инструкциями по работе с ними. В холодильных установках со стационарными автоматическими газоанализаторами при повышении концентрации паров холодильного агента в помещении сверх допустимого выдаются световой и звуковой сигналы. Эксплуатация установки при наличии утечек не допускается.

2.5.4.12 Приборы АПС и защиты, предусмотренные в зависимости от типа установки, проверяются на правильность срабатывания по каждому контролируемому параметру и на исправность световых табло АПС и звуковой сигнализации.

2.5.4.13 Параметры настройки АПС и защиты должны соответствовать значениям, указанным в технической документации на холодильную установку.

2.5.4.14 Достижение заданных величин срабатывания параметров выполняется реальным их изменением в работающей установке либо созданием наиболее реальных условий имитации по методике, приведенной в технической документации на холодильную установку.

2.5.4.15 Защита компрессора по давлению нагнетания (реле высокого давления) и давлению всасывания (реле низкого давления) проверяется реальным изменением давления в системе работающего компрессора путем медленного и плавного регулирования соответствующего вентиля.

2.5.5 Очередное освидетельствование.

2.5.5.1 При очередном освидетельствовании холодильной установки и ее составных частей инспектор выполняет, в дополнение к объему ежегодного освидетельствования, следующее:

осмотры с обеспечением доступа, вскрытия, демонтажа механизмов, сосудов и аппаратов под давлением, трубопроводов и арматуры, изоляции;

контроль замеров износов механизмов, аппаратов и сосудов под давлением, трубопроводов (при необходимости);

гидравлические испытания систем холодоносителя, охлаждающей воды;

внутренний осмотр аппаратов и сосудов под давлением;

проверку на плотность пневматическим испытанием системы холодильного агента;

проверку системы холодильного агента на герметичность вакуумированием;

проверку установки в действии с целью контроля обеспечения создания и поддержания спецификационных температур в охлаждаемых помещениях и длительности цикла замораживания в морозильных аппаратах.

2.5.5.2 До начала осмотра составных частей холодильной установки во вскрытом состоянии инспектор должен убедиться в том, что из них удалены холодильный агент, холодоноситель, охлаждающая вода, а на аппаратах и сосудах с изоляцией последняя удалена в необходимых местах.

2.5.5.3 При детальном осмотре во вскрытом состоянии с разборкой узлов и демонтажом деталей компрессоров, насосов, вентиляторов и их приводных двигателей следует руководствоваться соответствующими рекомендациями по осмотру однородных объектов, изложенными в 2.4.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

2.5.5.4 При внутреннем осмотре теплообменных аппаратов и сосудов под давлением следует руководствоваться соответствующими рекомендациями по осмотру однородных объектов, изложенными в 2.4.5 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, с учетом нижеследующего:

при осмотре кожухотрубных аппаратов (конденсаторов, испарителей) особое внимание уделяется осмотру трубных досок и теплообменных труб (коррозия, утонение концов труб), водяных крышек (коррозия крышек и перегородок), состоянию протекторов, фундаментов и креплений, состоянию синтетического покрытия досок и крышек с внутренней стороны;

при осмотре испарителей и сосудов особое внимание уделяется осмотру мест присоединения патрубков, маслосборников, особенно в нижней части аппарата и сосуда (осмотр этих мест, в случае необходимости, проводится по указанию инспектора при снятых отдельных участках изоляции).

2.5.5.5 Инспектор контролирует результаты замеров деталей, зазоров, остаточных толщин, выполняемых судовладельцем при наступлении сроков таких замеров согласно инструкции по обслуживанию, определяя тем самым техническое состояние объектов. При отсутствии необходимых замеров они должны быть выполнены, по требованию инспектора, в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей механизмов. При обнаружении значительных износов по результатам внутреннего и наружного осмотров, по требованию инспектора, выполняются замеры остаточных толщин стенок сосудов, аппаратов, трубопроводов одним из методов неразрушающего контроля.

2.5.5.6 Гидравлические испытания систем холодоносителя и охлаждающей воды.

2.5.5.6.1 Каждому гидравлическому испытанию систем холодоносителя и охлаждающей воды (при очередных освидетельствованиях судна, начиная со второго) должен предшествовать детальный осмотр. До начала гидравлического испытания должны быть устранены все дефекты, выявленные при детальном осмотре, арматура должна быть перебрана, клапаны притерты. Должна быть снята изоляция на протяжении 100 мм по обе стороны от фланцев и на изгибах; при необходимости может потребоваться удаление всей изоляции.

2.5.5.6.2 Давление при испытаниях принимается равным рабочему.

2.5.5.6.3 Система признается выдержавшей испытание, если не будет обнаружено трещин, разрывов, видимых остаточных деформаций, пропусков и подобных дефектов.

2.5.5.7 Гидравлические испытания на прочность.

Аппараты и сосуды должны быть подвергнуты, по требованию инспектора, гидравлическому испытанию на прочность при наличии значительных износов, а также после значительных их ремонтов. Пробное давление при этом принимается в соответствии с разд. 12 части XII «Холодильные установки» Правил постройки.

2.5.5.8 Пневматические испытания выполняют после завершения детального осмотра. Пневматические испытания компрессоров, аппаратов, сосудов, трубопроводов и арматуры, работающих под давлением холодильного агента, морозильных и охлаждающих аппаратов, предусмотренные настоящей главой, проводятся пробным давлением, равным расчетному.

2.5.5.9 При проведении пневматических испытаний необходимо руководствоваться следующими указаниями:

до начала испытаний должна быть снята изоляция с разъемных мест и соединений аппаратов, сосудов и трубопроводов;

пневматические испытания проводятся сухим воздухом, двуокисью углерода или азотом пробным давлением: для холодильных агентов R134A — 1,2 МПа, для холодильных агентов R22 и R717 — 2,0 МПа.

2.5.5.10 При испытании не допускается использования холодильных компрессоров для установления требуемого давления.

В исключительных случаях холодильные компрессоры могут быть использованы для нагнетания воздуха при условии, что разность давлений нагнетания и всасывания не превышает следующих значений: 1,2 МПа — для аммиака и хладона R22, 800 кПа — для хладона R12; при этом температура нагнетаемого воздуха не должна превышать 135 °С.

2.5.5.11 Во время испытаний вся система должна оставаться в течение 18 ч под давлением, которое

фиксируется каждый час. За первые 6 ч падение давления не должно превышать 2 %. В течение оставшихся 12 ч давление не должно изменяться при условии постоянства температуры окружающего воздуха; в противном случае должен быть произведен пересчет давления по формуле

$$P_{кон} = P_{нач} \frac{273 + t_{кон}}{273 + t_{нач}},$$

где $P_{кон}$, $P_{нач}$ — абсолютное давление в системе в конце и начале испытаний, соответственно, Па;

$t_{нач}$, $t_{кон}$ — температура воздуха в помещении в начале и конце испытаний, соответственно, °С.

2.5.5.12 Если допустимые параметры плотности не будут достигнуты, проводятся повторные испытания после устранения мест утечек.

2.5.5.13 После испытаний на плотность для проверки аварийного слива холодильного агента осуществляется сброс давления поочередным открытием вентилей на станции аварийного слива.

2.5.5.14 Испытания системы холодильного агента на герметичность, предусматриваемые для холодильных установок, работающих на холодильных агентах группы I, должны проводиться вакуумированием до остаточного давления не более 1,0 кПа с выдержкой под вакуумом после окончания вакуумирования в течение 12 — 18 ч.

За это время давление в системе не должно повышаться более чем на 0,65 кПа, причем за первый час — более чем на 0,15 кПа.

Перед испытаниями на герметичность система холодильного агента должна быть осушена, как правило, вакуумированием. Вакуумирование должно продолжаться в течение 6 ч после достижения в системе остаточного давления, предусматриваемого для испытаний на герметичность (1,0 кПа).

2.5.5.15 Если допустимые параметры герметичности не будут достигнуты, проводятся повторные испытания системы на плотность для выявления неплотностей, а затем, после устранения неплотностей, испытания вакуумированием повторяются.

2.5.5.16 При очередных освидетельствованиях классифицированной холодильной установки должны быть проведены испытания холодильной установки в действии с целью проверки создания и поддержания спецификационных температур в охлаждаемых помещениях, морозильных аппаратах и других охлаждающих устройствах.

При этих испытаниях температура в охлаждаемых помещениях должна доводиться до наиболее низкого спецификационного значения и поддерживаться в течение 16 ч. Время достижения низкой спецификационной температуры для каждого охлаждаемого помещения регистрируется в Акте освидетельствования классифицируемой холодильной установки (форма 6.3.47). При испытаниях проверяется работа автоматического управления и регулирования, а также местного (ручного) управления, если оно предусмотрено.

Измерения температуры в грузовых охлаждаемых помещениях производятся каждый час. Колебания температуры в этих помещениях не должны превышать значений, установленных техническими требованиями к холодильной установке для конкретных условий ее работы. При отсутствии таких требований колебания температуры не должны превышать ± 2 °С.

По окончании испытаний в действии установка выключается и производятся замеры подъема температуры внутри охлаждаемых помещений, температуры наружного воздуха, забортной воды, а также температуры в помещениях, смежных с охлаждаемыми. Такие испытания проводятся также в случае изменения конструкции изоляции, после ремонта или замены изоляции. Данная проверка изоляции охлаждаемых помещений на холодопотери проводится для сравнения с результатами предыдущих (построечных) испытаний. В случае сомнений инспектора в качестве изоляции или после замены оборудования, влияющего на поддержание спецификационных температур в охлаждаемых помещениях, могут быть потребованы испытания с имитацией расчетной тепловой нагрузки дополнительными нагревателями в соответствии с положениями Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов (см. приложение 3 к разд. 11 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов).

Спецификационные параметры проверки в действии должны соответствовать построечным.

2.5.6 Внеочередные освидетельствования.

При внеочередных освидетельствованиях холодильной установки инспектор использует изложенные в настоящей главе указания по освидетельствованию холодильных установок в эксплуатации в объеме, соответствующем виду и объему выполняемого внеочередного освидетельствования.

2.5.7 Непрерывное освидетельствование.

2.5.7.1 Непрерывное освидетельствование холодильной установки выполняется в соответствии с Инструкцией по непрерывному освидетельствованию судов (см. приложение 2) и в соответствии с одобренным учетным листом-планом освидетельствований установки.

2.5.7.2 При непрерывном освидетельствовании объектов холодильной установки и установки в целом инспектор руководствуется соответствующими указаниями по проведению осмотров, выполнению испытаний и проверок, изложенными

в 2.5.4 и 2.5.5, применительно к конкретному объекту и виду освидетельствования.

2.5.8 Первоначальное освидетельствование.

2.5.8.1 Объем первоначального освидетельствования холодильной установки инспектор устанавливает каждый раз на основе табл. 2.1 части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил для соответствующего очередного освидетельствования для возобновления класса в зависимости от возраста и технического состояния холодильной установки.

При определении объема первоначального освидетельствования инспектор руководствуется также 1.6 части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил.

2.5.8.2 При первоначальном освидетельствовании холодильной установки должно быть проверено соответствие конструкции, расположения и установки механизмов, аппаратов, сосудов и других объектов технического наблюдения, оборудования помещений холодильных машин, запасов холодильного агента и технологического оборудования, а также электрического оборудования требованиям Правил постройки.

Для классифицируемых холодильных установок должна быть проведена проверка обеспечения создания и поддержания спецификационных температур в охлаждаемых помещениях и длительности цикла замораживания в морозильных аппаратах, а также соответствия требованиям к оборудованию и изоляции охлаждаемых помещений. Техническое состояние объектов наблюдения должно быть определено с учетом качества их изготовления.

При этом освидетельствовании судовладелец должен предъявить техническую документацию в объеме, необходимом для проверки выполнения технических требований Правил, а также судовую документацию (документы классификационных и других компетентных органов надзора, заводские сертификаты и т. п.).

Перечень необходимой технической документации указан в 1.6.3 и 1.6.4 части IV «Освидетельствования холодильных установок» Правил.

2.5.8.3 Требования к осмотрам, проверкам и другим действиям, выполняемым при первоначальном освидетельствовании, изложены в 2.5.4 и 2.5.5.

2.5.9 Документы.

2.5.9.1 По результатам выполненного освидетельствования инспектор оформляет документы, формы которых и их рассылка предусмотрены Перечнем.

2.5.9.2 Результаты ежегодного освидетельствования неклассифицируемой холодильной установки отражаются в разд. 12 Акта ежегодного/промежуточного освидетельствования механической установки (форма 6.3.8).

2.5.9.3 Результаты освидетельствования классифицируемой холодильной установки заносятся в Акт освидетельствования классифицируемой холодильной установки (форма 6.3.47), а Классификационное свидетельство на холодильную установку (форма 3.1.4) подтверждается.

2.5.9.4 Результаты очередного освидетельствования неклассифицируемой холодильной установки отражаются в разд. 8 Акта очередного освидетельствования механической установки (форма 6.3.13).

2.5.9.5 По результатам очередного освидетельствования классифицируемой холодильной установки оформляется Акт освидетельствования классифицируемой холодильной установки (форма 6.3.47), и при положительных результатах освидетельствования оформляется новое Классификационное свидетельство на холодильную установку (форма 3.1.4).

2.5.9.6 Результаты внеочередных и непрерывного освидетельствований отражаются в Акте освидетельствования судна (форма 6.3.10), при этом в случае непрерывного освидетельствования делаются соответствующие отметки в учетном листе-плане непрерывного освидетельствования.

Если внеочередное освидетельствование классифицируемой холодильной установки выполняется для продления срока очередного освидетельствования, в Классификационном свидетельстве на холодильную установку (форма 3.1.4) при положительных результатах освидетельствования в разделе «Временные ограничения и примечания» делается отметка о продлении класса.

2.5.9.7 Результаты первоначального освидетельствования неклассифицируемой холодильной установки отражаются в Акте освидетельствования механической установки, систем по окончании постройки судна/ первоначального освидетельствования (форма 6.3.3), а классифицируемой холодильной установки — в Акте освидетельствования классифицируемой холодильной установки (форма 6.3.47) с последующим оформлением Классификационного свидетельства на холодильную установку (форма 3.1.4).

3 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА РЕМОНТОМ СУДОВ

3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3.1.1 Указания по выполнению ремонтных работ приведены в 4.9 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и Методических Рекомендаций по техническому наблюдению за ремонтом морских судов (МР по ремонту).

3.2 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ РЕГИСТРА ЗА РЕМОНТОМ СУДОВ НА СУДОРЕМОНТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ

3.2.1 Освидетельствование объектов технического наблюдения проводится инспектором по предъявлении судоремонтным предприятием объекта наблюдения или завершенного объема работ.

По результатам выполнения каждого из этапов ремонта предприятием составляется акт, который должен быть предъявлен Регистру.

Освидетельствования и проверки инспектором в процессе технического наблюдения за ремонтом производятся после представления актов судоремонтным предприятием об окончательной приемке им объектов технического наблюдения.

В случае неудовлетворительных результатов освидетельствования РС какого-либо объекта наблюдения судоремонтное предприятие обязано повторно предъявить его инспектору РС.

Если обнаружены дефекты, недостатки или отступления от одобренной документации, инспектор обязан потребовать их устранения и, как правило, повторного предъявления объекта к освидетельствованию. Объем и методы ремонта должны быть согласованы инспектором.

При обнаружении дефектов на каком-либо этапе ремонта инспектор РС должен потребовать анализа предшествующих операций для выявления причин возникновения дефектов и предупреждения их появления в дальнейшем.

3.2.2 Перед монтажом заменяемых деталей, механизмов, устройств и оборудования инспектор РС должен убедиться в том, что указанные объекты технического наблюдения имеют документы, подтверждающие изготовление или их ремонт под техническим наблюдением Регистра. В обоснованных случаях допускаются документы, выданные классификационным обществом-членом МАКО.

3.2.3 Перед началом испытаний инспектору должны быть предъявлены документы, подтверждающие выполнение всех замечаний, полученных на предыдущих этапах технического наблюдения.

Испытания проводятся в соответствии с согласованными судовладельцем и одобренными Регистром программами и методиками.

В программе испытаний для отремонтированных механизмов, устройств, систем и оборудования судна должны быть изложены технические требования и приведены необходимые пояснения, описания и методики в соответствии с требованиями соответствующих разделов Руководства.

3.2.4 Инспектором РС осуществляются также следующие периодические проверки судоремонтного предприятия, не связанные с официальным предъявлением органу технического контроля предприятия: качества выполняемых предприятием контрольных операций, изготовления и ремонта отдельных деталей и элементов конструкций, входящих в состав объектов наблюдения, а также последовательности технологических процессов ремонта объекта наблюдения, обеспечивающих его качество.

При этом особое внимание следует уделять выявлению недостатков и дефектов, которые не могут быть обнаружены при освидетельствованиях после завершения работ.

Периодичность осуществления проверок определяет инспектор РС в зависимости от от объема работ, типа объекта наблюдения, качества выполняемых предприятием работ и условий производства.

3.2.5 Инспектор РС может осуществлять освидетельствования, не связанные с наблюдением за ремонтом конкретных судов, но вытекающие из функций Регистра на производстве или предписываемые Правилами, Руководством и другими нормативными документами Регистра.

При выборочном контроле инспектор определяет характер и число выборок, проб и контрольных проверок, исходя из конкретных условий производства, качества выполнения работ, особенностей и ответственности объекта наблюдения и его элементов.

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

3.3 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ВРЕМЕННЫМ РЕМОНТОМ

3.3.1 Временный ремонт допускается в тех случаях, когда невозможно выполнить полный и срочный ремонт корпусных конструкций, механизмов, систем, оборудования, устройств и т.п., и, при котором обеспечивается безопасная эксплуатация судна на весь период до проведения полного ремонта с учетом Приложения 17 к Руководству.

3.3.2 При принятии решения о выполнении временного ремонта инспектору РС необходимо руководствоваться соответствующими указаниями правил и Руководства и, в применимых случаях, согласовать принятое решение с Управлением судов в эксплуатации ГУР или подразделением по наблюдению за судном в эксплуатации.

3.3.3 В отдельных случаях, по согласованию с Управлением судов в эксплуатации ГУР, ремонтные работы могут быть выполнены силами экипажа судна в рейсе при соблюдении следующих условий:

.1 если ремонт корпуса, механизмов или оборудования, который может привести к изменению класса судна, намечен к выполнению членами экипажа во время рейса судна, он должен планироваться заранее;

.2 процедура ремонта, включая объем предложенного ремонта и необходимость присутствия инспектора во время рейса, должна быть представлена для рассмотрения и согласована с подразделением РС по наблюдению в эксплуатации заранее;

.3 если подразделение РС по наблюдению в эксплуатации не будет уведомлено о проведении ремонтных работ в рейсе, класс судна должен быть приостановлен;

.4 если в чрезвычайной ситуации требуется немедленное проведение аварийного ремонта, информация о его проведении должна быть занесена в судовой журнал и впоследствии представлена Регистру для использования при определении дальнейших требований к освидетельствованию;

.5 выполнение ремонта основных конструкций корпуса в рейсе может быть разрешено Главным управлением РС только в чрезвычайной ситуации;

.6 если разрешено ГУР, при любых намеченных видах ремонтных работ основных корпусных конструкций (например, основных продольных и поперечных связей и их подкреплений) планы по ремонту должны быть предъявлены для оценки подразделению РС по наблюдению в эксплуатации до начала ремонтных работ во время рейса.

.7 Любые ремонтные работы основных корпусных конструкций во время рейса должны выполняться под наблюдением инспектора РС непосредственно во время рейса или через установленные РС регулярные промежутки времени для подтверждения порядка выполнения работ, соответствия выполняемых этапов работ требованиям правил РС. По завершении ремонтных работ применительно к основным корпусным конструкциям должны быть применены одобренные РС методы неразрушающего контроля под наблюдением инспектора РС;

.8 ремонтные работы корпусных конструкций, не относящихся к основным, могут быть приняты на основании осмотра инспектором РС после завершения ремонтных работ;

.9 ремонт корпуса, выполненный экипажем судна, не должен быть принят инспектором РС, если:

не было проведено первоначальное обсуждение с судовладельцем вопросов, указанных в **3.3.4**, или

документы по ремонту не позволяют оценить объем и качество ремонта;

результаты освидетельствования по окончании ремонта признаны неудовлетворительными или такое освидетельствование не проводилось;

.10 если в результате выполнения ремонтных работ в рейсе, по мнению инспектора РС, отсутствует необходимость выставления дополнительного требования о полном ремонте, такой ремонт может быть засчитан как полный (постоянный). В остальных случаях, ремонтные работы в рейсе должны трактоваться как временный ремонт;

.11 вышесказанное не включает обслуживание и ремонт корпуса, механизмов и оборудования в соответствии с процедурами, рекомендованными изготовителем, и установившейся морской практикой, которая не требует одобрения классификационного общества; однако любой ремонт, как результат такого обслуживания и разборок, который влияет или может повлиять на изменение класса судна, должен быть отмечен в судовом журнале и информация о об этом доведена до сведения наблюдающему инспектору РС для использования при определении дальнейших требований к освидетельствованиям.

3.3.4 До начала проведения ремонта корпуса судна в рейсе судовладельцу необходимо руководствоваться следующими положениями (рекомендуется проведение совместного совещания судовладельца и инспектора РС до начала ремонтных работ):

обеспечение качества ремонта, включая обеспечение продольной прочности и водонепроницаемости/непроницаемости в условиях эксплуатации (относится к ответственности судовладельца);

объем намеченного ремонта, представляемый судовладельцем в виде ремонтных ведомостей, согласованных с Регистром (согласованные с Регистром ремонтные ведомости должны оставаться на борту судна и предъявляться инспектору, осуществляющему контроль выполненного ремонта);

на борту судна должны быть в наличии необходимые чертежи;

все ремонтные работы должны быть согласованы РС и выполняться в соответствии с требованиями правил РС;

должна быть обеспечена проверка используемых при ремонте материалов, представление сертификатов на материалы; сварочных материалов (сертификаты на них и совместимость с используемыми при ремонте материалами); использования сушильных печей, контейнеров для хранения и т. п.; квалификации сварщиков и контролирующего персонала (записи о квалификации должны оставаться на борту судна и предъявляться инспектору Регистра, осуществляющему контроль выполненного ремонта);

должна быть выполнена оценка объема намеченных предъявлений Регистру, оценка обеспечения необходимых рабочих условий (например, лесами, освещением, вентиляцией и т. п.), оценка методов проверки качества работ;

должны быть выполнен анализ планируемых мер обеспечения качества сварки (в частности, очистка, предварительный нагрев, если он необходим, строгое соблюдение принципов последовательности сварки,

ограничение сварки, при необходимости, определенными условиями, запрещение сварки в наиболее сложных условиях, как например, качка судна);

по завершении ремонтных работ должны быть выполнены соответствующие проверки и испытания (если необходимо, под наблюдением инспектора РС).

По результатам анализа вышеупомянутых вопросов должен быть составлен акт. Копия акта должна находиться на борту и быть представлена инспектору РС, который будет выполнять освидетельствование по завершении ремонта. Копию указанного акта следует направить по почте или факсом в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, где будет проведена окончательная проверка проведенного ремонта.

3.3.5 Результаты наблюдения за временным ремонтом должны регистрироваться в акте (форма 6.3.10) и Статусе освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) с внесением требования о необходимости выполнения полного ремонта в установленный срок в соответствии с положениями Приложения 17 к Руководству. В случае, если возможность выставления требования по полному ремонту согласовывалась с ГУР и морской администрацией флага судна, инспектору РС необходимо руководствоваться дополнительными указаниями ГУР и морской администрации флага судна, в частности, касательно оформления краткосрочных свидетельств (свидетельств с условием).

В акте инспектор РС должен указать объем ремонта, изменения и замены конструкций, механизмов и оборудования. Если имеются требования, подлежащие выполнению при последующих плановых ремонтах или в установленный срок, а также если надо обратить особое внимание при последующих освидетельствованиях на отдельные объекты, в отчетных документах РС делается об этом соответствующее указание. При выставлении требований о необходимости выполнения полного ремонта инспектор РС должен руководствоваться положениями Приложения 17 к Руководству.

3.4 ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ РЕГИСТРА ПРИ НАБЛЮДЕНИИ ЗА РЕМОНТОМ

3.4.1 По результатам предремонтного осмотра оформляется акт (форма 6.3.10); при нахождении судна в ремонте более 15 суток, а при промежуточном или очередном освидетельствовании независимо от времени продолжительности ремонта оформляется Журнал (форма 6.3.48r или форма 6.3.48e, что применимо)) согласно Перечню.

3.4.2 При описании выполненного ремонта, не совпадающего с периодическими освидетельствованиями, а также при любом виде переоборудования и ремонтах, требующих применения специальных решений Регистра должен быть оформлен акт (форма 6.3.10) или отчет (форма 6.1.03).

3.4.3 При описании ремонтных работ, выполненных в период проведения периодических освидетельствований, результаты выполненного ремонта должны быть оформлены с использованием системы STORM – в чек-листе (форма 6.1.01) с обязательным отображением информации в отчете (форма 6.1.03) (см. Инструкцию по работе в системе STORM). Если требуется описание значительного объема работ, может быть оформлен отдельный акт (форма 6.3.10).

Информация о выполненных ремонтных работах и отдельные технические данные могут также вноситься в акты (в обоснованных случаях их применения) периодических освидетельствований (формы 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.10K, 6.3.11, 6.3.12, 6.3.13, 6.3.14, 6.3.15, 6.3.17, 6.4.6 и т.д.).

3.4.4 В отчетных документах Регистра, оформленных по результатам выполненного ремонта, как минимум, должна содержаться следующая информация:

вид освидетельствования, при котором выполнен ремонт;

краткая информация о причине выполнения ремонта объекта (со ссылками на акты дефектации и т.п.);

описание отремонтированных объектов с указанием их наименования и месторасположения;

подробное описание объема и способа выполненного ремонта (полная или частичная замена, подкрепление и т. п.), включая марки или категории материалов, размеры, соответствующие фотографии, эскизы;

сведения о наличии Свидетельств РС на запасные части, материалы и изделия;

методы и результаты проведенных испытаний и последующих осмотров.

3.4.5 Если в указанных выше отчетных документах, оформленных по результатам освидетельствования объектов технического наблюдения после ремонта, содержится только ссылка (без указания перечня и объема выполненных работ) на отчеты и акты судоремонтных предприятий, то копии этих отчетов и актов направляются в формуляр судна.

4 ПРОЦЕДУРА ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ, СНЯТИЯ, ВОССТАНОВЛЕНИЯ И ПЕРЕНАЗНАЧЕНИЯ КЛАССА РЕГИСТРА

4.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1 Применение.

4.1.1.1 Положения настоящей Процедуры распространяются на все суда в классе Регистра не зависимо от типа, наличия средств движения, валовой вместимости, наличия ограничений по району и условиям плавания.

Положения настоящей процедуры в полной мере распространяются на суда внутреннего плавания.

В настоящей Процедуре полностью учтены Процедурные Требования МАКО №1С.

4.1.2 Определения и пояснения.

4.1.2.1 В дополнение к определениям, приведенным в разд. 2 части I «Общие положения» Правил, в настоящем разделе приняты следующие определения:

Рекомендации и Условия сохранения класса (Recommendations, Conditions of Class) следует рассматривать в тексте настоящего раздела как различные термины, используемые для обозначения термина «требования», касающегося специфических замеров, ремонтов, освидетельствований и тп., которые должны быть проведены в ограниченные пределы времени для сохранения класса.

Судно, лишенное класса (Disciassed) означает судно, класс которого был приостановлен или снят. Судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты восстановления или переназначения (в случае снятия) класса.

Судно в совместном классе (Dual class vessel) означает судно, которое классифицируется двумя классификационными обществами – членами МАКО, между которыми имеется письменное соглашение относительно совместного исполнения работы.

Технический комитет (ТК) (Technical Committee (TC), действующий в соответствии с Положением о техническом комитете.

«Форс-мажорные» обстоятельства (Force Majeure):

непредвиденная неспособность классификационного общества посетить судно (включая поврежденное судно) в связи с наложенным ограничением права доступа и передвижения на борту судна властями государства, где в данный момент находится судно;

непредвиденные задержки судна в порту выгрузки в связи с продолжительным периодом неблагоприятных погодных условий;

забастовки или междоусобицы;

военные действия;

другие случаи непреодолимой силы.

4.1.3 Контроль сроков освидетельствований и оплаты счетов.

4.1.3.1 Подразделения РС по наблюдению в эксплуатации должны проводить ежедневную оперативную проверку:

.1 действия классификационных документов;

.2 сроков периодических классификационных освидетельствований, отраженных в Статусе освидетельствований судна;

.3 сроков выполнения требований (рекомендаций/условий сохранения класса);

.4 сроков предъявления объектов технического наблюдения в соответствии с учетным листом-планом судов, находящихся в системе непрерывного освидетельствования;

.5 сроков оплаты счетов и погашения дебиторской задолженности;

.6 сроков нахождения состояния класса судов в коде 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» с учетом **4.2.9.11**;

.7 сроков давности приостановления класса судов, включая сроков нахождения состояния класса судов в коде 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)».

4.1.3.2 Все подразделения РС должны контролировать оплату выставленных ими счетов за предоставленные услуги.

4.1.3.3 По результатам ежедневной оперативной проверки подразделение РС по наблюдению за судами в эксплуатации проводит процедуру:

.1 приостановления класса судам, в отношении которых были обнаружены нарушения сроков предписанных освидетельствований (см. **4.2.1** — **4.2.6**);

.2 приостановления класса судам, в отношении которых были обнаружены нарушения сроков погашения дебиторской задолженности (см. **4.3**);

.3 снятия класса судам, срок приостановления класса которых превысил установленный срок (см. **4.5**).

4.1.3.3 По каждому случаю приостановления или снятия класса судовладельцу и в МА государства флага направляются соответствующие письменные уведомления с указанием причин (см. **4.9**).

4.1.3.4 Судовладелец вправе оспорить приостановление или снятие класса, если предоставит Регистру объективные доказательства своевременного предъявления судна к освидетельствованиям (материалы освидетельствования, по какой-либо причине не учтенные в Статусе освидетельствований судна), наличия «форс-мажорного» обстоятельства или своевременного погашения дебиторской задолженности.

В этом случае приостановление класса аннулируется, класс судна считается действующим, а

судовладелец и МА государства флага информируются в соответствии с 4.9.

Если к моменту восстановления класса наступили другие причины для его приостановления, то проводится новая процедура приостановления класса.

4.1.3.5 Коды состояния класса судна, используемые в настоящей процедуре, соответствуют Словарю №30 Кодовой книги.

4.1.4 Сохранение причин приостановления или снятия и кода состояния класса.

4.1.4.1 Код состояния приостановленного класса судна должен оставаться неизменным до момента его восстановления, снятия или перевода его в код 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)», даже если в этот период наступили другие причины для его приостановления (нарушение срока освидетельствования или оплаты счета).

4.1.4.2 Если снятие класса является прямым следствием его приостановления, то класс судна должен сниматься в соответствии с 4.5 по той же причине, по которой он был приостановлен.

4.1.4.3 Код состояния снятого класса судна не контролируется и должен оставаться неизменным.

4.1.4.4 Невзирая на положения 4.1.4.1, если класс судна первоначально был приостановлен по финансовой причине (см. 4.3), а на момент погашения задолженности наступили новые причины для приостановления класса (см. 4.2.1 – 4.2.6, 4.3 или 4.7), то первоначальный код состояния класса 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)» должен быть изменен на соответствующий с момента наступления новых причин для приостановления. При этом период приостановленного класса судна отсчитывается заново в новом коде состояния и не должен превышать сроков, определенных в 4.5.1 с учетом 4.5.6.

4.1.5 Для судов, находящихся в особом режиме освидетельствования (ОРО) в соответствии с 4.8 «Особый режим освидетельствования» части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, необходимо учитывать положения 4.5.4 и 4.5.5.

4.1.6 Условия применения кодов состояния приостановленного класса.

4.1.6.1 При применении кода состояния класса 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)» в раздел «Классификационные освидетельствования» Статуса освидетельствований судна должна быть внесена дополнительная информация инспектору и судовладельцу о конкретных причинах приостановления класса.

4.1.6.2 Действие кодов состояния приостановленного класса 21 (Класс приостановлен (аварийный случай)», 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)», 24 «Класс приостановлен в отстое (просрочено освидетельствование)», 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)» и 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)» не должно превышать сроков, определенных в 4.5.1 с учетом 4.5.6.

4.1.6.3 Применение кода состояния класса 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)».

4.1.6.3.1 Если во время освидетельствования судна для восстановления класса заканчивается максимально возможный срок нахождения класса в приостановленном состоянии (см. 4.5.1), класс судна может не сниматься и оставаться приостановленным при условии выполнения положений настоящего пункта. В этом случае состояние класса переводится в код 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)».

4.1.6.3.2 Код состояния класса 28 назначается только после истечения срока действия ранее действовавшего кода приостановления класса 21 «Класс приостановлен (аварийный случай)», 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)», 24 «Класс приостановлен в отстое (просрочено освидетельствование)» или 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)».

4.1.6.3.3 Организация введения состояния класса в код 28 и изменение состояния класса в соответствии с 4.10.4 находятся в компетенции и являются ответственностью подразделения РС по наблюдению в эксплуатации.

4.1.6.3.4 Код состояния класса 28 может быть назначен только при условии, что на последнюю дату срока действия предыдущего кода приостановления класса, судно фактически предъявляется к освидетельствованию для восстановления класса в объеме, подтвержденном ГУР (см. 4.6).

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно запросить подразделение РС, которое освидетельствует судно, о выполнении указанного условия не ранее 5 рабочих дней до наступления максимально возможного срока нахождения класса в приостановленном состоянии (см. 4.5.1).

4.1.6.3.5 Код состояния класса 28 назначается от последней даты ранее действовавшего кода приостановления класса (см. 4.1.6.3.2) на срок, не превышающий 3 (трех) месяцев. Продление периода нахождения состояния класса судна в коде 28 не допускается.

4.1.6.3.6 Судовладелец и МА государства флага должны информироваться о новой причине приостановления класса судну путем направления соответствующего письменного уведомления (см. 4.9).

4.2 ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ КЛАССА В СЛУЧАЕ НЕПРЕДЪЯВЛЕНИЯ СУДНА К ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯМ В УСТАНОВЛЕННЫЕ СРОКИ

4.2.1 Очередное освидетельствование.

4.2.1.1 Классификационное свидетельство становится недействительным, и классификация судна автоматически приостанавливается, начиная с даты истечения срока действия классификационного свидетельства, если:

очередное освидетельствование судна не завершено к предписанному сроку, либо не находится в процессе завершения к этому сроку; или

очередное освидетельствование судна не завершено к сроку предоставленного продления (см. **4.2.1.2**), либо не находится в процессе завершения к этому сроку. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код **22** «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.1.2 Если в силу «особых обстоятельств» срок очередного освидетельствования переносится и действие классификационного свидетельства продлевается, в соответствии с **2.4.1.4.9** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил, класс судна не приостанавливается.

4.2.1.3 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока действия классификационного свидетельства за **3** месяца.

4.2.1.4 Если на момент истечения срока действия классификационного свидетельства очередное освидетельствование судна проводится, но еще не завершено, класс судна может не приостанавливаться. В этом случае состояние класса судна должно быть переведено в код **16** «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» (см. **4.2.9**).

4.2.1.5 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с **4.10**.

4.2.1.6 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код **15** «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. **4.2.7**).

4.2.1.7 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. **4.6**). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.2 Ежегодное освидетельствование.

4.2.2.1 Классификационное свидетельство становится недействительным и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если ежегодное освидетельствование судна не завершено в пределах **3** (трех) месяцев после назначенной ежегодной даты, если только ежегодное освидетельствование судна к этому сроку не находится в процессе завершения. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код **22** «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.2.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока предъявления судна к ежегодному освидетельствованию за **3** (три) месяца до окончания вилки ежегодного освидетельствования.

4.2.2.3 Если на момент окончания вилки ежегодное освидетельствование судна проводится, но еще не завершено, класс судна может не приостанавливаться. В этом случае состояние класса судна должно быть переведено в код **16** «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» (см. **4.2.9**).

4.2.2.4 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с **4.10**.

4.2.2.5 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код **15** «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. **4.2.7**).

4.2.2.6 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. **4.6**). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.3 Промежуточное освидетельствование.

4.2.3.1 Классификационное свидетельство становится недействительным и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если промежуточное освидетельствование судна не завершено в пределах **3** месяцев после назначенной ежегодной даты третьего ежегодного освидетельствования, если только промежуточное освидетельствование судна к этому сроку не находится в процессе завершения. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код **22** «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.3.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока предъявления судна к промежуточному освидетельствованию за **3** (три) месяца до окончания вилки третьего ежегодного освидетельствования.

4.2.3.3 Если на момент окончания вилки промежуточное освидетельствование судна прово-

дится, но еще не завершено, класс судна может не приостанавливаться. В этом случае состояние класса судна должно быть переведено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» (см. 4.2.9).

4.2.3.4 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.2.3.5 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. 4.2.7).

4.2.3.6 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. 4.6). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.4 Освидетельствование подводной части судна.

4.2.4.1 Классификационное свидетельство становится недействительным и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если освидетельствование подводной части корпуса судна или полное освидетельствование его валопроводов не завершено к установленному сроку, если только такие освидетельствования к этому сроку не находятся в процессе завершения. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.4.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока предъявления к освидетельствованию подводной части корпуса судна или к полному освидетельствованию его валопроводов за 3 (три) месяца до установленной даты.

4.2.4.3 Если на момент окончания установленного срока освидетельствование подводной части корпуса судна или полное освидетельствование его валопроводов проводится, но еще не завершено, класс судна может не приостанавливаться. В этом случае состояние класса судна должно быть переведено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» (см. 4.2.9).

4.2.4.4 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.2.4.5 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. 4.2.7).

4.2.4.6 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. 4.6). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.5 Объекты системы непрерывного освидетельствования.

4.2.5.1 Классификационное свидетельство становится недействительным, и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если освидетельствование объектов технического наблюдения в соответствии с учетным листом-планом судна, находящегося в системе непрерывного освидетельствования, не завершено к установленному сроку, если только такие освидетельствования к этому сроку не находятся в процессе завершения. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)».

4.2.5.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока предъявления к освидетельствованию объектов технического наблюдения в соответствии с учетным листом-планом судна, находящегося в системе непрерывного освидетельствования, за 3 (три) месяца до установленной даты.

4.2.5.3 Если на момент наступления срока освидетельствование объектов технического наблюдения в соответствии с учетным листом-планом судна, находящегося в системе непрерывного освидетельствования, проводится, но еще не завершено, класс судна может не приостанавливаться. В этом случае состояние класса судна должно быть переведено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» (см. 4.2.9).

4.2.5.4 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.2.5.5 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. 4.2.7).

4.2.5.6 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. 4.6). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.6 Рекомендации и условия сохранения класса (требования).

4.2.6.1 Каждому выставляемому требованию должна быть предписана дата его выполнения (см. разд. 7 части I «Общие положения»).

4.2.6.2 Классификационное свидетельство становится недействительным и классификация судна автоматически приостанавливается в том случае, если выставленные Регистром классификационные требования не выполнены к установленному сроку. Состояние класса судна в случае приостановления класса должно быть переведено в код **26** «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)».

4.2.6.3 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно уведомить судовладельца о предстоящем окончании срока выполнения требований за **3** (три) месяца до установленной даты или незамедлительно после выставления требования и актуализации учетных данных судна на сайте РС, если для устранения требования предписан срок менее **3** (трех) месяцев.

4.2.6.4 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с **4**.10.

4.2.6.5 Класс судна может не приостанавливаться при наличии документально обоснованных «форс-мажорных» обстоятельств. В этом случае состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» (см. **4.2.7**).

4.2.6.6 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, то класс судна может быть восстановлен только в соответствии с процедурой восстановления (см. **4.6**). Тем не менее, судно считается лишенным класса от даты приостановления класса до даты его восстановления.

4.2.7 «Форс-мажорные» обстоятельства.

4.2.7.1 Если в силу «форс-мажорных» обстоятельств, не зависящих от судовладельца или Регистра, судно находится в порту, где начатые освидетельствования (см. **4.2.1 – 4.2.6**), невозможно было завершить к предписанному сроку, в силу чего они стали просроченными, Регистр может предоставить возможность судну проследовать с действующим классом непосредственно в определенный порт выгрузки, и, при необходимости, далее в балласте в согласованный порт, в котором освидетельствование будет завершено, (далее – «первый порт захода») при условии соблюдения всех следующих условий:

.1 инспектором РС будут проверены судовые регистрационные записи (судовой и машинный журналы и т.п.);

.2 в «первом порту захода» Регистром будут проведены наступившие и/или просроченные освидетельствования, а также проверено выполнение рекомендаций/условий сохранения класса (требований), которые по независящим от Регистра причинам не могут быть проведены в настоящем порту;

.3 инспектор РС подтвердит, что судно находится в удовлетворительном состоянии для разового прямого рейса в порт выгрузки и далее, при необходимости, для прямого балластного перехода до базы ремонта.

Освидетельствования в «первом порту захода» должны проводиться в объеме, определенном на предписанную дату, то есть без учета возраста судна на дату фактического предъявления. Такие освидетельствования должны засчитываться как освидетельствования, проведенные для возобновления/подтверждения класса.

Если класс судна уже был автоматически приостановлен, он может быть восстановлен при условии выполнения предписаний настоящего пункта.

4.2.7.2 Если в силу «форс-мажорных» обстоятельств, не зависящих от судовладельца или Регистра, судно не находится в порту (находится в море) или находится в порту, где возникла непредвиденная невозможность посещения судна инспектором Регистра для проведения освидетельствований (см. **4.2.1 — 4.2.6**), в силу чего эти освидетельствования стали просроченными, Регистр может предоставить возможность судну проследовать с действующим классом непосредственно в ближайший согласованный порт захода, в котором:

.1 Регистром будут проведены наступившие и/или просроченные освидетельствования, а также проверено выполнение рекомендаций / условий сохранения класса (требований); или

.2 в силу продолжения «форс-мажорных» обстоятельств судно будет предъявлено Регистру для выполнения положений **4.2.7.1**.

Положения настоящего пункта применимы при условии письменного подтверждения капитана (со ссылками на записи в судовом и машинном журналах), что судно в состоянии завершить или совершить прямой рейс до ближайшего согласованного порта захода.

Освидетельствования в ближайшем согласованном порту захода должны проводиться в объеме, определенном на предписанную дату, то есть без учета возраста судна на дату фактического предъявления. Такие освидетельствования должны засчитываться как освидетельствования, проведенные для возобновления/подтверждения класса.

Если класс судна уже был автоматически приостановлен, он может быть восстановлен при условии выполнения предписаний настоящего пункта.

4.2.7.3 Если судно остается в порту, где в силу «форс-мажорных» обстоятельств возникла непредвиденная невозможность посещения судна инспектором Регистра для проведения или завершения начатых освидетельствований (см. **4.2.1 – 4.2.6**), в силу чего эти освидетельствования стали просроченными, Регистр может не приостанавливать класс

судну до момента прекращения «форс-мажорных» обстоятельств.

4.2.7.4 В случае, если ожидается, что сроки предписанных освидетельствований и срок действия классификационного свидетельства закончатся когда судно будет находиться в море, судовладелец должен предпринять все возможные действия, чтобы предписанные освидетельствования были проведены своевременно в последнем порту захода судна, когда срок таких освидетельствований еще не закончился и классификационное свидетельство оставалось действительным.

Если, не взирая на предпринятые судовладельцем действия, сроки предписанных освидетельствований и срок действия классификационного свидетельства закончились когда судно находится в море, должны применяться положения 4.2.7.2.

4.2.7.5 В случае применения положений 4.2.7.1, 4.2.7.2 или 4.2.7.3 состояние класса судна переводится в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)».

4.2.7.6 Для введения состояния класса судна в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» судовладелец должен представить в Регистр объективное обоснование наличия «форс-мажорных» обстоятельств невозможности завершения начатого освидетельствования (для применения положений 4.2.7.1 и 4.2.7.3) или невозможности предъявления судна к освидетельствованию (для применения положений 4.2.7.2 и 4.2.7.3).

4.2.7.7 Анализ представленных судовладельцем обстоятельств, принятие решения о введении класса судна в код 15 «Класс действует (форс-мажор)» и актуализацию учетных данных судна на сайте РС выполняет подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.7.8 При положительном решении вопроса о введении состояния класса судна в код 15 «Класс действует (Форс-Мажор)», подразделение РС по наблюдению за судном в эксплуатации должно организовать информирование об этом судовладельца и МА государства флага (см. 4.9.7), а также организовать актуализацию базы данных «Учет флота» (см. 4.10.4).

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно информировать судовладельца, что состояние класса судна в коде 15 «Класс действует (Форс-Мажор)» может сохраняться только до момента прекращения «форс-мажорных» обстоятельств или прихода судна в порт, (см. 4.2.7.1 или 4.2.7.2), и что судовладелец, в свою очередь, должен предоставить Регистру своевременную объективную информацию о прекращении «форс-мажорных» обстоятельств или о прибытии судна в такой порт.

См. Циркуляр 889 **4.2.7.9** Если в «первом порту захода» (см. 4.2.7.1) или в порту нахождения судна после прекращения «форс-мажорных» обстоятельств в (см. 4.2.7.3), судовладельцем будет незамедлительно подана заявка на завершение начатых, но своевременно незавершенных освидетельствований и такие освидетельствования будут фактически начаты инспектором РС, состояние класса судна может быть переведено в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» (см. 4.2.9) от даты начала продолжения освидетельствования.

В противном случае класс судна подлежит приостановлению переводом состояния класса в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» (см. 4.2.1 – 4.2.5) или в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)» (см. 4.2.6), от даты просроченного освидетельствования.

См. Циркуляр 889

4.2.7.10 В случае применения «форс-мажорных» обстоятельств» (см. 4.2.7.2) класс судна подлежит приостановлению (см. 4.2.1 — 4.2.6) после прекращения соответствующих «форс-мажорных» обстоятельств или завершения судном согласованного рейса.

Состояние класса судна в этом случае переводится в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» (см. 4.2.1 — 4.2.5) или в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)» (см. 4.2.6) от даты просроченного освидетельствования.

4.2.8 Суда в отстое. См. Циркуляр 886

4.2.8.1 При выведении в отстой в соответствии с 3.2 части II «Периодичность и объем освидетельствований» Правил судну предписываются новые виды периодических освидетельствований как для «судна в отстое», которые контролируются подразделениями РС по наблюдению в эксплуатации. «Основной класс» судна меняется на «класс судна в отстое». Состояние класса судна переводится в код 13 «Класс действует (в отстое)».

4.2.8.2 При нарушении сроков вновь назначенных видов периодических освидетельствования, «класс судна в отстое» подвергается процедуре приостановления (см. 4.2.1 и 4.2.2). Состояние класса судна в этом случае должно быть переведено в код 24 «Класс приостановлен в отстое (просрочено освидетельствование)».

4.2.8.3 При нарушении сроков выполнения требований (рекомендаций/условий сохранения класса), выставленных судну после его вывода в отстой, «класс судна в отстое» подвергается процедуре приостановления (см. 4.2.6). Состояние класса судна в этом случае должно быть переведено в код 24 «Класс приостановлен в отстое (просрочено освидетельствование)».

4.2.8.4 При нарушении сроков погашения дебиторской задолженности по счетам, выставленным до или после вывода судна в отстой, «класс

судна в отстое» подвергается процедуре приостановления (см. **4.3**). Состояние класса судна в этом случае должно быть переведено в код 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)».

4.2.8.5 При нарушении сроков освидетельствований, предписанных судну до вывода его в отстой (относящихся к «основному классу»), «класс судна в отстое» не приостанавливается. Информация о сроках «основного класса» судна должна поддерживаться подразделениями РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.8.6 Если в отстой выводится судно, «основной класс» которого приостановлен по причине нарушения сроков предъявления к освидетельствованиям или сроков погашения дебиторской задолженности, то «основной класс» судна остается приостановленным до тех пор, пока не будет устранены причины приостановления класса. При этом состояние «основного класса» судна не влияет на состояние «класса судна в отстое».

4.2.8.7 Если судну в отстое с каким-либо просроченным периодическим освидетельствованием, относящимся к «основному классу», требуется перейти на базу ремонта от места, где оно находится в отстое, то приостановка класса может быть временно отменена (на период перегона) и Регистром может быть рассмотрен вопрос совершения судном разового прямого балластного перегона на базу ремонта по согласованию с МА государства флага и при условии, что оно будет найдено в удовлетворительном состоянии по результатам освидетельствования, проведенного в объеме, определенном с учетом просроченных освидетельствований и времени нахождения судна в отстое.

Вопрос такого перегона рассматривается в соответствии с разд. **8** части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

См. Циркуляр 889 Это положение не применимо для судов, «основной класс» которых был приостановлен до вывода судна в отстой.

4.2.9 Состояние класса судна в процессе освидетельствования.

4.2.9.1 Класс судна в процессе любого вида освидетельствования и в ремонте продолжает действовать до наступления предписанной даты (включительно) соответствующего периодического или внеочередного освидетельствования, после чего класс судна подлежит процедуре приостановления в соответствии с **4.2.1** — **4.2.6**.

4.2.9.2 Если отдельные виды освидетельствований не завершены к моменту истечения предписанного срока, то класс судна может не приостанавливаться. При этом состояние класса судна переводится в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)», в соответствии с нижеследующими положениями.

4.2.9.3 Код состояния класса 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» применяется ко всем судам, за исключением:

.1 судов, введенных в особый режим освидетельствования (ОРО);

.2 судов, находящихся в процессе переоборудования.

4.2.9.4 Код состояния класса 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» применяется при следующих освидетельствованиях:

.1 при очередных освидетельствованиях от последней даты срока действия классификационного свидетельства с учетом, если применимо, предоставленного продления;

.2 при ежегодных и промежуточных освидетельствованиях от последней даты предписанной «вилки»;

.3 при освидетельствовании объектов технического наблюдения в соответствии с учетным листом-планом судна, находящегося в системе непрерывного освидетельствования от последней даты предписанного срока;

.4 при освидетельствованиях подводной части корпуса судна от последней даты предписанного срока;

.5 при полных освидетельствованиях валопроводов от последней даты предписанного срока;

Применение кода состояния класса 16 при других освидетельствованиях является предметом специального рассмотрения ГУР и находится в компетенции управления судов в эксплуатации ГУР.

4.2.9.5 Рассмотрение вопроса о введении состояния класса судна в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» осуществляется подразделением РС по наблюдению в эксплуатации по запросу судовладельца и/или подразделения РС, проводящего освидетельствование.

4.2.9.6 Состояние класса судна может быть введено в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» при выполнении следующих условий:

.1 судно фактически предъявляется к освидетельствованиям, из перечисленных в **4.2.9.4**;

.2 освидетельствования, из перечисленных в **4.2.9.4**, начаты в пределах предписанного срока;

.3 судно выведено из эксплуатации, а его безопасность и предотвращение загрязнения окружающей среды и моря с него обеспечивается судовладельцем с привлечением, при необходимости, береговых структур (например, судоремонтным предприятием);

.4 для атомных судов при выполнении длительного ремонта, обусловленного регламентными

работами по замене активной зоны реакторной установки и/или выполнением работ, необходимых для продления ресурса основного оборудования. Это условие применяется при введении состояния класса атомного судна в код 16 на период более 30 календарных дней (см. 4.2.9.8);

.5 подразделение РС, проводящее освидетельствование, считает обоснованным введение состояния класса суда в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» с учетом объективных обстоятельств, представленных судовладельцем с учетом вышеизложенного.

4.2.9.7 О результатах рассмотрения вопроса о возможности ввода состояния класса судна в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» подразделение РС по наблюдению в эксплуатации информирует подразделение РС, проводящее освидетельствование судна.

При положительном результате рассмотрения вопроса, подразделение РС, проводящее освидетельствование судна, оперативно, в течение 1 рабочего дня, должно направить Извещение об изменении состояния класса судна на код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» по форме 11.П.02/01 или 11.П.02/01э в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и в отдел внедрения информационных технологий ГУР.

Если подразделение РС по наблюдению в эксплуатации считает нецелесообразным применение кода 16 к состоянию класса суда, оно должно информировать об этом подразделение РС, проводящее освидетельствование судна, а также оперативно, в течение 1 рабочего дня, направить Извещение по форме 11.П.02/01 или 11.П.02/01э в отдел внедрения информационных технологий ГУР о приостановлении судну класса РС от даты окончания срока предписанного освидетельствования.

4.2.9.8 Период нахождения состояния класса судна в коде 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» не может превышать 30 календарных дней. Исключение составляют атомные суда, для которых применение кода 16 может превышать 30 календарных дней, но не должно превышать 12 месяцев, в случае выполнения длительного ремонта, обусловленного регламентными работами по замене активной зоны реакторной установки и/или выполнением работ, необходимых для продления ресурса основного оборудования.

4.2.9.9 Превышение указанного в 4.2.9.8 срока нахождения состояния класса судна в коде 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» является предметом специального рассмотрения ГУР и находится в компетенции отдела по учету флота ГУР.

Продление срока нахождения состояния класса в коде 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» может быть предоставлено на срок, не превышающий установленного в 4.2.9.8.

Возможность, условия и период дальнейшего продления является в каждом случае предметом специального рассмотрения ГУР и находится в компетенции управления судов в эксплуатации ГУР.

4.2.9.10 Рассмотрение вопроса продления срока нахождения состояния класса в коде 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» осуществляется в соответствии с 4.2.9.9 по запросу подразделения РС, проводящего освидетельствование судна, которое должно заблаговременно направить в отдел по учету флота ГУР или управление судов в эксплуатации ГУР (в зависимости от случая):

.1 подтверждение о выполнении условий (см. 4.2.9.6);

.2 предполагаемый срок завершения освидетельствования судна;

Вся переписка о продлении срока нахождения состояния класса судна в коде 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» должна направляться в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.9.11 Суда, к состоянию класса которых применен код 16, формируются в «Список судов, находящихся в процессе освидетельствования», размещенный на сайте ГУР, в котором отдельно отображаются со значением «> 30 дней» суда, срок действия кода 16 которых превысил 30 календарных дней.

4.2.9.12 Если проводимое предписанное освидетельствование не завершено в предоставленный кодом 16 срок (см. 4.2.9.8, 4.2.9.9 и 4.2.9.10), то класс судна должен быть приостановлен подразделением РС по наблюдению в эксплуатации. Состояние класса судна при этом вводится в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» с момента введения кода 16 в соответствии с 4.2.9.4.

4.2.9.13 Применение кода состояния класса судна 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» в случаях, не оговоренных выше, является предметом специального рассмотрения Морского департамента ГУР.

4.2.9.14 Если судну, находящемуся в процессе освидетельствования с кодом состояния класса 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)», в силу объективных причин необходимо перейти к новому месту, где незавершенное освидетельствование будет продолжено / завершено, необходимо руководствоваться следующим:

.1 выполненный объем освидетельствования должен быть оформлен как «незавершенное освидетельствование» в соответствии с Перечнем форм документов РС, оформляемых при проведении технического наблюдения (см. 6.3.13);

.2 переход судна к новому месту освидетельствования рассматривается как перегон в соответствии с разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» ;

.3 класс судна на период перегона приостанавливается с изменением кода состояния 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» на код состояния 22 «класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» с момента оформления «незавершенного освидетельствования»;

.4 после завершения перегона состояние класса может быть возвращено в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» на ранее действовавший срок, если результаты внеочередного освидетельствования судна после перегона, требуемого 8.6.23 разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», подтвердят, что техническое состояние судна не ухудшилось по сравнению с результатами «незавершенного освидетельствования» в предыдущем месте предъявления судна.

4.3 ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ КЛАССА СУДНА В СЛУЧАЕ НЕОПЛАТЫ СЧЕТОВ ЗА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ РЕГИСТРОМ УСЛУГИ

4.3.1 По результатам любого освидетельствования судна судовладельцу или стороне, номинированной судовладельцем, (далее – судовладелец) выставляется счет на оплату предоставленных Регистром услуг.

В соответствии с 3.3 Общих условий оказания услуг Регистром, судовладелец должен оплатить выставленный счет не позднее 30 календарных дней со дня выставления счета, если договором между Регистром и судовладельцем не предусмотрено иное.

4.3.2 В случае неоплаты выставленного счета в течение 30 календарных дней со дня его выставления, в классификационный раздел Статуса освидетельствований судна в автоматическом режиме вносится запись о включении судна в стоплист.

4.3.3 Подразделение РС, по отношению к которому судовладельцем не выполнены финансовые обязательства, должно уведомить судовладельца по истечении 75 суток от даты выставления счета о предстоящем приостановлении класса судну в случае неоплаты счета в течение оставшихся 15 суток. При этом судовладелец должен быть уведомлен о том, что при освидетельствовании других принадлежащих ему судов Регистр оставляет за собой право задерживать выдачу, подтверждение или продление документов по окончании соответствующего освидетельствования до погашения судовладельцем задолженности по счетам перед Регистром.

4.3.4 Если счет, выставленный за оказанные Регистром услуги, не оплачивается судовладельцем в течение 90 суток, классификация судна автоматически приостанавливается и классификационное свидетельство становится недействительным. В этом случае подразделение РС, по отношению к которому судовладельцем не выполнены финансовые обязательства, должно оперативно, в течение 1 рабочего дня информировать подразделение РС по наблюдению в эксплуатации о необходимости приостановки класса по причине неоплаты счета.

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации направляет Извещение об изменении состояния класса судна на код 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)» (форма 11.П.02/01 или 11.П.02/01 э) в отдел внедрения информационных технологий ГУР.

4.3.5 В извещении о приостановлении класса судовладелец должен быть также информирован о том, что Регистр прекращает предоставление услуг по освидетельствованию других судов данного судовладельца до закрытия им дебиторской задолженности (см. 4.9.2).

4.3.6 Документальное оформление приостановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.3.7 Сведения о неоплаченных свыше 30 суток счетах вносятся в классификационный раздел «Дополнительная информация судовладельцу и инспектору» Статуса освидетельствований судна.

4.3.8 При получении заявки на освидетельствование судна от судовладельца, имеющего задолженность перед Регистром по неоплаченным счетам от 30 до 90 суток, подразделение РС, получившее такую заявку, должно письменно информировать судовладельца о необходимости погашения задолженности до окончания работ по текущей заявке.

Выдача документов в этом случае может производиться только после погашения задолженности и получения письменного подтверждения об оплате от подразделения РС, выставившего счет, или от банка, осуществившего платеж.

4.3.9 При наличии информации в Статусе освидетельствований судна о том, что судовладелец имел просроченную задолженность перед Регистром в течение 18 предшествующих месяцев, предоставление услуг по текущей заявке осуществляется на условиях предоплаты в размере, определенном пунктом 3.5.1 «Общих условий оказания услуг Регистром».

4.3.10 Если судовладелец намеревается возобновить приостановленную классификацию судна Регистром, класс судна подлежит процедуре восстановления (см. 4.6).

4.4 СУДА В СОВМЕСТНОМ КЛАССЕ

4.4.1 Общие положения.

4.4.1.1 Если одно из обществ приостанавливает класс судна, находящегося в совместной классификации, оно должно уведомить другое общество о причинах приостановления класса, а также обо всех других обстоятельствах в течение 5 рабочих дней.

4.4.1.2 Второе общество после получения такого уведомления также должно приостановить действие класса судна, если оно не может обоснованно доказать, что такое приостановление класса неправомерно.

4.4.1.3 Если одно из обществ примет решение о восстановлении класса, оно должно информировать об этом второе общество.

4.4.1.4 Если одно из обществ примет решение о снятии класса, оно должно информировать об этом второе общество в соответствии с главой 6.7 части II Руководства.

4.4.1.5 В случае снятия класса одним или обоими обществами, договор о совместном классе автоматически теряет силу, и судно выводится из режима совместной классификации. После переназначения класса одного из обществ, по письменному обращению судовладельца судно может быть введено в режим совместной классификации в соответствии с положениями разд. 6 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

4.4.2 Приостановление или снятие класса.

4.4.2.1 Если одним из подразделений РС или ГУР будет получено от ИКО извещение о приостановлении или снятии класса судна, находящегося в совместном классе, это извещение незамедлительно, в течение 1 рабочего дня, должно быть направлено в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, которое должно применить процедуру приостановления или снятия класса РС, если не сможет обоснованно доказать, что такое приостановление или снятие класса неправомерно.

4.4.2.2 Если инициатором приостановления или снятия класса судна, находящегося в совместном классе, по техническим причинам (перечисленным в 4.2.1 — 4.2.6 или 4.7), является Регистр, подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно незамедлительно, в течение 1 рабочего дня после изменения состояния класса, направить необходимую информацию в отдел судов в эксплуатации ГУР, который, в свою очередь, информирует о приостановлении или снятии класса второе классификационное общество.

4.4.3 Восстановление класса.

4.4.3.1 Если одним из подразделений РС или ГУР будет получено от ИКО извещение о восстановлении класса судна, находящегося в совместном классе, это извещение незамедлительно, в течение 1 рабочего дня, должно быть направлено в подразделение РС по наблюдению за судном в эксплуатации, которое должно применить процедуру восстановления класса РС.

4.4.3.2 Если инициатором восстановления класса судна, находящегося в совместном классе, является Регистр, подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно незамедлительно, в течение 1 рабочего дня после изменения состояния класса, направить необходимую информацию в отдел судов в эксплуатации ГУР, который, в свою очередь, информирует о восстановлении класса второе классификационное общество.

4.4.4 Документальное оформление изменений состояния класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.4.5 Вся переписка по изменению состояния класса судна, находящегося в совместной классификации, должна в копии направляться в управление судов в эксплуатации ГУР.

4.5 СНЯТИЕ КЛАССА

4.5.1 Независимо от причины приостановления (см. 4.2.1 – 4.2.6, 4.3, 4.7), класс судна не может быть приостановленным более 6 месяцев, за исключением случаев (см. 4.5.6).

4.5.2 Класс судна должен быть снят по истечении 6 месяцев после приостановления. Состояние класса судна в указанных случаях должно быть переведено в код 32 «Класс снят (истекли 6 месяцев после приостановки класса)», в код 34 «Класс снят (причины, не связанные с безопасностью)» или в другие коды, определенные Словарем №30, в зависимости от случая.

4.5.3 Класс судна может быть снят до истечения 6 месяцев после приостановления по отдельному решению ТК, на основании письменного заявления судовладельца, а также в случае нежелания судовладельца выводить судно из особого режима освидетельствования (ОРО) (см. 4.8 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил).

4.5.4 Если в период нахождения судна в ОРО, по независящим от Регистра причинам, своевременно не будет завершено периодическое освидетельствование (очередное, промежуточное, ежегодное), или освидетельствование подводной части корпуса, или полное освидетельствование валопроводов, класс судна снимается автоматически. Состояние класса судна в этом случае должно быть переведено в код 33 «Класс снят (невыполнение требований правил РС)», от даты просроченного освидетельствования.

4.5.5 Если в период нахождения судна в ОРО, по независящим от Регистра причинам, будут нарушены условия классификации судна (см. 4.2.5, 4.2.**6**, 4.3 и 4.7), невыполнение которых влечет приостановление класса, то вопрос снятия класса судна подлежит рассмотрению на ТК.

В этом случае класс судна приостанавливается в соответствии с положениями настоящего раздела и остается приостановленным до рассмотрения вопроса на ТК, после чего или остается приостановленным, или снимается. Если ТК будет принято решение о снятии класса судна, то его состояние должно быть переведено в код 33 «Класс снят (невыполнение требований правил РС)», в код 34 «Класс снят (причины, не связанные с безопасностью)» или в код 43 «Класс снят (аварийный случай)», в зависимости от случая, от даты решения ТК.

См. Циркуляр 886 **4.5.6** Невзирая на положения 4.5.1, класс судна может не сниматься после **6**-месячного периода (см. 4.5.2), и оставаться приостановленным в следующих случаях:

.1 если судно, класс которого приостановлен по причине аварийного случая с введением состояния класса в код 21 «Класс приостановлен (аварийный случай)», находится в ожидании распоряжений судовладельца. Условия и срок нахождения состояния класса в коде 21, в этом случае, является предметом специального рассмотрения ГУР и находится в компетенции управления судов в эксплуатации ГУР;

.2 если судно предъявляется для восстановления класса с введением состояния класса в код 28 «Класс приостановлен (судно в процессе освидетельствования для восстановления класса)» (см. 4.1.**6**.3);

.3 если код состояния класса 27 «Класс приостановлен (причины, не связанные с безопасностью)» меняется на другой код состояния приостановленного класса (см. 4.1.4.4);

4.5.7 Документальное оформление снятия класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.5.8 Если судовладелец намеревается возобновить классификацию судна Регистром, класс судна подлежит процедуре переназначения (см. 4.8).

4.5.9 Регистр не проводит никакие виды технического наблюдения, включая рассмотрение технической документации, на судне со снятым классом до принятия решения о целесообразности возобновления классификации судна на основании процедуры переназначения класса (см. 4.8).

4.6 ВОССТАНОВЛЕНИЕ КЛАССА

4.6.1 Приостановленный класс судна может быть восстановлен Регистром на основании письменного заявления судовладельца. Для этого судовладелец должен обратиться в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации или в любое другое подразделение РС, которое должно перенаправить обращение судовладельца в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.6.2 При получении обращения судовладельца подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно:

.1 выполнить анализ всей имеющейся по судну информации на предмет целесообразности возвращения судна в класс РС с учетом его возраста, истории финансовых взаимоотношений с судовладельцем, способности и желания судовладельца поддерживать судно в соответствии с применимыми требованиями Правил РС и Международных Конвенций;

.2 выполнить анализ Статуса освидетельствований судна с целью определения объема освидетельствования (с учетом 4.**6**.5), при положительных результатах которого судну может быть восстановлен класс РС;

.3 удостовериться в отсутствии дебиторской задолженности судовладельца перед Регистром;

.4 направить в отдел судов в эксплуатации ГУР мнение о целесообразности восстановления судну класса РС и предложение по объему освидетельствования, которое необходимо провести, если восстановление класса признается целесообразным;

.5 при наличии официального подтверждения ГУР о целесообразности восстановления класса, организовать освидетельствование судна.

4.6.3 Рассмотрение вопросов восстановления класса судам, находящимся на учете в ГУР, а также окончательное рассмотрение вопросов восстановления класса всем судам, находящимся на учете в Регистре, находится в компетенции отдела судов в эксплуатации ГУР.

4.6.4 В случае приостановления класса по финансовым причинам, подразделение РС, перед которым судовладелец выполнил свои финансовые обязательства (оплатил счета за представленные Регистром услуги), должно в течение рабочего дня проинформировать подразделение РС по наблюдению в эксплуатации об оплате счетов (погашении задолженности) и необходимости начать процедуру восстановления класса при желании судовладельца. Обращение судовладельца с подтверждением погашения финансовой задолженности должно направляться в соответствии с 4.**6**.1 и 4.**6**.2.

4.6.5 При определении объема освидетельствования для восстановления класса необходимо руководствоваться следующим:

.1 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока предъявления к очередному освидетельствованию (см. 4.2.1), то класс судна может быть восстановлен при условии положитель-

ных результатов очередного освидетельствования, непредъявление, к которому послужило причиной приостановления класса без учета возраста судна на дату фактического предъявления;

.2 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока предъявления к периодическому освидетельствованию (см. 4.2.2 или 4.2.3), то класс судна может быть восстановлен при условии положительных результатов соответствующего освидетельствования, непредъявление к которому послужило причиной приостановления класса;

.3 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока предъявления к освидетельствованию подводной части судна (см. 4.2.4), то класс судна может быть восстановлен при условии положительных результатов соответствующего освидетельствования подводной части корпуса или полного освидетельствования валопровода, в зависимости от случая, послужившего причиной приостановления класса;

.4 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока предъявления к освидетельствованию объектов технического наблюдения согласно учетному листу-плану (см. 4.2.5), то класс судна может быть восстановлен при условии положительных результатов освидетельствования этих объектов технического наблюдения;

.5 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока выполнения требования (рекомендации/условия сохранения класса) в соответствии с 4.2.6, то класс судна может быть восстановлен при условии положительных результатов проверки выполнения этого требования;

.6 если класс судна был приостановлен по причине нарушения срока оплаты счетов (см. 4.3), то класс судна может быть восстановлен при условии погашения дебиторской задолженности;

.7 во всех случаях, если на момент рассмотрения вопроса восстановления класса нарушен срок проведения какого-либо другого освидетельствования (не явившегося причиной приостановления класса) или срок погашения дебиторской задолженности, то проведение такого освидетельствования или погашение дебиторской задолженности должно также являться условием восстановления класса РС. Исключение составляет случай, описанный в 4.1.4.4.

.8 если при анализе имеющейся информации (см. 4.6.2.1) выявится неблагоприятная история финансовых взаимоотношений судовладельца с Регистром, освидетельствование судна с целью восстановления класса проводится на условиях 100 % предоплаты.

4.6.6 Ответственность за полное и качественное исполнение всех выставленных условий восстановления класса лежит на руководителе подразделения РС, проводящего освидетельствование судна.

Контроль исполнения условий восстановления класса является ответственностью руководителя подразделения РС па наблюдению в эксплуатации.

4.6.7 В случае восстановления класса (за исключением случаев приостановления класса в соответствии с 4.3) должен быть переоформлен комплект документов, выданных на судно РС по результатам освидетельствования в соответствии с Перечнем форм документов РС, оформляемых при проведении технического наблюдения. При этом могут не переоформляться документы, не имеющие сроков действия (например, форма 6.7.3, форма 6.7.4, мерительные свидетельства группы 1.2, перечни оборудования группы 4, документы РС по противообрастающим системам, энергоэффективности), если не было существенных изменений на судне, требующих переоформления таких документов. Кроме того, не требуется переоформлять документы РС (формы 4.1.4, 4.1.8, 5.1.2-5.1.8), если срок выполнения установленных испытаний не наступил. Также не следует переоформлять Регистровую книгу судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1), если срок действия книги не истек. Освидетельствования, проведенные в соответствии с 4.6.5.1, 4.6.5.2 или 4.6.5.3 для восстановления класса, засчитываются как освидетельствования, проведенные для подтверждения/возобновления класса.

4.6.8 При восстановлении класса, приостановленного по причине дебиторской задолженности (см. 4.3), срок действия ранее действовавших (до приостановления класса) свидетельств восстанавливается без их переоформления и посещения судна, если только в период приостановления класса:

.1 не были нарушены сроки каких-либо предписанных освидетельствований;

.2 в конструкцию, оборудование и снабжение судна и его устройства не вносились изменения;

.3 не производился ремонт, модернизация или переоборудование судна;

.4 не было аварийных случаев или иных случаев, влияющих на безопасность судна.

Об отсутствии случаев 4.6.8.1 — 4.6.8.4 судовладелец должен указать в письменном заявлении (см. 4.6.1).

Если в период приостановления класса сроки каких-либо предписанных освидетельствований были нарушены, то необходимо руководствоваться 4.6.7.

Если в период приостановления класса судовладельцем были внесены изменения в конструкцию, оборудование и снабжение судна и его устройства, не согласованные с Регистром; выполнялся ремонт, модернизация, переоборудование судна или его элементов без одобрения и без технического наблюдения Регистра, то условия восстановления класса в каждом случае являются предметом специального рассмотрения ГУР и находятся в компетенции управления судов в эксплуатации ГУР.

Если в период приостановления класса по письменному заявлению судовладельца на судне были аварийные случаи, то необходимо проведение внеочередного освидетельствования с учетом положений разд. 7 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

4.6.9 Условия восстановления класса и определение, при необходимости, объема освидетельствования судна, класс которого был приостановлен по причинам указанным в 4.7.1, в каждом случае являются предметом специального рассмотрения ГУР и находятся в компетенции отдела судов в эксплуатации ГУР.

4.6.10 Состояние класса судна после восстановления переводится в код 51 «Класс действует (восстановлен после приостановки)».

4.6.11 Документальное оформление восстановления класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.7 ДРУГИЕ СЛУЧАИ ПРИМЕНЕНИЯ ПРОЦЕДУРЫ ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ И СНЯТИЯ КЛАССА

4.7.1 Помимо причин приостановления класса (см.4.2.1 — 4.2.6 и 4.3) классификационное свидетельство теряет силу, и действие класса автоматически приостанавливается в следующих случаях (см. 2.1. 6 части I «Классификация» Правил постройки):

.1 после аварийного случая;

.2 при внесении изменений в конструкцию, оборудование и снабжение судна и его устройства, не согласованных с Регистром;

.3 при выполнении ремонта, модернизации/ переоборудования судна или элементов судна без одобрения и без технического наблюдения Регистра;

.4 при эксплуатации судна с осадкой, превышающей регламентированную Регистром для конкретных условий;

.5 при эксплуатации судна в условиях, не соответствующих присвоенному классу судна или установленным при этом Регистром ограничениям;

.6 при приостановлении процесса освидетельствования судна, проводимого Регистром, по инициативе или по вине судовладельца;

.7 в случае захвата судна пиратами.

4.7.2 Информация, полученная любым подразделением РС, о случаях, которые приводят к приостановлению класса (см. 4.7.1), должна незамедлительно направляться в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, а также в отдел судов в эксплуатации ГУР.

4.7.3 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно запросить у судовладельца комментарии о выявленных случаях нарушения условий сохранения класса, выполнить анализ ситуации и разработать обоснованные рекомендации о применении к судну процедуры приостановления класса.

4.7.4 Результаты анализа, рекомендации и соответствующие материалы расследования должны направляться в отдел судов в эксплуатации ГУР для принятия окончательного решения о приостановлении класса.

4.7.5 Порядок приостановления класса при аварийном случае (см. 4.7.1.1) описан в 3.3 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

4.7.6 В случаях, указанных в 4.7.1.2, 4.7.1.3, 4.7.1.6 и 4.7.1.7, класс судна подлежит автоматическому приостановлению. В этих случаях состояние класса переводится в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)» от даты наступления случая.

4.7.7 В случае получения объективной информации об эксплуатации судна в условиях, не соответствующих назначенному надводному борту (см. 4.7.1.4) или присвоенному классу / установленным ограничениям (см. 4.7.1.5), отдел судов в эксплуатации ГУР рассматривает вопрос о приостановлении класса и о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию в месте нахождения судна или в первом порту захода, а также, при необходимости, определяет объем такого освидетельствования.

Если отделом судов в эксплуатации ГУР будет принято решение о приостановлении судну класса или судно не будет своевременно предъявлено к внеочередному освидетельствованию, состояние класса переводится в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)» от даты нарушения условий сохранения класса (см. 4.7.1.4 и 4.7.1.5).

4.7.8 Приостановленный класс судна может быть восстановлен при условии выполнения 4.6. Условия восстановления класса определяет отдел судов в эксплуатации ГУР.

4.7.9 Класс подлежит снятию в соответствии с 4.5 (см. 2.1.8 части I «Классификация» Правил постройки).

4.7.10 Судно со снятым классом может возобновить классификацию при условии переназначения класса РС (см. 4.8).

4.7.11 Документальное оформление изменений состояния класса должно выполняться в соответствии с 4.10.

4.7.12 В случае если судну с каким-либо просроченным освидетельствованием (т.е. приостановленным классом) требуется перейти на слом к месту разделки и утилизации, то приостановление класса может быть временно отменено (на период выполнения такого рейса) и Регистром может быть

рассмотрен вопрос совершения судном разового прямого перехода в балласте на слом к месту разделки и утилизации при условии выполнения следующего:

1. согласования такого перехода с МА флага судна;

2. положительных результатов внеочередного освидетельствования судна в объеме, определенном с учетом просроченных освидетельствований и времени нахождения судна с приостановленным классом.

4.8 ПЕРЕНАЗНАЧЕНИЕ КЛАССА

4.8.1 Классификация судна, класс Регистра которого был снят (см. 4.5 или 4.7), то есть было прекращено техническое наблюдение Регистра по причинам, указанным в 2.1.8 части II «Классификация» Правил постройки, может быть возобновлена при условии переназначения класса судну в соответствии с положениями настоящей главы.

4.8.2 Переназначение класса Регистра проводится по письменной просьбе судовладельца при условии положительных результатов первоначального освидетельствования, проводимого в объеме, определенного в 4.8.10 и 4.8.11.

4.8.3 Организация рассмотрения вопроса переназначения класса является компетенцией управления судов в эксплуатации ГУР.

Подразделения РС или ГУР, получившие обращение о переназначении класса судна должны в возможно короткие сроки направлять это обращение в управление судов в эксплуатации ГУР.

4.8.4 В случае снятия класса по финансовым причинам, подразделение РС, перед которым судовладелец выполнил свои финансовые обязательства (оплатил счета за освидетельствование судна), должно в течение рабочего дня проинформировать подразделение РС по наблюдению в эксплуатации об оплате счетов (погашении задолженности) и необходимости начать процедуру переназначения класса при желании судовладельца. Обращение судовладельца с подтверждением погашения финансовой задолженности должно направляться в управление судов в эксплуатации ГУР.

4.8.5 В обобщенном виде процедура переназначения снятого класса представлена в табл. 4.8 в зависимости от возраста судна и продолжительности нахождения судна вне класса РС с момента его снятия.

4.8.6 Суда, возвращающиеся в класс Регистра из ИКО – члена МАКО, подлежат процедуре приема в класс в соответствии с разд. 5 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

4.8.7 Вопрос целесообразности переназначения класса судам возрастом 15 лет и более под флагом иным, чем флаг РФ, является предметом рассмотрения управления судов в эксплуатации.

Вопрос целесообразности переназначения класса судам возрастом 15 лет и более под флагом РФ является предметом рассмотрения управления судов в эксплуатации ГУР.

Вопрос целесообразности переназначения класса судам возрастом менее 15 лет вне зависимости от флага является предметом рассмотрения управления судов в эксплуатации ГУР.

Анализ всей имеющейся по судну информации и представление рекомендаций о целесообразности возвращения судна в класс РС выполняет отдел судов в эксплуатации ГУР.

4.8.8 О решении, принятом Главным Управлением по результатам рассмотрения вопроса целесообразности переназначения класса, отдел судов в эксплуатации ГУР информирует судовладельца и подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

Положительное решение ГУР о целесообразности переназначения класса РС действует в течение трех месяцев. Если в течение этого срока по причинам, не зависящим от Регистра, не начато предъявление судна, и (или) не представлена техническая документация в соответствии с требованиями правил РС, решение теряет силу. Повторное рассмотрение вопроса переназначения класса РС производится заново на общих основаниях.

4.8.9 В случае положительного решения вопроса о переназначении класса, отдел судов в эксплуатации ГУР информирует судовладельца, подразделение РС по наблюдению за судном в эксплуатации, а также подразделение РС по месту нахождения судна, об условиях переназначения класса и об объеме первоначального освидетельствования судна.

4.8.10 Первоначальное освидетельствование судна с целью переназначения класса РС, снятого по техническим причинам, должно проводиться на условиях 100 % предоплаты в следующем объеме:

.1 суда возрастом менее 15 лет, находившиеся вне класса РС менее 3 лет — в объеме освидетельствования, непредъявление к которому послужило причиной приостановления и снятия класса;

Если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушен срок проведения какого-либо другого освидетельствования (не являющегося причиной приостановления и снятия класса), то проведение такого освидетельствования также является условием переназначения класса РС;

.2 суда возрастом менее 15 лет, находившиеся вне класса РС 3 года и более — в объеме полного очередного освидетельствования по всем частям, включая освидетельствование подводной части корпуса в доке и полное освидетельствование валопровода;

.3 суда возрастом 15 лет и более, находившиеся вне класса РС менее 1 года — в объеме освидетельствования, непредъявление к которому послужило причиной приостановления и снятия класса.

Если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушен срок проведения какого-либо другого освидетельствования (не являющегося причиной приостановления и снятия класса), то проведение такого освидетельствования также является условием переназначения класса РС;

.4 суда возрастом 15 лет и более, находившиеся вне класса РС от 1 года до 3 лет — в объеме последующего после снятия класса промежуточного или очередного освидетельствования по всем частям, в полном объеме, включая освидетельствование подводной части корпуса в доке и полное освидетельствование валопровода;

.5 суда возрастом 15 лет и более, находившиеся вне класса РС 3 года и более — в объеме полного очередного освидетельствования по всем частям, включая освидетельствование подводной части корпуса в доке и полное освидетельствование валопровода;

.6 В любом из перечисленных случаев, если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушен срок оплаты ранее выставленных счетов за представленные Регистром услуги, то погашение задолженности является обязательным условием переназначения класса РС.

4.8.11 Первоначальное освидетельствование судна с целью переназначения класса РС, снятого по финансовым причинам, должно проводиться при условии полного погашения задолженности и на условиях 100 % предоплаты в следующем объеме:

.1 если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушены сроки каких-либо предписанных освидетельствований, то класс судна переназначается при условии положительных результатов первоначального освидетельствования в объеме тех освидетельствований, сроки которых оказались нарушенными;

.2 если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса нарушены сроки каких-либо предписанных освидетельствований и при этом судно находится в вилке периодического освидетельствования, то класс судна переназначается при условии положительных результатов первоначального освидетельствования в объеме тех освидетельствований, сроки которых оказались нарушенными, или в объеме периодического освидетельствования, в вилке которого находится судно, в зависимости от того, кокой объем освидетельствования больше;

.3 если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса сроки каких-либо предписанных освидетельствований не нарушены и при этом судно находится в вилке периодического освидетельствования, то класс судна переназначается при условии положительных результатов первоначального освидетельствования в объеме периодического, в вилке которого находится судно;

.4 если на момент рассмотрения вопроса переназначения класса сроки каких-либо предписанных освидетельствований не нарушены и при этом вилка какого-либо периодического освидетельствования еще не наступила, то класс судна переназначается при условии положительных результатов первоначального освидетельствования в объеме ежегодного.

4.8.12 В следующих случаях одновременно с первоначальным освидетельствованием инспектором РС выполняется оценка соответствия судна Правилам постройки:

если судно возрастом менее 15 лет находилось вне класса РС три года и более;

если возраст судна составляет 15 лет и более вне зависимости от продолжительности его нахождения вне класса РС.

Оценка соответствия судна Правилам постройки проводится с целью подтверждения того, что на судне не было произведено никаких изменений в период нахождения его вне класса РС. Все обнаруженные несанкционированные Регистром изменения должны быть устранены или технически обоснованы с предоставлением сертификатов, проведением анализов, испытаний и т.п.

Результаты проведенной оценки и предпринятые по ее итогам действия, если таковые требовались, инспектор РС должен в произвольной форме отразить в отчетных материалах освидетельствования судна.

4.8.13 Для использования при выполнении оценки соответствия судна Правилам постройки и первоначальном освидетельствовании инспектору Регистра на борту судна должны быть представлены чертежи и документация в объеме, требуемом 5.1.3.11 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

4.8.14 По решению управления судов в эксплуатации, на заключительной стадии первоначального освидетельствования судов возрастом 15 лет и более может быть потребовано проведение КРП. Такая проверка должна проводиться в соответствии с разд. 8 части I «Общие положения».

4.9 УВЕДОМЛЕНИЕ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ И МОРСКИХ АДМИНИСТРАЦИЙ ГОСУДАРСТВА ФЛАГА

См. Циркуляр 894

4.9.1 Судовладелец и МА государства флага информируются Регистром о каждом случае приостановления, снятия, восстановления или переназначения класса РС, а также о применении к судну «форсмажорных» обстоятельств, путем направления соответствующего письменного уведомления, в соответствии с нижеследующим.

Таблица 4.9.1

Условия переназначения класса РС по техническим причинам в зависимости от возраста судна и продолжительности нахождения судна вне класса РС с момента его снятия

Судно возвращается в класс РС	Условия возвращения в класс РС	Возраст судна менее 15 лет, нахождение судна вне класса РС:		Возраст судна 15 лет и более, нахождение судна вне класса РС:	
		менее 3 лет	3 года и более	менее 3 лет	3 года и более
		Процедура смены класса в соответствии с разд. 5 части II «Проведение классификационных освидетельствований			
Из класса ИКО – члена МАКО	Представление чертежей	Нет	Да (см. 4.8.13)	Да (см. 4.8.13)	Да (см. 4.8.13)
	Оценка соответствия судна Правилам постройки	Нет	Да (см. 4.8.12)	Да (см. 4.8.12)	Да (см. 4.8.12)
	Предоплата	100 %	100 %	100 %	100 %
Без класса или из класса ИКО – не члена МАКО	Объем освидетельствования	Освидетельствование, непредъявление к которому послужило причиной приостановления и снятия класса (см. 4.8.10.1, 4.8.10.6)	Очередное по всем частям в полном объеме (см. 4.8.10.2, 4.8.10.6)	До 1 года: Освидетельствование, непредъявление к которому послужило причиной приостановления и снятия класса (см. 4.8.10.3, 4.8.10.6) От 1 года до 3 лет: Последующее после снятия класса промежуточное или очередное по всем частям в полном объеме (см. 4.8.10.4, 4.8.10.6)	Очередное по всем частям в полном объеме (см. 4.8.10.5, 4.8.10.6)
	Контрольно-ревизионная проверка судна	Нет	Нет	Да (см. 4.8.14)	Да (см. 4.8.14)

Примечание. КРП назначается по решению отдела судов в эксплуатации ГУР.

4.9.2 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно незамедлительно, но не позднее следующего рабочего дня после изменения состояния класса, письменно информировать судовладельца о приостановлении или снятии класса РС (с указанием причины), а также о восстановлении или переназначении класса РС.

4.9.3 Подразделения РС по наблюдению в эксплуатации 122, 123, 124, 140, 142, 143, 180 и 181 должны незамедлительно, но не позднее следующего рабочего дня после изменения состояния класса, письменно информировать территориальные МА государства флага о приостановлении или снятии класса РС (с указанием причины), а также о восстановлении или переназначении класса РС судам, зарегистрированным под флагами этих Государств.

4.9.4 Отдел по учету флота ГУР должен незамедлительно, но не позднее следующего рабочего дня после изменения состояния класса, письменно информировать МА государства флага (за исключением МА РФ) о приостановлении или снятии класса РС (с указанием причины), а также о восстановлении или переназначении класса РС судам, не охваченных 4.9.3.

4.9.5 Отдел внедрения информационных технологий ГУР незамедлительно, в течение 24 часов после изменения состояния класса, должен официально информировать МА РФ о приостановлении или снятии класса РС (с указанием причины), а также о восстановлении или переназначении класса РС судам под флагом РФ.

Подразделения РС должны заблаговременно информировать отдел внедрения информационных технологий ГУР об изменении состояния класса судов под флагом РФ.

4.9.6 Информирование МА государства флага о применении к судну «форс-мажорных» обстоятельств должно производиться аналогично информированию в соответствии с 4.9.3 и 4.9.5. При информировании судовладельца и МА государства флага о применении к судну «форс-мажорных» обстоятельств должны также учитываться положения 4.2.7.8.

4.9.7 Для судов, кили которых заложены на или после 01.07.1998, в соответствии с требованиями правила II-1/3-1 Конвенции СОЛАС, все уведомления (см. 4.9.1 – 4.9.6) должны включать информацию о том, что соответствующие конвенционные свидетельства также теряют силу по причине приостановления или снятия класса РС.

См. Циркуляр 894

4.10 ДОКУМЕНТАЛЬНОЕ ОФОРМЛЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ СОСТОЯНИЯ КЛАССА

4.10.1 Положения настоящей главы распространяются только на изменения состояния класса, связанные с приостановлением, снятием, восстановлением и переназначением класса РС.

4.10.2 Организация работы по изменению состояния класса в связи с приостановлением и снятием класса по техническим причинам находится в компетенции и является ответственностью подразделения РС по наблюдению в эксплуатации. Организация работы по изменению состояния класса в связи с приостановлением и снятием класса по финансовой причине находится в компетенции и является ответственностью подразделения РС по наблюдению в эксплуатации только при условии получения информации о необходимости изменения состояния класса от подразделения РС, которое выставило счет за предоставленные услуги, и неоплата счета которого послужила причиной приостановления класса (см. 4.3.4, 4.6.4).

4.10.3 Организация работы по изменению состояния класса в связи с восстановлением или переназначением класса, за исключением случая восстановления класса после его приостановления по финансовой причине (см. 4.3), находится в компетенции и является ответственностью подразделения РС, освидетельствовавшего судно с целью восстановления или переназначения класса.

Организация работы по изменению состояния класса в связи с восстановлением класса, приостановленного по финансовой причине, находится в компетенции и является ответственностью подразделения РС по наблюдению в эксплуатации только при условии получения информации о необходимости изменения состояния класса от подразделения РС, которое выставило счет за предоставленные услуги, и неоплата счета которого послужила причиной приостановления класса (см. 4.3.4 и 4.6.4).

4.10.4 Изменение состояния класса судна производится путем оформления и направления в отдел внедрения информационных технологий ГУР Извещения об изменении данных в эксплуатации (форма 11.П.02/01 или 11.П.02/01э), в соответствии с Положением об учете судов и морских сооружений в РС с использованием кодов состояния по словарю №30 Кодовой книги.

При восстановлении и переназначении класса, копии Извещений должны также направляться в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.10.5 С получением Извещения от подразделения РС согласно 4.10.4 отдел внедрения информационных технологий ГУР вносит соответствующие изменения, относящиеся к классу судна, в базу данных «Учет флота». Достоверность информации, внесенной в базу данных «Учет флота», должна проверяться и контролироваться подразделениями РС по наблюдению в эксплуатации.

5 ПРОЦЕДУРА ПРИЕМА В КЛАСС РС СУДОВ В ЭКСПЛУАТАЦИИ

Настоящий раздел разработан в развитие требований 1.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и включает в себя положения процедурных требований МАКО и Правила ЕС 391/2009, выполнение которых обязательно при переводе судов в класс РС.

5.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 Определения.

В дополнение к определениям, приведенным в разд. 2 части I «Общие положения» Руководства, в настоящем разделе приняты следующие определения:

Возраст судна – возраст, исчисляемый от даты поставки судна до даты регистрации обращения судовладельца на прием судна в класс РС в системе документооборота Регистра.

Временное классификационное свидетельство – свидетельство, выдаваемое судну в эксплуатации сразу по завершении его первоначального освидетельствования, с тем, чтобы оно могло эксплуатироваться, пока Главным управлением РС не будут составлены данные по судну и выполнено требование в отношении предоставления копий чертежей, перечисленных в 5.2.3.10.

ИКО – иное, чем РС, классификационное общество.

МА – Морская Администрация государства флага судна.

МА РФ – Морская администрация Российской Федерации в лице Департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

Маломерное судно – судно под флагом РФ длиной не более 20 метров с общим количеством людей на борту не более 12 человек.

Невыполненные – подлежащие выполнению в установленные сроки.

Оценка риска – расчет показателя риска судна и его анализ в соответствии с Методикой оценки рисков судна.

Первое классификационное свидетельство – временное, постоянное или другое классификационное свидетельство, служащее той же цели.

Периодические освидетельствования для поддержания класса – очередные, ежегодные и промежуточные освидетельствования, выполняемые для подтверждения/возобновления класса в установленные сроки в соответствии с назначенной ежегодной датой.

Поставка судна – период, когда процесс освидетельствования судна в постройке завершен, первое классификационное свидетельство выдано, но судно еще не покинуло верфи.

Прием в класс РС судна в эксплуатации – смена класса или присвоение класса судну в эксплуатации.

Принимающее общество – классификационное общество, принимающее судно в свой класс после выполнения всех просроченных освидетельствований, рекомендаций/условий сохранения класса, ранее выставленных в отношении судна теряющим обществом или в соответствии с указаниями теряющего общества.

Присвоение класса РС судну в эксплуатации – определение процесса приведено в **2.1** части I Правил.

Просроченные требования – требования, срок выполнения которых истек на день, когда теряющее общество получает запрос от принимающего общества на предоставление текущего статуса классификационных освидетельствований.

Рекомендации, условия сохранения класса – разные термины, используемые ИКО для обозначения требования о необходимости выполнения определенных мер, ремонтных работ, освидетельствований и т. п. в определенный срок с целью сохранения класса.

Смена класса судна – определение процесса приведено в **2.1** части I Правил.

Судно внутреннего плавания – судно, предназначенное исключительно или преимущественно для плавания на внутренних водных путях.

Теряющее общество – классификационное общество, из класса которого уходит судно. В случае, если судно имеет класс более чем одного общества, теряющее общество означает все общества МАКО, из класса которых уходит судно.

Технический комитет (ТК) – Технический комитет Регистра, действующий в соответствии с Положением о техническом комитете.

5.1.2 Общие положения.

5.1.2.1 Положения настоящего раздела распространяются на процесс первоначального освидетельствования судна в эксплуатации с целью приема в класс РС, с выдачей классификационного свидетельства.

5.1.2.2 Процедура приема судна в класс РС состоит из двух этапов.

.1 первый этап включает в себя:

анализ письменного обращения судовладельца (см. 5.1.3);

оценку целесообразности приема судна в класс РС (см. 5.1.4);

оценку соответствия судна Правилам постройки (см. 5.1.5);

анализ несоответствий Правилам постройки, выявленных при оценке (см. 5.1.6);

.2 второй этап включает в себя организацию и проведение первоначального освидетельствования судна в предписанном объеме (см. 5.1.7).

5.1.2.3 Каждый из этапов процедуры приема судна в класс РС выполняется с заключением соответствующего Договора, предусматривающего предоплату услуг Регистра в определенном размере.

5.1.2.4 Все решения по применению требований 5.1.3 — 5.1.7 для судов валовой вместимостью менее 100, не имеющих класса ИКО — члена МАКО, принимаются подразделением РС по техническому наблюдению в эксплуатации во взаимодействии с подразделением РС, проводящим освидетельствование.

5.1.3 Анализ обращения судовладельца.

5.1.3.1 Письменное обращение о приеме судна в класс РС в произвольной форме направляется судовладельцем в ГУР или в любое подразделение РС, которое должно перенаправить его в ГУР.

5.1.3.2 Анализ обращения выполняется отделом переклассификации судов ГУР в сроки, оговоренные в 3.8 Положения о ТК.

5.1.3.3 Анализ обращения включает в себя рассмотрение всей доступной и достоверной информации о судне, такой как указано ниже, но не ограничиваясь:

тип, возраст, характеристики судна;

наличие действующего класса ИКО – члена МАКО;

история классификации и государственной принадлежности судна;

статистика задержаний судна властями порта/флага в период последних 36 месяцев;

информация о судовладельце.

5.1.3.4 По результатам проведенного анализа отдел переклассификации судов ГУР готовит информацию и мнение о целесообразности приема судна в класс РС для представления в ТК или в Морской департамент ГУР, см. 5.1.4.

5.1.4 Оценка целесообразности приема судна в класс РС.

5.1.4.1 Целесообразность приема в класс РС судов, имеющих класс ИКО - члена МАКО, возрастом более 20 лет, а также судов, не имеющих класса ИКО - члена МАКО, вне зависимости от возраста оценивает ТК на основании информации и мнения отдела переклассификации судов ГУР по результатам проведенного анализа.

5.1.4.2 Целесообразность приема в класс РС судов, имеющих класс ИКО – члена МАКО возрастом менее 20 лет, оценивает Морской департамент ГУР на основании информации и мнения отдела переклассификации судов ГУР по результатам проведенного анализа.

5.1.4.3 Решение ТК доводится до сведения судовладельца отделом переклассификации судов ГУР в сроки, оговоренные в 3.8 Положения о ТК.

5.1.4.4 Решение Морского департамента ГУР доводится до сведения судовладельца отделом переклассификации судов ГУР в течение 10 рабочих дней после регистрации обращения судовладельца на прием судна в класс РС в системе электронного документооборота (СЭД) «ТЕЗИС».

5.1.4.5 Если Техническим комитетом или Морским департаментом ГУР прием судна в класс РС сочтен целесообразным, то вместе с информацией о таком решении отдел переклассификации судов ГУР сообщает судовладельцу о процедуре и условиях приема судна в класс РС в соответствии с настоящим разделом.

См. Циркуляр 859 **5.1.5** Оценка соответствия судна Правилам постройки.

5.1.5.1 Все суда, вне зависимости от возраста и наличия действующего класса ИКО – члена МАКО, подвергаются оценке соответствия Правилам постройки РС, которая проводится Регистром.

5.1.5.2 Оценка соответствия судна Правилам постройки ввыполняется без каких-либо обязательств со стороны Регистра по последующему приему судна в класс РС.

5.1.5.3 Оценка судна выполняется по поручению отдела переклассификации ГУР в соответствии с прилагаемыми к нему чек-листами, согласно Договору.

Договор заключается подразделением РС, которому поручено проведение оценки, и предусматривает предоплату услуг Регистра в размере 100 %.

5.1.5.4 К оценке привлекаются штатные инспекторы РС, соответствующих специальностей, имеющие квалификацию для выполнения первоначальных освидетельствований судов в эксплуатации, в количестве, достаточном для ее полного и качественного проведения, в зависимости от характеристик судна, влияющих на сложность выполнения работы, либо, по решению ТК, тремя штатными инспекторами по основным специальностям (корпусник, механик, электромеханик).

5.1.5.5 Для проведения на борту судна оценки его соответствия Правилам постройки судовладелец должен представить инспекторам РС чертежи, в которых приведены главные размерения и общее расположение судна.

Инспектор РС вправе потребовать дополнительные чертежи, схемы и другую судовую документацию.

5.1.5.6 При выполнении оценки определяется полнота соответствия его корпуса, судовых устройств, оборудования и снабжения, механической и холодильной установок, электрического оборудования требованиям Правил постройки в отношении регламентированных показателей и характеристик, конструкции и обязательного состава объектов, их расположения и установки, а также наличие изменений в конструкции или составе оборудования судна согласно представленным для проведения оценки чертежам.

5.1.5.7 По результатам оценки соответствия судна Прваилам постройки инспекторами составляется Отчет об оценке судна (см. Приложение I к настоящему разделу).

Несоответствия правилам РС, выявленные при оценке судна, подлежат анализу в соответствии с 5.1.6. Перечень несоответствий (при их наличии), оформленный в соответствии с 5.1.6.4, является неотъемлемой частью Отчета.

При наличии изменений в конструкции или составе оборудования судна согласно представленным для оценки чертежам оформляется дополнение к Отчету об оценке в свободной форме с указанием изменений.

5.1.5.8 Отчет об оценке соответствия судна Правилам постройки вручается судовладельцу в качестве подтверждения исполнения Регистром Договора на такую оценку.

5.1.5.9 Дополнительно для погружных, полупогружных и самоподъемных плавучих буровых установок (ПБУ), морских стационарных платформ (МСП) и других объектов (понтоны, платформы, острова и т.д.), опирающихся на грунт и которые будут перемещены и установлены на новом месте, владелец ПБУ/МСП должен быть проинформирован письменно о необходимости разработки и представления на рассмотрение в управление классификации ГУР следующей документации до начала первоначального освидетельствования согласно 5.1.7:

проверка соответствия конструкций корпуса ПБУ/МСП требованиям части II «Корпус» Правил ПБУ/МСП

5.1.6 Анализ несоответствий, выявленных при оценке судна Правилам постройки.

5.1.6.1 Все выявленные несоответствия правилам РС подлежат анализу на предмет их применимости к конкретному судну в зависимости от его характеристик, включая дату постройки.

5.1.6.2 Анализ выполняется инспекторами РС, проводящими оценку.

5.1.6.3 Анализ несоответствий представляет собой оценку применимости выявленных несоответствий требованиям Правил постройки, действовавшим на дату постройки судна, если в последующих изданиях Правил постройки не определено иное.

5.1.6.4 По результатам анализа оформляется Перечень несоответствий судна, подлежащих устранению, для его приведения в соответствие правилам РС. Перечень несоответствий прилагается к итоговому Отчету, оформляемому в соответствии с 5.1.5.7.

5.1.6.5 Итоговый Отчет об оценке соответствия судна Правилам постройки с приложенным Перечнем несоответствий и чек-листами направляется в отдел переклассификации судов ГУР для организации рассмотрения и проверки Управлением классификации ГУР.

Окончательно согласованный Управлением классификации ГУР Перечень несоответствий направляется отделом переклассификации судов ГУР судовладельцу с информированием о том, что устранение указанных несоответствий является обязательным условием приема судна в класс РС.

5.1.6.6 При намерении продолжить процедуру перевода судна в класс РС, судовладелец должен письменно подтвердить свою готовность устранить все выявленные несоответствия, указанные в Перечне несоответствий, а также разработать мероприятия по их устранению.

5.1.6.7 Мероприятия по устранению несоответствий подлежат рассмотрению и согласованию специализированными отделами управления классификации ГУР или подразделением РС по отдельному поручению управления классификации ГУР.

Согласованные мероприятия по устранению несоответствий должны направляться в отдел переклассификации судов ГУР для учета при организации первоначального освидетельствования и для размещения в электронном каталоге данных судна отдела переклассификации судов ГУР в процессе приема судна в класс РС.

5.1.6.8 Если судовладельцем будет сочтено, что устранение каких-либо несоответствий является практически невозможным или нецелесообразным, он должен выполнить расчеты, соответствующие испытания и иные действия, которые позволят применить эквивалентные (равноценные) замены.

Возможность применения эквивалентных (равноценных) замен, а также расчеты, результаты испытаний и иных действий, которые позволят применить такие замены, рассматриваются управлением классификации ГУР.

Возможность применения эквивалентных (равноценных) замен утверждается Техническим комитетом.

Для судов под государственным флагом Российской Федерации, или планирующих смену флага на государственный флаг Российской Федерации, перечень эквивалентных(равноценных) замен направляется управлением классификации ГУР на согласование в МА РФ.

При применении эквивалентных (равноценных) замен, присвоение класса Регистра судну под государственным флагом Российской Федерации возможно только с разрешения МА РФ.

5.1.6.9 Перечень утвержденных / согласованных эквивалентных (равноценных) замен направляется в отдел переклассификации судов ГУР для учета при организации первоначального освидетельствования и для размещения в электронном каталоге данных судна в процессе приема его в класс РС.

5.1.7 Первоначальное освидетельствование судна.

5.1.7.1 Первоначальное освидетельствование судна организуется отделом переклассификации судов ГУР только после выполнения первого этапа процедуры приема судна в класс РС (см. 5.1.3 – 5.1.6). См. Циркуляр 859

5.1.7.2 Совмещение выполнения первого и второго этапов процедуры приема судна в класс РС возможно только по инициативе судовладельца для судов, имеющих класс ИКО – члена МАКО возрастом менее 15 лет.

В этом случае судовладелец должен быть предварительно информирован отделом переклассификации судов ГУР, что все выявленные несоответствия судна Правилам постройки подлежат устранению до завершения первоначального освидетельствования в соответствии с согласованными мероприятиями по устранению несоответствий (см. 5.1.6.6 и 5.1.6.7).

5.1.7.3 Первоначальное освидетельствование судна выполняется только по поручению отдела переклассификации судов ГУР: См. Циркуляр 859

для судов, имеющих класс ИКО – члена МАКО (см. 5.2);

для судов, не имеющих класса ИКО – члена МАКО (см 5.3).

5.1.7.4 Первоначальное освидетельствование судна, независимо от объема, должно включать в себя проведение технического наблюдения за выполнением согласованных с Регистром мероприятий по устранению несоответствий Правилам постройки РС, выявленных при экспертизе судна.

5.1.7.5 Все выявленные при оценке судна несоответствия Правилам постройки (с учетом утвержденных / согласованных эквивалентных замен) подлежат устранению до завершения первоначального освидетельствования в соответствии с согласованными мероприятиями по устранению несоответствий (см. 5.1.6.6 и 5.1.6.7).

5.2 СМЕНА КЛАССА СУДНА, ИМЕЮЩЕГО КЛАСС ИКО – ЧЛЕНА МАКО

5.2.1 Общие положения.

Положения настоящего раздела применимы при взаимодействии со всеми ИКО – членами МАКО.

Обязательства Регистра как принимающего или теряющего общества сохраняют силу в случае приостановления класса судна и в течение 6 мес. после его снятия, независимо от текущего состояния класса судна.

5.2.1.1 Настоящие положения применяются:

.1 при смене класса судна с классом одного общества (теряющее общество) на класс иного классификационного общества (принимающее общество);

.2 к судам любого типа валовой вместимостью свыше 100 – самоходным или несамоходным, ограниченного или неограниченного района плавания, кроме судов внутреннего плавания;

.3 при добавлении судну, имеющему класс одного общества, класса еще одного общества, при совместном классе, в случае снятия первого класса и одновременного назначения второго класса (см. также раздел 6);

.4 применимость отдельных требований настоящей главы к судам валовой вместимостью 100 и менее, за исключением маломерных судов, является в каждом случае предметом специального рассмотрения отдела переклассификации судов ГУР.

5.2.1.2 Смена класса судов возрастом 20 лет и более производится только по решению ТК (см. 5.1.4.).

5.2.1.3 Выполнение освидетельствования не должно начинаться до получения официального поручения отдела переклассификации ГУР на смену класса.

5.2.1.4 Контроль процесса смены класса судов осуществляется отделом переклассификации судов ГУР.

5.2.2 Обязательства Регистра как принимающего общества.

5.2.2.1 При получении заявки судовладельца на смену класса судна на класс Регистра отдел переклассификации судов ГУР должен немедленно письменно известить судовладельца о том, что после выполнения первого этапа процедуры приема судна в класс РС в соответствии с 5.1.7:

См. Циркуляр 859 .1 соответствующие освидетельствования, указанные в 5.2.3.3 и 5.2.3.4, а также условия, указанные в 5.1.7.4, должны быть завершены до присвоения судну класса РС;

.2 для судов возрастом менее 15 лет Классификационное свидетельство может быть выдано только после того, как принимающим обществом (Регистром) будут выполнены в полном объеме все просроченные освидетельствования и все просроченные рекомендации/условия сохранения класса, выставленные на судно теряющим обществом;

.3 для судов возрастом 15 лет и более Классификационное свидетельство может быть выдано только после того, как теряющим обществом будут выполнены в полном объеме все просроченные освидетельствования и все просроченные рекомендации/условия сохранения класса, выставленные на судно теряющим обществом;

.4 все рекомендации/условия сохранения класса, выставленные теряющим обществом, должны быть выполнены в установленный срок;

.5 положения, указанные в 5.2.2.1.1, 5.2.2.1.2 и 5.2.2.1.3 применяются к любым дополнительным рекомендациям/условиям сохранения класса, выставленным на судно по результатам освидетельствований, проведенных в ближайшее к дате подачи заявки на смену класса время и поэтому не включенным в первоначальный статус освидетельствования судна, представленный ранее теряющим обществом Регистру.

Если такие дополнительные требования/условия сохранения класса получены после выдачи Регистром классификационного свидетельства и при этом оказались просроченными, то они должны быть выполнены в первом порту захода, в котором могут быть проведены освидетельствования соответствующим классификационным обществом, в зависимости от возраста судна;

.6 условием для выдачи постоянного Классификационного свидетельства является получение Регистром копий чертежей, перечисленных в 5.2.3.10, и составление отделом переклассификации судов ГУР Данных по судну.

Если судовладелец не в состоянии предоставить все требуемые чертежи, ему следует рекомендовать обратиться напрямую в адрес теряющего общества с просьбой предоставить Регистру недостающие чертежи по его запросу.

При этом судовладельца следует поставить в известность о том, что счет, выставленный теряющим обществом Главному управлению Регистра за предоставленные чертежи, будет предъявлен к оплате судовладельцу. В этом случае судовладелец должен направить в адрес Главного управления гарантию оплаты за предоставление недостающих чертежей.

5.2.2.2 До выдачи временного Классификационного свидетельства Регистр должен получить:

.1 письменное обращение судовладельца на смену класса, оформленное в произвольной форме (см. 5.1), поручение Регистру на запрос текущего статуса классификационных освидетельствований судна на английском языке (форма 7.1.24) и копий документов теряющего общества.

При обращении судовладельца в подразделение РС, обращение должно быть перенаправлено в отдел переклассификации судов ГУР в течение одного рабочего дня с момента его получения.

В случае, если в обращении указан новый судовладелец, должен быть представлен документ, подтверждающий его право на полное управление судном;

.2 текущий статус классификационных освидетельствований из Главного управления теряющего общества или одного из его назначенных центров управления.

5.2.2.3 В течение двух рабочих дней с момента получения поручения (форма 7.1.24), отдел переклассификации судов ГУР должен уведомить теряющее общество о заявленной смене класса, используя форму G Приложения 21 с заполненной частью A и с приложением поручения (форма 7.1.24).

Если статус освидетельствований не был получен от теряющего общества в течение трех рабочих дней со дня подачи заявки отделом переклассификации судов ГУР, можно воспользоваться информацией о статусе освидетельствований теряющего общества, предоставленной судовладельцем, а после выполнения остальных применимых требований настоящего раздела, выдать Классификационное свидетельство. В подобных случаях к Классификационному свидетельству следует приложить напоминание судовладельцу о том, что условия, изложенные в 5.2.2.1, по-прежнему применимы.

5.2.2.4 Регистр не должен выдавать временное Классификационное свидетельство или другие документы, позволяющие судну эксплуатироваться, в следующих случаях:

.1 пока все просроченные освидетельствования и все просроченные требования/условия сохранения класса в отношении судна, выставленные судовладельцу ранее теряющим обществом, не будут выполнены:

Регистром – для судов, возраст которых менее 15 лет;

теряющим обществом – для судов, возраст которых 15 лет и более;

.2 пока все соответствующие освидетельствования, указанные в 5.2.3.3 и 5.2.3.4, не будут выполнены. Если в первом порту предъявления возможность проведения предписанных освидетельствований отсутствует, на судно может быть выдано временное Классификационное свидетельство для того, чтобы предоставить возможность совершить прямой рейс в порт, где освидетельствования, требуемые в 5.2.3.2, будут завершены.

В таких случаях освидетельствования, указанные в 5.2.3.2, должны быть выполнены в первом порту предъявления в максимально возможном объеме. В любом случае их объем не должен быть меньше объема ежегодного освидетельствования по корпусной части и объема освидетельствований механизмов в соответствии с 5.2.3.4;

.3 пока морской администрации государства флага не будет предоставлена возможность в течение трех рабочих дней обеспечить Регистр дальнейшими инструкциями в соответствии с положениями статьи 10(5) Правила (ЕС) № 391/2009.

Отдел переклассификации судов ГУР должен обеспечить подразделение РС, которому поручено осуществление процесса смены класса, инструкцией морской администрации, если она будет представлена.

5.2.2.5 Присвоение судну символа класса подтверждается отделом организации технической экспертизы и нормативной деятельности ГУР при направлении подразделением РС заявки на присвоение регистрового номера по форме 11.A.01 в соответствии с Технологическим процессом по работе с формами документов входной информации при ведении автоматизированного учета судов.

5.2.2.6 Если на момент окончания освидетельствования Регистром не составлены Данные по судну, либо судовладельцем не предоставлены чертежи согласно 5.2.3.10, Регистр может выдать только временное Классификационное свидетельство на срок до верхнего предела «вилки» следующего ближайшего классификационного (ежегодного/промежуточного/очередного, в зависимости от того, которое наступит раньше) освидетельствования судна, но не более чем на 1 год.

В этом случае в разделе «Дополнительная информация» Итогового отчета о переклассификации судна (форма 6.3.50) должна вноситься запись следующего содержания: «Временное Классификационное свидетельство выдано на срок до..., в связи с тем, что (не составлены Данные по судну) и/или (не предоставлен полный комплект чертежей)», которая в дальнейшем вносится в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1).

5.2.2.7 Все требования, рекомендации и условия сохранения класса теряющего общества, перечисленные в его статусе освидетельствований, должны идентифицироваться следующим образом:

.1 выполнение требований, рекомендаций и условий сохранения класса[1] теряющего общества должно подтверждаться отдельными актами Регистра (форма 6.3.10), а также Итоговым отчетом о переклассиифкации судна (форма 6.3.50), с обязательной идентификацией требований в соответствии со статусом освидетельствований судна теряющего общества.

При необходимости переноса срока выполнения требований теряющего общества в связи с отсутствием у судовладельца такой возможности, или по ряду других уважительных причин, подразделению РС необходимо обращаться в отдел переклассификации судов ГУР для согласования дальнейших действий с теряющим обществом;

.2 все требования теряющего общества, срок выполнения которых еще не истек, должны быть

[1] В дальнейшем требования.

четко указаны в Итоговом отчете о переклассификации судна (форма 6.3.50) и в Статусе освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) с сохранением сроков их выполнения;

.3 любая дополнительная информация для судовладельца и/или инспектора (Memoranda), имеющаяся в статусе освидетельствований теряющего общества и применимая к судну в соответствии с Правилами постройки, должна отражаться в Итоговом отчете о переклассификации судна (форма 6.3.50) и в дальнейшем вноситься в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1).

При внесении информации в Итоговый отчет о смене класса судна допускается оформлять выкопировку из статуса освидетельствований теряющего общества как обязательное приложение к Итоговому отчету о смене класса судна, а в разделе «Дополнительная информация ...» этого Отчета делать ссылку на наличие такого приложения.

5.2.2.8 В случае выдачи временного Классификационного свидетельства подразделение РС направляет в течение одного рабочего дня в отдел переклассификации судов ГУР и в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации копию Итогового отчета о переклассификации судна (форма 6.3.50) с приложением "Harmonisation of Reporting", Статуса освидетельствований судна (форма 6.3.51-1);

в течение 10 рабочих дней копию комплекта документов, оформленных по результатам освидетельствования, для организации контрольной проверки.

Отдел переклассификации судов ГУР в течение одного месяца с момента выдачи временного Классификационного свидетельства должен сообщить дату его выдачи теряющему обществу, а также направить ему отчет с подтверждением даты, места и действий, предпринятых для выполнения каждого просроченного освидетельствования, просроченных рекомендаций/ условий сохранения класса, установленных теряющим обществом.

При этом применяется отчетная форма G с должным образом заполненными частями A, B и отчет теряющему обществу ("Harmonisation of Reporting", см. Приложение 14).

5.2.2.9 Любая дополнительная информация в отношении невыполненных освидетельствований или рекомендаций/условий сохранения класса, полученная от теряющего общества, должна рассматриваться в соответствии с 5.2.2.4 и 5.2.2.7 в зависимости от того, что применимо, а в адрес теряющего общества отделом переклассификации судов ГУР должно направляться сообщение по форме G (см. Приложение 21) с должным образом заполненной частью B-1 в течение 1 мес. после завершения освидетельствования.

Если такая дополнительная информация получена после выдачи Классификационного свидетельства, то любые просроченные освидетельствования или требования/условия сохранения класса должны быть выполнены в первом порту захода:

.1 Регистром – для судов, возраст которых менее 15 лет;

.2 теряющим обществом – для судов, возраст которых 15 лет и более.

Класс судна должен быть немедленно снят в случае отказа судовладельца проследовать непосредственно в согласованный с Регистром порт, вне зависимости от коммерческих интересов, для проведения просроченных освидетельствований или выполнения просроченных требований/ условий сохранения класса Регистром, или теряющим обществом, в зависимости от возраста судна.

5.2.2.10 До окончательного присвоения класса отдел переклассификации судов ГУР должен:

.1 выполнить и документально подтвердить анализ классификационных актов теряющего общества уполномоченным лицом, принимая во внимание положения, указанные в приложении 29;

.2 уведомить в письменном виде теряющее общество о предполагаемой дате окончательного присвоения класса и о направлении формы G с должным образом заполненными частями A, B и B-1, если применимо (в соответствии с требованиями статьи 10(6) Правила (ЕС) № 391/2009).

Регистр может, в случае необходимости, ознакомиться с отчетными документами других классификационных обществ, которые ранее классифицировали судно.

Подразделение РС, получившее заявку на выдачу постоянного Классификационного свидетельства, информирует об этом подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, при наличии чертежей, перечисленных в 5.2.3.10, и Данных по судну, подтверждает возможность выдачи постоянного Классификационного свидетельства с направлением копии подтверждения в отдел переклассификации судов ГУР. Подразделение РС, выдавшее постоянное Классификационное свидетельство, обязано в течение десяти рабочих дней направить его копию в отдел переклассификации судов ГУР в дополнение к рассылке, предусмотренной положениями Перечня форм документов РС, оформляемых при проведении технического наблюдения.

5.2.2.11 Регистр может, в случае необходимости, ознакомиться с отчетными документами других классификационных обществ, которые ранее классифицировали судно.

5.2.2.12 Регистр оформляет Классификационное свидетельство на срок действия Классификационного свидетельства, выданного теряющим обществом, с сохранением существующих сроков периодических

освидетельствований, или на полный срок, если первоначальное освидетельствование проведено в объеме очередного освидетельствования по всем частям, и отсутствуют требования Регистра, влияющие на срок действия Классификационного свидетельства.

5.2.2.13 В случае выдачи постоянного Классификационного свидетельства, подразделение РС, выполнившее смену класса, в течение одного рабочего дня направляет в отдел переклассификации судов ГУР и в подразделения РС по наблюдениюв эксплуатации копию Итогового отчета о переклассификации судна (форма 6.3.50) с приложением «Harmonisation of Reporting» (см. Приложение 14) и Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) а в течение 10 рабочих дней - копию комплекта документов, оформленных по результатам освидетельствования.

Отдел переклассификации судов ГУР в течение 1 мес. с момента выдачи постоянного Классификационного свидетельства должен направить теряющему обществу форму G с должным образом заполненными частями A, B, B1 (если применимо) и C.

В случае, если теряющее общество сообщило рекомендации/ условия сохранения класса по судну, вместе с формой G должен быть представлен перечень принятых мер с указанием даты, места и действий, предпринятых для выполнения каждой рекомендации/условия сохранения класса.

Отдел переклассификации судов ГУР в течение 1 мес. с момента выдачи постоянного Классификационного свидетельства должен направить в адрес Морской администрации государства флага письменное подтверждение о дате выдачи постоянного Классификационного свидетельства.

5.2.2.14 Сообщения Регистра теряющему обществу о выполнении всех просроченных освидетельствований и всех просроченных рекомендаций/условий сохранения класса согласно 5.2.2.8, 5.2.2.9, 5.2.2.13 должны быть выполнены в форме "Harmonisation of Reporting", оформленного на английском языке, с указанием даты, места и действии, предпринятых для их выполнения (см. Приложение 14).

"Harmonisation of Reporting" оформляется подразделением РС, проводившим смену класса судна, как приложение к Итоговому отчету о смене класса судна (форма 6.3.50).

5.2.3 Технические требования.

При смене класса судна на класс Регистра должны предъявляться технические требования, минимальный объем которых изложен ниже в 5.2.3.1 – 5.2.3.13.

5.2.3.1 Чертежи.

Регистр должен запросить у судовладельца копии чертежей, в которых приведены главные размерения и общее расположение конкретного судна и его механизмов, а также любые предложения судовладельца по переоборудованию.

Получение чертежей, перечисленных в 5.2.3.10 или эквивалентных им альтернативных технических данных вместо специальных чертежей или спецификаций будет являться для судовладельца необходимым условием выдачи постоянного Классификационного свидетельства.

В случае предоставления неполного комплекта чертежей должно быть выдано временное Классификационное свидетельство с выставлением требования о предоставлении копий недостающих чертежей в срок до следующего ближайшего классификационного (ежегодного / промежуточного / очередного, в зависимости от того, которое наступит раньше) освидетельствования судна, но не более чем на один год.

Однако, предприняв необходимые усилия, чтобы получить недостающие чертежи или их эквиваленты, и убедившись в невозможности получения конкретных чертежей, перечисленных в 5.2.3.10 к установленному сроку, Регистр может выдать постоянное Классификационное свидетельство, при этом указав в акте освидетельствования судна, что класс судну присваивается на основе анализа ситуации, связанной с нехваткой чертежей. К указанному акту необходимо приложить документ, оформленный судовладельцем в произвольной форме, который должен содержать причины отсутствия, или недостатка чертежей, соответствующие схемы, описание объекта технического наблюдения, на который отсутствует чертеж, с указанием необходи-мых технических параметров, регламентированных Правилами, размеров, материала, изготовителя и года изготовления.

Данные об объекте технического наблюдения следует выбирать из имеющихся на судне сертификатов ИКО, заводских инструкций и других документов. Необходимость предоставления чертежей для судов, построенных на класс Регистра, должна быть согласована с подразделением РС по наблюдению в эксплуатации с направлением информации в отдел переклассификации судов ГУР.

Копии чертежей, предоставленные судовладельцем при проведении освидетельствования судна, по завершении процедуры смены класса направляются в подразделения РС по наблюдению в эксплуатации, или в отдел переклассификации судов ГУР, если судно будет находиться в эксплуатации под техническим наблюдением Главного управления Регистра.

5.2.3.2 Освидетельствования для присвоения класса.

Несмотря на отчеты, указывающие, что все освидетельствованные объекты отвечают установленным требованиям, Регистр должен провести первоначальное освидетельствование для присвое-

ния класса, минимальный объем которого определяется возрастом судна, статусом класса теряющего общества, как указано ниже.

Примечание. Освидетельствование для присвоения класса (в дальнейшем – освидетельствование) может, но не обязательно должно быть засчитано в качестве предписанного периодического освидетельствования для подтверждения класса.

Требования и/или условия сохранения класса, приуроченные к конкретному периодическому освидетельствованию для подтверждения класса, могут не выполняться при данном освидетельствовании при условии, что:

освидетельствование не засчитываетея как периодическое освидетельствование для поддержания класса;

требования/условия сохранения класса не просрочены.

5.2.3.3 Освидетельствование корпуса:

.1 суда возрастом до 5 лет подлежат освидетельствованию в объеме ежегодного освидетельствования;

.2 суда возрастом от 5 до 10 лет подлежат освидетельствованию в объеме ежегодного освидетельствования с освидетельствованием достаточного числа типовых балластных танков;

См. Циркуляр 871 .3 суда возрастом от 10 до 20 лет подлежат освидетельствованию в объеме ежегодного освидетельствования с освидетельствованием достаточного числа типовых балластных танков и грузовых пространств;

.4 для нефтеналивных, навалочных судов (включая рудовозы и комбинированные суда) и химовозов возрастом от 15 до 20 лет должно быть проведено в объеме очередного или промежуточного освидетельствования, исходя из того, срок которого из них наступит раньше;

.5 все суда возрастом 20 лет и более подлежат освидетельствованию в объеме очередного (данное положение применимо также к судам, корпус которых находится в системе непрерывного освидетельствования);

.6 к плавучим нефтегазохранилищам с комплексом подготовки продукции (FPSO) и/или плавучим нетегазохранилищам (FSO) применимо следующее:

суда возрастом до 5 лет подлежат освидетельствованию в объеме ежегодного освидетельствования;

для судов возрастом от 5 до 10 лет в состав ежегодного освидетельствования должна входить проверка 20 % балластных танков;

для судов возрастом от 10 до 20 лет в состав ежегодного освидетельствования должна входить проверка 20 % балластных танков и 20 % грузовых трюмов;

суда возрастом 20 лет и более подлежат освидетельствованию в объеме очередного;

.7 к плавучим нефтегазохранилищам с комплексом подготовки продукции (FPSO) и/или плавучим нетегазохранилищам (FSO), которые были переоборудованы из судов других типов, до истечения 20 лет после переоборудования, освидетельствование должно выполняться в объеме ежегодного, включая проверку 20 % балластных танков и 20 % грузовых трюмов;

после 20 лет освидетельствование должно проводиться в объеме очередного;

.8 освидетельствование судна в доке, в контексте применения требований 5.2.3.3.4 и5.2.3.3.5 может быть заменено освидетельствованием подводной части корпуса на плаву, если на момент смены класса судна срок докового освидетельствования еще не наступил.

Если на момент смены класса освидетельствование подводной части судна в доке просрочено, должно быть проведено такое освидетельствование (освидетельствование подводной части корпуса на плаву не допускается);

.9 в отношении применения требований 5.2.3.3.1 – 5.2.3.3.6 в зависимости от конкретного случая:

.9.1 если освидетельствование должно засчитываться как периодическое освидетельствование для поддержания класса, то Регистром может быть рассмотрена возможность зачета результатов замеров толщин, выполненных теряющим обществом, при условии, что они были выполнены в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого периодического освидетельствования;

.9.2 если освидетельствование не должно засчитываться как периодическое освидетельствование для поддержания класса, то Регистром может быть рассмотрена возможность зачета результатов замеров толщин, выполненных теряющим обществом при условии, что они были проведены:

в течение 15 мес. до завершения освидетельствования, если оно проводится в объеме очередного освидетельствования;

в течение 18 мес. до завершения освидетельствования, если оно проводится в объеме промежуточного освидетельствования;

.9.3 в обоих случаях замеры толщин должны быть проанализированы Регистром для проверки их соответствия применимым требованиям, и контрольные (подтверждающие) замеры выполнены к удовлетворению Регистра;

.10 в отношении применения требований 5.2.3.3.3 – 5.2.3.3.6 при проведении освидетельствования не требуется проводить испытание танков судов возрастом более 15 лет, за исключением случаев, когда освидетельствование засчитывается как соответствующее периодическое освидетельствование для поддержания класса. Если

освидетельствование для присвоения класса засчитывается как периодическое освидетельствование для поддержания класса, то принимающим обществом может быть рассмотрена возможность зачета испытания танков, выполненных теряющим обществом, при условии, что они выполнены в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого периодического освидетельствования;

.11 в отношении применения требований 5.2.3.3.1 – 5.2.3.3.6 при проведении освидетельствования не требуется приведения судна в соответствие с требованиями, приуроченными к конкретному периодическому освидетельствованию (например, УТ МАКО S26 и S27), за исключением случаев, когда освидетельствование засчитывается как соответствующее периодическое освидетельствование для поддержания класса;

.12 выкатывание, осмотр и обмер якорей и якорных цепей, в контексте применения требований 5.2.3.3.4 и 5.2.3.3.5 для судов возрастом более 15 лет, не требуется проводить, когда освидетельствование для присвоения класса не засчитывается как соответствующее периодическое для поддержания класса.

Если освидетельствование для присвоения класса засчитывается как периодическое освидетельствование для поддержания класса, то принимающим обществом может быть рассмотрена возможность зачета результатов осмотра и обмера якорей и якорных цепей, выполненные теряющим обществом, при условии, что они были выполнены в пределах сроков, установленных для проведения рассматриваемого периодического освидетельствования.

5.2.3.4 Освидетельствование механизмов.

Должен проводиться общий осмотр всех ответственных механизмов, включающий:

.1 проверку регулировки всех предохра-нительных клапанов сосудов под давлением, паровых котлов, экономайзеров и парогенераторов, а также проверку в работе топочных устройств котлов;

.2 проверку всех сосудов под давлением;

.3 замеры сопротивления изоляции, испытание защитных автоматов генераторов, реле отключения неответственных потребителей, регуляторов двигателей генераторов, а также проверку параллельной работы генераторов и распределения нагрузки между ними;

.4 во всех случаях проверку работы сигнально-отличительных огней и индикаторов, а также дополнительных источников питания;

.5 проверку и испытания в рабочих условиях осушительной системы, а также аварийного пожарного насоса и дистанционного управления топливными клапанами, топливными и масляными насосами и нагнетательными вентиляторами;

.6 проверку систем рециркуляции и очистки ото льда, если они установлены;

.7 швартовные испытания главных и всех вспомогательных механизмов, необходимых для эксплуатации судна в море, вместе с приборами управления и рулевым устройством.

Должны проводиться испытания дополнительных средств управления рулем. Если судно длительное время не эксплуатировалось, то по усмотрению инспекторов должны быть проведены кратковременные ходовые испытания;

.8 проверку средств, обеспечивающих ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии судна без помощи извне (initial start arrangements);

.9 проверку, применительно к наливным судам, грузовой системы и электрооборудования в опасных помещениях и пространствах на соответствие требованиям Правил.

Применительно к установленному искробезопасному оборудованию инспекторы должны убедиться, что такое оборудование имеет одобрение признанной организации. Должны быть проверены предохранительные устройства, аварийная сигнализация и ответственные приборы системы инертных газов. Сама установка должна быть подвергнута общему осмотру, чтобы убедиться, что она не представляет опасности для судна.

Примечание. Для смены или добавления класса на дату поставки судна требования 5.2.3.4.3 и 5.2.3.4.9 могут быть подтверждены путем проведения анализа отчетных документов судна.

5.2.3.5 Определение технического состояния корпусных конструкций судна выполняется в соответствии с разд. 5 части I «Общие положения» Правил.

При оценке технического состояния конструкций корпусов ПБУ/МСП необходимо руководствоваться также применимыми положениями раздела 19 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил.

5.2.3.6 Для оценки остойчивости судна согласно применимым требованиям Правил постройки в Управление классификации ГУР судовладельцем должна быть представлена следующая эксплуатационная (судовая) документация (что применимо):

информация об остойчивости;

информация об остойчивости при перевозке зерна;

информация об остойчивости при перевозке незерновых навалочных грузов;

информация об аварийной посадке и остойчивости.

Для оценки остойчивости и непотопляемости ПБУ/МСП в Регистр должна быть представлена следующая документация (что применимо):

информация об остойчивости,

информация об аварийной посадке и остойчивости;

руководство по эксплуатации,

протокол кренования или соответствующий объединенный документ, одобренный предыдущей Морской Администрацией Государства флага или организацией по ее поручению.

Для выполнения оценки аварийной остойчивости дополнительно должны быть представлены следующие документы;

схема деления судна на отсеки с указанием отверстий в переборках и палубах, а также с указанием типа закрытий;

схема перетоков и устройств для спрямления крена;

схема балластной и осушительной систем.

Для рассмотрения указанных документов к ним должны быть приложены (если отсутствуют в ГУР):

теоретический чертеж (если имеется);

чертеж общего расположения;

схема водонепроницаемых отсеков;

копия действующего свидетельства о грузовой марке.

На период рассмотрения указанной документации или, при необходимости, разработки новой, существующая на борту судна документация об остойчивости подлежит одобрению инспектором РС, выполняющим освидетельствование временно на срок, не превышающий 12 месяцев от даты присвоения судну класса Регистра.

5.2.3.7 Для оценки прибора контроля загрузки в отдел конструкции корпуса и судовых устройств ГУР должны быть направлены: инструкция пользователя, распечатка результатов расчета четырех случаев загрузки, электронный носитель бортовой программы.

5.2.3.8 Необходимо проверить наличие на судне аварийного снабжения в соответствии с требованиями разд. 9 части III «Устройства, оборудование и снабжение» Правил постройки.

5.2.3.9 Для всех судов, как определено в 1.4.9 части II «Корпус» Правил постройки Инструкция по загрузке должна быть предоставлена на одобрение в Управление классификации ГУР (см. 5.2.3.6) независимо от даты постройки судна.

5.2.3.10 Чертежи, представляемые судовладельцем Регистру:

.1 основные чертежи:

чертеж общего расположения;

чертеж эпюры емкостей (Capacity plan);

чертеж гидростатических кривых;

инструкция по загрузке судна;

расчет аварийной остойчивости, где применимо;

.2 чертежи по корпусу:

чертеж мидель-шпангоута;

чертеж продольного разреза;

чертеж палубы;

чертеж растяжки наружной обшивки;

чертеж поперечных переборок;

чертеж руля и баллера руля;

чертеж люковых закрытий;

для судов, построенных в соответствии с «Общими правилам по конструкции и прочности нефтеналивных судов с двойными бортами и по конструкции и прочности навалочных судов» (далее «суда, построенные по Общим правилам МАКО»), чертежи должны содержать значения для каждого конструктивного элемента, как построечных и допустимых толщин, так и любых «свободных добавок»;

.3 чертежи по механической установке:

чертеж общего расположения машинного отделения;

чертеж промежуточного, упорного и гребного валов;

чертеж гребного винта;

чертеж главных двигателей, движительной установки и соединительных муфт (или наименование изготовителя, тип, модель и технические данные);

для судов с паротурбинными установками, кроме того, — чертежи главных котлов, пароперегревателей и экономайзеров (или наименование изготовителя, тип, модель и технические данные) и главного паропровода;

схема балластной и осушительной систем;

принципиальные схемы генерирования и распределения электроэнергии от основных и аварийных источников;

чертеж рулевого устройства и системы рулевого привода, наименование изготовителя рулевого привода и технические данные;

.4 расчет крутильных колебаний (представляется для судов возрастом до двух лет);

.5 для судов со знаком ледовых усилений в символе класса (дополнительно) чертежи упругих муфт и/или устройств, ограничивающих крутящий момент в гребном валопроводе (или наименование изготовителя, тип и технические данные);

.6 для нефтеналивных судов (дополнительно) чертеж насосной установки в носовой и кормовой частях судна, а также установки осушения коффердамов и насосных отделений, и чертеж общего расположения трубопроводов грузовой системы в танках и на палубах;

.7 при наличии знака о безвахтенном обслуживании машинного отделения в символе класса (дополнительно) перечень оборудования и устройств аварийной сигнализации;

чертеж системы пожарной сигнализации;

перечень автоматических функций безопасности (замедление, отключение и т. п.);

план функциональных проверок;

.8 документ(ы) об одобрении применения альтернативных (эквивалентных) конструкций и оборудования, если требуется;

.9 дополнительная информация, которая может потребоваться в зависимости от требований морской администрации государства флага.

Вместо отдельных документов, перечисленных выше и отсутствующих в период смены класса, Регистр может удовлетвориться другими техническими данными (см. 5.2.3.1).

.10 для ПБУ и МСП дополнительно должна представляться следующая документация:

.10.1 чертежи опорных стабилизирующих колонн, колонн погружных насосов забортной воды, портала опорных колонн, портала буровой вышки с узлами крепления его «по-походному», цистерн и башмаков опорных колонн, рабочей платформы полупогружной или погружной ПБУ, устройств подъема и спуска корпуса и фиксирующего устройства самоподъемной ПБУ (СПБУ), расположения взрывоопасных зон, с обозначением их категорий, расположения всего электрического оборудования и прокладки кабелей во взрывоопасных помещениях и пространствах, центральных дистанционных постов управления подъемом и спуском корпуса СПБУ;

.10.2 информационные материалы по устойчивости ПБУ и МСП на грунте при воздействии ветра, волн, течения, сил веса и плавучести и др.;

.10.3 принципиальные схемы устройств управления, систем блокировок, защиты и сигнализации электрических приборов механизмов подъема и спуска корпуса СПБУ с указанием их технических характеристик, механизмов подъема и спуска забортного трубопровода и погружных насосов забортной воды, электрических систем дистанционного управления указанными электроприводами, защиты и сигнализации;

.10.4 описания принципа работы систем управления, блокировки, защиты и сигнализации устройств дистанционного управления подъемом и спуском корпуса СПБУ;

.10.5 инструкцию (руководство) по эксплуатации ПБУ/МСП;

.10.6 заключения компетентных органов по пожаро- и взрывобезопасности ПБУ и МСП, связанных с работой бурового оборудования.

5.2.3.11 Теряющее общество по просьбе Регистра должно предоставить следующую документацию, если она применима, в объеме, установленном соответствующим государством флага, в пределах юридических норм:

.1 расчет надводного борта (LL-30/66);

.2 характеристику условий назначения грузовой марки (акт первоначального освидетельствования грузовой марки);

.3 расчет деления на отсеки (пр. 27, LL-66);

.4 перечень оборудования, обеспечивающего безопасность грузового судна (Конвенция СОЛАС-74/78/88 с поправками);

.5 документацию по нефтеналивным судам в соответствии с Конвенцией МАРПОЛ 73/78:

акты освидетельствования системы мойки сырой нефтью в соответствии с 4.2.10 резолюции ИМО А.446 (X1), одобренные расчеты ограничения размеров и расположения грузовых танков, одобренные расчеты остойчивости неповрежденного и поврежденного судна;

.6 копии конвенционных свидетельств с дополнениями;

.7 копии свидетельств, выданных в соответствии с другими международными конвенциями, соглашениями, кодексами;

.8 перечень несоответствий, относящихся к компетенции международных конвенций;

.9 акт об оценке состояния по результатам расширенного освидетельствования.

Передача дополнительных документов для выдачи конвенционных свидетельств по просьбе Регистра предпочтительно должна рассматриваться теряющим обществом в пределах, установленных заинтересованным государством флага и юридическими нормами.

Копии расчетов надводного борта, акта первоначального освидетельствования, перечня допущенного оборудования, обеспечивающего безопасность грузового судна, свидетельства на соответствие требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78 предоставляются бесплатно.

За копии объемных документов (например, документов по делению на отсеки и остойчивости или документов, связанных с выдачей свидетельства на соответствие требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78) должна взиматься стоимость их копирования и рассылки.

5.2.3.12 Для судов, построенных 1 января 2007 и после этой даты, необходимо проверить наличие на борту судна комплекта построечных чертежей, перечисленных в 5.2.3.10.1, 5.2.3.10.2 (кроме чертежа люковых закрытий), а также схемы балластной и осушительной систем, с подтверждением, что все последующие изменения в конструкции судна, если они проводились, одобрены ИКО и указаны на этих чертежах (см. 2.1.2.2.29 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными ковенциями, кодексами и резолюциями»).

5.2.4 Обязательства Регистра, как теряющего общества.

5.2.4.1 При получении от судовладельца извещения о намерении перевести судно в класс другого общества отдел переклассификации судов ГУР должен немедленно информировать судовладельца (в письменном виде) о всех имеющихся на тот момент просроченных освидетельствованиях и невыполненных требованиях и о всех неоплаченных счетах.

В целях сохранения судна в классе Регистра подразделению по наблюдению в эксплуатации необходимо провести переговоры с судовладельцем

о причинах перевода судна в класс ИКО, обсудить возможность сохранения класса Регистра или присвоения совместного/двойного класса.

5.2.4.2 При получении письменной заявки принимающего общества в виде формы G (часть A) отдел переклассификации судов ГУР срочно направляет запрос в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации для получения необходимой информации.

При получении запроса Главного управления РС, подразделение РС в течение одного рабочего дня должно сообщить всю необходимую информацию, касающуюся статуса освидетельствований судна, включая полный перечень просроченных освидетельствований, рекомендаций и условий сохранения класса, с указанием соответствующих сроков их выполнения, а также данные о применимости и соответствии судна УТ МАКО S19, S22, S23, S26, S27, S30, S31.

Для судов, подлежащих расширенным освидетельствованиям, должна быть также представлена следующая документация:

последний Акт об оценке состояния / Отчет о состоянии корпуса;

программа расширенного освидетельствования для предстоящего очередного или промежуточного освидетельствования, независимо от того, намерено ли принимающее общество засчитывать освидетельствование как периодическое для поддержания класса, или нет.

5.2.4.3 Отдел переклассификации судов ГУР должен направить принимающему обществу всю перечисленную в 5.2.4.2 информацию в течение двух рабочих дней с момента получения письменной заявки.

Для сообщений о статусе освидетельствований Регистром должна использоваться Форма L (см. Приложение 20) с заполненной частью A.

Дополнительные сведения могут оговариваться, если необходимо, в сопроводительной документации.

В случаях, когда в полученной информации о статусе освидетельствований судна содержатся неопределенные или неясные сведения, отдел переклассификации судов ГУР должен предоставить подробную дополнительную информацию на английском языке по просьбе принимающего общества.

Отдел переклассификации судов ГУР также обязан сообщить принимающему обществу о возможности появления других рекомендаций или условий присвоения класса по результатам выполненных освидетельствований, еще не оформленных документально.

5.2.4.4 В течение одного месяца с момента получения заявки Регистр должен:

.1 предоставить доступ принимающему обществу ко всем классификационным актам, включая отчет о замерах остаточных толщин последнего очередного освидетельствования и сведения о любых последующих замерах толщин, включая зоны со значительной коррозией, для ознакомления данных по судну, как указано в приложении 29;

.2 в качестве альтернативы, предоставить принимающему обществу копии всех классификационных актов, включая отчет о замерах остаточных толщин последнего очередного освидетельствования и сведения о любых последующих замерах толщин, включая зоны со значительной коррозией, для составления данных по судну, как указано в приложении 29.

Если документы по освидетельствованиям находятся в электронных файлах, передать их можно в электронном виде;

.3 предоставить данные по судну в объеме, не меньшем, чем указано в приложении 29, оставшиеся от всех предшествующих смен класса судна, проведенных после 1 июля 2001 г.

5.2.4.5 После направления Статуса освидетельствований судна принимающему обществу, отдел переклассификации судов ГУР должен направить принимающему обществу:

.1 в течение одного месяца от даты получения от принимающего общества заявки на смену класса дополнительную информацию о невыполненных освидетельствованиях, рекомендациях / условиях сохранения класса, выявленных по результатам освидетельствований, близких по времени к дате направления судовладельцем письменной заявки на смену класса и не включенных в указанный Статус (информация направляется по форме L с заполненной частью A-1);

.2 в течение пяти рабочих дней от даты получения от принимающего общества заявки на смену класса информацию о допускаемых остаточных толщинах конструкции корпуса, применявшиеся к судну. Информация направляется по форме L вместе с надлежащим образом заполненными частями A и A-1 (если применимо);

.3 в течение двенадцати рабочих дней от даты получения от принимающего общества заявки на смену класса отчеты об оценке в соответствии с УТ МАКО S19/S31 (если применимо).

5.2.4.6 Для судов, построенных по Общим правилам МАКО, судовладелец должен представить чертежи, включающие значения для каждого конструктивного элемента, как построечных и допустимых, так и любых «свободных добавок».

5.2.4.7 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам, проходящим процедуру смены класса, и по статусу освидетельствований таких судов отдел переклассификации судов ГУР при снятии класса судна должен направить форму L с должным образом заполненными частями A, A-1 (если применимо) и B в базу данных по смене класса и принимающему обществу.

5.2.4.8 Если Регистр, после получения информации от принимающего общества о состоянии дел в отношении смены класса, имеет серьезные основания полагать, что принимающее общество не выполнило свои обязательства, то Регистр должен известить принимающее общество о своих сомнениях и попытаться разрешить все разногласия.

5.2.4.9 Регистр, как общество, в котором судно состояло до перехода в класс теряющего общества, обязан предоставить в распоряжение принимающего общества копии классификационных документов, в той степени, в которой он располагает такой информацией, для составления Данных по судну, объем которого указан в приложении 29.

5.2.5 Смена класса на дату поставки судна.

5.2.5.1 Настоящие требования применимы в том случае, когда общество, которое осуществляло техническое наблюдение за постройкой судна (т.е. теряющее общество), выдало судну первое Классификационное свидетельство.

5.2.5.2 Обязательства Регистра как принимающего общества.

5.2.5.2.1 При получении заявки судовладельца на смену класса судна на класс Регистра, после выполнения первого этапа процедуры приема судна в класс РС в соответствии с 5.1.7, отдел переклассификации судов ГУР должен немедленно в письменном виде известить судовладельца о том, что:

.1 все требования/условия сохранения класса, выставленные теряющим обществом, а также условия, указанные в 5.1.7.4, должны быть выполнены в установленный срок;

.2 условием для выдачи постоянного Классификационного свидетельства является получение Регистром копий чертежей, перечисленных в 5.2.3.10.

Если судовладелец не в состоянии предоставить все требуемые чертежи, ему следует рекомендовать обратиться напрямую в адрес теряющего общества с просьбой предоставить Регистру недостающие чертежи по его запросу. При этом судовладельца следует поставить в известность, что счет за предоставленные чертежи будет выставлен теряющим обществом Главному управлению Регистра, который будет предъявлен к оплате судовладельцу.

В этом случае судовладелец должен направить в адрес Главного управления гарантию оплаты за предоставление недостающих чертежей.

5.2.5.2.2 До выдачи временного Классификационного свидетельства на дату поставки судна Регистр должен получить:

письменную заявку судовладельца, оформленную в произвольной форме, на смену класса и поручение на английском языке (форма 7.1.24) на представление Регистру копии первого Классификационного свидетельства от теряющего общества.

При обращении судовладельца в подразделение РС заявка должна быть перенаправлена в отдел переклассификации судов ГУР в течение одного рабочего дня с момента ее получения;

копию первого Классификационного свидетельства из главного управления теряющего общества или одного из его представительств, или от инспектора, осуществляющего техническое наблюдение за постройкой судна на верфи, включая любые требования/условия сохранения класса и информацию, обычно входящую в Статус освидетельствований судна.

5.2.5.2.3 После получения письменной заявки судовладельца на смену класса отдел переклассификации судов ГУР должен уведомить теряющее общество о заявленной смене класса, используя форму G приложения 21 с заполненной частью A и с приложением поручения судовладельца на выдачу первого Классификационного свидетельства, включая список любых требований/условий сохранения класса, с соответствующими датами исполнения, и информацию, обычно входящую в статус освидетельствований.

Если Регистр не получит от теряющего общества вышеупомянутых документов на дату поставки судна, можно воспользоваться документами, предоставленными судовладельцем, и, после выполнения остальных применимых требований настоящей главы, выдать Классификационное свидетельство.

В подобных случаях к Классификационному свидетельству следует приложить напоминание судовладельцу о том, что условия, изложенные в 5.2.5.2.2 по-прежнему применимы.

5.2.5.2.4 Регистр не должен выдавать временное Классификационное свидетельство или другие документы, позволяющие судну эксплуатироваться, в следующих случаях:

пока все соответствующие освидетельствования, указанные в 5.2.3.2 не будут выполнены;

пока Морской администрации государства флага не будет предоставлена возможность в течение трех рабочих дней обеспечить Регистр дальнейшими инструкциями в соответствии с положениями статьи 10(5) Правила (ЕС) № 391/2009.

Отдел переклассификации судов ГУР должен обеспечить подразделение РС, которому поручено осуществление процесса смены класса, инструкцией Морской администрации, если она будет предоставлена.

5.2.5.2.5 Временное/постоянное Классификационное свидетельство, выданное Регистром, сохраняется при условии выполнения любых требований/условий сохранения класса, ранее выставленных судну теряющим обществом, в установленные сроки и так, как это как предписано теряющим обществом.

Любые оставшиеся требования/условия сохранения класса и сроки их выполнения должны быть ясно у казаны в следующих документах:

в первом Классификационном свидетельстве или в Итоговом отчете о переклассификации судна (форма 6.3.50) на судне;

в Статусе освидетельствований судна (форма 6.3.51-1), когда выдается Классификационное свидетельство.

5.2.5.2.6 В случае выдачи временного Классификационного свидетельства подразделение РС в течение одного рабочего дня направляет в отдел переклассификации судов ГУР копию Итогового отчета о переклассификации судна (форма 6.3.50), Статуса освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) и, в течение 10 рабочих дней копию комплекта документов, выданных на судно, для контрольной проверки.

Отдел переклассификации судов ГУР в течение 1 мес. с момента выдачи временного Классификационного свидетельства должен сообщить теряющему обществу дату его выдачи.

Для этого должна быть использована отчетная форма G с должным образом заполненными частями А и В.

5.2.5.2.7 В случае выдачи постоянного Классификационного свидетельства, подразделение РС, выполнившее смену класса, в течение одного рабочего дня направляет в отдел переклассификации судов ГУР копию Итогового отчета о переклассификации судна (форма 6.3.50), Статуса освидетельствований судна (6.3.51-1) и в течение 10 рабочих дней копию комплекта документов, выданных на судно, для контрольной проверки.

Подразделение РС, получившее заявку на выдачу постоянного Классификационного свидетельства взамен временного, информирует об этом подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

Указанное подразделение, при наличии чертежей, перечисленных в 5.2.3.10, подтверждает возможность выдачи постоянного Классификационного свидетельства с направлением копии сообщения в отдел переклассификации судов ГУР. Подразделение, выдавшее постоянное Классификационное свидетельство, обязано в течение десяти рабочих дней направить его копию в отдел переклассификации судов ГУР в дополнение к рассылке, предусмотренной положениями Перечня форм документов РС, оформляемых при проведении технического наблюдения.

Отдел переклассификации судов ГУР в течение 1 мес. с момента выдачи постоянного Классификационного свидетельства должно направить теряющему обществу форму G с должным образом заполненными частями А, В и С.

В случае, если теряющее общество сообщило требования/условия сохранения класса по судну, вместе с формой G должен быть представлен перечень принятых мер с указанием даты, места и действий, предпринятых для выполнения каждого требования/условия сохранения класса.

5.2.5.2.8 Сообщение Регистра теряющему обществу, предусмотренное 5.2.5.2.7 должно быть выполнено в форме "Harmonisation of Reporting", оформленного как приложение к Итоговому отчету о переклассификации судна (форма 6.3.50), на английском языке в соответствии с приложением 14.

5.2.5.3 Обязательства Регистра, как теряющего общества.

5.2.5.3.1 При получении письменной заявки принимающего общества на дату поставки судна отдел переклассификации судов ГУР срочно направляет запрос в подразделение РС, которое осуществляло техническое наблюдение за постройкой судна и выдало судну первое Классификационное свидетельство.

При получении запроса из Главного управления РС подразделение должно направить в отдел переклассификации судов ГУР копию первого Классификационного свидетельства, включая список любых требований/ условий сохранения класса с соответствующими датами исполнения, и информацию, обычно входящую в Статус освидетельствований судна.

Для направления сообщений в теряющее общество отдел переклассификации судов ГУР должен воспользоваться формой L с заполненной частью А. Дополнительные сведения могут оговариваться, если необходимо, в сопроводительной документации.

5.2.5.3.2 Отдел переклассификации судов ГУР должен в течение 1 мес. с момента выдачи первого Классификационного свидетельства направить принимающему обществу информацию о допускае-мых остаточных толщинах конструкции корпуса судна, применимых к судну (информация направляется по форме L с заполненными частями А и А-1, если применимо).

5.2.5.3.3 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам, проходящим процедуру смены класса, отдел переклассификации судов ГУР при снятии класса судна должен направить форму L с должным образом заполненными частями А, А-1 (если применимо) и В в базу данных по смене класса и принимающему обществу.

5.2.5.3.4 Если Регистр после получения информации от принимающего общества о состоянии дел в отношении смены класса имеет серьезные основания полагать, что принимающее общество не выполнило свои обязательства, то Главное управление Регистра должно известить принимающее общество о своих сомнениях и попытаться разрешить все разногласия.

5.2.6 Прочие требования.

5.2.6.1 Любые разногласия, которые не могут разрешены между двумя обществами самостоятельно, должны быть решены в соответствии с Процедурой

МАКО, том 3, Приложение 4 «Процедура МАКО по рассмотрению претензий».

5.2.6.2 Поскольку судно может находиться в отстое, принимающее общество должно проверить состояние класса судна у предшествующего общества для подтверждения применимости настоящего раздела.

5.3 ПРИСВОЕНИЕ КЛАССА РЕГИСТРА СУДАМ, НЕ ИМЕЮЩИМ КЛАССА ИКО – ЧЛЕНА МАКО

5.3.1 Общие положения.

5.3.1.1 Положения настоящей главы применяются для присвоения класса Регистра судам любого типа, включая суда внутреннего плавания, валовой вместимостью более 100, самоходным и несамоходным, ограниченного или неограниченного района плавания, кроме судов, к которым применимы положения 5.2 и 6.2.

5.3.1.2 Для судов валовой вместимостью 100 и менее положения настоящей главы применяются в той мере, насколько это практически возможно и целесообразно. Все решения по присвоению класса Регистра таким судам принимаются подразделением РС по техническому наблюдению в эксплуатации во взаимодействии с подразделением РС, проводящим освидетельствование.

5.3.1.3 Классификационное свидетельство по окончании первоначального освидетельствования судна для присвоения класса выдается Регистром на полный срок.

5.3.1.4 В случае, если судно в период, предшествующий обращению судовладельца, имело, но потеряло класс РС, должны применяться положения 4.8.

5.3.2 Обязательства Регистра.

5.3.2.1 Выполнение работ по присвоению класса РС осуществляется по письменной заявке судовладельца.

5.3.2.2 Анализ заявки выполняется в соответствии с 5.1.3 и 5.1.4 отделом переклассификации судов ГУР.

5.3.2.3 По результатам анализа заявки отдел переклассификации судов ГУР письменно извещает компанию об условиях приема судна в класс РС, обращая внимание на следующее:

.1 оценка соответствия судна Правилам постройки в соответствии с 5.1.5, 5.1.6, а также первоначальное освидетельствование для присвоения класса РС в соответствии с 5.3.3 должны быть выполнены в полном объеме;

.2 техническая документация в соответствии с 5.3.3.2 должна быть представлена Регистру для рассмотрения и одобрения;

.3 Классификационное свидетельство может быть выдано только после одобрения технической документации, выполнения всех необходимых освидетельствований, приведения судна в соответствие с Правилами постройки (по результатам оценки), а также согласования, при необходимости, эквивалентных (равноценных) замен.

5.3.2.4 Условиями выдачи Классификационного свидетельства или других документов, позволяющих судну эксплуатироваться, являются:

.1 выполнение всех соответствующих освидетельствований в полном объеме;

.2 завершение рассмотрения и одобрения технической документации для проверки соответствия судна применимым требованиям Правил постройки;

.3 предоставление возможности морской администрации государства флага в течение трех рабочих дней обеспечить Регистр дальнейшими инструкциями в соответствии с положениями статьи 10(5) Правила (ЕС) № 391/2009.

5.3.3 Технические требования.

5.3.3.1 По результатам оценки соответствия судна Правилам постройки согласно 5.1.5, 5.1.6 судовладельцем или уполномоченным представителем должна быть разработана техническая документация по приведению судна в соответствие требованиям применимых Правил постройки. Разработанная документация должна быть направлена в Управление классификации ГУР или в подразделение РС по его поручению.

5.3.3.2 Техническая документация должна включать:

.1 расчеты по проверке соответствия конструкций корпуса требованиям части II «Корпус» Правил постройки, включая определение допускаемых остаточных размеров элементов корпусных конструкций в соответствии с 5.12.3 части I Правил. Для судов под флагом РФ расчеты должны быть выполнены на русском и английском языках, для судов под флагом иным, чем флаг РФ, расчеты должны быть выполнены на английском языке и могут быть переведены на русский язык по желанию судовладельца;

.2 эксплуатационную (судовую) документацию по остойчивости (на русском и/или английском языке), включая информацию об остойчивости, информацию об остойчивости при перевозке зерна, информацию об остойчивости при перевозке незерновых навалочных грузов, информацию об аварийной посадке и остойчивости, в зависимости от того, что применимо;

дополнительно для ПБУ и МСП:

руководство по эксплуатации;

протокол кренования или соответствующий объединенный документ, одобренный предыущей морской администрацией государства флага или организацией по ее поручению;

схему деления судна на отсеки с указанием отверстий в переборках и палубах, а также с указанием типа закрытий;

схему перетоков и устройств для спрямления крена;

схему балластной и осушительной систем;

.3 документацию, перечисленную в 5.3.4;

.4 мероприятия по приведению судна в соответствие с требованиями Правил постройки в соответствии с 5.1 8;

.5 перечень примененных эквивалентных (равноценных) замен, при необходимости (см. 5.1.8), включая расчеты, результаты испытаний и иных действий, которые позволяют применить такие замены;

5.3.3.3 Для судов, построенных на класс ИКО - члена МАКО или классифицированных ИКО - членом МАКО в эксплуатации, необходимость расчетов по проверке соответствия конструкций корпуса и определяется управлением судов в эксплуатации ГУР с учетом подтверждения отсутствия последующих изменений / переоборудований элементов судна. Такое подтверждение должно быть сделано инспектором РС при оценке соответствия судна Правилам постройки.

5.3.3.4 Техническая документация может быть представлена в электронном виде или в твердых копиях с сопроводительным письмом и перечнем документов.

Для погружных, полупогружных и самоподъемных ПБУ, МСП и других объектов (понтоны, платформы, острова и т.д.), опирающихся на грунт и которые будут перемещены и установлены на новом месте, должны быть выполнены расчеты по проверке соответствия конструкций корпуса ПБУ и МСП в соответствии с требованиями части II «Корпус» Правил ПБУ/МСП.

5.3.3.5 Техническая документация подлежит рассмотрению и одобрению Регистром в соответствии с установленной процедурой («Процедура процесса применения Правил, Руководств по техническому наблюдению и требований, установленных Администрациями, при одобрении технической документации на суда, материалы и изделия».).

5.3.3.6 Если по результатам рассмотрения техническая документация одобряется с замечаниями, которые требуют доработки после присвоения судну класса РС, в итоговом письме-заключении должно быть сформулировано требование о принятии определенных мер в установленный срок для сохранения класса, в соответствии с разд. 7 части I «Общие положения».

5.3.3.7 В случае, если для получения полной информации о судне судовладельцем предприняты все необходимые усилия, но представить те или иные чертежи из перечисленных в 5.3.4 не представляется возможным, то для присвоения судну класса Регистра в Управление классификации ГУР или подразделение РС, рассматривающего техническую документацию по его поручению, должны быть предоставлены другие равнозначные (альтернативные) технические данные.

5.3.3.8 Возможность использования эквивалентных (равноценных) замен, а также расчеты, результаты испытаний и иных действий, которые позволят применить такие замены, рассматриваются Управлением классификации ГУР и утверждаются Техническим комитетом. Для судов под государственным флагом Российской Федерации, или планирующих смену флага на государственный флаг Российской Федерации, перечень эквивалентных (равноценных) замен согласовывается Управлением классификации ГУР с МА РФ.

5.3.3.9 Письмо-заключение по результатам рассмотрения и одобрения документации по проверке соответствия судна требованиям применимых Правил постройки должно быть направлено судовладельцу Управлением классификации ГУР или подразделением РС, которому рассмотрение было поручено. Перечень утвержденных / согласованных эквивалентных замен (при наличии) направляется судовладельцу Управлением классификации ГУР. Вся переписка по рассмотрению технической документации, включая поручение подразделению РС, письма с замечаниями, письмо – заключение, перечень эквивалентных замен, должна направляется в копии в отдел переклассификации судов ГУР.

5.3.3.10 Первоначальное освидетельствование судна для присвоения класса РС организуется отделом переклассификации судов ГУР после получения копии письма-заключения об одобрении технической документации. Первоначальное освидетельствование судна выполняется подразделением РС только по поручению отдела переклассификации судов ГУР. Подразделение РС, которому поручено первоначальное освидетельствование, должно заключить с судовладельцем договор о первоначальном освидетельствовании и классификации судна (форма 430.1.8-3).

5.3.3.11 Объем первоначального освидетельствования устанавливается отделом переклассификации судов ГУР в каждом случае в зависимости от возраста судна и с учетом технического состояния объектов, на основе объема очередного освидетельствования, включая освидетельствование подводной части судна в доке. При проведении первоначального освидетельствования должны выполняться положения 2.4 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» и применимых разделов части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил. Определение технического состояния корпусных конструкций судна

выполняется в соответствии с разд. 5 части I «Общие положения» Правил. При первоначальном освидетельствовании инспектором РС может быть потребовано проведение дополнительных испытаний и измерений, включая испытания материалов, неразрушающий контроль и гидравлические испытания.

5.3.3.12 Если судно в течение предшествующего пятилетнего срока в какой-либо период времени было классифицировано ИКО – членом МАКО, требования к объему первоначального освидетельствованию могут быть предметом специального рассмотрения Управлением судов в эксплуатации ГУР, однако, объем указанного освидетельствования не может быть ниже предписанного 5.2.3.

5.3.3.13 В ходе первоначального освидетельствования подразделением РС должна быть выполнена проверка фактического соответствия конструкции судна, состава и расположения оборудования и систем представленным чертежам. В случае выявления несоответствий, судовладелец должен быть поставлен в известность о необходимости приведения судна в соответствие представленным чертежам или доработки технической документации с учетом применимых требований Правил постройки с последующим ее рассмотрением РС.

5.3.3.14 Первоначальное освидетельствование должно включать в себя проведение технического наблюдения за выполнением мероприятий по приведению судна в соответствие с требованиями Правил постройки. Результаты должны быть отражены в акте (форма 6.3.10) или отчете (форма 6.1.03).

5.3.3.15 Отдел переклассификации судов ГУР должен обеспечить подразделение РС, которому поручено первоначальное освидетельствование, инструкциями морской администрации флага, если они будут представлены.

5.3.3.16 Освидетельствование судна в соответствии с применимыми Международными конвенциями, кодексами и резолюциями, а также освидетельствование конвенционного оборудования судна в соответствии с Правилами Регистра выполняется согласно части III «Освидетельствование судов в соответствии с Международными конвенциями, кодексами и резолюциями».

5.3.3.17 Подразделение РС после завершения первоначального освидетельствования должно:

.1 в течение одного рабочего дня направить Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) в отдел переклассификации судов ГУР и в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации;

.2 в течение 10 рабочих дней:

направить копию комплекта документов, выданных на судно, а также рассмотренную документацию по проверке соответствия судна требованиям применимых Правил постройки, в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации для хранения в формуляре судна;

направить копию комплекта документов, выданных на судно, в отдел переклассификации судов ГУР для организации контрольной проверки;

5.3.3.18 Отдел переклассификации судов ГУР в течение одного месяца с момента выдачи Классификационного свидетельства должен письменно информировать морскую администрацию государства флага о дате выдачи Классификационного свидетельства.

5.3.4 Чертежи, представляемые судовладельцем Регистру:

5.3.4.1 основные чертежи:

чертеж общего расположения;

эпюра емкостей (Capacity plan);

гидростатические кривые;

расчет аварийной остойчивости, где применимо;

5.3.4.2 чертежи по корпусу:

мидель-шпангоут;

продольный разрез;

палубы;

растяжка наружной обшивки;

поперечные переборки;

руль и баллер руля;

люковые закрытия;

кормовая оконечность;

5.3.4.3 чертежи по механической установке:

чертеж общего расположения механизмов энергетической установки;

валопровод (промежуточный, упорный и гребной валы);

чертеж гребного винта;

главные двигатели, движительная установка и соединительные муфты (или наименование изготовителя, тип, модель и технические данные);

для судов с паротурбинными установками:

главные котлы, пароперегреватели и экономайзеры (или наименование изготовителя, тип, модель и технические данные) и главный паропровод;

схема балластной и осушительной систем;

принципиальные схемы генерирования и распределения электроэнергии от основных и аварийных источников;

чертежи рулевого устройства и систем рулевого привода, наименование изготовителя рулевого привода и технические данные;

5.3.4.4 расчет крутильных колебаний (представляется для судов возрастом до двух лет);

5.3.4.5 для судов со знаком ледовых усилений в символе класса (дополнительно) чертежи упругих муфт и/или устройств, ограничивающих крутящий момент в гребном валопроводе (или наименование изготовителя, тип и технические данные);

5.3.4.6 для нефтеналивных судов (дополнительно) чертежи насосного оборудования в носовой

и кормовой частях судна, а также систем осушения коффердамов и насосных отделений;

5.3.4.7 при наличии знака о безвахтенном обслуживании машинного отделения в символе класса (дополнительно):

перечень оборудования и устройств аварийной сигнализации;

чертеж системы пожарной сигнализации; перечень автоматических функций безопасности (замедление, отключение и т. п.);

схемы проверки работоспособности;

5.3.4.8 дополнительная информация, которая может быть потребована РС при рассмотрении документации;

5.3.4.9 дополнительная информация, которая может потребоваться в зависимости от требований морской администрации государства флага.

5.3.4.10 для ПБУ и МСП дополнительно:

5.3.4.10.1 чертежи опорных стабилизирующих колонн, колонн погружных насосов забортной воды, портала опорных колонн, портала буровой вышки с узлами крепления его «по-походному», цистерн и башмаков опорных колонн, рабочей платформы полупогружной или погружной ПБУ, устройств подъема и спуска корпуса и фиксирующего устройства корпуса и фиксирующего устройства СПБУ, расположения взрывоопасных зон, с обозначением их категорий, расположения всего электрического оборудования и прокладки кабелей во взрывоопасных помещениях и пространствах, центральных дистанционных постов управления подъемом и спуском корпуса СПБУ;

5.3.4.10.2 информационные материалы по устойчивости ПБУ/МСП на грунте при воздействии ветра, волн, течения, сил веса и плавучести и др.;

5.3.4.10.3 принципиальные схемы устройств управления, систем блокировок, защиты и сигнализации электрических приборов механизмов подъема и спуска корпуса СПБУ с указанием их технических характеристик, механизмов подъема и спуска забортного трубопровода и погружных насосов забортной воды, электрических систем дистанционного управления указанными электроприводами, защиты и сигнализации;

5.3.4.10.4 описания принципа работы систем управления, блокировки, защиты и сигнализации устройств дистанционного управления подъемом и спуском корпуса СПБУ;

5.3.4.10.5 инструкция (руководство) по эксплуатации ПБУ и МСП;

5.3.4.10.6 заключения компетентных органов по пожаро- и взрывобезопасности ПБУ и МСП, связанных с работой бурового оборудования.

При отсутствии на момент присвоения класса какого-либо из указанных выше документов, Регистр может принять альтернативные технические данные в соответствии с 5.3.3.7.

5.4 ДОКУМЕНТЫ РЕГИСТРА

5.4.1 Основанием для выдачи Классификационного свидетельства РС являются акты освидетельствования, указанные ниже.

5.4.1.1 Результаты первоначального освидетельствования судна при смене класса на класс РС из класса ИКО-члена МАКО в объеме ежегодного или промежуточного освидетельствования оформляются с использованием системы STORM в форме чек-листа (форма 6.1.01), акт (форма 6.1.03) или актами (формы 6.3.7, 6.3.8, 6.3.9, 6.3.11). Если при этом необходимо отразить результаты освидетельствования корпуса судна, рулевого устройства или валопровода в доке, используется система STORM в виде чек-лист (форма 6.1.01) или оформляются акты (формы 6.3.10/К и 6.3.17) в исключительных и обоснованных случаях согласованных с ГУР.

Результаты освидетельствований объектов по системе непрерывного освидетельствования, а также результаты освидетельствования для подтверждения выполнения требований, заявленных теряющим обществом, отражаются в чек-листе (форма 6.1.01) (при использовании системы STORM) или в акте (форма 6.3.10) в исключительных и обоснованных случаях согласованных с ГУР.

Для судов ESP и судов для перевозки сухих генеральных грузов используется система STORM (чек-лист (форма 6.1.01)) или акт (форма 6.3.7) дополняется соответствующим приложением (g-car-a, g-car-in, t-esp-a, t-esp-in, tt-esp-a, tt-esp-in, b-esp-a, b-esp-in, bb-esp-a, bb-esp-in, ch-esp-a, ch-esp-in) в исключительных и обоснованных случаях согласованных с ГУР.

Для судов ESP и судов для перевозки сухих генеральных грузов используется система STORM (чек-лист (форма 6.1.01)) или акт (форма 6.3.12) дополняется соответствующим приложением (g-car-s, t-esp-s, tt-esp-s, b-esp-s, bb-esp-s, ch-esp-s). По результатам освидетельствования судов ESP оформляется Отчет о состоянии корпуса (форма 6.3.41) в исключительных и обоснованных случаях согласованных с ГУР.

5.4.1.2 Результаты первоначального освидетельствования судна или его частей при смене класса на класс РС из класса ИКО-члена МАКО в объеме очередного освидетельствования оформляются, в зависимости от случая, актами (формы 6.3.5, 6.3.12, 6.3.13, 6.3.14, а также 6.3.10/К и 6.3.17).

Результаты освидетельствования объектов по системе непрерывного освидетельствования, а также результаты освидетельствования для подтверждения выполнения требований, заявленных теряющим обществом, отражаются в Акте освидетельствования судна (форма 6.3.10).

Для судов ESP и судов для перевозки сухих генеральных грузов Акт очередного освидетельствования корпуса, устройств, оборудования и снабжения (форма 6.3.12) дополняется соответствующим приложением (g-car-s, t-esp-s, tt-esp-s, b-esp-s, bb-esp-s, ch-esp-s). По результатам освидетельствования судов ESP оформляется Отчет о состоянии корпуса (акт об оценке состояния) (форма 6.3.41).

5.4.1.3 По завершении первоначального освидетельствования судна с целью смены класса на класс РС из класса ИКО-члена МАКО оформляется Итоговый отчет о переклассификации судна (форма 6.3.50).

5.4.1.4 Результаты первоначального освидетельствования для приема в класс РС судна, не имеющего класса ИКО – члена МАКО, оформляются с использованием системы STORM в форме чек-листа (форма 6.1.01), акта (форма 6.1.03) или, в обоснованных случаях, актами (формы 6.3.5, 6.3.12, 6.3.13, 6.3.14, 6.3.10/К, 6.3.17).

Для судов ESP и судов для перевозки сухих генеральных грузов Акт очередного освидетельствования корпуса, устройств, оборудования и снабжения (форма 6.3.12) дополняется соответствующим приложением (g-car-s, t-esp-s tt-esp-s, b-esp-s, bb-esp-s, ch-esp-s). По результатам освидетельствования судов ESP оформляется Отчет о состоянии корпуса (акт об оценке состояния) (форма 6.3.41).

5.4.1.5 Для грузовых и пассажирских накатных судов (типа ро-ро) дополнительно должны быть оформлен Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10), подтверждающие соответствие судна применимым унифицированным требованиям МАКО группы S, а также заполнены чек-листы освидетельствования бортовых и внутренних дверей в соответствии с руководством для инспекторов, приведенным в приложении 34.

5.4.1.6 В случае если заявка судовладельца на смену класса судна на класс РС получена до завершения постройки судна на класс ИКО-члена МАКО, результаты первоначального освидетельствования судна в обьеме ежегодного освидетельствования оформляются актами (формы 6.3.2, 6.3.3, 6.3.4, 6.3.5).

5.4.2 При смене класса судна из ИКО-члена МАКО без смены флага конвенционные документы оформляются в соответствии с положениями 4.2.1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями».

При смене класса судна со сменой флага конвенционные документы оформляются в соответствии с положениями 4.2.2 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями».

Результаты конвенционных освидетельствований судна при смене класса оформляются в системе STORM или, в обоснованных случаях, актами, соответствующим видам освидетельствований

5.4.3 По завершении первоначального освидетельствования судна выполняется фотоотчет в соответствии с положениями 3.1.2.5 части I «Общие положения».

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ОТЧЕТ ОБ ОЦЕНКЕ СООТВЕТСТВИЯ СУДНА ПРАВИЛАМ ПОСТРОЙКИ

Основные данные судна:

Название судна	
ИМО №	
Флаг	
Порт приписки	
Классификационное общество. Символ класса	
Тип судна	
Дата и место постройки	
Валовая вместимость	
Дедвейт	
Длина судна (МК-69)	
Мощность ГД, кВт	
Район плавания	

Нижеподписавшийся(еся) инженер(ы)-инспектор(ы) провели оценку судна с целью определения степени соответствия судна требованиям Правилам классификации и постройки Российского морского регистра судоходства в соответствии с Поручением Главного управления РС:

_____

Порт проведения оценки судна_____ Страна _____Дата _____

Регистр не берет на себя обязательств по присвоению судну класса РС по результатам оценки.

Использование Отчета стороной, его заказавшей и (или) любыми третьими лицами, в иных целях не влечет какой-либо ответственности Регистра за последствия такого решения.

Ни при каких обстоятельствах ответственность Регистра не может превышать ту, которая оговорена в Общих условиях оказания услуг Регистром (размещены на сайте gost.e-ecolog.ru

Приложения:

1. Перечень несоответствий, подлежащих устранению для приведения судна в соответствие с требованиями Правил классификации и постройки Российского морского регистра судоходства

на_____ листах.

2.

3.

Инженер-инспектор(ы) _____

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ПЕРЕЧЕНЬ НЕСООТВЕТСТВИЙ, ПОДЛЕЖАЩИХ УСТРАНЕНИЮ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ СУДНА В СООТВЕТСТВИЕ С ТРЕБОВАНИЯМИ ПРАВИЛ ПОСТРОЙКИ

№ п/п	Обьект технического наблюдения	Пункт Правил[1]	Описание несоответствия	Комментарий Управления классификации ГУР
1	2	3	4	5

[1]Правила классификации и постройки Российского морского регистра судоходства, действующие на дату постройки судна, если в последующих изданиях не определено иное.

6 ПРОЦЕДУРА ПРИСВОЕНИЯ, СОХРАНЕНИЯ И СНЯТИЯ КЛАССА СУДНА, НАХОДЯЩЕГОСЯ В ДВОЙНОМ ИЛИ СОВМЕСТНОМ КЛАССЕ

6.1 ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ

6.1.1 Настоящий раздел разработан в развитие положений 1.2 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил и включает в себя процедурные требования МАКО, обязательные для выполнения при присвоении, сохранении и снятии класса судна, находящегося в двойном или совместном классе.

Настоящая процедура и требования в отношении присвоения, сохранения или снятия двойного или совместного класса применяется, если не указано иное, к судам валовой вместимостью более 100, любого типа, самоходным или нет, ограниченного или неограниченного района плавания, за исключением судов, эксплуатирующихся на внутренних водных путях.

Требования настоящей процедуры применяются к классификационным обществам, которые подлежат проверке соответствия ПССК.

6.1.2 В дополнение к определениям, приведенным в разд. 2 части I «Общие положения» Правил, в настоящем разделе используются следующие определения.

Судно с двойным классом — судно, которое имеет класс, присвоенный двумя классификационными обществами, когда каждое классификационное общество выступает, как если бы оно было единственным классификационным обществом, присваивающим класс данному судну, и проводит освидетельствования независимо от другого классификационного общества в соответствии со своими собственными требованиями и по своему графику.

Судно с совместным классом — судно, которое имеет класс, присвоенный двумя классификационными обществами, между которыми заключено письменное соглашение конкретно по данному судну, касающееся разделения работы.

6.1.3 При получении заявки судовладельца на добавление класса РС судну, имеющему класс ИКО – члена МАКО, подразделение, назначенное для проведения первоначального освидетельствования судна, заключает с судовладельцем договор на классификацию судна в эксплуатации по форме 023.1.8 (далее – договор).

Договор определяет объект технического наблюдения и регламентирует взаимоотношения, права и обязанности сторон при выполнении Регистром освидетельствований для присвоения двойного или совместного класса. В договоре устанавливается стоимость работ по классификации судна, определяются порядок и сроки оплаты. В стоимость работ включаются расходы Регистра за получение от первого классификационного общества документов для создания отчета об истории судна. В приложении к договору указывается перечень документов, которые будут выданы РС при положительных результатах освидетельствований.

Договор подписывается руководителем подразделения РС и лицом, соответствующим образом уполномоченным судовладельцем. Копия подписанного договора направляется в Службу судов в эксплуатации.

6.2 ПРИСВОЕНИЕ СУДНУ, УЖЕ ИМЕЮЩЕМУ КЛАСС ОДНОГО ИЗ ЧЛЕНОВ МАКО, КЛАССА ВТОРОГО КЛАССИФИКАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА

6.2.1 Обязательства второго классификационного общества.

6.2.1.1 Как только судовладелец обратится с заявкой к классификационному обществу присвоить существующему судну, которое уже имеет класс, присвоенный другим (первым) классификационным обществом, свой двойной или совместный класс, второе классификационное общество должно немедленно в письменной форме известить судовладельца о следующем:

.1 второе классификационное общество принимает только такое судно, которое не имеет никаких просроченных освидетельствований или просроченных требований/условий сохранения класса;

.2 судовладелец должен информировать первое классификационное общество о своей заявке ко второму классификационному обществу;

.3 судовладелец должен уполномочить первое классификационное общество представить второму классификационному обществу информацию относительно текущего классификационного статуса и документов, представленных в соответствии с приложением 29, для сведения и использования вторым классификационным обществом при проведении своих освидетельствований, необходимых для присвоения класса;

.4 когда судовладелец решает снять двойной или совместный класс, то прежде чем снять класс одного из двух классификационных обществ судовладелец должен информировать оба классификационных общества о своих намерениях;

.5 когда судовладельца известят о том, что одно из классификационных обществ, участвовавшее в присвоении двойного или совместного класса, временно приостанавливает или снимает класс, то судовладелец должен незамедлительно информиро-

вать сохраняющее классификационное общество о действии, предпринятом другим классификационным обществом;

.6 экземпляры чертежей, перечисленных в 5.2.3.10, должны быть представлены второму классификационному обществу как непременное условие для получения постоянного Классификационного свидетельства. Если судовладелец не может представить все требуемые чертежи, то второе классификационное общество должно попросить его дать поручение первому классификационному обществу передать экземпляр чертежей второму классификационному обществу с рекомендацией выставить первым классификационным обществом счет за предоставление документации второму классификационному обществу, а последнее (т.е. второе классификационное общество), в свою очередь, получит возмещение расходов с судовладельца.

6.2.1.2 В течение двух рабочих дней по получении в Главном управлении второго классификационного общества или в одном из его назначенных представительств письменной заявки судовладельца относительно присвоения класса второго классификационного общества, последнее должно уведомить первое классификационное общество о заявленном присвоении второго класса, используя форму G (см. приложение 21) с должным образом заполненной частью A и с приложением поручения судовладельца на передачу второму классификационному обществу статуса освидетельствований первого классификационного общества.

6.2.1.3 До выдачи временного Классификационного свидетельства второе классификационное общество должно выполнить следующее:

.1 получить от судовладельца письменное заявление относительно присвоения класса второго классификационного общества, содержащее поручение, предназначенное второму классификационному обществу на получение текущего статуса класса от первого классификационного общества;

.2 получить статус классификационных освидетельствований из главного управления первого классификационного общества или из одного из его представительств;

.3 для двойного класса — провести освидетельствование в целях присвоения своего класса в соответствии требованиями 5.2.3.2, принимая во внимание выставленные требования/условия сохранения класса в статусе класса, предоставляемом первым классификационным обществом;

.4 для совместного класса — провести первоначальное освидетельствование, как минимум, в объеме ежегодного освидетельствования.

6.2.1.4 Второе классификационное общество в течение 1 мес. от даты выдачи временного Классификационного свидетельства должно проинформировать первое классификационное общество о выдаче этого Свидетельства.

Для сообщения должна использоваться форма G (см. приложение 21) с должным образом заполненными частями A и B. Любая дополнительная информация, касающаяся невыполненных освидетельствований или требований/условий сохранения класса, полученная от первого общества в соответствии с 6.2.2.5, должна приниматься во внимание согласно 6.2.1.3.3 в зависимости от того, что применимо, и в адрес первого общества должны направляться сообщения с использованием формы G с должным образом заполненной частью B-1 в течение 1 мес. после завершения освидетельствования.

6.2.1.5 Выполнить и документально подтвердить анализ уполномоченным лицом классификационных актов первого общества, принимая во внимание положения, указанные в приложении 29.

6.2.1.6 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам при присвоении класса и о статусе освидетельствований таких судов второе классификационное общество после завершения оформления процедуры присвоения класса должно направить форму G (см. приложение 21) с надлежащим образом заполненными частями A, B и C в базу данных по смене класса и первому классификационному обществу.

6.2.2 Обязательства первого классификационного общества.

6.2.2.1 В течение двух рабочих дней после получения письменной заявки в своем Главном управлении или в одном из назначенных представительств первое классификационное общество должно известить второе общество о текущем статусе освидетельствований класса, включая полный перечень освидетельствований и требований/условий сохранения класса. Должны быть также представлены самые последние отчеты оценки состояния/краткие отчеты о состоянии корпуса и документ по планированию освидетельствований для начатого очередного освидетельствования (для судов с символом класса **ESP**). В тех случаях, когда статус класса получен на языке, недостаточно понятном второму классификационному обществу, или содержит нечеткие или расплывчатые формулировки, первое классификационное общество должно по запросу второго классификационного общества предоставить дополнительную, подробную информацию на английском языке по запросу общества. Первое классификационное общество обязано сообщить второму классификационному обществу о возможности появления дальнейших требований/условий сохранения класса, выявленных в результате освидетельствований, о которых первому классификационному обществу известно,

что они проведены, но отчеты по которым еще не получены. Для сообщений о статусе класса первое классификационное общество должно использовать отчетную форму L (см. приложение 20); при необходимости, подробные сведения могут быть приведены в сопроводительных документах.

6.2.2.2 В течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в **6**.2.2.1, первое классификационное общество обязано представить все отчетные документы по классификационным освидетельствованиям второму классификационному обществу для их анализа и соответствующего сообщения в объеме, которым располагает первое классификационное общество, позволяющем второму классификационному обществу сохранить Данные по судну, указанные в приложении 29, согласно **6**.2.1.5.1.

6.2.2.3 В качестве альтернативы требованиям **6**.2.2.2 первое классификационное общество обязано в течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в **6**.2.2.1, представить второму классификационному обществу по его запросу копию формуляра судна с отчетными документами, позволяющего второму классификационному обществу сохранить Данные по судну, указанные в приложении 29, согласно **6**.2.1.5.1. Этот формуляр может быть направлен электронной почтой, если электронный формуляр существует.

6.2.2.4 В течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в **6**.2.2.1, первое классификационное общество должно также представить любые данные по судну в отношении класса (см. приложение 29), охватывающие сведения по текущей классификации и по предшествующим сменам класса, проведенным после 1 июля 2001 г.

6.2.2.5 Первое классификационное общество, согласно **6**.2.2.1, в течение 1 мес. со дня выдачи своего классификационного статуса второму классификационному обществу должно направить второму классификационному обществу дополнительную информацию по невыполненным освидетельствованиям и/или требованиям/условиям сохранения класса, выставленным по результатам освидетельствований, близких по времени к дате письменной заявки судовладельца на присвоение судну второго класса и не включенных в указанный статус, по форме L (см. приложение 20) с должным образом заполненной частью A-1 и информацию по допускаемым износам конструкций, которые применялись к судну.

6.3 СОХРАНЕНИЕ КЛАССА ПРИ ДВОЙНОЙ ИЛИ СОВМЕСТНОЙ КЛАССИФИКАЦИИ

6.3.1 Когда судно имеет двойной класс, каждое классификационное общество действует независимо от другого.

6.3.2 Когда судно имеет совместный класс, каждое классификационное общество действует также от имени (по поручению) второго классификационного общества в соответствии с соглашением, принятым между этими двумя классификационными обществами.

6.4 ПРИСВОЕНИЕ КЛАССА ВТОРОГО КЛАССИФИКАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА НА ДАТУ ПОСТАВКИ СУДНА, КОТОРОЕ КЛАССИФИЦИРОВАНО ПЕРВЫМ КЛАССИФИКАЦИОННЫМ ОБЩЕСТВОМ

6.4.1 Настоящие требования на присвоение класса второго классификационного общества применимы в том случае, когда общество, которое осуществляло техническое наблюдение за постройкой судна (т.е. первое классификационное общество), выдало судну первое Классификационное свидетельство.

6.4.2 Обязательства второго классификационного общества.

6.4.2.1 Как только судовладелец обратится с заявкой к классификационному обществу-члену МАКО (второму классификационному обществу) присвоить судну, которое уже имеет класс, присвоенный другим классификационным обществом-членом МАКО (первым классификационным обществом), двойной или совместный класс на дату поставки судна, второе классификационное общество должно немедленно в письменной форме известить судовладельца о следующем:

.1 судовладелец должен информировать первое классификационное общество о своей заявке ко второму классификационному обществу;

.2 судовладелец должен уполномочить первое классификационное общество представить второму классификационному обществу его Классификационное свидетельство;

.3 когда судовладелец решает снять двойной или совместный класс, то прежде чем снять класс одного из двух классификационных обществ, судовладелец должен информировать оба классификационных общества о своих намерениях;

.4 когда судовладельца известят о том, что одно из классификационных обществ, участвовавшее в присвоении двойного или совместного класса, приостанавливает или снимает класс, то судовладелец должен незамедлительно информировать сохраняющее классификационное общество о действии, предпринятом другим классификационным обществом;

.5 копии чертежей, перечисленных в 5.2.**3**.10, должны быть представлены второму классификационному обществу как непременное условие для получения постоянного Классификационного свидетельства. Если судовладелец не может

представить все требуемые чертежи, то второе классификационное общество должно попросить его дать поручение первому классификационному обществу передать ему (второму классификационному обществу) копии чертежей с рекомендацией выставить первому классификационному обществу счет за предоставление документации второму классификационному обществу, а последнее (второе классификационное общество), в свою очередь, получит возмещение расходов с судовладельца.

6.4.2.2 По получении в главном управлении второго классификационного общества или в одном из его назначенных представительств письменной заявки судовладельца относительно присвоения класса второго классификационного общества, последнее должно уведомить первое классификационное общество о заявленном присвоении второго класса, используя форму G с должным образом заполненной частью A и с приложением поручения судовладельца на передачу второму классификационному обществу первого Классификационного свидетельства, включая список любых требований/условий сохранения класса, с соответствующими датами исполнения, и информацию, обычно входящую в статус освидетельствований.

6.4.2.3 До выдачи временного Классификационного свидетельства на дату поставки судна второе классификационное общество должно выполнить следующее:

.1 получить от судовладельца письменное заявление относительно присвоения класса второго классификационного общества на дату поставки судна, содержащее поручение, предназначенное второму классификационному обществу на получение копии первого Классификационного свидетельства от первого классификационного общества;

.2 получить копию первого классификационного свидетельства из главного управления первого классификационного общества, или из одного из его представительств, или от инспектора, осуществляющего техническое наблюдение за постройкой судна на верфи, включая любые требования/условия сохранения класса и информацию, обычно входящую в статус освидетельствований;

.3 провести и успешно завершить все соответствующие освидетельствования, перечисленные в 5.2.3.3.

6.4.2.4 Второе классификационное общество в течение 1 мес. с момента выдачи временного Классификационного свидетельства должно сообщить первому классификационному обществу дату его выдачи. Для этого главным управлением второго классификационного общества должна быть использована отчетная форма G с должным образом заполненными частями A и B.

6.4.2.5 До окончательного получения класса второго классификационного общества это общество должно получить чертежи и информацию в соответствии с 5.2.3.10.

6.4.2.6 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам при присвоении класса и о статусе освидетельствований таких судов второе классификационное общество после завершения процедуры присвоения класса должно направить форму G (см. приложение 21) с надлежащим образом заполненными частями A, B и C в базу данных по смене класса и первому классификационному обществу.

6.4.3 Обязательства первого классификационного общества.

6.4.3.1 После получения письменной заявки на дату поставки судна в своем Главном управлении или в одном из назначенных представительств первое классификационное общество должно предоставить второму классификационному обществу первое Классификационное свидетельство, включая список любых требований/условий сохранения класса, с соответствующими датами исполнения, и информацию, обычно входящую в Статус освидетельствований судна. Для направления сообщений первое классификационное общество должно использовать отчетную форму L с заполненной частью A. Дополнительные сведения могут оговариваться, если необходимо, в сопроводительной документации.

6.4.3.2 Первое классификационное общество должно в течение 1 мес. с момента выдачи первого Классификационного свидетельства направить второму классификационному обществу информацию по допускаемым остаточным толщинам конструкции корпуса судна, применимым к судну (информация направляется по форме L с заполненными частями A и A-1, если последняя применима).

6.5 ДОКУМЕНТЫ РЕГИСТРА

6.5.1 Основанием для выдачи Классификационного свидетельства РС с целью присвоения двойного или совместного класса являются акты освидетельствования, указанные в 5.4.1.

6.5.2 Конвенционные документы оформляются в соответствии с требованиями 5.4.2 – 5.4.4.

6.6 СНЯТИЕ КЛАССА ОДНОГО КЛАССИФИКАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА ПРИ ДВОЙНОЙ КЛАССИФИКАЦИИ

6.6.1 Обязательства классификационного общества, сохраняющего свой класс (сохраняющее общество).

6.6.1.1 Как только сохраняющее классификационное общество — член МАКО, имеющее

двойной класс с другим классификационным обществом, получит письменную заявку от судовладельца, касающуюся его намерения снять класс другого классификационного общества или же информацию о том, что класс был снят другим классификационным обществом, то сохраняющее классификационное общество должно незамедлительно известить в письменной форме судовладельца о следующем:

.1 Классификационное свидетельство сохраняющего классификационного общества остается в силе при условии:

для судов возрастом менее 15 лет — выполнения сохраняющим классификационным обществом всех требований/условий сохранения класса теряющего классификационного общества в первом порту захода, в котором могут быть проведены освидетельствования и подтверждено сохраняющим классификационным обществом выполнение в предписанные сроки всех выставленных требований/условий сохранения класса теряющего классификационного общества;

для судов возрастом 15 лет и более — выполнения теряющим классификационным обществом всех просроченных требований/условий сохранения класса и выполнения сохраняющим классификационным обществом всех выставленных требований/условий сохранения класса теряющего классификационного общества в предписанные сроки;

.2 судовладелец должен уполномочить сохраняющее классификационное общество запросить от теряющего классификационного общества текущий статус класса;

.3 положения, указанные в **6.6**.1.1.1 — **6.6**.1.1.2, применимы ко всем дополнительным выставленным на судне требованиям/условиям сохранения класса, которые не были включены в первичный статус освидетельствований, предоставленный ранее теряющим классификационным обществом сохраняющему классификационному обществу, по причине проведения освидетельствований в период времени, близкий к дате подачи заявки о снятии класса. Такие дополнительные требования/условия сохранения класса, если они получены после выдачи временного Классификационного свидетельства или подтверждения срока действия Классификационного свидетельства сохраняющим классификационным обществом и оказались просроченными, должны выполняться в первом порту захода, в котором могут быть проведены освидетельствования соответствующим классификационным обществом, в зависимости от возраста судна.

6.6.1.2 Сохраняющее классификационное общество должно получить от судовладельца письменное подтверждение о намерении снять класс теряющего классификационного общества, содержащее поручение для сохраняющего классификационного общества получить текущий статус класса из главного управления теряющего классификационного общества или одного из его назначенных представительств.

6.6.1.3 В течение двух рабочих дней по получении письменного подтверждения судовладельца о намерении снять класс теряющего классификационного общества в главном управлении или в одном из его назначенных представительств сохраняющее классификационное общество должно запросить теряющее классификационное общество, на основании поручения судовладельца, выдать Статус освидетельствований судна. Однако, если сохраняющее классификационное общество не получит статус класса от теряющего классификационного общества в течение трех рабочих дней с момента подачи заявки, то сохраняющее классификационное общество может воспользоваться информацией о статусе освидетельствований, предоставленной судовладельцем, и после выполнения других применимых требований настоящей процедуры сохраняющее классификационное общество может подтвердить срок годности своего Классификационного свидетельства.

6.6.1.4 Сохраняющее классификационное общество должно приостановить действие своего Классификационного свидетельства или других документов, разрешающих эксплуатацию судна, если не завершены с удовлетворительными результатами какие-либо просроченные освидетельствования или не выполнены какие-либо просроченные требования/условия сохранения класса теряющего общества, ранее выставленные в отношении рассматриваемого судна и указанные судовладельцу для выполнения в первом порту захода, где могут быть проведены освидетельствования, в зависимости от возраста судна. Если в первом порту захода для освидетельствования не имеется ремонтных возможностей, то может быть разрешен прямой рейс в порт, где такие возможности имеются, для выполнения освидетельствований в связи с просроченными требованиями/условиями сохранения класса. В этом случае сохраняющее классификационное общество должно информировать судовладельца и теряющее классификационное общество о принятом решении (например, о согласовании условий прямого рейса и порта проведения ремонта).

6.6.1.5 Срок действия Классификационного свидетельства сохраняющего классификационного общества сохраняется при условии выполнения любых требований/условий сохранения класса, ранее выставленных судну теряющим классификационным обществом, в установленные сроки, как это

предписано теряющим классификационным обществом. Требования/условия сохранения класса, оставшиеся невыполненными, и сроки их выполнения должны быть ясно указаны в следующих документах:

в формуляре судна, если он имеется на судне;

в Статусе освидетельствований судна (форма 6.3.51-1).

6.6.1.6 Сохраняющее общество в течение 1 мес. с момента завершения освидетельствования должно сообщить теряющему обществу о мерах (с указанием дат и мест), предпринятых для выполнения каждого просроченного требования/условия сохранения класса, если таковые имеются, выставленных в отношении рассматриваемого судна, как указано судовладельцу теряющим обществом. Для сообщения должна использоваться форма G (см. приложение 21) с должным образом заполненными частями A и B. К копии, направленной в теряющее общество, должен быть приложен перечень дат, мест и мер, предпринятых для выполнения каждого просроченного требования/условия сохранения класса, как указано судовладельцу теряющим обществом. Если теряющее общество не сообщает ни о каких просроченных позициях, то эта форма с должным образом заполненными частями A и B должна быть направлена в теряющее общество и в базу данных по смене класса в течение 1 мес. с даты направления части A формы L.

Любая дополнительная информация относительно невыполненных требований/условий сохранения класса, полученная от теряющего классификационного общества согласно 6.6.2.3, должна рассматриваться в соответствии с 6.6.1.4 и 6.6.1.5, в зависимости от того, что применимо. Когда эта дополнительная информация получена, то любые освидетельствования и требования/условия сохранения класса, которые просрочены, должны рассматриваться теряющим классификационным обществом в первом порту захода, в котором могут быть проведены освидетельствования, в зависимости от возраста судна. Если это не проведено, то немедленно должно быть приостановлено действие Классификационного свидетельства, если только судовладелец не согласится, прервав коммерческий рейс, проследовать прямо в подходящий порт для выполнения любых просроченных требований/условий сохранения класса теряющего классификационного общества, и в адрес теряющего общества должны направляться сообщения с использованием формы G (см. приложение 21) с должным образом заполненной частью B-1 в течение 1 мес. после завершения освидетельствования.

6.6.1.7 В случаях, если теряющее классификационное общество сообщило о требованиях/условиях сохранения класса, сроки выполнения которых еще пока не истекли, сохраняющее классификационное общество в течение 1 мес. от даты получения извещения, указанного в 6.6.1.1, должно представить теряющему классификационному обществу подробный перечень дат, мест и действий, предпринятых или которые будут еще предприняты, для выполнения каждого требования/условия сохранения класса. Для сообщения должна быть использована отчетная форма G с надлежащим образом заполненными частями A, B и C.

6.6.1.8 Сообщения сохраняющего классификационного общества теряющему классификационному обществу должны быть выполнены по форме «Гармонизация сообщений» (см. приложение 14).

6.6.1.9 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам, снимающим двойную классификацию и изменяющим ее на один класс, и по статусу освидетельствований таких судов сохраняющее классификационное общество должно, по завершении процедуры смены класса судна с присвоением ему одного класса, направить форму G с надлежащим образом заполненными частями A, B и C в базу данных по смене класса и теряющему классификационному обществу.

6.6.1.10 Сохраняющее общество должно выполнить и документально подтвердить анализ уполномоченным лицом классификационных актов теряющего общества за период двойной классификации, принимая во внимание положения, указанные в приложении 29.

6.6.2 Обязательства классификационного общества, класс которого снимается (теряющее общество).

6.6.2.1 Если судовладелец сообщит теряющему классификационному обществу в письменной форме о своем намерении снять его класс, то теряющее классификационное общество должно немедленно подтвердить судовладельцу наличие любых просроченных освидетельствований, невыполненных требований вместе с любыми неуплаченными счетами за проведенные освидетельствования и информировать сохраняющее классификационное общество о намерении судовладельца. Для этой цели должна быть использована форма L (см. приложение 20).

6.6.2.2 Теряющее классификационное общество обязано:

.1 в течение двух рабочих дней после получения в своем главном управлении или одном из своих назначенных представительств письменной заявки судовладельца о снятии его класса направить факсом сохраняющему классификационному обществу последние сведения, которыми оно располагает, о классе судна, включая полный перечень просроченных освидетельствований и требований/условий сохранения класса с соответствующими предписанными сроками для рассматриваемого судна. Должны быть также представлены самые последние отчеты оценки состояния/краткие отчеты

о состоянии корпуса и документ по планированию освидетельствований для начатого очередного освидетельствования для судов, имеющих в символе класса знак (**ESP**), если таковые имели место в период двойной классификации. В случаях, если статус класса получен на языке, недостаточно понятном сохраняющему классификационному обществу, или содержит нечеткие или неясные формулировки, то теряющее классификационное общество должно предоставить дополнительную, подробную информацию на английском языке по по запросу сохраняющего классификационного общества. Теряющее классификационное общество обязано сообщить сохраняющему классификационному обществу о возможности появления дальнейших требований/условий сохранения класса в результате освидетельствований, о которых снимающему классификационному обществу известно, что они проведены, но отчеты по которым еще не получены. Для сообщений о статусе класса снимающее классификационное общество должно использовать форму L (см. приложение 20). При необходимости подробные сведения могут быть приведены в сопроводительных документах;

.2 представить в течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в **6.6**.2.2.1, все отчетные документы классификационных освидетельствований сохраняющему классификационному обществу для анализа и соответствующего сообщения за период двойной классификации в объеме, которым располагает теряющее классификационное общество чтобы позволить принимающему обществу сохранить Данные по судну, как указано в Приложении 29, в соответствии с п.**6.6**.1.10;

.3 в качестве альтернативы требованиям **6.6**.2.2.2 теряющее классификационное общество обязано в течение 1 мес. с момента получения заявки, указанной в **6**.5.2.2.1, представить копию формуляра судна с отчетными документами сохраняющему классификационному обществу по его запросу.

6.6.2.3 Теряющее классификационное общество согласно **6.6**.2.2 имеет в своем распоряжении 1 мес. с момента передачи своего статуса освидетельствований сохраняющему классификационному обществу до направления сохраняющему классификационному обществу дополнительной информации по невыполненным освидетельствованиям и требованиям/условиям сохранения класса, выставленным при освидетельствованиях, проведенных по времени, близкому к дате письменной заявки судовладельца о снятии класса, которые не были включены в указанный статус освидетельствований, направленный судовладельцу.

6.6.2.4 Для судов возрастом 15 лет и более теряющее классификационное общество в течение 1 мес. с момента проведения просроченных освидетельствований и выполнения просроченных требований/условий сохранения класса, выставленных теряющим классификационным обществом, должно подтвердить сохраняющему классификационному обществу даты, места и действия, предпринятые для выполнения каждого просроченного освидетельствования и просроченного требования/условия сохранения класса. При этом должна быть использована отчетная форма L с надлежащим образом заполненной частью A. Отчет теряющего классификационного общества сохраняющему классификационному обществу должен быть выполнен по форме «Гармонизация сообщений» (см. приложение 14).

6.6.2.5 Для обеспечения взаимного обмена информацией по судам, проходящим процедуру смены класса, и по статусу освидетельствований таких судов теряющее классификационное общество должно по завершении процедуры по снятию класса направить форму L с надлежащим образом заполненными частями A и B в базу данных по смене класса и сохраняющему классификационному обществу.

6.6.2.6 Если после получения от сохраняющего классификационного общества информации о состоянии дел с со снятием класса у теряющего классификационного общества появятся веские основания полагать, что сохраняющее классификационное общество не выполнило своих обязательств, предусмотренных в **6.6**.1, то теряющее классификационное общество должно уведомить сохраняющее классификационное общество о своей озабоченности и попытаться разрешить любые разногласия.

6.7 СНЯТИЕ КЛАССА ОДНОГО КЛАССИФИКАЦИОННОГО ОБЩЕСТВА ПРИ СОВМЕСТНОМ КЛАССЕ

6.7.1 В случае с судами, имеющими совместный класс, главное управление теряющего классификационного общества согласно договоренности между этими двумя классификационными обществами должно информировать сохраняющее классификационное общество о том, что данный класс снят в соответствии с первой частью и частью B формы L (см. приложение 20).

6.8 ПРОЧИЕ ТРЕБОВАНИЯ

6.8.1 Любые разногласия, которые не могут быть разрешены между двумя обществами самостоятельно, должны быть решены в соответствии с Процедурой МАКО, том **3**, Приложение 4 «Процедура МАКО по рассмотрению претензий».

Обязательства теряющего общества и сохраняющего общества продолжают действовать в случае приостановки класса судна и в течение 6 мес. после снятия класса судна.

См. Циркуляр 942ц

7 ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ В СВЯЗИ С АВАРИЙНЫМИ СЛУЧАЯМИ

7.1 Объем освидетельствований, условия сохранения класса судов в связи с аварийными случаями[1], а также принятые в настоящем разделе определения приведены в 3.3 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Настоящий раздел включает в себя указания по проведению освидетельствований судов в связи с аварийными случаями, организации изучения и анализа причин аварийных случаев, представлению информации и оформлению документов Регистра.

7.2 Регистр осуществляет учет и изучение АС в целях повышения надежности объектов технического наблюдения путем совершенствования методов наблюдения, расширения его объема, внесения, при необходимости соответствующих изменений и дополнений в Правила. Представители Регистра участвуют в работе комиссий по расследованию АС в качестве технических экспертов. Общий порядок расследования АС, происшедших на судах во время плавания или на стоянке, их классификация и т. п. определяются нормативными документами судовладельца или морской администрацией государства флага, если таковые имеются.

7.3 При аварийном случае международные свидетельства, предусмотренные международными конвенциями и выдаваемые от имени правительства, классификационные свидетельства и другие судовые документы Регистра теряют силу в соответствии с требованиями 3.3 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил. Для возобновления их действия каждое судно должно быть предъявлено к освидетельствованию Регистру с целью определения его технического состояния, условий дальнейшей эксплуатации и/или ремонта.

7.4 Учету и изучению подлежат все АС с морскими судами, состоящими на учете Регистра.

7.4.1 Анализу и изучению подлежат случаи, связанные:

с отступлением от Правил, допущенным при постройке или ремонте;

с отсутствием или недостаточностью требований в Правилах;

с конструктивными недостатками;

с дефектами при постройке, изготовлении, ремонте.

7.4.2 АС, связанные с человеческим фактором (например, нарушение Правил судовождения, МППСС, правил технической эксплуатации, уставов службы на судах и т. п.), Регистром также учитываются, но не анализируются. Если при изучении таких случаев будет установлена связь с отступлением от Правил или с недостаточностью их требований, а также, если они носят массовый характер, то подразделения РС должны принимать меры по их предупреждению.

7.5 АС классифицируются как кораблекрушение, пожары и взрывы, навигационная ошибка, повреждения объектов технического наблюдения РС, входящих в номенклатуру объектов технического наблюдения Регистра.

7.6 К причинам АС относятся:

нарушения, связанные с человеческим фактором;

дефекты механизмов, оборудования, систем, устройств и конструкций;

внешнее воздействие;

навигационная составляющая;

отступление от правил РС и технической документации;

естественное старение, износ, усталостное разрушение металла;

возгорание в жилых, производственных и грузовых помещениях судна;

потеря остойчивости.

7.7 Освидетельствование судов должно проводиться после каждого АС в целях определения характера, объема и причин повреждения, а также условий устранения последствий и/или дальнейшей эксплуатации.

7.8 Судовладелец обязан предъявить судно к внеочередному освидетельствованию Регистру в порту, где произошел АС, или в первом порту захода.

Если АС произошел в иностранном порту, или таковым является первый порт захода, в котором нет возможности предъявления к освидетельствованию Регистру, судно должно быть предъявлено ИКО с одновременным сообщением в Главное управление Регистра.

7.9 При кораблекрушении подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, должно принять все меры к определению причин АС в рамках своей компетенции.

7.10 Подразделение РС, проводящее освидетельствование судна после АС, должно выставить требования, выполнение которых обеспечит годное техническое состояние к дальнейшей эксплуатации.

7.11 Освидетельствование судов в связи с АС по сложным техническим причинам, а также участие в работе комиссий по установлению причин аварийных случаев в качестве технических экспертов должно, как правило, поручаться главным инженерам-инспекторам по специальности.

7.12 При рассмотрении материалов АС и проведении освидетельствований инспектор в

[1] В дальнейшем — АС.

первую очередь должен выяснить обстоятельства и причины, связанные с техническим регламентированием Правил и техническим состоянием судна.

В компетенцию инспектора не входит выявление обстоятельств и причин, связанных с установлением лиц, виновных в АС. Однако при установлении технических причин и обстоятельств они должны учитываться (см. 7.4.2).

7.13 Если при освидетельствовании, связанном с АС, обнаружится неисправность оборудования, относящегося к компетенции инспектора другой специальности, или надежность того или иного оборудования вызывает сомнение, то к его освидетельствованию должен привлекаться инспектор соответствующей специальности. В этом случае акт оформляется инспекторами нескольких специальностей.

7.14 Устанавливая причину АС, инспектор должен изучать записи в судовых журналах, техническую документацию, инструкции, условия эксплуатации, конструктивные особенности и т. п. При этом необходимо оценивать вероятность более тяжелых последствий в аналогичных ситуациях и учитывать это обстоятельство при принятии мер по предупреждению подобных аварийных случаев.

В отдельных случаях с целью установления технических причин и обстоятельств АС инспектор РС может потребовать предоставления данных судового прибора регистрации данных о рейсе (РДР/У-РДР).

7.15 Аварийный акт должен сопровождаться фотографиями, схемами, выписками из судовых журналов, судовым техническим актом, а также, при необходимости, лабораторными заключениями о прочностных характеристиках материалов, причинах разрушений, определениях класса, чистоты замеров и т. п.

7.16 Если для установления причин АС необходимы специальные исследования, подразделение РС, проводящее освидетельствование, должно потребовать от судовладельца исследований, проверок, испытаний или специальных технических расчетов, проводимых компетентными организациями.

7.17 Обо всех АС подразделения Регистра должны немедленно информировать Главное управление Извещением об аварийном случае (форма 6.3.32.3) (в составе отчетных документов по аварийному случаю не направляется). В процессе оформления формы 6.3.32.3 при указании предложения о состоянии действия класса необходимо выполнить предварительный анализ поступившей информации о повреждениях, полученных судном, возможности проведения внеочередного освидетельствования и ознакомиться с действующим статусом освидетельствований. Оперативная информация должна направляться в Главное управление по электронной почте или факсом. В случае, если по указанным каналам связи передать извещение не представляется возможным, то оно должно передаваться любым другим доступным способом.

7.18 Результаты освидетельствования по АС оформляются:

.1 Актом внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным случаем (форма 6.3.32).

Составляется во всех АС, независимо от характеристики конкретного АС, включая взрывы и пожары. Направляется на судно, в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, в Главное управление, судовладельцу;

.2 Донесением о рассмотрении аварийного случая (форма 6.3.32.1) (обязательное).

Составляется во всех АС, направляется в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и в Главное управление, судовладельцу не направляется;

.3 Донесением об аварии объекта технического наблюдения РС (форма 6.3.32.2) (необязательное).

Составляется только в тех случаях, когда АС вызван повреждениями механизмов и оборудования, являющихся объектами технического наблюдения РС, независимо от характеристики АС. В аварийных случаях, связанных с навалом или столкновении при швартовных операциях, маневрировании в акватории порта, а также при погрузке или выгрузке судна у причала допускается оформлять Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10), если повреждения, полученные во время аварийного случая, не привели к потере мореходных качеств судна и потере эксплуатационных характеристик объектов технического наблюдения РС. Взрывы локального характера, такие как взрывы в топках котлов, картеров двигателей (если они не повлекли за собой пожара), рассматриваются как АС с котлами, двигателями и т. п.

7.19 Все материалы по АС обрабатываются как материалы первоочередной важности и срочности.

7.20 При вовлечении в АС нескольких судов (навал, столкновение и т. п.) Акты оформляются на каждое судно.

7.21 После полного или частичного выполнения требований аварийного акта и освидетельствования судна оформляется Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10).

7.22 Допускается делать отметку о выполнении требований в аварийном акте, если объем повреждений, полученных судном в результате АС, и время выполнения работ по ликвидации последствий позволяют сделать такую отметку.

7.23 Подразделения Регистра дают заключения по АС, принимают необходимые меры по их предупреждению или дают такие предложения, если судно не состоит на их учете, и высылают акты в подразделени РС по наблюдению в эксплуатации, и в Главное управление Регистра.

7.24 Порядок прохождения аварийных актов в Главном управлении Регистра определяется Инструкцией о порядке организации рассмотрения, учета,

обработки и хранения материалов по аварийным случаям на судах в Главном управлении Регистра.

7.25 Положения настоящего раздела не распространяются на АС и повреждения иностранных судов с классом **И**КО, а также судов под флагом РФ и с классом **И**КО, если нет специальных указаний на то Морской администрации РФ.

Порядок освидетельствования по упомянутым судам определяется разд. 4 части I «Общие положения».

7.26 Освидетельствование речных судов, не состоящих на учете Регистра, проводится по заявке судовладельца и при наличии поручения от Российского Речного Регистра. Результаты освидетельствования оформляются Актом ежегодного/ внеочередного/ очередного освидетельствования судна (форма 6.4.6) и направляются в Главное управление Регистра.

8 ПЕРЕГОНЫ И БУКСИРОВКА СУДОВ

8.1 ОПРЕДЕЛЕНИЯ И ПОЯСНЕНИЯ

См. Циркуляр 893

8.1.1 В дополнение к определениям, приведенным в разд. **2** части I «Общие положения» Правил, в настоящем разделе приняты следующие определения.

Буксировка — транспортировка судна на буксире.

Конвертовка судна — процесс, включающий совокупность организационно-технологических мероприятий по подготовке судна к временному безопасному хранению на плаву или для его перегона с обеспечением непроницаемости внешнего контура.

Перегон — термин, определяющий один из следующих видов временной эксплуатации судна, для случаев, перечисленных в **8.2**.3:

.1 разовый рейс судна своим ходом или на буксире вне установленного района плавания/ эксплуатации и/или вне установленных сезонных ограничений;

.2 разовый рейс на буксире судна без класса РС, а также судна утратившего класс РС, независимо от ранее имевшихся в классе РС эксплуатационных ограничений;

.3 разовый рейс своим ходом или на буксире в пределах установленного района плавания/ эксплуатации и/или в рамках установленных сезонных ограничений судна, техническое состояние которого не соответствует требованиям Правил РС в отношении символа класса и постоянных ограничений, указанных в классификационном свидетельстве.

Для стоечных и несамоходных судов, включая ПБУ и МСП, перегоном является любая буксировка, которая не является штатной буксировкой.

Судно — самоходное или несамоходное плавучее сооружение, включая ПБУ и МСП.

Технический комитет Регистра (ТК) — постоянно действующий орган Регистра, призванный формировать единую техническую политику в интересах Регистра, обеспечивать должную эффективность взаимодействия РС с внешними организациями, способствовать взаимодействию подразделений РС при решении совместных вопросов.

Транспортировка судов (вне зависимости от наличия и действия класса РС) на борту другого судна (например, на палубе судна-перевозчика) не является перегоном и рассмотрению Регистром не подлежит.

Установленный район плавания/ эксплуатации — район плавания или эксплуатации судна, предписанный ему до перегона и указанный в Классификационном свидетельстве.

Установленные сезонные ограничения — сезонные ограничения эксплуатации судна, предписанные ему до перегона и указанные в Классификационном свидетельстве.

Штатная буксировка — буксировка, которая является штатной операцией, предписанной назначением или условиями эксплуатации судна при соблюдении всех предписанных проектных условий и которая не является перегоном.

Положения настоящего раздела в полной мере применяются к маломерным и прогулочным судам, а также к спортивным парусным судам, классифицированным РС без выдачи классификационного свидетельства (в рамках Кодекса торгового мореплавания РФ). Такие суда рассматриваются как суда без класса РС.

8.2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

См. Циркуляр 893

8.2.1 Положения настоящего раздела применяются к судам, имеющим действующий класс РС, утратившим класс РС по каким-либо причинам, а также судам без класса РС.

Положения настоящего раздела не применяются к морским операциям, определенным в **2.1** части I «Общие положения» Правил разработки и проведения морских операций.

Положения настоящего раздела в полной мере применяются к маломерным и прогулочным судам, а также к спортивным парусным судам, классифицированным РС без выдачи классификационного свидетельства (в рамках Кодекса торгового мореплавания РФ). Такие суда рассматриваются как суда без класса РС.

8.2.2 Положения настоящего раздела не применяются при эксплуатации судна (включая кратковременную) вне ограничений, установленных в соответствии с положениями международных конвенций (например, рейс судна за пределами установленного «особого района» по МК МАРПОЛ или за пределами установленного «морского района» ГМССБ). Такие случаи рассматриваются МА в соответствии с процедурой предоставления изъятий.

8.2.3 Регистр рассматривает вопросы перегонов судов, планируемых для следующих случаев:

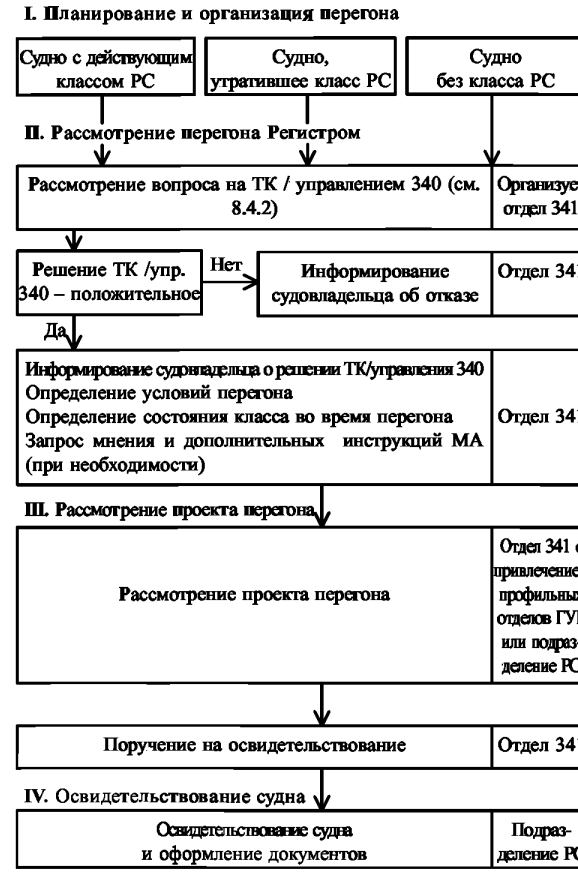
.1 перегон к месту освидетельствования судна или на базу ремонта (в том числе, после аварии), если в порту его нахождения отсутствуют необходимые условия для предписанного освидетельствования и/или выполнения необходимого ремонта (свободные доки, ремонтные мощности, запасные части и т.п.);

.2 перегон после постройки, для следования к месту эксплуатации;

.3 перегон для следования к новому району (бассейну) эксплуатации;

.4 перегон к месту разделки и утилизации.

8.2.4 Блок-схема процесса рассмотрения вопроса перегонов:



8.2.5 Обобщенная информация по возможности сохранения класса РС во время перегона и о необходимости разработки проекта перегона в зависимости от вида и причины перегона приведены в таблице 8.2.5.

8.2.6 Перегоны судов с пассажирами на борту Регистром не рассматриваются.

8.2.7 Перегоны судов под флагом РФ вне установленного района плавания/ эксплуатации и/или вне установленных сезонных ограничений рассматриваются Регистром только если эти перегоны планируется осуществлять методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.

Вопросы перегонов судов под флагом РФ, не оговоренные настоящим разделом, рассматриваются Регистром только после обращения судовладельца в Департамент государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса России.

8.2.8 Перегоны судов под флагом иным, чем флаг РФ, своим ходом вне установленного района плавания и/или вне установленных сезонных ограничений рассматриваются Регистром только при условии наличия у судна действующего класса РС.

8.2.9 Вопросы перегонов судов без действующего класса РС (ранее имевших, но утративших класс РС) и судов без класса рассматриваются Регистром только если эти перегоны планируется осуществлять методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.

8.2.10 Перегон судна в ледовой обстановке является предметом специального рассмотрения Регистра. Условия такого перегона определяются по категории, которой соответствуют ледовые усиления судна в соответствии с Правилами постройки. См. Циркуляр 893

8.2.11 При перегонах судов на слом к месту разделки и утилизации требования настоящего раздела применяются в той мере, насколько это практически осуществимо и целесообразно. Степень целесообразности в каждом случае прорабатывается отделом судов в эксплуатации ГУР и является предметом рассмотрения и обязательного подтверждается ТК.

8.2.12 Штатная буксировка судна, являющаяся штатной операцией при его эксплуатации, не является перегоном при соблюдении всех предписанных проектных условий такой буксировки (см. **8.8**).

Если предстоящая штатная буксировка предполагает нарушение любого из предписанных проектных условий, такая буксировка должна рассматриваться как перегон и к ней должны применяться все соответствующие требования настоящего раздела.

8.2.13 Во всех случаях перед началом перегона судовладелец должен предъявить судно к освидетельствованию для оценки его фактического технического состояния и/или проверки выполнения мероприятий, предписанных проектом перегона, в соответствии с **8.6**.

Таблица 8.2.5

Вид перегона / Причина перегона	Перегон судна вне установленных ограничений[3, 4, 5, 6]	Перегон судна без класса РС или утратившего класс РС (только методом буксировки)[1]	Перегон в пределах установленных ограничений судна, техническое состояние которого не соответствует Правилам РС[4, 5, 6]
Перегон к месту освидетельствования судна, если в порту его нахождения отсутствуют необходимые условия для предписанного освидетельствования	Класс - ДА Проект - ДА	Класс - НЕТ Проект - ДА	Класс – см. сноску 2 Проект - ДА
Перегон на базу ремонта (в том числе, после аварии), если в порту его нахождения отсутствуют необходимые условия для выполнения необходимого ремонта	Класс - см. сноску 2 Проект - ДА	Класс - НЕТ Проект - ДА	Класс - см. сноску 2 Проект - ДА
Перегон после постройки, для следования к месту эксплуатации	Класс - ДА Проект - ДА	Класс – НЕТ Проект – ДА	Не применимо
Перегон для следования к новому району (бассейну) эксплуатации	Класс - ДА Проект - ДА	Класс - НЕТ Проект - ДА	Не применимо
Перегон к месту разделки и утилизации	Класс - ДА Проект - ДА	Класс - НЕТ Проект - ДА	Класс - см.. сноску 2 Проект - ДА

[1]Вопрос перегона судна без класса РС, а также судна утратившего класс РС, независимо от ранее имевшихся в классе РС эксплуатационных ограничений, рассматривается Регистром только если перегон планируется осуществить методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.

[2]Вопрос сохранения класса РС на время перегона в пределах установленных эксплуатационных ограничений судна, техническое состояние которого не соответствует требованиям Правил РС, является предметом специального рассмотрения ТК. Во всех применимых случаях для сохранения класса РС на время перегона может потребоваться проведение постоянного/временного ремонта или наложение дополнительных эксплуатационных ограничений.

[3]Перегоны судов под флагом РФ вне установленного района плавания/эксплуатации и/или вне установленных сезонных ограничений рассматриваются Регистром если они осуществляются методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.

[4]Судно смешанного (река-море) района плавания, планируемое к перегону своим ходом должно обеспечивать скорость на тихой воде не менее 10 узлов, в противном случае перегон должен осуществляться методом буксировки или в сопровождении судна, способного его буксировать, при необходимости. Перегон методом буксировки может планироваться во всех применимых случаях.

[5]Судно, имеющее действующий класс "в отстое", может сохранить на время перегона действующий класс РС без предварительного выхода из отстоя, если перегон будет осуществляться методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту. Вопрос перегона такого судна своим ходом или на буксире с экипажем на борту является предметом специального рассмотрения ТК.

[6].Для перегона судна, находящегося в процессе освидетельствования (код состояния класса 16), дополнительно должны применяться положения 4.2.9.14 части II Руководства.

8.3 ПЛАНИРОВАНИЕ И ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕГОНА

8.3.1 Вопросы планирования и организации перегона не относятся к компетенции Регистра и решаются судовладельцем или организацией, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасного перегона.

8.3.2 При подготовке мероприятий, связанных с перегоном судна судовладелец вправе обратиться непосредственно в ГУР или любое подразделение Регистра, которое должно перенаправить его обращение в ГУР.

8.3.3 Вместе с заявкой на перегон судовладелец должен представить на рассмотрение Регистру следующую информацию:

выбор характера перегона (перегон судна своим ходом, на буксире, в составе каравана, в сопровождении другого судна, с грузом на борту или в балласте и т.д.);

выбор сезона, пути следования и наличие мест убежища;

обеспечение своевременных прогнозов погоды на пути перегона;

комплектация судна экипажем на время перегона;

другую информацию в зависимости от особенностей перегона.

Также судовладелец должен представить Регистру следующую информацию:

подтверждение полномочий лиц, ответственных за планирование и организацию перегона со стороны судовладельца;

наименование и контактные данные организации, которая берет на себя ответственность за осуществление безопасного перегона;

наименование и контактные данные организации, которая будет разрабатывать проект перегона.

8.3.4 Если перегон судна планируется осуществить между разными морскими бассейнами, соединенными внутренними водными путями, то вопрос должен рассматриваться с учетом 8.5.10.

8.3.5 При планировании и организации перегона методом буксировки должны использоваться приложение 46 «Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы, в море», внедренное Резолюцией ИМО А.765(18), принятой 04.11.1993, Приложение 28 «Руководство

по безопасной океанской буксировке», рекомендованное циркуляром ИМО MSC/Circ.884 от 21.12.1998, а также Приложение 47 «Рекомендации по обеспечению мореходных качеств и назначению ограничений по условиям погоды во время совершения перегонов» Приложений к руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

8.4 РАССМОТРЕНИЕ ПЕРЕГОНОВ РЕГИСТРОМ

8.4.1 Рассмотрение перегонов в Регистре выполняется отделом судов в эксплуатации ГУР.

Рассмотрение перегонов судов в пределах акватории одного порта находится в компетенции подразделения РС по месту нахождения судна.

См. Циркуляр 893 **8.4.2** При обращении судовладельцев отдел судов в эксплуатации ГУР анализирует полученную и имеющуюся информацию и рассматривает вопрос перегона самостоятельно или выносит обсуждение вопроса перегона судна на ближайшее заседание ТК.

В компетенции управления судов в эксплуатации ГУР (без вынесения на ТК) находится рассмотрение вопросов следующих перегонов:

.1 перегоны судов с действующим классом РС вне установленных районов плавания или сезонных ограничений, если их осуществление планируется на буксире в законвертованном состоянии без людей на борту;

.2 перегоны судов без класса РС (военных кораблей, недостроенных судов, частей судов, судов с классом ИКО, судов без класса, включая суда с приостановленным и снятым классом РС), если их осуществление планируется на буксире в законвертованном состоянии без людей на борту.

8.4.3 Отдел судов в эксплуатации ГУР в течение трех рабочих дней после принятия решения ТК или управлением судов в эксплуатации ГУР информирует судовладельца и задействованные в процессе подразделения РС о принятом решении.

8.4.4 В случае положительного решения вопроса перегона судовладельцу и задействованным в процессе подразделениям РС также сообщаются условия перегона, объем освидетельствования судна (см. **8.6**) и состояние класса судна во время перегона (см. **8.2.5**).

8.4.5 Если имеющиеся на судне конвенционные свидетельства выданы Регистром, отдел судов в эксплуатации ГУР информирует МА (за исключением МА РФ) об обращении судовладельца в связи с планируемым перегоном, сообщает позицию Регистра по этому вопросу в соответствии с **8.4.4**, а также запрашивает мнение МА о перегоне судна и дополнительные инструкции по выдаче конвенционных свидетельств, включая, при необходимости, изъятия.

8.4.6 На суда под флагом РФ в случаях, учтенных в таблице **8.2.5**, запрашивать мнение Минтранса РФ не требуется. В случае перегонов, не учтенных в таблице **8.2.5** (см. **8.2.7**), Регистр должен представить всю необходимую информацию для возможности рассмотрения Минтрансом РФ вопроса такого перегона.

8.4.7 Освидетельствование судна поручается подразделению РС в соответствии с установленными Регистром процедурами.

Поручение на освидетельствование судна под флагом иным, чем флаг РФ, направляется только после получения мнения МА и ее инструкций, которые подлежат обязательному исполнению.

Для судов под флагом РФ в случаях, учтенных в таблице **8.2.5**, поручение на освидетельствование судна направляется без запроса Минтранса РФ. В случае перегонов, не учтенных в таблице **8.2.5** (см. **8.2.7**), поручение на освидетельствование судна направляется только после получения мнения Минтранса РФ и его инструкций, которые подлежат обязательному исполнению.

8.4.8 Подразделения РС и ГУР не должны предпринимать никаких действий, связанных с перегонами судов (рассмотрение проекта перегона, освидетельствование судна и т.д.), до принятия положительного решения о перегоне, а подразделения РС, кроме того, до получения соответствующих поручений.

8.5 РАЗРАБОТКА И ОДОБРЕНИЕ ПРОЕКТА ПЕРЕГОНА

8.5.1 Для всех случаев перегонов судовладельцем должен быть разработан проект перегона в соответствии с положениями **8.5.5** и представлен на рассмотрение в отдел судов в эксплуатации ГУР.

8.5.2 Проект перегона судна должен быть представлен за подписью уполномоченного лица со стороны судовладельца или организации, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасного перегона, в случае ее привлечения судовладельцем.

8.5.3 Регистр рассматривает проект перегона судна в рамках своей компетенции, оговоренной в Правилах постройки, а именно в части прочности корпуса, остойчивости, оборудования и снабжения, противопожарной защиты, механической установки, систем, электрического оборудования и других частей, которые регламентированы Правилами РС и могут иметь отношение к безопасности планируемого перегона.

8.5.4 Рассмотрение проекта перегона организует отдел судов в эксплуатации ГУР. При необходимости,

к рассмотрению проекта перегона привлекаются специализированные отделы ГУР.

В обоснованных случаях рассмотрение проекта перегона может быть поручено подразделению РС, обладающему необходимыми ресурсами.

Все замечания, выявленные в процессе рассмотрения документации, входящей в состав проекта перегона, должны быть устранены до одобрения проекта перегона Регистром.

8.5.5 Проект перегона судна (в зависимости от планируемых условий перегона и состояния судна) должен представлять собой комплект следующих документов:

.1 пояснительная записка (для всех проектов перегона) — должна содержать (что применимо):

информацию о планируемом перегоне в соответствии с 8.3.3;

район и условия перегона, включая сезонные ветро-волновые и ледовые условия, преобладающие в районе планируемого перегона;

схемы маршрута перегона с указанием информации о местах убежища и расстоянием между ними;

организационные и технические мероприятия по обеспечению безопасного перегона и предотвращению загрязнения окружающей среды, включая, при необходимости, описание и схемы конвертовки судна, установки конструкций для повышения мореходности (например, волноотбойники, защита рубок) и т.п.

.2 схема и расчет буксирной линии (для случая перегона методом буксировки) -рекомендуется использовать методику, изложенную в Приложении 9.

.3 расчеты якорного и буксирного устройств (для перегона плавучих доков) -рекомендуется использовать методики, изложенные в Приложениях 7 и 8.

.4 обоснование возможности безопасного перегона судна без якорей (для перегона судов, не имеющих штатного якорного устройства).

.5 обоснование достаточной прочности корпуса и остойчивости судна во время планируемого перегона (по дополнительному требованию ТК или управления судов в эксплуатации) – должно включать:

необходимые чертежи, диаграммы, схемы подкреплений корпуса, схемы балластировки и/или загрузки и т.д.;

расчеты, учитывающие фактические нагрузки, высоту надводного борта и другие факторы, предписанные Правилами РС для планируемого района перегона;

ограничения по допустимому волнению, силе ветра, удалению от мест убежища и т.п. во время планируемого перегона, при этом допущенные значения высоты волны и силы ветра не должны превышать ограничений, назначенных судну для установленного района плавания.

См. Циркуляр 893 .6 инструкция для капитана перегоняемого судна (для всех проектов перегона) — должна содержать (что применимо):

организационные мероприятия;

установленные ограничения по погоде;

указания по балластировке и/или загрузке судна;

указания по расходованию судовых запасов;

указания по борьбе за живучесть судна в аварийных условиях;

указания по предотвращению загрязнения окружающей среды;

обоснованные рекомендации по выбору курса и скорости на волнении и т.п.

.7 инструкция для капитана судна-буксировщика (для случая перегона методом буксировки) — должна содержать (что применимо):

организационные мероприятия;

установленные ограничения по погоде;

указания по балластировке и/или загрузке перегоняемого судна;

указания по борьбе за живучесть перегоняемого судна в аварийных условиях;

указания по предотвращению загрязнения окружающей среды;

обоснованные рекомендации по выбору курса и скорости на волнении и т.п.

Для судов без класса РС или утративших класс РС, перегоняемых на буксире без людей на борту, проект перегона в обязательном порядке должен содержать документы, указанные в 8.5.5.1 и 8.5.5.2.

8.5.6 Проект перегона должен представляться на рассмотрение в виде единой брошюры. При положительных результатах рассмотрения документации, входящей в состав проекта перегона, в рамках компетенции Регистра в соответствии с 8.5.3 на ее титульном листе ставится штамп «ОДОБРЕНО».

Документация, входящая в состав проекта перегона, но выходящая за рамки компетенции Регистра в соответствии с 8.5.3, при рассмотрении проекта перегона принимается Регистром для информации. Если такая документация представлена отдельным документом, то при положительных результатах рассмотрения проекта перегона на нее проставляется штамп «ДЛЯ ИНФОРМАЦИИ».

8.5.7 Одобрение проекта перегона сопровождается письмом-заключением, которое является неотъемлемой частью одобренного проекта перегона.

В письме-заключении Регистра о результатах рассмотрения проекта перегона должно быть указано, помимо обязательных сведений, что:

.1 проект перегона одобрен в рамках компетенции Регистра, оговоренной Правилами постройки (см. 8.5.3);

.2 при совершении перегона должны выполняться все условия, указанные в рассмотренной документации;

.3 в случае совершения перегона (или любого его этапа, определенного проектом перегона) без предъявления к освидетельствованию, настоящее одобрение проекта перегона автоматически теряет

силу, а класс судна (при его наличии) автоматически приостанавливается;

.4 если перегон судна будет осуществляться с действующим классом РС, то по приходу в конечный пункт перегона судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию для сохранения класса РС;

.5 письмо-заключение является неотъемлемой частью одобренного проекта перегона.

Типовая форма итогового письма-заключения по результатам рассмотрения проекта перегона приведена в Приложении 1 к настоящей главе.

8.5.8 При разработке проекта перегона методом буксировки должны использоваться приложение 46 «Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы, в море», внедренное Резолюцией ИМО А.765(18), принятой 04.11.1993, приложение 28 «Руководство по безопасной океанской буксировке», рекомендованное циркуляром ИМО MSC/Circ.884 от 21.12.1998, а также приложение 47 «Рекомендации по обеспечению мореходных качеств и назначению ограничений по условиям погоды во время совершения перегонов» Приложений к руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

8.5.9 В процессе разработки проекта перегона, по желанию судовладельца или организации, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасного перегона, Регистром может быть проведено предварительное освидетельствование для уточнения требований по подготовке судна к перегону, а также для контроля полноты ремонтных работ, если они предусмотрены.

8.5.10 Если перегон планируется осуществить между различными морскими бассейнами, соединенными внутренними водными путями, Регистр рассматривает только части проекта, касающиеся перегона морем. В этом случае может быть разработан один общий проект перегона или несколько проектов перегона на каждую часть его маршрута.

8.5.11 В случае совершения перегона (или любого его этапа, определенного проектом перегона) без предъявления к освидетельствованию Регистру в соответствии с 8.2.13 в объеме, предписанном 8.6, одобрение проекта перегона автоматически теряет силу.

См. Циркуляр 893

ПРИЛОЖЕНИЕ

ТИПОВАЯ ФОРМА ИТОГОВОГО ПИСЬМА-ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССМОТРЕНИЯ ПРОЕКТА ПЕРЕГОНА

Главное управление Российского морского регистра судоходства рассмотрело проект перегона судна:

Главное управление (Подразделение РС) Российского морского регистра судоходства рассмотрело проект перегона судна:

_____

(идентификационный номер проекта, название, номер РС, номер ИМО, флаг)

Документация представлена на рассмотрение письмом: _____

(указать реквизиты)

Разработчик документации: _____

(указать, если документация получена не от разработчика)

Цель перегона: _____

(указать в соответствии с табл. 8.2.5)

Документация рассмотрена на соответствие требованиям следующих правил РС:

_____

(перечислить)

Документация рассмотрена Регистром в рамках своей компетенции на предмет соответствия вышеуказанным правилам. Требования нормативных и иных документов, не указанных выше, предметом одобрения документации Регистром не являются.

Документация, разработанная на соответствие требованиям нормативных и иных документов, не указанных выше, предметом одобрения Регистром не является.

По результатам рассмотрения проект перегона одобряется, на титульном листе проставлен штамп «ОДОБРЕНО».

При совершении перегона должны выполняться все условия, указанные в одобренной документации.

Перед совершением перегона (или любого его этапа, определенного проектом перегона) судно должно быть предъявлено Регистру для освидетельствования. В случае совершения перегона без предъявления к освидетельствованию, настоящее одобрение проекта перегона автоматически теряет силу, а класс судна (при его наличии) автоматически приостанавливается.

Если перегон судна будет осуществляться с действующим классом РС, то по приходу в конечный пункт перегона судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию для сохранения класса РС.

Настоящее письмо-заключение является неотъемлемой частью одобренного проекта перегона.

8.6 ОЦЕНКА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ СУДНА И ПРОВЕРКА ВЫПОЛНЕНИЯ НАЗНАЧЕННЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПЕРЕД ПЕРЕГОНОМ

8.6.1 Оценка технического состояния судна и проверка выполнения назначенных мероприятий выполняются инспектором РС в процессе освидетельствования судна перед перегоном на основании заявки судовладельца и только при наличии поручения отдела судов в эксплуатации ГУР.

8.6.2 Объем освидетельствования судна перед перегоном назначается отделом судов в эксплуатации ГУР и доводится до сведения заинтересованных сторон (см. 8.4.4). Освидетельствование судна должно включать в себя проверку выполнения условий и мероприятий, предписанных одобренным проектом перегона, а также проверку фактического технического состояния судна с учетом положений настоящей главы.

8.6.3 Судно на время перегона должно соответствовать требованиям Правил РС и положениям международных конвенций в той мере, в которой будет необходимо для обеспечения его безопасного перегона. Уровень соответствия в каждом случае является предметом специального рассмотрения отдела судов в эксплуатации ГУР и, при необходимости, МА.

8.6.4 Судно под флагом РФ, при совершении перегона в территориальных водах РФ (каботажный рейс) должно соответствовать всем применимым требованиям Правил РС по оборудованию и снабжению, грузовой марке, а также предотвращению загрязнения окружающей среды.

8.6.5 Применение технических требований настоящей главы при перегонах судов, списанных на слом и утилизацию, производится в пределах целесообразности и с учетом произведенного или намечаемого демонтажа судового оборудования,

устройств, механической установки, электро- и радиооборудования.

8.6.6 Одобренный Регистром проект перегона с письмом-заключением (см. **8**.5.7) должен быть доступен инспектору РС на борту судна.

Если по результатам освидетельствования будет выявлено, что, с учетом фактического состояния судна, одобренные на перегон ограничения и/или условия недостаточны для обеспечения безопасного перегона, то судовладелец и/или организация, взявшая на себя ответственность за осуществление безопасного перегона, должен либо повысить уровень технического состояния судна, либо согласовать с Регистром дополнительные ограничения и/или условия перегона.

8.6.7 Если перегон планируется осуществить между разными морскими бассейнами, соединенными внутренними водными путями, то судно подлежит освидетельствованиям перед перегоном в каждом морском бассейне. Объем освидетельствования в каждом случае определяется отделом судов в эксплуатации ГУР перед началом его проведения. Если в соответствии с **8**.5.**10** не разработан и не одобрен один общий проект перегона, то инспектору РС на борту судна должен быть доступен одобренный Регистром проект предстоящей части перегона.

8.6.8 Если техническое состояние судна, которое ранее имело, но утратило класс РС, приведено в соответствие Правилам РС для ранее установленных района и условий плавания/эксплуатации, класс судну на перегон может быть восстановлен/переназначен. Вопрос восстановления/переназначения класса в этом случае рассматривается в соответствии с действующими в РС процедурами.

Восстановление/переназначение класса судна на перегон для района и условий плавания/эксплуатации, меньших, чем судно имело до приостановки/снятия класса, является в каждом случае предметом специального рассмотрения ТК при рассмотрении вопроса перегона.

Если класс судна не восстановлен или не переназначен, то судно рассматривается как судно, утратившее класс РС.

8.6.9 Подводная часть судна, срок освидетельствования которой истек или техническое состояние которой вызывает сомнение, подлежит освидетельствованию в доке. В обоснованных случаях освидетельствование в доке может быть заменено отделом судов в эксплуатации ГУР на освидетельствование на плаву с использованием средств подводного телевидения в соответствии с приложением **1**.

8.6.10 Суда, имеющие зоны со значительной коррозией, могут быть допущены к перегону при условии положительных результатов оценки фактического технического состояния корпуса в соответствии с 2.4.2.**9** части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

8.6.11 Донно-бортовая арматура, не используемая при перегоне, должна быть закрыта штатными закрытиями и надежно застопорена, а при отсутствии закрытий — надежно заглушена.

8.6.12 Надстройки, рубки и тамбуры на открытой палубе, прочность которых не отвечает требованиям Правил постройки для района перегона, должны быть подкреплены или защищены от ударов волн.

8.6.13 На судах с недостаточным, из условий грузовой марки, возвышением носовой оконечности над ватерлинией, а также на судах с немореходными образованиями корпуса для предотвращения чрезмерного заливания палубы в носовой оконечности должен быть установлен волноотбойник достаточной прочности.

8.6.14 Все подвижные конструкции и оборудование судна (краны, стрелы, рамы землечерпалок и т.п.) на время перегона должны быть раскреплены штатными средствами крепления. Собственная масса конструкции (объекта) не считается заменой крепления.

8.6.15 Снабжение судна якорями и якорными цепями должно, по меньшей мере, соответствовать установленному району плавания. При особо тяжелых условиях перегона может быть потребовано дополнительное снабжение якорями и якорными цепями.

Якоря должны быть надежно закреплены в клюзах или на палубе таким образом, чтобы их можно было отдать в любое время.

На судах, не имеющих штатного якорного устройства, должна быть предусмотрена установка якорей и якорных цепей, если проектом перегона не обоснована возможность их отсутствия (см. **8**.5.5.4).

8.6.16 Спасательные средства судов, перегоняемых с экипажем на борту, должны соответствовать требованиям Конвенции СОЛАС-74, а для каботажного перегона – Правилам.

Уменьшение количества спасательных средств или замена спасательных шлюпок спасательными плотами в каждом случае является предметом специального рассмотрения отдела судов в эксплуатации ГУР и, при необходимости, МА.

8.6.17 Должна быть предусмотрена возможность откачки воды из отсеков судовыми насосами или насосами судна-буксировщика или сопровождающего судна.

8.6.18 Механизмы, котлы, оборудование и снабжение, крепление которых недостаточно для перегона в планируемом районе, должны быть дополнительно раскреплены.

8.6.19 На судах, перегоняемых методом буксировки (независимо от наличия людей на борту), в дополнение к применимым требованиям **8.6.1** – **8.6.18**, должно выполняться следующее:

.1 гребные валы должны быть застопорены;

.2 снабжение судна буксирными и швартовными тросами для перегона должно соответствовать схеме и расчету (см. 8.5.5.**2**);

.3 снабжение плавучих доков якорями, якорными цепями и буксирными тросами для перегона должно соответствовать расчетам (см. 8.5.5.**3**);

.4 выбор способа крепления буксирного троса на буксируемом судне относится к компетенции судовладельца или организации, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасного перегона. Инспектор должен проверить, приняты ли меры для предотвращения повреждения корпуса и судовых устройств буксирным тросом, а также самого буксирного троса;

.5 должно быть обеспечено наличие и возможность использования в темное время суток сигнально-отличительных фонарей, а также наличие сигнальных фигур, предписанных МППСС, а для каботажного перегона – Правилам РС.

8.6.20 При перегонах методом буксировки без людей на борту, в дополнение к требованиям **8.6.19**, конвертовка судна должна включать в себя следующее:

.1 должно быть обеспечено водонепроницаемое и прочное закрытие отверстий в корпусе, надстройках и рубках судна (водонепроницаемые двери, донно-бортовая арматура, грузовые и другие люки, горловины, иллюминаторы, вентиляторы, воздушные и мерительные трубы и т.д.). При этом должна обеспечиваться возможность быстрого доступа в отсеки судна, а также возможность замеров уровня воды во внутренних пространствах судна извне (например, с палубы);

.2 должны быть предусмотрены средства доступа на буксируемое судно с борта судна-буксировщика или со шлюпки;

.3 рули должны быть надежно раскреплены в нулевом положении;

.4 должна быть обеспечена водонепроницаемость палубных якорных клюзов цепных ящиков.

8.6.21 Если планируется, что судно в процессе перегона совершит международный рейс, оно должно быть освидетельствовано на соответствие применимым требованиям международных конвенций, а также дополнительных требований МА в соответствии с 8.4.5 — 8.4.7. При необходимости, по поручению МА, должно быть оформлено изъятие.

8.6.22 Если перегон судна осуществляется с действующим классом РС, то по приходу в конечный пункт перегона судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию для сохранения класса РС.

Это положение не применяется к перегонам судов на слом к месту разделки и утилизации.

Освидетельствование должно быть проведено в объеме, достаточном для подтверждения того, что техническое состояние судна не ухудшилось с момента последнего периодического освидетельствования для подтверждения/возобновления класса РС.

В случае непредъявления судна к такому освидетельствованию в установленный срок к нему должна быть применена процедура приостановления и снятия класса.

8.6.23 Невзирая на положения настоящей главы, объем освидетельствования судов без класса РС или утративших класс РС, перегоняемых на буксире без людей на борту, должен включать только проверку выполнения мероприятий, предписанных одобренным проектом перегона, включая конвертовку судна, без оценки технического состояния судна.

8.6.24 Освидетельствование судов по поручению иных классификационных обществ проводится по инструкциям классификационного общества, чей класс имеет судно. В случае отсутствия инструкций в поручении, они должны быть дополнительно запрошены отделом судов в эксплуатации ГУР и переданы подразделению РС, которому поручено проведение освидетельствования судна.

8.7 ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

8.7.1 Судно, подготовленное к перегону, должно быть предъявлено к освидетельствованию в соответствии с **8.6** для проверки выполнения предписанных мероприятий и работ, а также проверки его технического состояния.

8.7.2 Результаты освидетельствования судна перед перегоном, а также результаты предварительного освидетельствования судна в соответствии с 8.5.9, оформляются актами освидетельствования судна (форма **6.3.10**).

8.7.3 В актах освидетельствования должна отражаться подробная информация об объеме проведенного освидетельствования со ссылкой на поручение ГУР, о выполнении технических мероприятий, предписанных одобренным проектом перегона, и о результатах проведенного освидетельствования; об объеме и методах выполненного ремонта и установленных подкреплений и т.п.

В акте освидетельствования должна быть дана оценка фактического технического состояния судна на предмет возможности совершения судном безопасного перегона с учетом ограничений и/или выполнения условий, указанных в одобренном Регистре проекте перегона.

Заключительная часть акта должна содержать рекомендации инспектора РС о сохранении класса РС на время перегона (см. 8.2.5) или о выдаче буксировочного свидетельства (форма **6.3.40**).

Если перегон судна будет осуществляться с действующим классом, то в акт и в Статус освидетельствований должно быть внесено требование о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию после завершения перегона в соответствии с 8.6.22.

8.7.4 Если перегон осуществляется между различными морскими бассейнами, соединенными внутренними водными путями, и судно в соответствии с 8.6.7 подвергается освидетельствованиям перед перегоном в каждом морском бассейне, то по результатам каждого освидетельствования документы РС оформляются заново.

8.7.5 Соответствие установленным требованиям Регистра для совершения перегона судна с действующим классом РС подтверждается классификационным свидетельством. В разделе «Временные ограничения и примечания» свидетельства вносится запись о том, что свидетельство действительно для конкретного перегона (с указанием маршрута и времени) только при условии выполнения приведенных далее ограничений и условий, указанных в одобренном проекте перегона (указываются ограничения и условия).

В обоснованных случаях (отсутствие необходимого места), в разделе «Временные ограничения и примечания» классификационного свидетельства допускается не указывать ограничения и условия, а делать ссылку на конкретные разделы/пункты одобренного проекта перегона, предписывающие такие ограничения и условия, и письмо-заключение.

Если перегон судна с действующим классом будет осуществляться методом буксировки, то на судно выдается только классификационное свидетельство, выдача буксировочного свидетельства (форма 6.3.40) в этом случае не требуется.

8.7.6 Выполнение мероприятий, предписанных одобренным проектом перегона, на судне без класса подтверждается выдачей буксировочного свидетельства (форма 6.3.40), в котором указывается маршрут и время перегона, а также ограничения и условия, указанные в одобренном проекте перегона.

8.7.7 На судно, которое в процессе перегона планирует совершить международный рейс и которое освидетельствовано в соответствии с 8.6.21, выдается комплект необходимых конвенционных свидетельств с учетом инструктивных указаний МА.

8.7.8 На судно, освидетельствованное по поручению иного классификационного общества (см. 8.6.24), документы должны оформляться и выдаваться в полном соответствии с поручением. В случае отсутствия в поручении необходимых инструкций, они должны быть дополнительно запрошены у классификационного общества отделом судов в эксплуатации ГУР и переданы подразделению РС, которому поручено освидетельствование судна и выдача документов.

8.8 ШТАТНЫЕ БУКСИРОВКИ

8.8.1 Положения настоящей главы применяются к судам, назначение или условия эксплуатации которых, предполагают их передвижение на буксире. К таким судам относятся несамоходные буровые установки, баржи, понтоны для перевозки груза и т.п.

8.8.2 Указанные суда должны быть снабжены одобренным Регистром Руководством по проведению штатной буксировки, содержащим:

допустимые методы буксировки;

ограничения по условиям остойчивости и непотопляемости;

ограничения по удалению от мест убежища и от берега;

ограничения по состоянию погоды (высоте волны и силе ветра);

ограничения по нагрузке на корпусные конструкции и буксирную линию;

необходимость и объем конвертовки;

наличие экипажа, спецперсонала и пассажиров;

спасательные средства, средства пожаротушения, навигации и радиосвязи;

средства предотвращения загрязнения окружающей среды;

расчет буксирной линии и методы выбора буксирного судна;

другие мероприятия, необходимые для осуществления безопасной буксировки.

При разработке документации должны использоваться приложение 46 «Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы, в море», внедренное Резолюцией ИМО A.765(18), принятой 04.11.1993, приложение 28 «Руководство по безопасной океанской буксировке», рекомендованное циркуляром ИМО MSC/Circ.884 от 21.12.1998 (см. приложение 28), а также приложение 47 «Рекомендации по обеспечению мореходных качеств и назначению ограничений по условиям погоды во время совершения перегонов» Приложений к руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

Рассмотрение документации по штатным буксировкам находится в компетенции управления классификации ГУР.

8.8.3 В Классификационном свидетельстве судна, эксплуатация которого предполагает штатные буксировки, должны быть указаны постоянные ограничения с условиями таких буксировок. Вместо перечисления всех условий допускается делать ссылки на разделы судовой технической документации, одобренной Регистром, в которых описаны необходимые условия (информация об остойчивости, инструкции по эксплуатации, инструкция по буксировке и т.д.).

8.8.4 Вопросы организации и осуществления штатных буксировок не относятся к компетенции Регистра и решаются организацией, взявшей на себя ответственность за осуществление безопасной штатной буксировки, и судовладельцем.

При организации и осуществлении штатных буксировок должны использоваться приложение 46 «Руководство по безопасности буксируемых судов и других плавучих объектов, включая установки, сооружения и платформы, в море», внедренное Резолюцией ИМО A.765(18), принятой 04.11.1993, приложение 28 «Руководство по безопасной океанской буксировке», рекомендованное циркуляром ИМО MSC/Circ.884 от 21.12.1998, а также приложение 47 «Рекомендации по обеспечению мореходных качеств и назначению ограничений по условиям погоды во время совершения перегонов» Приложений к руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации.

8.8.5 Если условием штатной буксировки судна с действующим классом РС является выполнение мероприятий технического характера (особая подготовка судна или его частей, конвертовка и т.п.), то судно должно быть предъявлено к внеочередному освидетельствованию с целью подтверждения выполнения таких мероприятий.

По результатам внеочередного освидетельствования инспектор Регистра составляет акт освидетельствования (форма 6.3.10). В классификационную часть Статуса освидетельствований судна вносится дополнительная информация о проведении такого освидетельствования со ссылкой на акт освидетельствования. Выдача буксировочного свидетельства (форма 6.3.40) не требуется, так как судно не нарушает предписанный район и условия эксплуатации и класс судна на время штатной буксировки сохраняется.

См. Циркуляр 893

9 ОРГАНИЗАЦИЯ И ПРОВЕДЕНИЕ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ ПОДВОДНОЙ ЧАСТИ СУДОВ И ДРУГИХ ПЛАВУЧИХ СООРУЖЕНИЙ НА ПЛАВУ

9.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

9.1.1 Положения настоящего раздела применяются при освидетельствовании на плаву судов и других плавучих сооружений, находящихся под техническим наблюдением Регистра.

В настоящем разделе приняты следующие определения.

Водолаз-специалист — водолаз, имеющий специальную подготовку по специальной согласованной с Регистром программе обеспечения проведения освидетельствования подводной части судов и других плавучих сооружений на плаву.

Докование — обнажение подводной части судна любыми способами: постановкой в сухие и плавучие доки, на стапели, слипы, клетки на берегу, гидроподъемники; использование перепада уровня воды в периоды приливов и отливов (осушка), крена и дифферента судов, а также кессонов, выморозки во льдах и т. п.

Организация — специализированное предприятие, признанное РС, в состав которого входят водолазы-специалисты, располагающее необходимым оборудованием, позволяющим произвести обеспечение проведения освидетельствования подводной части судов и других плавучих сооружений на плаву.

9.1.2 Освидетельствование подводной части корпуса, рулевого устройства, гребного устройства, донно-бортовой арматуры и расположенных в подводной части электронавигационных приборов без докования проводится с применением современных технических средств обеспечения: подводного телевидения, подводной фотосъемки, специального оборудования и инструментов.

Технические характеристики применяемых технических средств обеспечения (разрешающая способность установки подводного телевидения, осветительная аппаратура и т. п.) должны обеспечивать возможность получения инспектором объективной оценки состояния осматриваемых элементов.

9.1.3 Освидетельствование проводится инспектором Регистра с привлечением водолазов-специалистов, обеспечивающих его проведение с применением технических средств, отмеченных в 9.1.2.

9.1.4 Организация, обеспечивающая проведение освидетельствования, должна иметь признание Регистра. Признание осуществляется в соответствии с требованиями разд. 7 части I «Общие положения» Правил.

9.1.5 Освидетельствование на плаву применяется в случаях, предусмотренных в 2.5.1.3 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

9.1.6 Если в результате освидетельствования обнаружены дефекты, влияющие на безопасность плава-ния, охрану человеческой жизни на море или надежную перевозку грузов, судно должно быть освидетельствовано в доке для устранения обнаруженных дефектов.

9.1.7 Результаты осмотра подводной части организация оформляет протоколом, подписанным и утвержденным ее руководителем. В протоколе указывается фамилия инспектора, проводившего освидетельствование.

9.1.8 Для проведения освидетельствования в подразделение Регистра за три дня до установленной даты представляются:

.1 письмо судовладельца с техническим обоснованием (см. **9.1.9**) необходимости проведения освидетельствования подводной части судна на плаву и указанием цели/причины освидетельствования, подписанное техническим руководителем флота и капитаном судна;

.2 заявка на проведение подводного освидетельствования с указанием названия судна, места и времени проведения освидетельствования, а также организации, обеспечивающей его проведение;

.3 рабочая программа освидетельствования (см. **9.1.10**);

.4 акт осмотра подводной части судна водолазами-специалистами (если осмотр был проведен до освидетельствования).

9.1.9 Техническое обоснование должно включать:

.1 причину отсрочки освидетельствования судна в доке;

.2 краткие сведения о судне в целом, конструкции корпуса, в том числе конструкции кингстонных выгородок и ледовых ящиков, отверстий в наружной обшивке;

.3 сведения об общем техническом состоянии подводной части корпуса, деформации и износе листов наружной обшивки, состоянии покрасочного покрова подводной части корпуса, набора в пиках и днищевых танках состоянии донно-бортовой арматуры, подтверждения отсутствия в корпусе судна водотечности и цементных ящиков;

.4 сведения о наличии скуловых килей, их конструкции и состоянии;

.5 сведения о типе рулевого устройства, конструкции пера руля, креплении пера руля к баллеру; износе пера руля, зазорах в подшипниках рулевого устройства при последнем доковании, среднегодовом износе подшипников, предельно допустимых зазорах; зазоре на просадку пера руля; характерных дефектах в рулевом устройстве (по данным предыдущих доковании) и способах их устранения;

.6 сведения о гребном устройстве, зазорах в подшипниках гребного устройства при последнем доковании, среднегодовом износе подшипников, предельно допустимых зазорах, количестве часов работы гребного устройства после постройки и последнего докования, характерных дефектах в гребном устройстве (по данным предыдущих доковании) и способах их устранения;

.7 сведения о техническом состоянии подводной части корпуса и устройств судна по акту водолазного осмотра. Акт водолазного осмотра, если он был проведен (см. **9.1.8.4**), прилагается к техническому обоснованию;

.8 заключение судовладельца о техническом состоянии подводной части судна.

9.1.10 В каждом конкретном случае составляется рабочая программа освидетельствования с учетом результатов последнего докования, условий и режимов эксплуатации судна за период, прошедший с момента предыдущего освидетельствования в доке, с учетом планируемой продолжительности эксплуатации судна до следующего предъявления его в доке.

Информация о техническом состоянии подводной части судна, полученная при освидетельствовании на плаву, должна быть аналогична полученной при обычном освидетельствовании судна в доке. Особое внимание необходимо обратить на замеры зазоров в подшипниках баллера рулевого устройства, дейдвудных подшипниках, акты анализа масла (для валов на масляной смазке) с учетом данных, полученных при предыдущих освидетельствованиях подводной части судна. Эти объекты должны быть включены в рабочую программу заранее для согласования с Регистром.

9.1.11 Рабочая программа должна включать следующие этапы:

.1 подготовительный, включающий:

очистку подводной части корпуса судна (в согласованном с Регистром объеме);

очистку пера руля и гребного винта;

демонтаж и очистку кингстонных решеток;

демонтаж противотросового кожуха защиты уплотнения конуса гребного вала;

демонтаж лючков ниш крепления штырей пера руля;

очистку кингстонных выгородок;

очистку ниш штырей пера руля;

очистку гребного вала (между ступицей гребного винта и дейдвудным устройством), уплотнения конуса гребного вала и стопорного устройства дейдвудного подшипника;

маркировку лопастей гребного винта;

подготовку и разбивку корпуса судна на вертикальные зоны освидетельствования;

.2 рабочий, включающий:

освидетельствование подводной части корпуса судна по зонам;

внутреннее освидетельствование кингстонных выгородок;

освидетельствование пера руля и нижней части баллера, осмотр крепления баллера к перу руля;

проверку стопорения гаек штырей пера руля;

замеры зазоров в подшипниках рулевого устройства;

замер зазора на просадку пера руля, составление формуляра на зазоры;

освидетельствование гребного устройства, осмотр всасывающей и нагнетающей поверхностей лопастей, осмотр кромок лопастей гребного винта, осмотр деталей крепления съемных лопастей гребного винта к ступице, осмотр ступицы и обтекателя, крепления обтекателя к ступице, осмотр уплотнения конуса гребного вала, осмотр планок стопорного устройства дейдвудного подшипника, замер зазора в подшипниках гребного устройства, составление формуляра на зазоры;

освидетельствование донно-бортовой арматуры;

оформление документов;

.3 заключительный, включающий:

монтаж решеток кингстонных выгородок;

монтаж лючков ниш штырей пера руля; монтаж противотросового кожуха;

проверку выполнения требований Акта освидетельствования судна (форма **6.3.10**).

9.1.12 При решении вопроса об отсрочке освидетельствования судна в доке рабочая программа может быть сокращена по усмотрению инспектора.

9.1.13 Освидетельствование проводится согласно Методике освидетельствования подводной части судов и других плавучих сооружений на плаву (см. приложение **1**).

9.1.14 Инспектор имеет право отказаться от освидетельствования в следующих случаях:

.1 если не будут выполнены требования разд. **9**;

.2 если отсутствует возможность произвести оценку технического состояния элементов подводной части судна вследствие недостаточной прозрачности воды, неудовлетворительного качества телевизионного изображения, отсутствия устойчивого показа элементов судна водолазом-специалистом вследствие волнения или течения и в других подобных случаях.

9.2 ПОДГОТОВКА К ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ

9.2.1 До начала освидетельствования инспектору должна быть предоставлена отчетно-техническая документация (чертеж растяжки наружной обшивки, монтажный чертеж рулевого устройства, чертежи баллера, штырей и пера руля, гребного винта, гребного вала, схемы расположения кингстонных выгородок, протекторной защиты и т. п.).

9.2.2 На судне рекомендуется иметь фотографии (желательно цветные): винта, пера руля с баллером и деталями их крепления, противотросового кожуха и способа его крепления и снятия, а также другие, которые могут быть использованы при освидетельствовании.

9.2.3 Наружная обшивка подводной части корпуса, винторулевой комплекс, кингстонные решетки и т. п. должны быть очищены от обрастаний, грязи и ржавчины.

9.2.4 Кинстонные решетки, лючки ниш крепления и стопорения гаек штырей пера руля и, при необходимости, противотросовый кожух гребного вала должны быть сняты.

9.2.5 Лопасти гребного винта должны быть пронумерованы (№ 1, **2**, **3** и т. д.) с обеспечением достаточной видимости маркировки на экране телевизора. Маркировка может быть постоянной или временной.

9.2.6 Для возможности определения местонахождения водолаза-специалиста во время освидетельствования подводная часть корпуса должна быть замаркирована. Маркировка может быть постоянной или временной (отвесы, стальная проволока, натянутая между закрепленными точками и т. п.).

9.2.7 При возможности судну должен быть придан максимально возможный дифферент на нос для наибольшего обнажения винторулевого комплекса.

9.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ

9.3.1 До начала осмотра подводной части инспектор осматривает:

обшивку изнутри и набор в оконечностях (форпик, ахтерпик);

обшивку изнутри и набор в доступных местах в районе машинного отделения, днища и бортов;

с плотика (если выполнено требование **9.2.7**) — обнаженную часть рулевого устройства (гельмпортовую трубу, нижний подшипник баллера, верхнюю часть пера руля, нижнюю часть баллера, соединение руля с баллером, верхний штырь руля и т. п.) и гребное устройство (см. **9.3.5**),

а также знакомится с технической документацией в объеме, указанном в **9.1.1** и **9.2.1**.

При положительных результатах осмотра судна изнутри инспектор приступает к осмотру подводной части.

9.3.2 Водолазы-специалисты с телекамерой, оборудованием и инструментами последовательно в соответствии с рабочей программой показывают объекты освидетельствования инспектору, который наблюдает за изображением объектов на экране телевизора и через руководителя работ направляет действия водолазов-специалистов.

9.3.3 Проводится осмотр подводной части корпуса, донных и бортовых отверстий, протекторной защиты, бортовых килей, штевней, сварных швов и заклепочных соединений, обтекателей вибраторов эхолотов и гидроакустических станций, а также конструкций успокоителей качки (если они установлены на судне).

9.3.4 Осматриваются поворотные и неповоротные насадки, перо руля, доступная для осмотра часть баллера, видимые части штырей пера руля и состояние их крепления, соединение баллера с пером руля, спускные пробки, все сварные швы пера руля (если это не было выполнено согласно **9.3.1** при обнажении винторулевого комплекса). Проводятся замеры зазоров в нижнем и верхнем подшипниках баллера руля, в петлях пера руля, просадки баллера. При невозможности провести замеры зазоров в подшипниках и сомнении в надежности этих узлов инспектор может потребовать поднять баллер на высоту, достаточную для проведения замеров и осмотра.

9.3.5 При осмотре гребного устройства прежде всего обращается внимание на состояние всех доступных техническому наблюдению элементов гребного устройства и их крепежа.

Особое внимание обращается на состояние уплотнения конуса гребного вала, крепления съемных лопастей, обтекателя гребного винта, кормовой дейдвудной втулки, отсутствие трещин и глубоких коррозионных разрушений корневых поверхностей лопастей.

Необходимо осмотреть нагнетательную, всасывающую поверхности кромки лопастей, а также ступицу гребного винта на отсутствие трещин.

9.3.6 В дейдвудных устройствах с водяной смазкой необходимо провести замеры зазоров.

9.3.7 При необходимости для более детального исследования обнаруженных дефектов производится видеозапись изображения исследуемого объекта или его фотографирование.

9.3.8 При обнаружении вмятин, гофрировки, бухтиноватости на корпусе водолаз-специалист проводит замеры стрелок прогиба указанных деформаций с помощью бухтиномеров, мерительных скоб, магнитных реек и подобных инструментов.

9.3.9 Обнаруженные в результате освидетельствования отдельные дефекты по согласованию с инспектором могут быть устранены на плаву (удаление изношенных и установка новых протекторов, обрезка и частичный ремонт скуловых килей и т. п.).

9.3.10 При обнаружении трещин в корпусе или винторулевом комплексе проводится подводная дефектация методом, одобренным Регистром, и в зависимости от ее результатов решается вопрос о возможности устранения дефектов на плаву или в доке.

9.4 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ И ДОКУМЕНТЫ РЕГИСТРА

9.4.1 По окончании освидетельствования инспектор и представители организации и командного состава судна:

уточняют выполнение рабочей программы осмотра;

выявляют недостатки проведенного освидетельствования;

оценивают четкость изображения объектов;

уточняют характер обнаруженных дефектов (место, размеры и т. п.);

определяют способы устранения дефектов.

9.4.2 Инспектору должны быть представлены все необходимые замеры и фотографии объектов, указанных при освидетельствовании.

9.4.3 Инспектор Регистра по результатам освидетельствования оформляет Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10) или Отчет об освидетельствовании судна (форма 6.1.03). К акту/отчету прилагается протокол (см. 9.1.7).

К Акту прилагаются соответствующие фотографии, акты и другие (по усмотрению инспектора) документы, необходимые для более полной оценки технического состояния освидетельствованных объектов.

10 ТЕХНИЧЕСКОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ПБУ И МСП В ЭКСПЛУАТАЦИИ

10.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

10.1.1 Положения Руководства в полной мере распространяются на ПБУ и МСП, если в тексте не оговорено иное.

10.1.2 Периодичность и объем классификационных освидетельствований ПБУ и МСП в эксплуатации должны соответствовать требованиям разд. 19 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил.

10.2 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ ПБУ

10.2.1 В настоящей главе приведены дополнительные требования по освидетельствованию ПБУ, к которым не применимы положения некоторых международных конвенций (например, Международной конвенции о грузовой марке 1966г. и Конвенции СОЛАС-74/78/88/00).

10.2.1.1 Контроль надводного борта.

10.2.1.1.1 При возобновляющем освидетельствовании проверяются положение грузовых марок в соответствии с Международным свидетельством о грузовой марке, наличие на ПБУ одобренных Регистром информации об остойчивости судна, информации об аварийной посадке и остойчивости, руководства по эксплуатации или соответствующего объединенного документа, а также устройство дверей, люков, отверстий в машинные отделения, горловин, лючков, вентиляторов, воздушных труб, шпигатов, приемных и отливных отверстий, иллюминаторов, штормовых портиков, фальшборта, леерного ограждения в отношении сохранения их конструкции и технического состояния. При положительных результатах освидетельствования на ПБУ возобновляется Свидетельство о грузовой марке.

10.2.1.1.2 При ежегодном освидетельствовании проверяются нанесение грузовых марок в соответ-

ствии со Свидетельством о грузовой марке и их окраска, наличие на ПБУ одобренных Регистром информации об остойчивости, информации об аварийной посадке и остойчивости, руководства по эксплуатации или соответствующего объединенного документа, а также проверяются устройство дверей, люков, отверстий в машинные отделения, горловин, лючков, вентиляторов, воздушных труб, шпигатов, приемных и отливных отверстий, иллюминаторов, штормовых портиков, фальшборта, леерного ограждения. в отношении их исправного состояния. При положительных результатах освидетельствования в Свидетельство о грузовой марке вносится запись о ежегодном освидетельствовании.

10.2.1.2 Контроль остойчивости и непотопляемости.

10.2.1.2.1 При возобновляющем освидетельствовании проверяется наличие на ПБУ одобренных Регистром информации об остойчивости, информации об аварийной посадке и остойчивости, руководства по эксплуатации или соответствующего объединенного документа и осуществляется проверка ПБУ на отсутствие изменений в весе порожнем и на отсутствие в корпусных конструкциях, устройствах, оборудовании и системах изменений, влияющих на остойчивость и аварийную посадку и остойчивость. Любые изменения в расположении отверстий, высот комингсов, расположении трубопроводов и каналов должны быть подтверждены проверкой выполнения требований Правил ПБУ/МСП к аварийной посадке и остойчивости.

При возобновляющем освидетельствовании осуществляется проверка в действии совместно с сигнализацией всех приводов закрытий отверстий, а также приводов дистанционного управления клапанами систем, обеспечивающих выполнение требований Правил ПБУ/МСП к аварийной посадке и остойчивости.

10.2.1.2.2 При ежегодном освидетельствовании проверяется наличие на ПБУ одобренных информации об остойчивости, информации об аварийной посадке и остойчивости, руководства по эксплуатации или соответствующего объединенного документа и проводится осмотр ПБУ с целью установления в корпусных конструкциях, устройствах оборудовании и системах изменений, влияющих на остойчивость и аварийную остойчивость.

10.3 ДОКУМЕНТЫ РЕГИСТРА

10.3.1 Положения разд. 6 части I «Общие положения» (кроме 6.5 - 6.8), распространяются на ПБУ и МСП.

10.3.1.1 При проведении технического наблюдения за ПБУ и МСП в эксплуатации и их классификации, выполнение требований правил Регистра и надлежащее техническое состояние ПБУ и МСП удостоверяются выдаваемыми на них свидетельствами:

Классификационное свидетельство (форма 3.1.2) (ПБУ);

Классификационное Свидетельство морской стационарной платформы (форма 3.1.2р) (МСП);

Свидетельство о годности к плаванию (форма 1.1.2) (ПБУ в зависимости от требований Администрации флага);

Свидетельство о годности морской стационарной платформы (МСП) к эксплуатации (форма 1.1.1р); Свидетельство о грузовой марке (форма 1.3.1) (на ПБУ под флагом РФ, на которые не распространяются положения Кодексов А.414(XI), А.649(16) и А.1023(26)), а также в случае, если Международная конвенция о грузовой марке 1966 г. не применима);

Мерительное свидетельство (форма 1.2.12) (если Международная конвенция по обмеру судов 1969г. не применима);

Свидетельства о предотвращении загрязнения с судов (форма 2.4.18rf) (в применимых случаях);

Свидетельство на оборудование и снабжение (форма 4.1.1).

Эти свидетельства, а также документы, являющиеся основанием для их выдачи, возобновления и подтверждения, перечислены в Перечне.

ЧАСТЬ III. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ И РЕЗОЛЮЦИЯМИ

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

См. Циркуляр 958 1.1 Настоящая часть регламентирует объем освидетельствований судна в процессе эксплуатации с целью подтверждения соответствия судна следующим международным конвенциям, кодексам[1] и резолюциям и выдачи соответствующих свидетельств:

Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 г.[2], измененной Протоколами 1978 и 1988 г. с Поправками;

Международной конвенции о грузовой марке 1966 г. с изменениями, внесенными Протоколом 1988 г. к ней[3];

Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. и Протоколов 1978 г. и 1997 г. к ней[4], измененных последующими резолюциями;

Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом[5], измененного последующими резолюциями;

Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих сжиженные газы наливом[6], измененного последующими резолюциями;

Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом[7], измененного последующими резолюциями;

Кодекса по безопасности судов специального назначения 2008 г., принятого резолюцией ИМО MSC.266(84);

Международного кодекса по безопасности высокоскоростных судов 1994 г.[8], принятого резолюцией MSC.36(63);

Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью;

Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах, 2001 года[9];

Конвенции о технике безопасности и гигиене труда на портовых работах 1979 г.[10]

Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов, принятого резолюцией ИМО MSC.268(85)[11];

Международного кодекса морской перевозки опасных грузов, одобренного резолюцией ИМО MSC.122(75) с поправками.[12]

Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок, 2009 г.[13]

Кодекс GC – Кодекса по конструкции и оборудованию судов, перевозящих сжиженные газы наливом (резолюция ИМО A.328(IX) с поправками, внесенными резолюциями ИМО MSC.25(60), MSC.377(93))[14].

1.2 При освидетельствованиях (ежегодном, промежуточном, периодическом) для возобновления/подтверждения международных свидетельств о соответствии судна требованиям международных конвенций должны быть выполнены применимые требования соответствующих международных конвенций, кодексов и резолюций, перечисленных в 1.1, а также дополнительные указания морских администраций государств флага, размещенные на веб-сайте службы судов в эксплуатации в разделе «Дополнительные требования МА», которые имеют силу законодательства прямого действия для этих судов и являются единственным первоисточником в

---

[1] Далее в тексте настоящей части после названий конвенций и кодексов могут не указываться документы, которыми этими конвенции и кодексы изменены.

[2] В дальнейшем — Конвенция СОЛАС-74/78/88/00.

[3] В дальнейшем — Конвенция LL-66/88.

[4] В дальнейшем — Конвенция МАРПОЛ 73/78.

[5] В дальнейшем — Кодекс IBC-83/90/00.

[6] В дальнейшем — Кодекс IGC-83/90/00.

[7] В дальнейшем — Кодекс BCH-85/90/00.

[8] В дальнейшем — Кодекс HSC.

[9] В дальнейшем — AFS-Конвенция.

[10] В дальнейшем — Конвенция ILO-152.

[11] В дальнейшем — Кодекс IMSBC.

[12] В дальнейшем — Кодекс IMDG.

[13] В дальнейшем — Кодекс ПБУ 2009.

[14] В дальнейшем — Кодекс GC.

случае разбирательства претензий со стороны портовых властей, морских администраций, судовладельцев и других заинтересованных сторон.

1.3 В 4.1 приведены указания по проведению освидетельствований спасательных и сигнальных средств, радио- и навигационного оборудования, разработанные Регистром для подтверждения выполнения требований Правил по оборудованию морских судов (см. 4.1.1 — 4.1.4).

Указания по проведению освидетельствований оборудования по ПЗМ, разработанные Регистром, изложены в Руководстве по применению положений Международной конвенции МАРПОЛ 73/78 (см. 4.1.5).

Указания по проведению освидетельствований судовых грузоподъемных устройств разработаны Регистром для подтверждения выполнения требований Правил по грузоподъемным устройствам морских судов (см. 4.1.6).

Вышеперечисленные указания предназначены для применения на судах, эксплуатирующихся под флагом Российской Федерации, но могут быть использованы также при освидетельствовании судов под флагами иными, чем флаг РФ, при наличии поручения соответствующей морской администрации государства флага.

1.4 Освидетельствование судов и выдача международных свидетельств осуществляется при наличии поручения морской администрации государства флага и при условии, что это государство присоединилось к конвенции (см. также 1.11).

1.5 Первое освидетельствование, в отношении применения к вновь вступающим в силу требованиям Конвенции СОЛАС-74/78/88/00 с поправками, означает первое ежегодное, промежуточное, периодическое или возобновляющее освидетельствование для выдачи соответствующего Свидетельства, которое наступит первым после даты вступления в силу соответствующего правила, или иное другое освидетельствование, если морская администрация сочтет его целесообразным и практически возможным, с учетом объемов предписанных ремонтов или изменений, которые должны быть выполнены после упомянутой даты.

Для судов в постройке, в случае, когда дата закладки киля наступила раньше, а дата поставки судна наступила позже даты вступления в силу соответствующего правила, термин «первое освидетельствование» означает первоначальное освидетельствование после постройки, и судно должно отвечать требованиям соответствующего правила на дату поставки.

1.6 Техническое наблюдение за выполнением требований международных конвенций и соглашений при постройке судов и изготовлении материалов и изделий осуществляется в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов и по одобренной технической документации, учитывающей требования конвенций, кодексов и резолюций.

1.7 ДОКУМЕНТЫ

1.7.1 Документами, подтверждающими выполнение требований Конвенции СОЛАС-74/78/88/00, являются:

Свидетельство о безопасности пассажирского судна с Перечнем оборудования. Срок действия Свидетельства — 12 мес.;

Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции. Срок действия Свидетельства — 60 мес.;

Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению с Перечнем оборудования. Срок действия Свидетельства для судов, плавающих под флагом государств-участников Протокола 1988 г., — 60 мес., для прочих судов — 24 мес.;

Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию с Перечнем оборудования. Срок действия Свидетельства для судов, плавающих под флагом государств-участников Протокола 1988 г., — 60 мес., для прочих судов — 12 мес.;

Свидетельство об изъятии. Свидетельство оформляется, если для какого-либо судна допускаются исключения на основании и в соответствии с положениями Конвенции СОЛАС-74/78/88/00 в дополнение к перечисленным свидетельствам. Срок действия Свидетельства об изъятии не должен превышать срока действия свидетельства, к которому оно прилагается.

1.7.2 Документами, подтверждающими выполнение требований LL-66/88, являются:

Международное свидетельство о грузовой марке. Срок действия Свидетельства — 60 мес;

Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки, выдаваемое взамен Международного свидетельства о грузовой марке 1966 г. Срок действия Свидетельства для судна, имеющего новые конструктивные особенности, — 60 мес. Срок действия Свидетельства для судна, как правило, не совершающего международных рейсов, ограничивается продолжительностью единичного рейса, для которого оно выдается.

1.7.3 Документами, подтверждающими выполнение требований Конвенции МАРПОЛ 73/78, являются:

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью с Дополнениями А и В. Срок действия Свидетельства — 60 мес.;

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом. Срок действия Свидетельства — 60 мес.;

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами. Срок действия Свидетельства — 60 мес.;

Свидетельство о предотвращении загрязнения мусором. Свидетельство выдается от имени Регистра на суда, плавающие под флагом РФ, и при наличии поручения других морских администраций государства флага. Срок действия Свидетельства — 60 мес.;

Международное свидетельство о предотвращении загрязнения атмосферы с дополнением. Срок действия Свидетельства — 60 мес.

Международное свидетельство по предотвращению загрязнения атмосферы двигателем (форма 2.4.40) с Дополнением (форма 2.4.41). Срок действия Свидетельства — до конца эксплуатации судового двигателя.

1.7.4 Документом, подтверждающим выполнение требований Международной конвенции о контроле за вредными противообрастающими системами на судах, 2001, является Международное свидетельство по противообрастающей системе с Перечнем противообрастающих систем. Срок действия Свидетельства ограничен сроком замены или обновления противообрастающей системы.

1.7.5 Документами, подтверждающими выполнение требований Кодекса IBC-83/90/00, Кодекса BCH-85/90/00, Кодекса IGC-83/90/00, Кодекса BCC, Кодекса по безопасности судов специального назначения 1983 г., Кодекса ПБУ 2009, являются, соответственно:

Международное свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом. Срок действия Свидетельства — 60 мес.;

Свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом. Срок действия Свидетельства – 60 мес.

Международное свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом. Срок действия Свидетельства — 60 мес.;

Свидетельство по безопасности высокоскоростного судна. Срок действия Свидетельства для судов, плавающих под флагом государств-участников Протокола 1988 г., — 60 мес., для прочих судов — 12 мес.;

Свидетельство по безопасности судна специального назначения. Срок действия Свидетельства — 60 мес.

Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки (2009). Срок действия Свидетельства – 60 мес.

1.7.6 Документами, подтверждающими выполнение требований Конвенции МОТ-152, являются:

Регистровая книга судовых грузоподъемных устройств. Срок действия Регистровой книги — 10 лет;

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании грузоподъемных устройств. Срок действия Свидетельства — 60 мес.;

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании спаренных грузовых стрел. Срок действия Свидетельства — 60 мес.;

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании взаимозаменяемых и съемных деталей. Срок действия Свидетельства не ограничен;

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании стального троса. Срок действия Свидетельства не ограничен.

1.7.7 При оформлении конвенционных документов на суда с приостановленным или с просроченным классом, при смене флага и смене класса необходимо руководствоваться следующим:

.1 в соответствии с положениями Конвенции СОЛАС-74/78/88/00, КГМ-66/88 и пр. установлены «вилки» ± 3 мес. для проведения периодических/промежуточных/ежегодных освидетельствований. Если судно не предъявляется к вышеуказанному освидетельствованию в предписанные сроки, т. е. позднее назначенной «вилки», то конвенционные свидетельства утрачивают свою силу так же, как и при непредъявлении судна к освидетельствованию для возобновления соответствующего конвенционного свидетельства в установленные сроки. Такое же требование имеется и для класса судна;

.2 если периодическое, ежегодное или промежуточное освидетельствование судна для подтверждения конвенционного свидетельства или освидетельствование подводной части корпуса судна не выполнено в предписанный срок, то соответствующее конвенционное свидетельство утрачивает свою силу и должно быть изъято с судна. В таком свидетельстве должна быть внесена заверенная подписью и печатью инспектора запись «НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНО» или «INVALID» со ссылкой на чек-лист или акт конвенционного освидетельствования, в котором указаны причины такого решения. На судно должно быть выдано новое конвенционное свидетельство на основании проведенного освидетельствования для возобновления свидетельства. Объем освидетельствования определяется по усмотрению инспектора РС, но он должен быть не менее ежегодного. Новое свидетельство должно выдаваться на срок, не превышающий срок действия существующего свидетельства, а «вилки» ежегодных освидетельствований остаются старыми. При этом даты предстоящих освидетельствований в разделе периодических подтверждений в свидетельствах не указываются.

В Чек-листах (формы 6.1.15, 6.1.16 и 6.1.20 – 6.1.75), в разделе «Изменения», и в Акте конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02), или в

Отчете по освидетельствованию судна (форма 6.1.03), в разделе «Дополнительная информация», должна быть сделана следующая запись: «Свидетельство(а) переоформлено(ы) в связи с тем, что судно было предъявлено не в установленные для ежегодного/ промежуточного освидетельствования сроки. Дата следующего ежегодного/промежуточного освидетельствования – ДД.ММ.ГГ – ДД.ММ.ГГ / Certificate (s) is (are) renewed as the vessel was submitted not in the terms established for annual/intermediate survey. Date of the next annual/intermediate survey — DD.MM.YY — DD.MM.YY».

Это необходимо сделать, так как у портовых властей могут появиться вопросы, почему свидетельства выданы не на полный срок, и даты ежегодных освидетельствований не совпадают с датой выдачи свидетельства;

Если периодическое, ежегодное или промежуточное освидетельствование судна для подтверждения конвенционного свидетельства выполнено ранее установленного срока следует руководствоваться положениями 2.2.1.4, части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил применительно к конвенционным свидетельствам.

.3 если освидетельствование для возобновления конвенционного свидетельства проводится после окончания срока действия существующего свидетельства (на X мес.), то срок действия нового свидетельства устанавливается на срок не более 5 лет, считая от даты окончания срока действия существующего свидетельства без учета предоставления отсрочки освидетельствования для возобновления и продления срока его действия, т. е. на 5 лет минус X мес. Таким образом, просроченное освидетельствование для возобновления свидетельства приводит к сокращению сроков действия свидетельства. В акте освидетельствования необходимо указать причину неполного срока действия свидетельства: «Свидетельство выдано на неполный срок в связи с тем, что судно предъявлено для возобновления свидетельства не в установленный срок/The certificate is issued not for full term, as the vessel is submitted for renewal of this Certificate not in the terms established for renewal survey»;

.4 если освидетельствование для возобновления конвенционного свидетельства проводится ранее, чем за 3 мес. до окончания срока действия свидетельства (на X мес.), то срок действия нового свидетельства — 5 лет — устанавливается, считая от даты окончания указанного освидетельствования. При этом изменяется существующая дата для проведения ежегодных освидетельствований, которая должна соответствовать дате выдачи нового свидетельства. В этом случае Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции, Международное свидетельство о грузовой марке и свидетельства, выдаваемые на соответствие требованиям Конвенции МАРПОЛ 73/78, выдаются на срок 5 лет, считая от фактической даты окончания освидетельствования для возобновления свидетельств. От этой же даты отсчитываются сроки действия Свидетельства о безопасности пассажирского судна, выдаваемого сроком на 1 год. Следует отметить, что в этом случае судовладелец теряет X мес. — период между предписанным освидетельствованием и датой фактического окончания досрочно проведенного освидетельствования для возобновления свидетельства;

.5 при оформлении конвенционных свидетельств следует учитывать, что в соответствии с положениями Поправок 1996 г. к Конвенции СОЛАС-74 (правило 3-1 части A-1), принятых резолюцией ИМО MSC.47/66 и вступивших в силу с 1 июля 1998 г., сроки действия конвенционных свидетельств (в соответствии с Конвенциями СОЛАС-74/78/88/00, LL-66/88, МАРПОЛ 73/78) судов, построенных после 1 июля 1998 г., должны соответствовать сроку действия классификационного свидетельства, т. е. при утрате, приостановке класса или предъявлении судна к освидетельствованию по классу позже предписанного срока конвенционные документы указанных судов также утрачивают свою силу;

.6 при смене флага конвенционные документы переоформляются в соответствии с положениями 4.2.2. Причина переоформления свидетельства указывается в акте освидетельствования, как переоформление в связи со сменой флага судна;

.7 при смене класса без смены флага конвенционные свидетельства оформляются в соответствии с положениями 4.2.1.

1.7.8 Если явно не предусмотрено иначе, в тексте требований Конвенций СОЛАС-74/78/88/00, о грузовой марке, МАРПОЛ 73/78 и ни в одном из других международных кодексов, расстояния (такие, как длина танка, высота, ширина, длина судна и т.д.) должны измеряться с использованием главных теоретических размерений.

1.7.9 При вступлении в силу новых поправок к Конвенции LL-66/88, Конвенции СОЛАС-74/78/88/00 и МАРПОЛ 73/78, а также кодексам, получившим обязательную силу согласно указанным Конвенциям, замена ранее выданных свидетельств производится следующим образом:

.1 в случаях если судно не подпадает под новые требования, свидетельство и его дополнение (если имеется) не переоформляется до окончания срока его действия;

.2 если судно должно соответствовать новым требованиям, то после вступления в силу поправок, свидетельство и его дополнение (если имеется) переоформляется после проведения освидетельствования на соответствие новым требованиям;

.3 если судно подверглось обновлению или переоборудованию, свидетельство и его дополнение (если имеется) переоформляется после проведения дополнительного освидетельствования на соответствие его новым требованиям.

См. Циркуляр 958

1.8 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

1.8.1 В соответствии с требованиями Конвенций СОЛАС-74/78/88/00 и МАРПОЛ 73/78, Кодекса IBC-83/90/00, Кодекса IGC-83/90/00, Кодекса по безопасности судов специального назначения, Кодекса BCC, Кодекса ПБУ 2009, 1989 или 1979 суда подвергаются следующим освидетельствованиям:

первоначальному, в ходе постройки и после установки оборудования и устройств;

периодическим, для подтверждения и возобновления соответствующих свидетельств;

ежегодным и промежуточным, для подтверждения действия соответствующих свидетельств;

дополнительным (внеочередным), в необходимых случаях.

1.8.2 В соответствии с требованиями Конвенции LL-66/88 суда подвергаются следующим освидетельствованиям:

периодическим, для возобновления Свидетельства;

ежегодным, для подтверждения действия Свидетельства;

дополнительным (внеочередным), в необходимых случаях.

1.8.3 Ежегодное освидетельствование означает общее освидетельствование судна и его механизмов и оборудования, которое может включать проверки в действии судовых систем, механизмов и оборудования в объеме, необходимом для подтверждения того, что судно, его механизмы и оборудование продолжают отвечать требованиям международных конвенций для предусмотренной эксплуатации.

Ежегодные освидетельствования проводятся ежегодно в пределах 3 мес. до и после ежегодной даты свидетельств.

1.8.4 Промежуточные освидетельствования судна и его оборудования проводятся между периодическими освидетельствованиями вместо второго или третьего ежегодного освидетельствования.

1.8.5 Объем периодических, промежуточных и обязательных ежегодных освидетельствований судна приведен в соответствующих разделах настоящей части.

1.8.6 При проведении проверок подводной части грузовых судов следует руководствоваться следующим.

Должно быть не менее двух проверок подводной части грузового судна в течение любого пятилетнего периода, т.е. пятилетнего периода срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна, за исключением случаев, когда применяется правило 1/14 *e*) или *f*) Конвенции СОЛАС-74/88/04. Одна такая проверка должна проводиться во время или после четвертого ежегодного освидетельствования вместе с возобновлением Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна. Если в соответствии с правилом 1/14 *e*) или *f*) Конвенции СОЛАС-74/88/04 продлевается срок действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна, этот пятилетний период может быть увеличен до срока, совпадающего с продленным сроком действия свидетельства. Во всех случаях промежуток между любыми двумя такими проверками не должен превышать 36 мес.

Проверка подводной части грузового судна и освидетельствование связанных с ним объектов должны включать проверку, чтобы удостовериться, что они находятся в удовлетворительном состоянии и пригодны для того вида эксплуатации, для которого предназначено судно

Проверки подводной части грузового судна должны проводиться, когда судно находится в сухом доке. Однако могут быть предусмотрены чередующиеся проверки, проводимые, когда судно находится на плаву. Особое внимание следует уделять судам возрастом 15 лет и более, иным чем навалочные суда и нефтеналивные суда, прежде чем разрешить проведение таких проверок на плаву. Проверки подводной части навалочных судов и нефтеналивных судов возрастом 15 лет и более должны проводиться, когда судно находится в сухом доке. Проверки судна на плаву должны проводиться только при наличии удовлетворительных условий, надлежащего оборудования и соответствующим образом подготовленного персонала. К судам, подвергающимся расширенному освидетельствованию, должны применяться, в зависимости от случая, положения пунктов 2.2 приложений A или B к Кодексу ESP (резолюции ИМО A.1049(27).

1.8.7 При проведении проверок подводной части пассажирских судов следует руководствоваться следующим.

В течение пятилетнего периода должны проводиться, как минимум, две проверки подводной части пассажирского судна в сухом доке. Во всех случаях максимальный интервал между любыми двумя проверками подводной части судна в сухом доке не должен превышать 36 мес.

Примечание. «Любой пятилетний период» — пятилетний срок действия Международного свидетельства о грузовой марке.

Проверки подводной части пассажирского судна, требуемые для освидетельствования для возобновления свидетельства, которые не проводятся в сухом доке, могут проводиться, когда судно находится на плаву. Проверки подводной части, независимо от их метода, должны проводиться в течение допустимого интервала времени для освидетельствования для возобновления Свидетельства о безопасности пассажирского судна (т.е. в течение трехмесячного интервала до даты истечения срока действия свидетельства). Кроме того, проверки подводной части судна, проводимые, когда судно находится на плаву, должны проводиться только при наличии удовлетворительных условий, надлежащего оборудования, а также надлежащим образом квалифицированного персонала. Зазоры подшипников баллера руля, указанные в 2.1.4.2.2.1, могут не замеряться во время проверок на плаву.

Необходимо особо рассматривать суда возрастом 15 лет и более, прежде чем давать разрешение на то, чтобы зачесть проверки, проводимые на плаву.

Если освидетельствование в сухом доке не завершено в течение вышеупомянутых максимальных интервалов, Свидетельство о безопасности пассажирского судна должно перестать действовать, до тех пор, пока не будет завершено освидетельствование в сухом доке.

1.8.8 Дополнительное (внеочередное) освидетельствование судна, его конструкции, механизмов, оборудования и снабжения должно проводиться каждый раз после аварийного случая или при обнаружении дефекта, влияющего на безопасность судна или на качество или комплектность его спасательных средств, на иное снабжение, а также при проведении ремонта или замене старого оборудования новым с целью определения соответствия его требованиям международных конвенций и соглашений.

Освидетельствование после аварийного случая должно быть проведено в порту, в котором произошла авария, или в первом порту, в который оно зайдет после аварийного случая. Это освидетельствование осуществляется с целью выявления повреждения, согласования обьема работ по устранению последствий аварийного случая и определения возможности и условий сохранения действия документов, выданных в соответствии с требованиями международных конвенций и соглашений.

1.8.9 Дополнительное (внеочередное) освидетельствование может проводиться по заявке судовладельца или страховщика между сроками периодических и обязательных ежегодных освидетельствований или периодических проверок.

Освидетельствование проводится с целью установления соответствия действительного технического состояния конструкции, механизмов, оборудования или снабжения судна требованиям международных конвенций и соглашений.

1.8.10 Дополнительное (внеочередное) освидетельствование может проводиться по инициативе Регистра между сроками периодических и обязательных ежегодных освидетельствований (см. приложение 27).

1.8.11 Освидетельствование судна и всех его элементов для оформления и подтверждения в необходимых случаях срока действия конвенционных документов должно проводиться по возможности одновременно. Сроки освидетельствований должны в принципе совпадать со сроками освидетельствований для подтверждения или возобновления класса судна, установленными в части I «Классификация» Правил постройки.

1.8.12 Целый ряд правил и статей различных конвенций и кодексов (таких, как правило 1/14(g) Конвенции СОЛАС-74/88/04, статья 19(7) LL-66/88, правило 10.7 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правило 10.7 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правило 8.7 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правило 9(7) Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правило 1.5.6.7 Кодекса IBC-83/90/04, правило 1.5.6.7 Кодекса IGC-83/90/04 и правило 1.6.6.7 Кодекса BCH-85/90/00) разрешают морским администрациям не требовать, чтобы свидетельство, выданное после освидетельствования для возобновления свидетельства, которое было завершено после истечения срока существующего свидетельства, было действительно с даты истечения срока существующего свидетельства. Особыми обстоятельствами, когда это может быть разрешено, являются обстоятельства, когда судно находится в ремонте или выведено из эксплуатации на значительный период времени из-за ремонта или модификации существенного характера. В то время как освидетельствование для возобновления свидетельства имело бы такой срок действия, как если бы судно продолжало эксплуатироваться, морская администрация должна рассмотреть вопрос о том, потребуются ли дополнительные освидетельствования или проверки в зависимости от срока, в течение которого судно было выведено из эксплуатации, а также мер, принятых для защиты корпуса и механизмов в течение этого срока. Если данное правило не применяется, разумно предполагать, что проверка подводной части судна будет проводиться одновременно с освидетельствованием для возобновления свидетельства, когда не потребуется включать какие-либо специальные требования для грузовых судов для дальнейшего применения правила I/10(a),(v) Конвенции СОЛАС-74/78/88/00.

1.8.13 Если при проведении освидетельствования инспектор устанавливает, что состояние судна или его оборудования не соответствует в значительной степени данным Свидетельства, и судно не пригодно

для выхода в море без опасности для судна или людей на борту, инспектор предпринимает действия в соответствии с положениями 4.2.3.

См. Циркуляр 923 **1.8.14** На судах, подпадающих под действие Конвенций СОЛАС-74/78, LL-66/88 и МАРПОЛ 73/78, все конвенционные освидетельствования, включая последующие освидетельствования, касающиеся устранения выявленных несоответствий, должны проводиться штатными инспекторами.

В помощь штатному инспектору могут привлекаться признанные поставщики услуг (см. разд. 7 части I «Общие положения» Правил).

К проведению конвенционных освидетельствований по поручению ГУР могут привлекаться должным образом квалифицированные штатные инспекторы другого классификационного общества при условии согласия на такое поручение морской администрации государства флага (определение «штатный инспектор» дано в разд. 2 части I «Общие положения» Правил).

Исключительно для административной работы, не имеющей отношения к безопасности или предотвращению загрязнения, могут привлекаться внештатные инспекторы, если это допускается соответствующей администрацией государства флага.

1.8.15 При проведении освидетельствований судового радиооборудования следует руководствоваться нижеследующими указаниями.

1.8.15.1 Освидетельствование радиооборудования судна в эксплуатации проводится в два этапа:

первый этап «Проверка/Examination» выполняется предприятием, признанным Регистром;

второй этап «Освидетельствование/Survey» проводится непосредственно инспектором РС, имеющим необходимую квалификацию.

1.8.15.2 Проверки радиооборудования должны проводиться предприятием, имеющим признание РС на осуществление деятельности с кодом 22006002МК, в периоды времени, указанные ниже, но в любом случае до начала освидетельствования радиооборудования инспектором РС:

.1 проверки, предшествующие периодическим освидетельствованиям – в пределах 3 мес. до или после ежегодной даты;

.2 проверки, предшествующие возобновляющим освидетельствованиям – в пределах 3 мес. до даты завершения возобновляющего освидетельствования.

1.8.15.3 Проверки радиооборудования признанными предприятиями, включая инструментальный контроль работоспособности радиооборудования, должны проводиться в объеме, предписанном требованиями 2.1.3, 2.1.4 или 4.1.3, за исключением выдачи соответствующего свидетельства.

1.8.15.4 По результатам проведенной проверки признанное предприятие должно оформить Отчет о проверке судового радиооборудования ГМССБ (далее – Отчет) по установленной Регистром форме, который должен содержать следующие сведения:

1. подтверждение, что состав судового радиооборудования для установленных морских районов соответствует Лицензии судовой радиостанции, требованиям международных конвенций и/или правил РС, а также дополнительным требованиям морских администраций государств флага;

2. фактическое техническое состояние всего состава радиооборудования, включая дополнительное оборудование, источники питания и соответствующие сигнализации;

3. выявленные несоответствия установленным требованиям;

4. рекомендации о возможности выдачи или подтверждения соответствующего свидетельства.

1.8.15.5 Устранение ранее выявленных несоответствий (при их наличии), связанных с инструментальным контролем работоспособности радиооборудования, должно подтверждаться отметкой признанного предприятия в Отчете. Устранение ранее выявленных несоответствий, не связанных с инструментальным контролем работоспособности радиооборудования, может подтверждаться в том же Отчете отметкой инспектора РС, проводящего освидетельствование. Рекомендация о возможности выдачи или подтверждения свидетельства должна представляться только после устранения всех несоответствий.

1.8.15.6 Если в районе эксплуатации судна отсутствуют предприятия, признанные РС на осуществление деятельности с кодом 22006002МК, как исключение, допускается выполнение проверки радиооборудования предприятием, имеющим соответствующее признание ИКО – члена МАКО. Предварительное согласование этого вопроса с РС относится к ответственности судовладельца, который должен своевременно обратиться в отдел электрического оборудования и автоматизации Главного управления РС, представив копии Свидетельства о признании, выданного ИКО. По результатам такой проверки предприятием должен быть оформлен Отчет установленной РС формы.

1.8.15.7 Освидетельствование радиооборудования для возобновления или подтверждения соответствующего свидетельства должно проводиться штатным инспектором РС, имеющим специальность радиоинженер или радиоинспектор. Освидетельствование должно проводиться в соответствии с чек-листом установленной РС формы и заключаться в следующем:

1. проверка факта проведения признанным предприятием проверки радиооборудования ГМССБ в установленные сроки;

2. анализ Отчета признанного предприятия на предмет полноты содержащейся информации и наличия рекомендации о возможности выдачи или подтверждения соответствующего свидетельства;

3. подтверждение устранения несоответствий (при необходимости), не связанных с инструментальным контролем работоспособности радиооборудования;

4. проверка состава установленного на судне радиооборудования ГМССБ в соответствии со сведениями, отраженными в Отчете признанной компании;

5. наблюдение за проверкой радиооборудования ГМССБ в объеме обязательного периодического тестирования, выполняемого членом экипажа, ответственным за радиосвязь;

6. проверка ведения радиожурнала или записей в части радиосвязи в судовом журнале (для морских районов А1, А1 и А2);

7. проверка наличия действующих документов, связанных с возобновлением или подтверждением свидетельства (Лицензия судовой радиостанции, договор о береговом техническом обслуживании, актуализированные справочники Международного союза электросвязи, иные документы и конвенционные свидетельства в рамках системы гармонизации и т.д.)

1.8.15.8 При положительных результатах освидетельствования радиооборудования ГМССБ инспектор РС возобновляет или подтверждает соответствующее свидетельство.

1.8.16 Освидетельствование аппаратуры автоматической идентификационной системы должно всегда выполняться квалифицированным радиоинженером, который обладает необходимыми знаниями требований Конвенции СОЛАС-74, Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи и соответствующих эксплуатационных требований к радиооборудованию. Начиная с 1 июля 2012 года вводится проведение обязательных ежегодных проверок (испытаний) аппаратуры автоматической идентификационной системы (АИС). До проведения инспектором РС освидетельствования пассажирского судна или оборудования и снабжения грузового судна, аппаратура АИС должна в обязательном порядке проверяться (испытываться) предприятиями, признанными Регистром аналогично положениям, изложенным в 1.8.15.1 и 1.8.15.2. Детально периодичность, порядок и объем проверки аппаратуры АИС определены в циркуляре ИМО MSC.1/Circ. 1252 «Руководство по ежегодным проверкам аппаратуры АИС». По результатам проведенной проверки признанное предприятие должно оформить протокол (отчет) по унифицированной форме, приведенной в приложении к циркуляру ИМО MSC.1/Circ. 1252. Наличие этого документа на борту судна будет проверяться портовыми властями.

1.8.17 Все нефтеналивные суда, подпадающие под действие Приложения I Конвенции МАРПОЛ 73/78, все суда, перевозящие опасные химические грузы наливом, подпадающие под действие Кодекса IBC-83/90/00 и Кодекса BCH-85/90/00, все суда, перевозящие сжиженные газы наливом, подпадающие под действие Кодекса IGC-83/90/00 или GC, должны быть оборудованы одобренным прибором контроля остойчивости в соответствии с резолюциями ИМО MSC.369(93), MSC.370(93) MSC.376(93), MSC.377(93), MEPC.248(66), MEPC.249(66), MEPC.250(66). Освидетельствование прибора контроля остойчивости должно выполняться в сроки, установленные упомянутыми резолюциями, и в соответствии с 2.2.2.5 части II «Периодисность и объемы освидетельствований» Правил и инструктивными письмами ГУР.

1.8.18 Регистр не должен выдавать на суда с утраченным классом или на суда, проходящие процедуру смены класса, свидетельства, оформляемые в соответствии с положениями международных конвенций, соглашений, кодексов ИМО, независимо от того, является государство флага членом Европейского Союза или нет, без консультации с морской администрацией государства флага с целью определения необходимости проведения полной проверки судна (в объеме освидетельствования для выдачи соответствующего конвенционного свидетельства).

См. Циркуляр 958

1.9 ПРОДЛЕНИЕ СРОКА ДЕЙСТВИЯ ДОКУМЕНТОВ

1.9.1 Если в момент истечения срока действия свидетельств, выданных в соответствии с требованиями Конвенций СОЛАС-74/78, LL-66/88 и МАРПОЛ 73/78, судно не находится в порту, в котором оно должно быть освидетельствовано, срок действия свидетельства может быть продлен администрацией государства флага (посольством, консульством), но такое продление предоставляется только для того, чтобы дать возможность судну закончить свой рейс в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным. Никакое свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий 3 мес., и судно, которому предоставлено такое продление, не имеет права по прибытии в порт, в котором оно должно быть освидетельствовано, покинуть этот порт в силу этого продления без нового свидетельства.

Если судно находится в порту, в котором требуемое освидетельствование не может быть закончено, и если Конвенция разрешает администрации государства флага продлить свидетельство, когда это необходимо и целесообразно, администрация государства флага должна руководствоваться следующим:

.1 должно быть выполнено дополнительное освидетельствование, равноценное по меньшей мере тому же объему ежегодного освидетельствования, требуемого соответствующим(и) свидетельством(вами);

.2 освидетельствование для возобновления свидетельства должно проводиться в максимально возможном объеме;

.3 в случаях, когда постановка судна в сухой док требуется, но не может быть осуществлена, должна проводиться проверка подводной части судна;

.4 в случаях, когда проверку подводной части судна провести невозможно (например, плохая видимость под водой, ограничения по осадке, слишком сильное течение, запрет со стороны портовых властей), должна проводиться в максимально возможном объеме внутренняя проверка днищевых конструкций судна;

.5 судну должно разрешаться выходить в море для следования непосредственно в поименованный последний согласованный порт выгрузки груза и затем непосредственно в поименованный согласованный порт для завершения освидетельствования и/или постановки в сухой док;

.6 период должен увеличиваться на минимальное время, необходимое для завершения освидетельствования и/или постановки в сухой док согласно соответствующему(им) свидетельству(ам);

.7 состояние судна по результатам вышеуказанных освидетельствований должно учитываться при определении ограничений по продолжительности, расстоянию и условиям эксплуатации, если они имеются, в отношении рейса, необходимого для завершения освидетельствования и/или постановки в сухой док; и

.8 срок, на который продлевается соответствующее(ие) предписанное(ые) свидетельство(а), не должен превышать срока действия свидетельства, которое может быть выдано с целью задокументировать соответствие требованиям признанного классификационного общества к конструкции, механическому и электрическому оборудованию.

1.9.2 По истечении срока действия свидетельств, оформленных на основании Конвенций СОЛАС-74/78, LL-66/88 и МАРПОЛ 73/78, на судно, совершающее короткие международные рейсы, т.е. рейсы, при которых ни расстояние между портом, из которого начался рейс, и портом назначения, ни рас-стояние, пройденное в обратном рейсе, не превыша-ют **1000** миль, Свидетельства о безопасности могут быть продлены на льготный срок до **1** мес.

1.9.3 Продление срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции осуществляется на тот срок и на тех условиях, что и продление срока действия Классификационного свидетельства.

1.10 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ

1.10.1 Свидетельства, оформленные на основании Конвенций СОЛАС-74/78, LL-66/88 и МАРПОЛ 73/78, подлежат подтверждению при обязательных ежегодных и промежуточных освидетельствованиях.

1.10.2 Конвенционные свидетельства теряют силу, если соответствующее периодическое, промежуточное или ежегодное освидетельствование или освидетельствование подводной части судна не выполнено в предписанный срок. Свидетельство, которое утратило силу, должно быть аннулировано.

1.10.3 После выполнения вышеназванных освидетельствований должно быть оформлено новое свидетельство с сохранением срока действия и сроков предъявления судна к ежегодным/ периодическим/промежуточным освидетельствованиям, а также с указанием всех ранее выполненных предписанных освидетельствований.

1.10.4 Администрация государства флага должна быть оперативно проинформирована Главным управлением о каждом подобном случае для принятия превентивных мер.

1.11 ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ НА СУДА ГОСУДАРСТВ, КОТОРЫЕ НЕ ЯВЛЯЮТСЯ СТОРОНАМИ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ ИЛИ НА КОТОРЫЕ НЕ РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ ПОЛОЖЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНВЕНЦИЙ, ИЛИ НА КОТОРЫЕ НЕ ТРЕБУЕТСЯ ВЫДАЧА МЕЖДУНАРОДНЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ

1.11.1 Для судов государств, которые не являются сторонами международных конвенций, но отвечают их требованиям, могут быть выданы стандартные конвенционные свидетельства. В правом верхнем углу таких документов необходимо делать запись: «Document of Compliance for non-Signatory Convention Ship». В заголовке свидетельства (там, где имеется) следует зачеркнуть слово «International».

1.11.2 На суда, на которые не распространяются положения международных конвенций, но которые отвечают этим требованиям, могут быть выданы стандартные конвенционные свидетельства. В правом верхнем углу таких свидетельств необходимо делать запись: «Document of Compliance for non-Convention Ship». В заголовке свидетельства (там, где имеется) следует зачеркнуть слово «International».

1.11.3 На суда, на которые не требуется выдача международных свидетельств в соответствии с международными конвенциями, но которые отвечают требованиям этих конвенций, могут быть выданы стандартные конвенционные свидетельства. В правом верхнем углу таких свидетельств необходимо делать запись: «Document of compliance for ship to which International Certificate is not required». В заголовке свидетельства (там, где имеется) следует зачеркнуть слово «International».

1.11.4 Указанные в настоящей главе свидетельства могут быть выданы только по поручению морской администрации государства флага.

1.12 ОФОРМЛЕНИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВ, ПРЕДПИСАННЫХ МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, НА СУДА С КЛАССОМ РОССИЙСКОГО РЕЧНОГО РЕГИСТРА

1.12.1 При обращении в подразделения Регистра морских администраций или владельцев судов, которые несут флаг иного государства, чем Российская Федерация, находящихся в классе Российского Речного Регистра, для получения свидетельств, предписанных международными конвенциями, подразделения РС должны обращаться в Главное управление Регистра с целью получения необходимых инструкций и указаний. Без получения инструкций Главного управления никакие конвенционные свидетельства на указанные суда выдаваться не должны.

1.12.2 При оформлении конвенционных свидетельств на суда смешанного (река-море) плавания с классом Российского Речного Регистра следует проводить освидетельствование в объеме, необходимом для удостоверения соответствия упомянутых судов требованиям международных конвенций, и методами, предписанными нормативными документами Регистра.

2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ, РЕЗОЛЮЦИЯМИ ИМО

2.1 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С КОНВЕНЦИЕЙ СОЛАС-74, ИЗМЕНЕННОЙ ПРОТОКОЛАМИ 1978 И 1988 ГГ., С ПОПРАВКАМИ

2.1.1 Освидетельствование для оформления Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.

2.1.1.1 Общие положения.

2.1.1.1.1 Положения **2.1.1** регламентируют в общем виде объем освидетельствований судна в процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению в соответствии с резолюцией **ИМО** A.1053(27) с поправками, одобренными резолюцией **ИМО** A.1076(28) и содержат Поправки 2006 года к Конвенции СОЛАС-74/78, принятые резолюцией MSC.216(82) Приложения 1 и 2, которые вступили в силу до 31 декабря 2009 г. включительно.

2.1.1.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки оборудования и устройств изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.1.1.2 Ежегодное освидетельствование.

2.1.1.2.1 При ежегодном освидетельствовании спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию, Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличия копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.3 проверку срока действия Международного свидетельства об охране судна;

.4 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.5 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнениянефтью;

.6 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.7 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом;

.8 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом;

.9 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.10 проверку, если это применимо, действительности Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.11 проверку, если это применимо, действительности Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы;

.12 проверку, устанавливающую, что состав экипажа судна отвечает требованиям Документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр. V/14 СОЛАС-74/00);

.13 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава судна имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.14 проверку укомплектования спасательных шлюпок и плотов командами и буклетами по руководству ими (пр. III/10 СОЛАС-74/00);

.15 подтверждение, где необходимо, что одобренная документация на альтернативные конструкции и устройства хранится на борту ((пр.II-2/17 и III/38 СОЛАС-00/06) пр. III/38 СОЛАС-06);

.16 проверку, было ли установлено на судне какое-либо новое оборудование, и, если оно было установлено, подтверждение того, что оно было одобрено до установки, а применненные материалы не содержат асбест и что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве, а также в Перечне допущенного оборудования, обеспечивающего безопасность судна (форма 4.1.2);

.17 подтверждение того, что на судне постоянно вывешены схемы противопожарной защиты или, в качестве альтернативы, предусмотрены буклеты на случай аварии, и что экземпляр схемы или буклет на случай аварии имеются в обозначенной выгородке с наружной стороны надстройки судна (пр. II-2/15.2.4 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/20 СОЛАС-74/88). Любые изменения в составе противопожарного оборудования должны быть отражены в схемах или буклетах;

.18 подтверждение наличия планов технического обслуживания (пр. II-2/14.2.2 и 14.4 СОЛАС-74/00);

.19 подтверждение наличия Наставления по подготовке персонала и буклетов по использованию противопожарного оборудования (пр.II-2/15.2.3, 16.2 и 16.3 СОЛАС-74/00);

.20 проверку, устанавливающую, возникал ли на борту судна со времени проведения последнего освидетельствования пожар, для тушения которого были использованы стационарные системы пожаротушения или ручные огнетушители;

.21 проверку, если это применимо, обеспечения судна документом, указывающим, что оно отвечает специальным требованиям к перевозке опасных грузов (пр. II-2/19.4 СОЛАС-74/00); (пр. 11-2/54(3) СОЛАС-74/88);

.22 подтверждение, если это применимо, наличия специального перечня, декларации судового груза или плана укладки для перевозки опасных грузов (пр.VII/5(3) СОЛАС-74/88);

.23 подтверждение, если это применимо, того, что предусмотрены инструкции по эксплуатации в отношении системы инертного газа, и проверку исправности работы системы инертного газа на основе показаний давления и содержания кислорода (гл. 15 FSSC); (пр. II-2/62 СОЛАС-74/88);

.24 проверку, устанавливающую, что в судовой журнал вносятся записи (пр. III/19 и 20 СОЛАС-74/00), и в частности:

.24.1 дату проведения последнего полного сбора экипажа для шлюпочных и пожарных учений;

.24.2 записи о проведении во время учений проверки снабжения спасательных шлюпок и о наличии полного комплекта этого снабжения;

.24.3 последний случай, когда вываливались спасательные шлюпки, и какие из них были спущены на воду;

.24.4 записи, указывающие, что члены экипажа получили необходимую подготовку на борту судна;

.25 подтверждение наличия на судне наставления по оставлению судна и пособия по подготовке и применению спасательных средств на рабочем языке, используемом на судне (пр. III/35 СОЛАС-74/00);

.26 подтверждение наличия на судне чек-листов и руководства по техническому обслуживанию и ремонту спасательных средств на судне (пр. III/36 СОЛАС-74/00);

.27 подтверждение наличия таблицы или кривой остаточной девиации магнитного компаса, а также того, что надлежащим образом ведется журнал девиации магнитного компаса и что вывешена диаграмма теневых секторов радиолокационных станций (пр. V/19 СОЛАС-74/00);

.28 проверку, устанавливающую, что предусмотрено руководство по эксплуатации и, где это требуется, руководство по техническому обслуживанию и ремонту всего навигационного оборудования (пр. V/16 СОЛАС-74/00);

.29 проверку, подтверждающую наличие навигационных карт и морских публикаций, необходимых для предстоящего рейса, с выполненной корректурой и, в случае использования электронных картографических навигационно-информационных систем (ЭКНИС), откорректированных электронных карт и средств дублирования (пр. V/19 и 27 СОЛАС-74/00);

.30 проверку наличия Международного свода сигналов (МСС) и актуализированного экземпляра тома III Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (МАМПС) (пр. V/21 СОЛАС-74/00/02);

.31 проверку наличия сигнальных средств, используемых судами, летательными аппаратами или людьми, терпящими бедствие (пр. V/29 СОЛАС-74/00).

.32 проверку того, что ведется регистрация событий, связанных с судовождением, и ежедневных сообщений (пр. V/28 СОЛАС-74/00/03);

.33 подтверждение наличия журнала непрерывной регистрации истории судна (пр. XI-1/5 СОЛАС-74/02);

.34 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление 1 к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если оно применимо;

.35 проверку наличия схем и процедур по подъему людей из воды (требуется при первом периодическом или возобновляющем освидетельствовании после 01.07.2014) (пр. III/17-1 СОЛАС-74/12).

.36 проверку, где применимо, альтернативного проектирования и мер по пожарной безопасности или спасательных средств и устройств в соответствии с

требованиями по испытаниям, проверке и обслуживанию по одобренной документации, если таковые имеются (пр.II- 2/17 и III/38 СОЛАС-74/02/08);

.37 проверку наличия записей, указывающих на ввод в эксплуатацию и ремонтов любых лоцманских подъемников (пр.V/23.2.4 СОЛАС-74/10);

.38 подтверждение наличия инструкции по эксплуатации стационарной системы обнаружения углеводородных газов. (пр.II-2/4.5.7.3 СОЛАС-74/10; резолюция ИМО MSC. 291 (87); гл. 16 FSSC);

.39 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. 6.4 и 6.5, Прил. VI к МАРПОЛ);

.40 подтверждение, в применимых случаях, наличия на борту судна отчета изготовителя системы разобщения и захвата спасательных шлюпок или одного из его уполномоченных представителей, подтверждающего соответствие существующей системы разобщения и захвата спасательных шлюпок требованиям 4.4.7.6.4 - 4.4.7.6.6 Кодекса ЛСА после завершения ее оценки и тщательной проверки с удовлетворительными результатами, как это требуется циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1392, или наличия Удостоверения РС о Приемке Замененной Системы Разобщения и Захвата Существующей Спасательной Шлюпки (форма 4.1.9), если требовалась ее замена. Если по результатам оценки изготовителя требуется модификация системы – подтверждение наличия отчета изготовителя о соответствии модифицированной системы кодексу ЛСА и акта о выполнении модификации системы (см. пр.III/1.5 СОЛАС-11; п. 4.4.7.6 кодекса ЛСА, циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1392). (Тщательная проверка системы, признанной соответствующей, или, если требуется, замена или модификация системы должны быть выполнены при первом доковом освидетельствовании судна после 01.07.2014, но не позднее 01.07.2019. Информация о соответствии/необходимости модификации или несоответствии системы размещена в базе данных ИМО GISIS в разделе "Evaluation of hooks". Необходимо также проверить наличие информации о подтверждении соответствия системы по результатам оценки изготовителем и требования о тщательной ее проверке, или, в противном случае, требования о ее замене, или модификации в статусе освидетельствований судна).

2.1.1.2.2 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов ежегодное освидетельствование должно включать:

.1 осмотр, пожарных насосов, пожарной магистрали, пожарных кранов, пожарных рукавов и стволов, международного берегового соединения, а также проверку, устанавливающую, что каждый пожарный насос, включая аварийный пожарный насос, может работать независимо таким образом, чтобы две струи воды из различных кранов одновременно подавались в любую часть судна при поддержании в пожарной магистрали необходимого давления. Проверка того, что аварийный пожарный насос имеет требуемую подачу и в случае, если аварийный пожарный насос является основным поставщиком воды для любой стационарной системы пожаротушения, проверить что аварийный пожарный насос имеет достаточную подачу для этой системы (пр. II-2/10.2 СОЛАС-74/00; гл. 2 и 12 FSSC); (пр. II-2/4 и 19 СОЛАС-74/88);

.2 проверку наличия переносных и стационарных огнетушителей и проведение выборочной проверки их состояния (пр. II-2/10.3 СОЛАС-74/00; гл. 4 FSSC; (пр. II-2/6 СОЛАС-74/88);

.3 подтверждение того, что снаряжение пожарного и аварийные дыхательные устройсва (АДУ) имеются в полном комплекте и находится в хорошем состоянии, и что баллоны, включая запасные баллоны, любого требуемого автономного дыхательного аппарата заправлены в соответствии с требованиями (пр. II-2/10.10, 13.3.4 и 13.4.3 СОЛАС-74/00); гл. 3 FSSC); (пр. II-2/17 СОЛАС-74/88; (часть E, глава III Кодекса КХ));

.4 проверку эксплуатационной готовности и технического обслуживания противопожарных систем (пр. II-2/14 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/21 СОЛАС-74/88/91);

.5 проверку стационарной системы пожаротушения в машинных и грузовых помещениях, помещениях для перевозки транспортных средств, специальной категории и с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, в зависимости от случая, и подтверждение того, что органы управления системой четко обозначены (пр. II-2/10.4, 10.5, 10.7 и 20.6.1 СОЛАС-74/00; главы 5–7 FSSC); (пр. II-2/7 и 53 СОЛАС-74/88);

.6 проверку средств пожаротушения и специальных средств в машинных помещениях и подтверждение, насколько это практически возможно и там, где это применимо, работы дистанционных средств управления, обеспечивающих открытие и закрытие световых люков, отверстий для выпуска дыма, закрытие отверстий в дымовых трубах и вентиляционных отверстий, закрытие дверей с приводом от источника энергии и других дверей, отключение вентиляции и нагнетательных и вытяжных вентиляторов и отключение насосов жидкого топлива и других насосов для подачи воспламеняющихся жидкостей (пр. II-2/5.2, 8.3, 9.5 и 10.5 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/7 и 11 СОЛАС-74/88);

.7 проверку того, что углекислотные системы пожаротушения, предназначенные для защиты машинных отделений и грузовых насосных отделений, где применимо, оборудованы двумя раздельными постами управления, один для открытия газового трубопровода и один для выпуска газа из контейнера-хранилища, каждый из которых находит-

ся в ящике, четко обозначенном для конкретного помещения (пр. II-2/10.4.1.5 СОЛАС-08);»

.8 проверку и испытание, по мере возможности, любой системы сигнализации обнаружения пожара и любой системы дымообнаружения путем забора проб воздуха (пр. II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.1, 7.5.5, 19.3.3 и 20.4 СОЛАС-74/00/10; гл. 9 и 10 FSSC); (пр. II-2/11, 13, 14, 53 и 54 СОЛАС-74/88);

.9 проверку наличия стационарной системы пожаротушения в малярных и кладовых, содержащих краски и/или воспламеняющиеся жидкости, и в жилых и подсобных помещениях с фритюрницами (пр. II-2/10.6.3 и 10.6.4 СОЛАС-74/00; гл. 5 — 7 FSSC); (пр. II-2/18.7 СОЛАС-74/88); (часть E, глава III Кодекса КХ);

.10 проверку средств обслуживания вертолетов (пр. II-2/18 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/18.8 СОЛАС-74/88);

.11 проверку устройств дистанционного закрытия клапанов трубопроводов подачи топлива, смазочных масел и других воспламеняющихся нефтепродуктов и подтверждение, насколько это практически возможно и там, где это применимо, работы дистанционных средств закрытия клапанов на топливных цистернах, содержащих жидкое топливо, смазочные масла и другие воспламеняющиеся нефтепродукты (пр. II-2/4.2.2.3.4 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/15.2.5 СОЛАС-74/88);

.12 проверку и испытание общесудовой системы аварийно-предупредительной сигнализации (пр. III/20 СОЛАС-74/88);

.13 проверку средств противопожарной защиты в помещениях для транспортных средств, помещениях ро-ро и подтверждение, насколько это практически возможно и, где это применимо, работы средств управления, предусмотренных для закрытия различных отверстий (пр. II-2/10.7 и 20.2.1, 20.6.2 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/53 СОЛАС-74/88);

.14 проверку, где это применимо, специальных мер, предусмотренных для перевозки опасных грузов, включая проверку электрооборудования и проводки, изоляции ограничивающих конструкций, наличия защитной одежды и переносных аппаратов, а также испытание подачи воды, осушительной системы и любой системы водораспыления (пр. II-2/19 (за исключением 19.3.8, 19.3.10, и 19.4) СОЛАС-74/00); (пр. II-2/54 СОЛАС-74/88);

.15 проверку, устанавливающую, что имеются инструкции на случай аварии для каждого находящегося на борту человека, что экземпляры надлежащим образом откорректированного расписания по тревогам вывешены на видных местах, что они напечатаны на языке, понятном для всех находящихся на борту лиц, и подтверждение того, что вблизи спасательной шлюпки и плота и мест их спуска имеются плакаты или условные обозначения (пр. III/8, 9 и 37 СОЛАС-74/00);

.16 проверку того, что спасательные устройства окрашены в цвет, принятый в международной практике или ярко-оранжевого цвета или другого цвета, сравнительно хорошо заметного на всех частях, чтобы способствовать их обнаружению на море (раздел 1.2.2.6 Кодекса ЛСА);

.17 осмотр каждой спасательной шлюпки и плота, включая их оборудование и снабжение и, механизма разобщения под нагрузкой и гидростатического стопора, если установлены, а для надувных спасательных плотов — гидростатического разобщающего устройства и средств, обеспечивающих свободное всплытие. Проверку, что срок годности пиротехнических сигнальных средств, не истек (пр. III/16, III/20 и 31 СОЛАС-74/00; разд. 2.5, 3. 1 — 3.3, 4.1.5, 4.4.7 и 4.4.8 Кодекса ЛСА);

.18 для спасательных плотов, предусмотренных для свободного перемещения с борта на борт, – проверку того, что их масса менее 185 кг (пр. III/31.1 СОЛАС-74/00);

.19 проверку, устанавливающую, что лопари, используемые в спусковых устройствах, периодически осматривались и заменялись по мере необходимости в течение последних 5 лет (пр. III/20 СОЛАС-74/00);

.20 осмотр приспособлений для посадки и спусковых устройств каждой спасательной шлюпки и плота. Каждая спасательная шлюпка должна быть спущена к месту посадки или, в случае, если местом ее хранения является место посадки, одна из спасательных шлюпок должна быть спущена на воду. Должна быть продемонстрирована работа устройств для спуска спасательного плота с помощью плотбалки. Проверяется выполнение подробных осмотров спусковых устройств, включая испытание стопоров под нагрузкой, а также обслуживание шлюпочных спусковых устройств и устройств отдачи гаков под нагрузкой спасательных шлюпок и дежурных шлюпок, включая системы разобщения спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, и для автоматической отдачи гаков спасательных плотов, спускаемых с помощью плотбалки. Эксплуатационные испытания разобщающих систем спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения, должны проводиться либо спуском методом свободного падения только со спусковой командой на борту, либо имитацией спуска, выполняемой в соответствии с руководством, разработанным ИМО[1] (пр. III/11, 12, 13, 16, 20 и 31 СОЛАС-74/00; разд. 6.1 Кодекса ЛСА);

.21 осмотр каждой дежурной шлюпки, включая ее оборудование и снабжение. Для надувных дежурных шлюпок — подтверждение того, что они размещаются

[1]См. циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1206/Rev.1 от 11 июня 2009 г. «Меры по предотвращению происшествий со спасательными шлюпками».

в полностью надутом состоянии (пр. III/14, 31 СОЛАС-74/00; разд. 2.5 и 5.1 Кодекса ЛСА);

.22 подтверждение того, что вблизи спасательной шлюпки и плота и мест их спуска, а также контейнеров, полок и помещений, где хранится снабжение спасатель-ных средств, имеются плакаты или условные обозначе-ния. Для надувных дежурных шлюпок – подтверждение того, что они размещаются в полностью надутом состоянии (пр. III/14 и 20 СОЛАС-74/00);

.23 осмотр приспособлений для посадки и подъема на борт каждой дежурной шлюпки. Если это осуществимо, дежурная(ые) шлюпка(и) должна(ы) быть спущена(ы) на воду, и должен быть продемонстрирован ее(их) подъем на борт (пр. III/14, 17 и 31 СОЛАС-74/00; разд. 6.1 Кодекса ЛСА);

.24 испытание исправности пуска двигателя дежурной(ых) шлюпки(ок) и каждой спасательной шлюпки, если она(и) снабжена(ы) двигателем, испытание переднего и заднего хода;

.25 осмотр и проверку работы УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи и радиолокационных ответчиков (пр. III/6 СОЛАС-74/88/08) или передатчиков автоматической идентификационной системы для целей поиска и спасения (передатчики АИС) (резолюция ИМО MSC. 256(84));

.26 осмотр линеметательного устройства и проверку, устанавливающую, что срок годности ракет для метания линей и сигналов бедствия судна не истек, и осмотр и проверку работы внутрисудовых средств связи и общесудовой авральной сигнализации (пр. II-2/12.2 и III/6 и III/18 СОЛАС-74/00; разделы 3.1, 7.1 и 7.2 Кодекса ЛСА);

.27 проверку условий хранения, размещения и осмотр спасательных кругов, включая спасательные круги, снабженные самозажигающимися огнями, автоматически действующими дымовыми шашками и плавучими спасательными линями, а также спасательных жилетов и их свистков и огней, гидрокостюмов, теплозащитных средств и проверку того, что срок годности батарей не истек (пр. III/7 и 32 СОЛАС-74/88; разделы 2.1 — 2.5 Кодекса ЛСА);

.28 проверку, подтверждающую что гидрокостюмы, которые можно использовать вместе со спасательными жилетами, маркированы надлежащим образом (раздел 2.3.1 Кодекса ЛСА);

.29 проверку освещения мест сбора и посадки, а также коридоров, трапов и выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, включая освещение от аварийного источника электроэнергии (пр. II-1/42 или 43 и III/11 СОЛАС-74/88);

.30 проверку, устанавливающую, что требуемые ходовые сигнально-отличительные огни, сигнальные знаки и средства подачи звуковых сигналов находятся в рабочем состоянии (пр. 20 — 24, 27 — 30 и 33 действующих МППСС);

.31 проверку наличия и рабочего состояния следующего навигационного оборудования, где это применимо: сигнальных ламп для подачи сигналов днем, магнитного компаса, гирокомпаса, радиолокационной станции, аппаратуры автоматической идентификационной системы (АИС), средств электронной прокладки (СЭП), средств автосопровождения (САС) или средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП), эхолота, указателя скорости и расстояния (ЛАГ), указателя углового положения руля, указателя частоты вращения гребного винта, указателя винта регулируемого шага и режима работы таких винтов и устройств, указателя скорости поворота, системы управления курсом или траекторией судна, приемника глобальной навигационной спутниковой системы (GPS, ГЛОНАСС, GPS/ГЛОНАСС), наземной радионавигационной системы и системы приема звуковых сигналов, средств связи с аварийным постом управления судном, электронной картографической навигационно-информационной системы (ЭКСНИС), включая систему со средствами дублирования, устройств для взятия компасных пеленгов и средств коррекции курса и пеленга. Если проверку работоспособности какого-либо оборудования нельзя выполнить в порту, то это должно быть сделано посредством проверки соответствующих записей (пр. V/18.9 и 19 СОЛАС-74/00/04/10);

.32 проверку наличия Международного свода сигналов (МСС) (пр. V/21 СОЛАС-74/00);

.33 проверку поочередного использования морских эвакуационных систем (MES) (пр. III/20.8.2 СОЛАС-74/88; раздел 6.2.2.2 Кодекса ЛСА);

.34 проверку наличия и функционирования регистратора данных рейса (РДР), если он установлен (пр. V/20 СОЛАС-74/00/04), а также наличия сертификата соответствия, подтверждающего проведение признанным Регистром предприятием ежегодной эксплуатационной проверки РДР (пр. V/18.8 СОЛАС-74/00/04);

.35 проверку наличия и функционирования аппаратуры автоматической идентификационной системы (АИС), если она установлена (пр. V/19 СОЛАС-74/00/04). Проверку проведения ежегодной проверки аппаратуры АИС и наличия на борту судна соответствующего отчета, составленного признанным Регистром предприятием в соответствии с циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1252 (пр.V/18.9 СОЛАС-74/00/04/10);

.36 проверку наличия на судне действительного акта об испытании на соответствие системы опознавания и слежения на дальнем расстоянии (LRIT), выполненном признанным морской администрацией государства флага судна поставщиком услуг согласно циркуляру ИМО MSC.1/Circ.1377/Rev.11 (пр. V/19-1 СОЛАС-04);

.37 проверку расположения устройства передачи лоцмана, доступа на палубу судна и дополнительного оборудования и освещения, работоспособности

лоцманских трапов и подъемников и комбинированных устройств (пр. V/23 СОЛАС-74/00/10; резолюция ИМО MSC.308(88);

.38 проверку средств посадки и высадки в условиях, соответствующих их назначению, с учетом ограничений, связанных с допустимой нагрузкой. Все тросы, используемые для средств посадки и высадки, должны проходить техническое обслуживание, как указано в правиле III/20.4 Конвенции СОЛАС-74/00. Объем освидетельствований средств посадки и высадки (пр. II-1/3-9 СОЛАС-08) указан в приложении 30 к Руководству;

.39 проверку наличия соответствующего прибора для измерения концентрации газа или кислорода в воздухе вместе с подробной инструкцией по его использованию (пр. VI/3 СОЛАС-08);

.40 проверку функционирования системы контроля дееспособности вахтенного помощника капитана (КДВП), если она установлена (Правило V/19.2.3, 19.2.4 МК СОЛАС-74 с Поправками, резолюция ИМО MSC.256(84)).

.41 проверку наличия как минимум двух комплектов УКВ аппаратуры двухсторонней радио-телефонной связи для каждой аварийной партии по борьбе с пожаром (пр. 11-2/10.4 СОЛАС-74/12). Наличие данного оборудования требуется вне зависимости от количества УКВ аппаратуры двухсторонней радиотелефонной связи используемой для ГМССБ.

2.1.1.2.3 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов дополнительные требования к ежегодному освидетельствованию в отношении наливных судов должны включать:

.1 проверку палубной системы пенотушения, включая подачу пенного раствора, и испытание, подтверждающее, что обеспечивается подача минимального количества струй воды при поддержании необходимого давления в пожарной магистрали, если система приведена в действие (пр. II-2/10.8 СОЛАС-74/00; гл. 14 FSSC); (пр. II-2/61 СОЛАС-74/88);

.2 осмотр системы подачи инертного газа (пр. II-2/4.5.5 СОЛАС-74/00; гл. 15 FSSC); (пр. II-2/62 СОЛАС-74/88), в частности:

.2.1 наружный осмотр для выявления следов утечки или просачивания газа;

.2.2 подтверждение исправности работы обоих вентиляторов инертного газа;

.2.3 наблюдение за работой системы вентиляции помещений, где размещены газоочистители;

.2.4 проверку палубного водяного затвора на автоматическое заполнение и осушение;

.2.5 проверку работы всех клапанов с дистанционным или автоматическим управлением, в частности запорных клапанов дымовых газов;

.2.6 наблюдение за испытанием системы блокировки сажеобдувочных устройств;

.2.7 наблюдение за автоматическим закрытием клапана для регулирования давления газа при остановке вентиляторов инертного газа;

.2.8 проверку, насколько это практически возможно, с применением, в случае необходимости, моделирования условий следующих сигнальных и предохранительных устройств системы инертного газа:

.2.8.1 высокого содержания кислорода в газе в магистрали инертного газа;

.2.8.2 низкого давления в магистрали инертного газа;

.2.8.3 низкого давления в трубопроводе, питающем палубный водяной затвор;

.2.8.4 повышения температуры газа в магистрали инертного газа;

.2.8.5 низкого давления или низкой скорости потока воды;

.2.8.6 точности работы переносного и стационарного оборудования для замера концентрации кислорода с помощью эталонного газа;

.2.8.7 высокого уровня воды в газоочистителе;

.2.8.8 прекращения работы вентиляторов инертного газа;

.2.8.9 прекращения подачи питания к системе автоматического управления клапаном регулирования подачи газа и к приборам постоянного указания и регистрации давления и содержания кислорода в магистрали инертного газа;

.2.8.10 высокого давления газа в магистрали инертного газа;

.3 проверку, если это практически возможно, надлежащего функционирования системы инертного газа после завершения упомянутых выше проверок (гл. 15 FSSC); (пр. II-2/62 СОЛАС-74/88);

.4 осмотр стационарной системы пожаротушения для грузовых насосных отделений (пр. II-2/10.9 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/63 СОЛАС-74/88) и подтверждение, насколько это практически возможно и где это применимо, работы дистанционных средств закрытия различных отверстий;

.5 проверку состояния и работы системы водяного орошения и вентиляционной системы, установленной в полностью закрытых спасательных шлюпках и в шлюпках с автономной системой воздухоснабжения (разд. 4.4 и 4.6 — 4.9 Кодекса ЛСА);

.6 проверку защиты грузового насосного отделения (пр. II-2/4.5.10 СОЛАС-74/00) и, в частности:

.6.1 проверку датчиков температуры сальников валопровода в переборке, подшипниках и кожухе насосов и аварийно-предупредительной сигнализации;

.6.2 проверку работы включения вентиляции при включении освещения;

.6.3 проверку системы непрерывного слежения за концентрацией углеводородных паров;

.6.4 проверку устройств контроля и аварийно-предупредительной сигнализации о высоком уровне жидкости в льялах;

.7 проверку устройств для защиты грузовых танков (пр. II-2/4.5.3, 4.5.6 и 10.8 СОЛАС-74/00/10; гл. 14 и 15 FSSC); (пр. II-2/60 и 62 СОЛАС-74/88);

.8 проверку наличия по крайней мере одного переносного прибора для замера кислорода и одного прибора для замера концентрации легковоспламеняющихся паров вместе с достаточным комплектом запасных частей и подходящих средств калибровки этих приборов (пр. II-2/4.5.7.1 СОЛАС-74/00; резолюция ИМО MSC.291(87) и УИ МАКО SC 149);

.9 проверку устройств для выполнения замеров концентрации газа в пространствах двойного дна и двойных бортов, включая устройства линий постоянного отбора газа, при необходимости (пр. II-2/4.5.7.2 СОЛАС-10; резолюция ИМО MSC.291 (87));

.10 проверку, при возможности, для нефтяных танкеров дедвейтом 20000 т и более, построенных 01.01.2012 и после этой даты, стационарной системы обнаружения углеводородных газов (пр. II-2/4.5.7.3 СОЛАС-10; гл.16 FSSC).

2.1.1.2.4 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов ежегодное освидетельствование должно завершаться следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами должно подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна и его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.1.1.3 Периодическое освидетельствование.

2.1.1.3.1 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.1.1.2.1.

2.1.1.3.2 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов периодическое освидетельствование должно включать:

.1 положения 2.1.1.2.2;

.2 проверку в ходе осмотра стационарной системы пожаротушения в машинных и грузовых помещениях, включая помещения для транспортных средств, помещения ро-ро и грузов специальной категории и, если это применимо, подтверждение того, что проверен объем вместимости любых смесей пены и углекислого газа, и что проверена работа системы распределительных трубопроводов (пр. II-2/ 10.4, 10.5, 10.7 и 20.6.1 СОЛАС-74/00; гл. 5 — 7 FSSC); (пр. II-2/7 и 53 СОЛАС-74/88);

.3 испытание работы средств дистанционного управления, обеспечивающих открытие и закрытие световых люков, отверстий для выпуска дыма, закрытие отверстий в дымовых трубах и вентиляционных отверстий, закрытие дверей с приводом от источника энергии и других дверей, отключение вентиляции и нагнетательных и вытяжных вентиляторов и отключение насосов жидкого топлива и других насосов для подачи воспламеняющихся жидкостей (пр. II-2/5.2, 8.3, 9.5 и 10.5 СОЛАС-74/00; пр. II-2/11 СОЛАС-74/88);

.4 испытания любой системы сигнализации обнаружения пожара и забор проб воздуха любой системы дымообнаружения (пр. II-2/7.2, 7.3, 7.4, 7.5.5, 19.3.3 и 20.4 СОЛАС-74/00/10; гл. 9 и 10 FSSC); (пр. II-2/11, 13, 14, 53 и 54 СОЛАС-74/88);

.5 проверку наличия и испытание, по возможности, стационарной системы пожаротушения в малярных и кладовых, содержащих краски и/или воспламеняющиеся жидкости, и в жилых и служебных помещениях с фритюрницами (жировыми варочными агрегатами) (пр. II-2/10.6.3 и 10.6.4 СОЛАС-74/00; гл. 5 — 7 FSSC); (пр. II-2/18.7 СОЛАС-74/88);

.6 проверку работы устройств дистанционного закрытия клапанов трубопроводов подачи топлива, смазочных масел и других воспламеняющихся нефтепродуктов и подтверждение, насколько это практически возможно и там, где это применимо, работы дистанционных средств закрытия клапанов на топливных цистернах, содержащих жидкое топливо, смазочные масла и другие воспламеняющиеся нефтепродукты (пр. II-2/4.2.2.3.4 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/15.2.5 СОЛАС-74/88);

.7 испытание работы средств управления, предусмотренных для закрытия различных отверстий грузовых помещений, включая помещения для транспортных средств, помещений ро-ро и грузов специальной категории (пр. II-2/5.2 и 20.3 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/53 СОЛАС-74/88);

.8 испытание в выполнимой степени вертолетного устройства (пр. II-2/18 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/18.8 СОЛАС-74/88)).

2.1.1.3.3 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения, с точки зрения дополнительных требований к наливным судам, периодическое освидетельствование должно включать:

.1 положения 2.1.1.2.3;

.2 проверку в ходе осмотра стационарной системы пожаротушения в грузовых насосных отделениях, если это применимо, подтверждение того, что проверены любые смеси пены, и что проверена работа системы распределительных трубопроводов (пр. II-2/10.9 СОЛАС-74/00; главы 5–7 FSSC); (пр. II-2/63 СОЛАС-74/88), а также проверку работы дистанционных средств закрытия различных отверстий.

2.1.1.3.4 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов периодическое освидетельствование должно завершаться следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами должно подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна и его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.1.1.4 Освидетельствование для возобновления свидетельств.

2.1.1.4.1 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения **2.1.1.2.1**, за исключением проверки срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.

2.1.1.4.2 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения грузовых судов освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать положения **2.1.1.3.2**.

2.1.1.4.3 Для спасательных средств и другого оборудования и снабжения в отношении дополнительных требований к наливным судам освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать:

.1 положения **2.1.1.3.3**;

.2 внутренний осмотр палубного водяного затвора для системы инертного газа и проверку состояния невозвратного клапана (**2.2.4** и **2.3.1.4** главы **15** FSSC); (пр. **II-2/62** СОЛАС-74/88);

.3 проверку и испытание, при необходимости, для нефтяных танкеров дедвейтом **20000** т и более, построенных **01.01.2012** и после этой даты, стационарной системы обнаружения углеводородных газов (пр. II-2/4.5.7.3 СОЛАС-10; гл.16 FSSC).

2.1.1.4.4 При удовлетворительных результатах освидетельствования для возобновления свидетельства по его окончании должно выдаваться Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.

2.1.2 Освидетельствование для оформления Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции.

2.1.2.1 Общие положения.

2.1.2.1.1 Положения **2.1.2** регламентируют в общем виде объем освидетельствований судна в процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции в соответствии с резолюцией ИМО А.1053(27) с поправками, принятыми резолюцией ИМО А.1076(28) и содержат Поправки 2006 года к Конвенции СОЛАС-74/78, принятые резолюцией MSC.216(82) Приложения **1** и **2**, которые вступили в силу до **31** декабря **2009** г. включительно.

2.1.2.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки оборудования и устройств изложен в разд. **19** части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.1.2.2 Ежегодное освидетельствование.

2.1.2.2.1 Для корпуса, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов проверка действующих свидетельств и других записей должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию, Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличие копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.3 проверку срока действия Международного свидетельства об охране судна;

.4 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.5 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.6 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.7 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом;

.8 проверку, где это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом;

.9 проверку, в зависимости от случая, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.10 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.11 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы;

.12 проверку, устанавливающую, что состав экипажа судна отвечает требованиям Свидетельства о минимальном безопасном составе экипажа (пр. V/14 СОЛАС-74/00); (пр. V/13(b) СОЛАС-74/88);

.13 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.14 подтверждение, где необходимо, что на борту имеется одобренная документация на альтернативные конструкции и устройства пр. II-2/17 и III/38 СОЛАС-00/06);

.15 проверку, было ли установлено на судне какое-либо новое оборудование и, если было установлено, подтверждение того, что оно было одобрено до установки, а применяемые материалы

не содержат асбест и, что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве, а также в Перечне допущенного оборудования, обеспечивающего безопасность судна (форма 4.1.2);

.16 проверку наличия Процедуры аварийной буксировки (пр. II-1/3-4 СОЛАС-08);

.17 подтверждение наличия на судне информации об остойчивости, информации об аварийной посадке и остойчивости, если применимо, схемы по борьбе за живучесть и информации о последствиях затопления отсеков, если применимо (пр. II-1/22, 23 и 25 СОЛАС-74/88, циркуляры ИМО MSC/Circ.434, MSC/Circ.919); (пр. II-1/5-1 и 19 СОЛАС-06, циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1245);

.18 подтверждение того, что на судне имеется буклет о маневренных характеристиках судна, и что информация о маневрировании вывешена на ходовом мостике (пр. II-1/28 СОЛАС-74/88);

.19 проверку на основании записей в судовом журнале того, что проведены испытания рулевого привода и учения по аварийному управлению рулем (пр. V/26 СОЛАС-74/00); (пр. V/19 СОЛАС-74/88);

.20 проверку, устанавливающую, что обычные проверки котлов и других сосудов под давлением, определенные морской администрацией, проведены в соответствии с требованиями, и что испытаны предохранительные устройства, такие как предохранительные клапаны, установленные на котлах;

.21 проверку, устанавливающую, что, где это применимо, корпус и механизмы представлены для освидетельствования в соответствии с системой непрерывного освидетельствования, одобренной морской администрацией или классификационным обществом;

.22 подтверждение, где это применимо, наличия на судне полной подборки актов расширенного освидетельствования и Акта об оценке состояния судна;[1]

.23 подтверждение того, что на судне имеются соответствующие листы данных о безопасности материалов и, что материалы, примененные при установке и ремонте оборудования, не содержат асбест (пр. II-1/3-5 СОЛАС-74/00/09; УИ МАКО SC249; циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1379; циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1426);

.24 подтверждение наличия на судне буклета погрузки/выгрузки для навалочных судов, требуемого правилом VI/7 Конвенции СОЛАС (пр. XII/8.1 СОЛАС-74/97/04);

.25 подтверждение того, что навалочные суда, построенные до 1 июля 1999 г., длиной 150 м и более, однокорпусной конструкции, спроектированные для перевозки навалочных грузов, плотностью 1,78 т/м^3 и более, после предписанной даты в соответствии с пр. XII/3 СОЛАС-74/97 имеют достаточный запас прочности, чтобы выдержать затопление носового грузового трюма (пр. XII/3, 4, 5 и 6 СОЛАС-74/97/04);

.26 проверку наличия Наставления по креплению груза для судов, перевозящих генеральный груз, включая контейнеры (пр. VI/5.6 СОЛАС-74/98);

.27 проверку наличия буклета по погрузке/выгрузке навалочных грузов (пр. VI/7 СОЛАС-74/00);

.28 подтверждение наличия на нефтеналивных и навалочных судах средств доступа (при необходимости) в грузовые и другие помещения в соответствие с Наставлением по доступу к конструкциям корпуса (пр. II-1/3-6 СОЛАС-74/00/02/04; пр. II-1/3-10 СОЛАС-10; резолюция ИМО MSC.287(87));

.29 подтверждение того, что изменения в конструкции судна, если они производились, одобрены классификационным обществом и указаны на построечных чертежах, хранящихся на судне (пр. II-1/3-7 СОЛАС-74/04);

.30 подтверждение того, что на судне имеется и поддерживается в актуальном состоянии техническая документация защитного покрытия, где применимо (пр.II- 1/3-2 и II-1/3-11 СОЛАС-74/00/06/10);

.31 подтверждение того, что обслуживание защитного покрытия включено в общую систему технического обслуживания судна (пр. II-1/3-2 СОЛАС-74/00/06);

.32 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление 1 к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если оно необходимо;

.33 подтверждение, при необходимости, наличия на борту танкера, перевозящего сырую нефть, технической документации по защитным покрытиям, одобренной МА Флага (пр. II-1/3-2 и 3-11 СОЛАС-74/00/06/10, резолюция ИМО MSC.289(87);

.34 подтверждение для нефтеналивных судов и навалочных судов длиной 150 м и более того наличия на борту судна «Файла постройки судна (пр. II-1/3-10 СОЛАС- 10; резолюция ИМО MSC.287(87), циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1343);

.35 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна» (пр. 6.4 и 6.5 Прил. VI к МАРПОЛ);

.36 проверку, где применимо, альтернативного проектирования и мер для механических или электрических установок, или пожарной безопасности в соответствии с требованиями по испытаниям, проверке и обслуживанию, если таковые имеются, указанными в одобренной документации (пр. II-2/17и III/38 СОЛАС-00/06).

2.1.2.2.2 Для корпуса[2], механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов ежегодное освидетельствование должно включать:

.1 общий осмотр корпуса и средств закрытия отверстий, насколько это возможно;

[1] См. Международный кодекс по расширенной программе проверок в ходе освидетельствований навалочных и нефтеналивных судов (резолюция Ассамблеи ИМО A.1049(27)).

[2] См. сноску 1.

.2 осмотр якорного и швартовного устройств, насколько это возможно. Для судов, построенных после 1 января 2007 года, – подтверждение того, что буксирное и швартовное оборудование имеет надлежащую маркировку, указывающую любые ограничения, связанные с его безопасной эксплуатацией (пр. II-1/3 – 8 СОЛАС-74/04);

.3 осмотр таранной и других водонепроницаемых переборок, насколько это возможно (пр. II-1/11 и 14 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/10, 11 и 12 СОЛАС-06);

.4 осмотр и испытание (локально и дистанционно) всех водонепроницаемых дверей в водонепроницаемых переборках (пр. II-1/18 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/16 СОЛАС-06);

.5 осмотр устройств для закрытия отверстий в наружной обшивке, расположенных ниже палубы надводного борта (пр. II-1/15 СОЛАС-06);

.6 осмотр каждого осушительного насоса и подтверждение того, что осушительная система для каждого водонепроницаемого отсека работает удовлетворительно (пр. II-1/21 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/35-1 СОЛАС-05);

.7 подтверждение того, что осушение закрытых грузовых помещений, расположенных на палубе надводного борта, является удовлетворительным (пр. II-1/21 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/35-1 СОЛАС-05);

.7.1 визуальная проверка оборудования дренажных устройств средствами для предотвращения их загромождений в закрытых помещениях для перевозки транспортных средств и помещений ро-ро, а также в помещениях специальной категории, в которых применяются стационарные системы водораспыления (пр. II-2/20.6.1.5 СОЛАС-08);

.8 подтверждение того, что механизмы, котлы и прочие сосуды под давлением, а также связанные с ними системы трубопроводов и арматура, размещены и защищены, с тем чтобы свести к минимуму любую опасность для людей, находящихся на борту судна, должным образом учитывая при этом движущиеся части механизмов, горячие поверхности и другие источники опасности (пр. II-2/4.2 СОЛАС-74/00 (за исключением 4.2.2.3.4, относящегося к дистанционному закрытию клапанов, входящих в оборудование по безопасности); пр. II-1/26, 32, 33 и 34 СОЛАС-74/88); (пр. II-2/15 СОЛАС-74/88, за исключением 15.2.5);

.9 подтверждение того, что нормальная работа главных механизмов может поддерживаться или возобновляться даже в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения (пр. II-1/26 СОЛАС-74/88);

.10 подтверждение того, что предусмотрены средства, обеспечивающие ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии судна без помощи извне (пр. II-1/26 СОЛАС-74/88);

.11 проведение общего осмотра механизмов, котлов, всех паровых, гидравлических, пневматических и других систем и связанной с ними арматуры, с тем, чтобы установить, поддерживаются ли они надлежащим образом, уделяя при этом особое внимание опасности возникновения пожара и взрыва (пр. II-1/26 и 27 СОЛАС-74/88);

.12 осмотр и проведение испытаний работы главного и вспомогательного рулевых устройств, включая связанные с ними оборудование и системы управления (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.13 подтверждение того, что средства связи между ходовым мостиком и румпельным отделением, а также средства индикации углового положения руля работают удовлетворительно (пр.II-1/29 СОЛАС-74/88); (пр. V/19 СОЛАС-74/00);

.14 подтверждение того, что на судах с аварийными постами управления рулем имеются средства передачи информации о курсе, где это применимо, средства для передачи визуальных показаний компаса в аварийные посты управления рулем (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88 и пр. V/19 СОЛАС-74/00 или V/12 СОЛАС-74/88, текст которого остается в силе до 1 июля 2002 года, в зависимости от случая);

.15 подтверждение того, что различная сигнализация, требуемая для гидравлических, работающих от источника энергии, электрических и электрогидравлических рулевых приводов, работает удовлетворительно, и что устройства зарядки для гидравлических рулевых приводов, работающих от источника энергии, содержатся в исправности (пр. 11-1/29 и 30 СОЛАС-74/88);

.16 осмотр средств управления главными и вспомогательными механизмами, необходимыми для обеспечения движения и безопасности судна, включая, при необходимости, средства дистанционного управления главными механизмами с ходового мостика (включая функции управления, контроля, информации, предупреждения об опасности и обеспечения безопасности) и средства для управления работой главных и других механизмов из поста управления механизмами (пр. II-1/31 СОЛАС-74/88/00/02);

.17 подтверждение работы системы вентиляции в машинных помещениях (пр. II-1/35 СОЛАС-74/88);

.18 подтверждение эффективности мер по снижению шума механизмов в машинных помещениях (пр. II-1/36 СОЛАС-74/88);

.19 подтверждение того, что машинный телеграф, второе средство связи между ходовым мостиком и машинным помещением, а также средства связи с любыми другими постами, с которых осуществляется управление двигателем, работают удовлетворительно (пр. II-1/37 СОЛАС-74/88);

.20 подтверждение того, что сигнализация вызова механиков отчетливо слышна в жилых помещениях для механиков (пр. II-1/38 СОЛАС-74/88);

.21 осмотр визуально и в действии, насколько это практически возможно, электрических установок,

включая основной источник электроэнергии и системы освещения (пр. II-1/40 и 41 СОЛАС-74/88);

.22 подтверждение, насколько это практически возможно, исправности работы аварийного(ых) источника(ов) электрической энергии, включая их пусковые устройства, системы подачи питания и, где это применимо, их работы в автоматическом режиме (пр. II-1/43 и 44 СОЛАС-74/88);

.23 общую проверку того, что предусмотрены меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества (пр. II-1/45 СОЛАС-74/88);

.24 проверку мер, предусмотренных в отношении машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием (пр. II-1/46—53 СОЛАС-74/88), и, в частности, выборочное испытание функций автоматической остановки и подачи аварийно-предупредительного сигнала;

.25 подтверждение, насколько это практически возможно, того, что в конструктивную противопожарную защиту не внесено никаких изменений, осмотр любых противопожарных дверей, приводимых в действие вручную и автоматически, и подтверждение их работы, испытание средств закрытия главных приемных и выпускных отверстий всех систем вентиляции и проверку средств отключения питания вентиляционных систем извне обслуживаемого помещения (пр. II-2/4.4, 5.2, 5.3.1, 5.3.2, 6.2, 6.3, 7.5.5, 7.7, 8.2, 8.3, 8.4, 9.2.1, 9.2.3, 9.3, 9.4.2, 9.5, 9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.5.2, 11.2, 11.3, 11.4, 11.5, 19.3.8, 19.3.10, 20.2.1 и 20.3 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/42 – 44, 46 – 50 и 52 СОЛАС-74/88);

.26 подтверждение того, что пути эвакуации из жилых, машинных и других помещений находятся в удовлетворительном состоянии (пр. II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.3, 13.4.2 и 13.6 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/45 СОЛАС-74/88);

.27 проверку мер, связанных с газообразным топливом, используемым для хозяйственных нужд (пр. II-2/4.3 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/51 СОЛАС-74/88);

.28 визуальный осмотр состояния любых компонентов в системе забортной воды.

.29 подтверждение, при необходимости и насколько это практически возможно, при осмотре внутренних помещений нефтеналивных судов и навалочных судов того, что средства доступа в грузовые и другие помещения содержатся в хорошем состоянии (пр. II-1/3–6 СОЛАС-74/00/02);

.30 подтверждение того, что со времени проведения последнего освидетельствования на судне не устанавливалось новое оборудование, содержащее асбест (пр. II-1/3 – 5 СОЛАС-74/00; пр. II-1/3 – 5 СОЛАС-74/00/04/09);

.31 проверку функционирования аварийно-предупредительной сигнализации о высоком уровне воды в осушительных колодцах для всех грузовых трюмов и туннелей грузового конвейера (пр. XII/9 СОЛАС-74/97/04);

.32 для навалочных судов – проверку детекторов уровня воды в трюмах, балластных и сухих помещениях и их звуковой и световой сигнализации (пр. XII/12 СОЛАС-74/02);

.33 для навалочных судов – проверку наличия осушительных систем, расположенных в нос от таранной переборки (пр. XII/13 СОЛАС-74/02);

.34 подтверждение того, что постоянно нанесен опознавательный номер судна (пр. XI-1/3 СОЛАС-74/02);

.35 для грузовых судов с одинарным корпусом и одним трюмом – проверку детектора уровня воды в грузовом трюме и его звуковой и световой сигнализации (пр. II-1/25 СОЛАС-06);

.36 подтверждение того, что проводится обслуживание системы покрытия специально предназначенных для забортной воды балластных танков на судах и в помещениях двойного борта на навалочных судах длиной 150 м и более, и что записи об обслуживании, ремонте и частичном повторном нанесении покрытия ведутся в технической документации покрытия (пр. II-1/3-2 СОЛАС-74/00/06);

.37 подтверждение на навалочных судах с ограничением по перевозке навалочных грузов плотностью 1,78 т/м^3 и более наличия треугольника, нанесенного на обоих бортах в средней части судна (пр. XII/8.3 СОЛАС-74/97/04);

.38 освидетельствование, где применимо, корпусных конструкций судна навалочных судов длиной 150 м и более, в соответствии с документацией «Файла постройки судна» применительно к районам, требующим особого внимания, определенных в Файле постройки судна (пр.II-1/3-10 СОЛАС-10, резолюция ИМО MSC.287(87);

.39 подтверждение того, что на навалочных судах имеется и функционирует прибор контроля загрузки судна (пр. XII/11 СОЛАС-74/97/04);

2.1.2.2.3 Для корпуса[1], механизмов и оборудования и снабжения грузовых судов в отношении дополнительных требований к нефтеналивным судам ежегодное освидетельствование должно включать:

.1 подтверждение, где это применимо, того, что поддерживаются необходимые устройства для восстановления управляемости судна в случае заданного единичного повреждения (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.2 осмотр отверстий грузовых танков, включая уплотняющие прокладки, крышки, комингсы и решетки;

.3 осмотр вакуумных предохранительных клапанов грузовых танков и устройств по предотвращению распространения пламени (пр. II-2/11.6 СОЛАС-74/00);

[1] См. сноску 1 на с. 142.

.4 осмотр, насколько это практически возможно, устройств по предотвращению распространения пламени на вентиляционные отверстия, ведущие во все топливные танки, балластные танки с загрязненной нефтью водой и отстойные танки, содержащие нефтяные остатки, и пустые помещения;

.5 осмотр систем отвода газа из грузовых танков, вентиляции и дегазации грузовых танков и других систем вентиляции (пр. II-2/4.5.3, 4.5.4, 4.5.6 и 4.5.8 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/59 СОЛАС-74/88);

.6 осмотр грузовой системы, системы мойки сырой нефтью, системы приема балласта и зачистки как на палубе, так и в грузовом насосном отделении, а также системы бункеровки на палубе;

.7 подтверждение того, что все электрическое оборудование, находящееся в опасных зонах, расположено на своем месте, находится в хорошем состоянии и содержится в исправности;

.8 подтверждение того, что устранены возможные источники воспламенения в грузовом насосном отделении или около него, такие как незакрепленный привод, горючие материалы и т. п., что нет следов повышенной утечки, и что трапы для доступа находятся в хорошем состоянии;

.9 осмотр всех переборок насосного отделения и, в частности, уплотнительных прокладок всех вырезов в переборках грузового насосного отделения, для выявления следов утечки нефти или трещин;

.10 осмотр, насколько это практически возможно, грузовых, осушительных, балластных и зачистных насосов для выявления повышенной утечки через сальниковые уплотнения, проверку исправности работы электрических и механических устройств дистанционного управления и отключения и работы осушительной системы грузовых насосных отделений, а также проверку, устанавливающую, что основание насосов не повреждено;

.11 подтверждение того, что вентиляционная система насосного отделения находится в рабочем состоянии, трубопроводы не повреждены, заслонки находятся в рабочем состоянии и решетки очищены;

.12 подтверждение того, что манометры, установленные на переливных грузовых трубопроводах, и системы указателей уровня находятся в рабочем состоянии;

.13 осмотр средств доступа в носовую часть судна (пр. II-1/3-3 СОЛАС-74/00/04);

.14 осмотр средств аварийной буксировки для танкеров дедвейтом 20000 т и более и подтверждение их соответствия одобренным схемам (пр. II-1/3-4 СОЛАС-74/00/04);

.15 подтверждение того, что, когда это требуется, проводится техническое обслуживание и ремонт системы предотвращения коррозии в специально предназначенных для забортной воды балластных танках нефтеналивных судов и навалочных судов (пр. II-1/3-2 СОЛАС-74/00);

.16 осмотр аварийного освещения во всех грузовых насосных отделениях нефтеналивных судов, построенных 1 июля 2002 г. или после этой даты (пр. II-1/43 СОЛАС-74/00);

.17 для нефтеналивных судов длиной 150 м и более, освидетельствование, где применимо, корпусных конструкций судна в соответствии с документацией Файла постройки судна применительно к районам, требующим особого внимания, определенных в Файле постройки судна (пр.II- 1/3-10 СОЛАС-10, резолюция ИМО MSC.287(87);

.18 подтверждение того, что система защитного покрытия в грузовых танках танкеров, перевозящих сырую нефть, при необходимости, обслуживается и что эксплуатационное обслуживание и ремонтные действия записываются в «Техническую документацию по защитным покрытиям» (пр. II-1/3-11 СОЛАС-10; резолюция ИМО MSC.288(87)).

2.1.2.2.4 Для корпуса, механизмов и оборудования и снабжения грузовых судов в отношении дополнительных требований к химовозам и газовозам ежегодное освидетельствование должно включать положения 2.1.2.2.3, за исключением 2.1.2.2.2.3.17 и 2.1.2.2.2.3.18.

2.1.2.2.5 Для корпуса, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов ежегодное освидетельствование должно завершаться следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами должно подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна и его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.1.2.3 Промежуточное освидетельствование.

2.1.2.3.1 Для корпуса, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.1.2.2.1.

2.1.2.3.2 Для корпуса, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов промежуточное освидетельствование должно включать:

.1 положения 2.1.2.2.2;

.2 для судов возрастом более 5 лет — внутренний осмотр типовых помещений, используемых для балластной воды;

.3 для судов возрастом более 10 лет, иных чем суда, занятые в перевозках только сухих грузов, — внутренний осмотр выборочных грузовых помещений;

.4 для судов возрастом более 15 лет, занятых в перевозках только сухих грузов, — внутренний осмотр выборочных грузовых помещений.

2.1.2.3.3 Для корпуса, механизмов и оборудования и снабжения грузовых судов в отношении дополнительных требований к нефтеналивным судам промежуточное освидетельствование должно включать:

.1 положения 2.1.2.2.3;

.2 в случае, если при осмотре различных систем трубопроводов возникают какие-либо сомнения в отношении их состояния, — проведение испытаний трубопровода под давлением, проведение замеров или применение обоих методов. Особое внимание должно быть обращено на ремонтные работы, такие как приварка накладных листов;

.3 для судов возрастом более 10 лет — внутренний осмотр выборочных грузовых помещений;

.4 испытание сопротивления изоляции электрических цепей в опасных зонах, таких как грузовые насосные отделения, и местах, прилегающих к грузовым танкам; однако в тех случаях, когда ведется надлежащая регистрация результатов испытаний, следует учитывать последние показания приборов.

2.1.2.3.4 Для корпуса, механизмов и оборудования и снабжения грузовых судов в отношении дополнительных требований к химовозам и газовозам ежегодное освидетельствование должно включать положения 2.1.2.2.3, за исключением 2.1.2.2.2.3.17 и 2.1.2.2.2.3.18.

2.1.2.3.5 Для корпуса, механизмов и оборудования и снабжения грузовых судов промежуточное освидетельствование должно завершаться следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами должно подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна и его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.1.2.4 Освидетельствование для возобновления свидетельств.

2.1.2.4.1 Для корпуса, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.1.2.2.1, за исключением проверки срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции.

2.1.2.4.2 Для корпуса, механизмов, оборудования и снабжения грузовых судов освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать:

.1 положения 2.1.2.3.2;

.2 осмотр клапанов и их соединений с корпусом

.3 осмотр якорного и швартовного устройств, для чего должна быть произведена частичная отдача и подъем якорей с помощью брашпиля;

.4 проверку нанесения опознавательного номера ИМО на корме или на бортах судна, или на надстройке, на одной из концевых поперечных переборок машинного отделения, или на одном из грузовых люков, или, для нефтеналивных судов, — в грузовом насосном помещении, или, для судов типа ро-ро, — на одной из сторон поперечных переборок помещений ро-ро (пр. XI-I/3 СОЛАС-74/00);

.5 подтверждение и записи способности механизмов в течение достаточно малого времени изменять направление упора гребного винта и, таким образом, останавливать судно, идущее передним ходом с максимальной эксплуатационной скоростью в пределах приемлемого расстояния (пр. II-1/28 СОЛАС-74/88; циркуляр ИМО MSC.1/Circ. 1416);

.6 подтверждение того, что устройство главного и вспомогательного рулевых приводов такое, что неисправность одного из них не приводила к выходу из строя другого (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88; циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1416);

.7 подтверждение того, что главный рулевой привод способен перекладывать руль с 35° одного борта на 35° другого борта при максимальной эксплуатационной осадке и скорости переднего хода судна и, при таких же условиях, с 35° одного борта на 30° другого борта не более чем за 28 с (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88; циркуляр ИМО MSC.1/Circ. 1416);

.8 подтверждение того, что вспомогательный рулевой привод способен перекладывать руль с 15° одного борта на 15° другого борта не более чем за 60 с при максимальной осадке судна и эксплуатационной скорости равной половине максимальной скорости переднего хода или 7 узлов, смотря по тому, что больше (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88; циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1416);

.9 подтверждение того, что в случае если главный рулевой привод включает два или более одинаковых силовых агрегата, а вспомогательный рулевой привод не установлен, повреждение может быть изолировано таким образом, чтобы рулевые способности могли быть сохранены или быстро восстановлены после единичного повреждения в системе трубопровода или в одном из силовых агрегатов (пр. II- 1/29 СОЛАС-74/88; циркуляр ИМО MSC.1/Circ. 1416).

2.1.2.4.3 Для корпуса, механизмов и оборудования и снабжения грузовых судов в отношении дополнительных требований к нефтеналивным судам освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать положения 2.1.2.3.3.

2.1.2.4.4 Для корпуса, механизмов и оборудования и снабжения грузовых судов в отношении дополнительных требований к химовозам и газовозам освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать положения 2.1.2.2.3, за исключением 2.1.2.2.2.3.17 и 2.1.2.2.2.3.18.

2.1.2.4.5 Для корпуса, механизмов и оборудования и снабжения грузовых судов в отношении дополнительных требований к навалочным судам освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать:

.1 проверку и испытание детекторов уровня воды в трюмах, балластных и сухих помещениях и их

звуковой и световой сигнализации (пр. XII/12 СОЛАС-74/02);

.2 подтверждение того, что на навалочных судах имеется и функционирует прибор контроля загрузки судна (пр. XII/11 СОЛАС-74/97/04);

2.1.2.4.6 Для накатных судов типа ро-ро, в дополнение к перечисленному, освидетельствование должно включать освидетельствование бортовых и внутренних дверей в соответствии с положениями разд. 17 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил.

2.1.2.4.7 При удовлетворительных результатах освидетельствования для возобновления свидетельства по его окончании должно выдаваться Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции.

2.1.2.5 Проверка подводной части грузовых судов.

2.1.2.5.1 Проверка подводной части грузовых судов должна включать:

.1 осмотр наружной обшивки судна, включая обшивку днища и носовой оконечности, киля, скуловых килей, форштевня, ахтерштевня и руля;

.2 проверку зазоров подшипников баллера руля;

.3 осмотр и/или испытание, насколько это практически возможно, уплотнений гребного винта и вала;

.4 проверку, насколько это практически возможно, зазоров гребного вала;

.5 осмотр кингстонных выгородок и фильтров;

.6 освидетельствование связанных с подводной частью судна объектов, проверяемых одновременно.

2.1.2.5.2 Проверка подводной части грузового судна должна быть завершена следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами должно подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна и его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.1.2.6 Суда смешанного (река-море) плавания.

2.1.2.6.1 На суда смешанного (река-море) плавания, эксплуатирующиеся под флагом Российской Федерации, с классом Регистра (**R1**, **R2**, **R2-RSN**, **R2-RSN** (4,5), **R3** — **RSN**), в дополнение к Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции Регистр выдает Дополнение (форму 2.1.9.3-1), в котором, в разделе постоянных ограничений по условиям эксплуатации, записываются установленные для эксплуатации судна ограничения, например: «Плавание на волнении с максимально допустимой высотой волны 3 %-ной обеспеченности 6 м (или 5 м) с удалением от места убежища в открытых морях не более 50 миль и с допускаемым расстоянием между местами убежища 100 миль, в закрытых морях — не более 100 миль и с допускаемым расстоянием между местами убежища не более 200 миль.».

Для некоторых флагов эта практика одобрена ИМО и не требует отдельного согласования или выдачи Свидетельства об изъятии – см. инструкцию по заполнению Дополнения. Однако при выдаче на судно указанного Дополнения необходимо одновременно передать на судно копию циркулярного письма Комитета по безопасности на море ИМО или поручения морской администрации флага, чтобы избежать возможных претензий со стороны портовых властей (например: для флага РФ – письмо ИМО MSC No. 2014 от 31.10.1997 - см. приложение 16. Вышеуказанное Дополнение может выдаваться к Свидетельству о безопасности грузового судна по конструкции на суда ограниченных районов плавания под флагом иным, чем флаг РФ, при наличии соответствующих инструктивных указаний или отдельного поручения морской администрации флага.

2.1.3 Освидетельствование для оформления Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию.

2.1.3.1 Общие положения.

2.1.3.1.1 Положения **2.1.3** регламентируют в общем виде объем освидетельствований судна в процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию в соответствии с резолюцией ИМО A.1053(27) с поправками, одобренными резолюцией ИМО A.1076(28) и содержат Поправки 2006 года к Конвенции СОЛАС-74/78, принятые резолюцией MSC.216(82) Приложения 1 и 2, которые вступили в силу до 31 декабря 2009 г. включительно.

2.1.3.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки оборудования и устройств изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.1.3.1.3 Настоящая глава содержит указания для судов, подпадающих под требования Конвенции СОЛАС-74 с поправками, в отношении Глобальной морской системы связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ).

2.1.3.1.4 Все суда, построенные 1 февраля 1995 г. или после этой даты, должны отвечать требованиям Конвенции СОЛАС-74/78/88/00 в отношении ГМССБ.

2.1.3.1.5 Если иное не оговорено в тексте настоящей главы, все ссылки на правила главы IV Конвенции СОЛАС-74/78/88/00 относятся к тексту правил, вступившему в силу 1 февраля 1992 г.

2.1.3.2 Периодическое освидетельствование.

2.1.3.2.1 Для радиоустановок грузовых судов, включая радиооборудование, используемое в спасательных средствах, проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового

судна по оборудованию и снабжению, Свиде-тельства о безопасности грузового судна по радио-оборудованию и Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличия копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.3 проверку срока действия Международного свидетельства об охране судна;

.4 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.5 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.6 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.7 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом;

.8 проверку, где это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом;

.9 проверку, в зависимости от случая, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.10 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.11 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы

.12 проверку, устанавливающую, что состав экипажа судна отвечает требованиям документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр.V/13 (b) СОЛАС-74/88);

.13 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.14 проверку того, что информации на борту судна достаточно для правильной эксплуатации и надлежащего технического обслуживания оборудования;

.15 проверку, устанавливающую, что любое новое оборудование должным образом одобрено до его установки, и что не произведено никаких изменений, которые бы влияли на действительность свидетельства;

.16 подтверждение того, что в период со времени проведения последнего освидетельствования обеспечивалась регистрация данных в соответствии с требованиями администрации государства флага и в соответствии с требованиями, изложенными в Регламенте радио-связи Международного союза электросвязи[1] (пр. IV/17 СОЛАС-74/88);

.17 проверку документального подтверждения того, что полезная емкость аккумуляторной батареи или батарей была испытана в порту в течение последних 12 мес. (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.18 проверку действующей лицензии на пользование радиостанцией, выданной администрацией государства флага (ст. 24 Регламента радиосвязи МСЭ);

.19 проверку дипломов радиооператоров (пр. IV/16 СОЛАС-74/88 и ст. 56 Регламента радиосвязи МСЭ);

.20 проверку записей, связанных с радиосвязью (радиожурнала) (пр. IV/17 СОЛАС-74/88 и Прил. 11 к Регламенту радиосвязи МСЭ);

.21 проверку наличия на борту откорректированных публикаций МСЭ (Прил. 11 к Регламенту радиосвязи МСЭ);

.22 проверку наличия на борту инструкций по эксплуатации всего оборудования (пр. IV/15 СОЛАС-74/88);

.23 проверку наличия на борту руководства по эксплуатации всего оборудования, если техническое обслуживание и ремонт в море являются заявленным методом обслуживания (пр. IV/15 СОЛАС-74/88).

.24 проверку, подтверждающую, что проведена ежегодная проверка спутникового АРБ и проводится береговое техническое обслуживание АРБ через промежутки времени, не превышающие пяти лет (пр. IV/15 СОЛАС-74/04);

.25 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление 1 к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если оно применимо;

.26 проверку наличия действующего Отчета о проверке судового радиооборудования ГМССБ (форма 6.3.22.2);

.27 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. 6.4 и 6.5 Прил. VI к МАРПОЛ).

2.1.3.2.2 Для радиоустановок грузовых судов, включая установки, используемые в спасательных средствах, периодическое освидетельствование должно включать:

.1 осмотр размещения, физической и электромагнитной защиты и освещения каждой радиоустановки (пр. IV/6 СОЛАС-74/88);

.2 подтверждение наличия оборудования для радиоустановки, должным образом учитывая объявленные морские районы, в которых судно будет осуществлять перевозки, и заявленные средства обеспечения работоспособности по выполнению функциональных требований (пр. III/6, пр. IV/7—11, 14 и 15 СОЛАС-74/88);

[1] Далее — МСЭ.

.3 подтверждение способности приступить к работе по передаче оповещений о бедствии в направлении «судно — берег» по крайней мере двумя отдельными независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи, с места, из которого обычно осуществляется управление судном (пр. IV/4, 7 — 11 СОЛАС-74/88);

.4 осмотр всех антенн, включая:

.4.1 визуальную проверку всех антенн, в том числе антенн ИНМАРСАТ, и фидерных устройств на предмет правильной установки и отсутствия повреждений (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.4.2 проверку изоляции и безопасности всех антенн;

.5 осмотр резервного источника энергии, включая:

.5.1 проверку, устанавливающую, что его емкость является достаточной для работы основного или дублирующего оборудования в течение 1 или 6 ч, в зависимости от случая (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.5.2 если резервным источником энергии является батарея:

.5.2.1 проверку ее размещения и установки (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.5.2.2 там, где это применимо, — проверку ее состояния путем специального гравиметрического измерения или измерения напряжения;

.5.2.3 замеры напряжения и разрядного тока батареи при отключенном зарядном устройстве и максимально требуемой нагрузке радиоустановки, которая подключается к резервному источнику питания;

.5.2.4 проверку, устанавливающую, что зарядный(ые) агрегат(ы) способен(ны) перезаряжать резервную батарею в течение 10 ч (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.5.2.5 проверку того, что все оборудование двусторонней связи, способное автоматически передавать оповещение о бедствии с указанием местоположения судна, обеспечивается информацией о координатах судна (пр. IV/18 СОЛАС-74/88);

.6 проверку УКВ-радиоустановки, включая:

.6.1 проверку работы на каналах 6, 13 и 16 (пр. IV/7 и 14 СОЛАС-74/88);

.6.2 проверку допуска по частоте, качества линии передачи и выходной мощности передатчика (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.6.3 проверку исправности работы всех органов управления, в первую очередь блоков управления (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.6.4 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.6.5 проверку работы УКВ-блока (блоков) управления или портативного УКВ-оборудования, предусмотренных для обеспечения безопасности мореплавания (пр. IV/6 СОЛАС-74/88);

.6.6 проверку исправности работы путем установления связи в эфире с береговой станцией или другим судном;

.7 проверку УКВ кодирующего устройства ЦИВ и приемника ЦИВ на канале 70, включая:

.7.1 проведение проверки оборудования без выхода в эфир, подтверждающей правильный ввод в оборудование опознавательного номера морской подвижной службы (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.7.2 подтверждение того, что опознавательный номер морской подвижной службы, если он закодирован в буй, соответствует опознавательному номеру морской подвижной службы, выданному на судно;

.7.3 проверку правильной передачи сообщений посредством передачи обычного или проверочного вызова береговой станции, другому судну на внутрисудовое дублирующее оборудование или специальное проверочное оборудование;

.7.4 проверку правильного приема сообщений посредством передачи обычного или проверочного вызова с береговой станции, другого судна на внутрисудовое дублирующее оборудование или специальное проверочное оборудование;

.7.5 проверку слышимости сигнала тревоги на УКВ/ЦИВ;

.7.6 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.8 проверку ПВ/КВ-оборудования радиотелефонной связи, включая:

.8.1 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.8.2 проверку настройки антенны на всех соответствующих диапазонах;

.8.3 проверку, устанавливающую, что оборудование работает в пределах допуска по частоте во всех соответствующих диапазонах (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.8.4 проверку исправности работы путем установления связи с береговой станцией и/или измерения качества линии передачи и выходной мощности радиочастоты;

.8.5 проверку работы приемника путем контроля радиообмена известных станций во всех соответствующих диапазонах;

.8.6 если блоки управления предусмотрены вне ходового мостика, — проверку, устанавливающую, что блок управления на ходовом мостике имеет приоритет для целей передачи оповещений о бедствии (пр. IV/9, 10, 11 и 14 СОЛАС-74/88);

.9 проверку КВ радио- и телексного оборудования, включая:

.9.1 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он

предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.9.2 подтверждение того, что в оборудование правильно введен номер избирательного вызова;

.9.3 проверку исправности работы оборудования путем проверки последней распечатки или путем проверки через береговую радиостанцию (пр. IV/10 и 11 СОЛАС-74/88);

.10 проверку ПВ/КВ кодирующего устройства ЦИВ, включая:

.10.1 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.10.2 подтверждение того, что в оборудование правильно введен опознавательный номер морской подвижной службы;

.10.3 проверку программы самотестирования без выхода в эфир;

.10.4 проверку работы оборудования посредством проверочного вызова на ПВ-радиопередатчике и/или КВ-радиопередатчике, передаваемого на береговую радиостанцию, если портовые правила позволяют использовать передачу сообщений на ПВ/КВ-радиопередатчиках (пр. IV/9, 10 и 11 СОЛАС-74/88);

.10.5 проверку слышимости сигнала тревоги на ПВ/КВ-радиопередатчиках с использованием ЦИВ;

.11 проверку ПВ/КВ-приемника(ов) для ведения наблюдения за ЦИВ, включая:

.11.1 подтверждение того, что контролируются только частоты бедствия и передачи информации по безопасности на море с использованием ЦИВ (пр. IV/9-12 СОЛАС-74/88);

.11.2 проверку, устанавливающую, что поддерживается непрерывное наблюдение при автоматическом переключении ПВ/КВ-радиопередатчиков (пр. IV/12 СОЛАС-74/88);

.11.3 проверку исправности работы посредством передачи проверочного вызова с береговой станции или другого судна;

.12 проверку судовой(ых) земной(ых) станции(й) ИНМАРСАТ, включая:

.12.1 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии и что, если требуется непрерывная подача информации от судового навигационного или другого оборудования, обеспечена непрерывная подача такой информации в случае отказа основного или аварийного судового источника энергии (пр. IV/13 и 14 СОЛАС-74/88);

.12.2 проверку функции передачи сигнала тревоги и сообщений о бедствии путем проведения испытаний одобренного типа, если это возможно (пр. IV/10, 12 и 14 СОЛАС-74/88);

.12.3 проверку исправности работы посредством проверки последней распечатки или проверочного вызова;

.13 там, где это применимо, — проверку оборудования НАВТЕКС (пр. IV/7, 12 и 14 СОЛАС-74/88), включая:

.13.1 проверку исправности работы посредством контроля входящих сообщений или проверки последней распечатки;

.13.2 работу программы самотестирования, если она предусмотрена;

.13 проверку оборудования расширенного группового вызова (пр. IV/7 и 14 СОЛАС-74/88), включая:

.14.1 проверку исправности работы и зоны действия посредством контроля входящих сообщений или проверки последней распечатки;

.14.2 работу программы самотестирования, если она предусмотрена;

.15 если это возможно, — проверку радиооборудования для приема информации по безопасности на море посредством КВ узкополосного буквопечатания (пр. IV/7, 12 и 14 СОЛАС-74/88), включая:

.15.1 проверку исправности работы посредством контроля входящих сообщений или проверки последней распечатки;

.15.2 работу программы самотестирования, если она предусмотрена;

.16 проверку спутникового аварийного радиобуя (АРБ) — указателя местоположения, работающего на частоте 406 МГц (пр. IV/7 и 14 СОЛАС-74/88), включая:

.16.1 проверку расположения и монтажа для обеспечения свободного всплытия;

.16.2 проведение визуальной проверки на предмет выявления повреждений;

.16.3 осуществление программы самотестирования;

.16.4 проверку, устанавливающую, что уникальный идентификационный код буя отчетливо указан на наружной стороне оборудования, и, где это возможно, подтверждение правильности декодирования опознавательного номера АРБ;

.16.5 проверку срока годности батареи;

.16.6 проверку гидростатического разобщающего устройства, если оно предусмотрено, и срока его годности;

.16.7 проверку излучения на рабочих частотах, кодирование и регистрацию на сигнале частотой 406 МГц без передачи сигнала бедствия на спутник;

.16.8 подтверждение того, что АРБ подвергался проверкам через интервалы, не превышающие 5 лет, на одобренной береговой станции технического обслуживания (пр. IV/15.9 СОЛАС-74/00);

.16.9 если возможно, — проверку излучения на рабочих частотах, кодирование и регистрацию на сигнале частотой 121,5 МГц без передачи сигнала бедствия на спутник;

.16.10 проверка того, что уникальный идентификационный код буя, запрограммированный в АРБ, соответствует уникальному идентификационному

коду буя, который присвоен морской администрацией или от ее имени;

.17 проверку УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи (пр. III/6 СОЛАС-74/88), включая:

.17.1 проверку исправности работы на канале 16 и одном другом канале путем проверки с помощью другой стационарной или переносной УКВ-аппаратуры (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.17.2 если используются перезаряжаемые батареи, — проверку зарядных устройств;

.17.3 если используются основные батареи, — проверку срока их годности;

.17.4 там, где это применимо, — проверку любой стационарной установки, предусмотренной в спасательной шлюпке и спасательном плоту;

.18 проверку радиолокационного(ых) ответчика(ои) (пр. III/6, пр. IV/7 и 14 СОЛАС-74/88/08), включая:

.18.1 проверку расположения и установки;

.18.2 контроль чувствительности судового радиолокатора на частоте 9 ГГц;

.18.3 проверку срока годности батареи;

.19 проверку имеющегося на судне испытательного оборудования и запасных частей, чтобы удостовериться, что имеющееся оборудование отвечает требованиям эксплуатации для морских районов, в которых судно осуществляет перевозки, и заявленным методам для обеспечения выполнения функциональных требований (пр. IV/15 СОЛАС-74/88).

2.1.3.2.3 Для радиоустановок грузовых судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, периодическое освидетельствование должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами должно подтверждаться Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.1.3.3 Освидетельствование для возобновления свидетельств.

2.1.3.3.1 Для радиоустановок грузовых судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.1.3.2.1, за исключением проверки срока действия Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию.

2.1.3.3.2 Для радиоустановок грузовых судов, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать положения 2.1.3.2.2.

2.1.3.3.3 При удовлетворительных результатах освидетельствования для возобновления свидетельства по его окончании должно выдаваться Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию.

2.1.4 Освидетельствование для оформления Свидетельства о безопасности пассажирского судна.

2.1.4.1 Общие положения.

2.1.4.1.1 Положения 2.1.4 регламентируют в общем виде объем освидетельствований пассажирского судна в процессе эксплуатации для возобновления Свидетельства о безопасности пассажирского судна в соответствии с резолюцией ИМО A.1076(28) и содержат Поправки 2006 года к Конвенции СОЛАС-74/78, принятые резолюцией MSC.216(82) Приложения 1 и 2, которые вступили в силу до 31 декабря 2009 г. включительно.

2.1.4.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки оборудования и устройств изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.1.4.2 Освидетельствование для возобновления свидетельства.

2.1.4.2.1 Для корпуса, механизмов, оборудования и снабжения пассажирских судов проверка действующих свидетельств и других записей должна включать:

.1 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.2 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличия копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.3 проверку срока действия Международного свидетельства об охране судна;

.4 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.5 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.6 проверку, где это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.7 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.8 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы;

.9 проверку, устанавливающую, что состав экипажа отвечает требованиям документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр. V/14 СОЛАС-74/00); (пр. V/13(b) СОЛАС-74/88);

.10 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.11 подтверждение, где необходимо, что одобренная документация на альтернативные конструкции и устройства хранится на борту (пр. II-1/55 и II-2/17 СОЛАС-06);

.12 проверку, было ли установлено на судне какое-либо новое оборудование и, если было установлено, подтверждение того, что оно было одобрено до установки, а применяемые материалы не содержат асбест и, что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве, а также в Перечне допущенного оборудования, обеспечивающего безопасность судна (форма 4.1.2);

.13 проверку, устанавливающую, что обычные освидетельствования котлов и других сосудов под давлением, как это определено администрацией государства флага, проведены в соответствии с требованиями, и что предохранительные устройства, такие как предохранительные клапаны котлов, испытаны;

.14 проверку, в соответствующих случаях, устанавливающую, что корпус и механизмы были предъявлены для освидетельствования в соответствии с системой непрерывного освидетельствования, одобренной администрацией государства флага или классификационным обществом;

.15 подтверждение того, что в судовой журнал вносятся записи в отношении открытия и закрытия, а также запирания иллюминаторов, расположенных ниже предельной линии погружения или палубы переборок, что применимо (пр. II-1/17 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/15 СОЛАС-74/06);

.16 подтверждение того, что в судовой журнал вносятся записи в отношении закрытия грузовых дверей, открытия и закрытия в море любых дверей, необходимых для эксплуатации судна или посадки и высадки пассажиров (пр. II-1/20-1 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/22 СОЛАС-06);

.17 подтверждение наличия на судне информации об остойчивости, информации об аварийной посадке и остойчивости, если применимо, схемы по борьбе за живучесть и информации о последствиях затопления отсеков, если применимо (пр. II-1/22, 23 и 25 СОЛАС 74/88 циркуляр ИМО MSC/Circ.434, циркуляр ИМО MSC/Circ.919); пр. II-1/5-1 и 19 СОЛАС-06, циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1245);

.18 подтверждение на основании записей в судовом журнале, что открытия, которые должны быть закрыты в море, содержатся закрытыми, и что проводятся требуемые тренировки и проверки водонепроницаемых дверей и т. п. (пр. II-1/24 и 25 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/21 и 22 СОЛАС-06);

.19 подтверждение того, что через периодические промежутки времени, не превышающие пять лет, на всех пассажирских судах проводиться взвешивание или кренование в соответствии с пр. II-1/22.3 СОЛАС-74/78/88 или II-1/5.5 СОЛАС-74/78/88/06;

.20 подтверждение того, что на судне имеются документированные эксплуатационные процедуры закрытия и задраивания отверстий в помещениях специальной категории и в грузовых помещениях с горизонтальным способом погрузки и выгрузки (пр. II-1/23 СОЛАС-06);

.21 подтверждение того, что буклет о маневренных характеристиках судна легко доступен, и что информация о маневрировании вывешена на ходовом мостике (пр. II-1/28 СОЛАС-74/88);

.22 подтверждение того, что постоянно вывешены схемы противопожарной защиты или, в качестве альтернативы, предусмотрены буклеты на случай аварии, и что экземпляр схем или буклета на случай аварии имеется в отчетливо обозначенной выгородке с наружной стороны судовой рубки (пр. II-2/20 СОЛАС-74/88);

.23 подтверждение наличия планов технического обслуживания и ремонта (пр. II-2/14.2.2 и 14.3 СОЛАС-74/00);

.24 подтверждение того, что Наставления по подготовке персонала и буклеты по использованию противопожарного оборудования разработаны (пр. II-2/15.2.3 и 16.2 СОЛАС-74/00);

.25 проверку, устанавливающую, возникал ли на борту судна, со времени последнего освидетельствования, пожар, требовавший использования стационарных систем пожаротушения или ручных огнетушителей, и проверку записей в судовом журнале;

.26 проверку, где это применимо, того, что судно обеспечено документом, указывающим, что оно соответствует специальным требованиям в отношении перевозки опасных грузов (пр. II-2/19.4 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/54.3 СОЛАС-74/88);

.27 подтверждение, где это применимо, наличия специального перечня, декларации судового груза или схемы укладки в отношении перевозки опасных грузов (пр. VII/5 СОЛАС-74/88);

.28 подтверждение того, что для каждого находящегося на борту судна человека имеются инструкции на случай аварии, что экземпляр расписания по тревогам вывешен на видных местах, и что они напечатаны на языке, понятном для находящихся на борту лиц (пр. III/8 и 37 СОЛАС-74/00);

.29 проверку, устанавливающую, что в судовой журнал вносятся записи (пр. III/19 и 20 СОЛАС-74/00), и, в частности:

.29.1 дата проведения последнего полного сбора пассажиров и экипажа для шлюпочных и пожарных учений;

.29.2 записи о проведении во время учений проверки снабжения спасательных шлюпок и о наличии комплекта этого снабжения;

.29.3 последний случай, когда вываливались спасательные шлюпки, и какие из них были спущены на воду;

.29.4 записи, указывающие, что члены экипажа получили необходимую подготовку на судне;

.30 подтверждение наличия на судне наставления по оставлению судна и пособия по подготовке и применению спасательных средств, на рабочем языке, используемом на судне (пр. III/35 СОЛАС-74/00/04);

.31 подтверждение наличия на судне инструкций в отношении технического обслуживания и ремонта на борту судна спасательных средств (пр. III/36 СОЛАС-74/00);

.32 проверку на основании записей в судовом журнале, устанавливающую, что проведены испытания рулевого привода и аварийные учения, связанные с его работой (пр. V/26 СОЛАС-74/00);

.33 подтверждение того, что предусмотрена таблица или кривая остаточной девиации магнитного компаса, и что вывешена диаграмма теневых секторов радиолокационных станций (пр. V/19 СОЛАС-74/00);

.34 подтверждение того, что предусмотрено руководство по эксплуатации и, где это применимо, руководство по техническому обслуживанию и ремонту всего навигационного оборудования (пр. V/16 СОЛАС-74/00);

.35 подтверждение того, что имеются карты и навигационные пособия, необходимые для предполагаемого рейса, и что они откорректированы (пр. V/27 СОЛАС-74/00);

.36 проверку, устанавливающую правильность ведения журнала поправок компаса (пр. V/19 СОЛАС-74/00);

.37 подтверждение наличия перечня всех предписанных судну эксплуатационных ограничений (пр. V/30 СОЛАС-74/00);

.38 подтверждение наличия сигнальных средств, используемых судами, самолетами или людьми, терпящими бедствие (пр. V/29 СОЛАС-74/00);

.39 проверку, подтверждающую наличие на судне следующих документов :

.39.1 проверку, устанавливающую наличие руководств по эксплуатации и, при необходимости, руководств по техническому обслуживанию и ремонту всего навигационного оборудования (пр. V/16 и 19 СОЛАС-74/00);

.39.2 проверку, устанавливающую наличие откорректированных карт и навигационных пособий, необходимых для предстоящего рейса (пр. V/19 и 27 СОЛАС-74/00);

.39.3 проверку наличия Международного свода сигналов в случае, если судно оснащено радиоустановкой (пр. V/21 СОЛАС-74/88);

.39.4 подтверждение наличия на судне перечня налагаемых на судно эксплуатационных ограничений (пр. V/30 СОЛАС-74/00);

.39.5 проверку наличия спасательных сигналов, применяемых терпящими бедствие судами, летательными аппаратами или людьми (пр. V/29 СОЛАС-74/00);

.39.6 проверку наличия на судне руководств по эксплуатации всего оборудования (пр. IV/15 СОЛАС-74/88);

.40 подтверждение того, что велась запись за период со времени проведения последнего освидетельствования в соответствии с требованиями администрации государства флага и Регламента радиосвязи (пр. IV/17 СОЛАС-74/88);

.41 проверку документального подтверждения того, что полезная емкость аккумуляторной батареи была испытана в порту в течение последних 12 мес. (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.42 проверку, если применимо, того, что на судне хранится и обновляется перечень всех ограничений в отношении эксплуатации пассажирского судна;

.43 подтверждение наличия журнала непрерывной регистрации истории судна (пр. XI-1/5 СОЛАС-74/02);

.44 проверку, подтверждающую, что проведена ежегодная проверка спутникового АРБ и проводится береговое техническое обслуживание АРБ через промежутки времени, не превышающие пяти лет (пр. IV/15 СОЛАС-74/04);

.45 проверку, устанавливающую, что предусмотрены меры по регистрации действий, связанных с судовождением и передачей ежедневных сообщений (пр. V/28 СОЛАС-74/00/03);

.46 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление 1 к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если оно применимо;

.47 проверку наличия схем и процедур по подъему людей из воды (не требуются для пассажирских судов типа ро-ро, снабженных средствами спасания) (пр. III/17-1 СОЛАС-74/12);

.48 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. 6.4 и 6.5 Прил. VI к МАРПОЛ);

.49 проверка наличия и ведения записей, указывающих на ввод в эксплуатацию и ремонтов любых лоцманских подъемников (пр. V/23.2.4 СОЛАС-74/10);

.50 подтверждение, если применимо, наличия удостоверения выданного производителем механизма разобщения спасательных шлюпок, которое подтверждает успешное полное обслуживание механизма, в соответствии с пунктам с 4.4.7.6.4 — 4.4.7.6.6 Кодекса LSA, или, как альтернатива, наличие подтверждения о решении заменить систему разобщения и захвата спасательных шлюпок на существующей спасательной шлюпке (пр. III/1.5 СОЛАС-11; раздел 4.4.7.6 Кодекса ЛСА);

.51 проверка, где применимо, альтернативного проектирования и мер для механических или электрических установок, по пожарной безопасности или спасательных средств и устройств в соответствии с требованиями по испытаниям,

проверке и обслуживанию, если таковые имеются (пр. II-1/55, II-2/17and III/38 СОЛАС-74/02/08);.

2.1.4.2.2 Для корпуса, механизмов, оборудования и снабжения пассажирских судов освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать:

.1 осмотр подводной части судна, включая обшивку днища и носовой части судна, киля, скуловых килей, форштевня, ахтерштевня, руля, кингстонных коробок и фильтров, замер зазоров в подшипниках баллера руля, осмотр уплотнений гребного винта и вала, насколько это практически осуществимо, и замер зазоров в гребном валу (пр. I/7(b)(ii) СОЛАС-74/88);

.2 проверку мер в отношении деления на отсеки, включая остойчивость судна в поврежденном состоянии, и проверку грузовой марки деления на отсеки (пр. II-1/4 — 8, 13 и 16 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/8, 14 и 18 СОЛАС-06);

.3 проверку мер по балластировке (пр. II-1/9 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/20 СОЛАС-06);

.4 подтверждение того, что на специально предназначенные для забортной воды балластные танки нанесено покрытие в соответствии с резолюцией MSC.215(82), когда это требуется (пр. II-1/3-2 СОЛАС-74/00/06);

.5 подтверждение того, что обслуживание защитного покрытия включено в общую систему технического обслуживания судна (пр. II-1/3-2 СОЛАС-74/00/06);

.6 осмотр таранной и других водонепроницаемых переборок, необходимых для деления судна на отсеки (пр. II-1/10, 14, 15 и 18 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/10, 11, 12, 13 и 16 СОЛАС-06);

.7 подтверждение того, что обеспечивается водонепроницаемость, если трубы, шпигаты и т. п. проходят через водонепроницаемые переборки деления на отсеки (пр. II-1/15 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/13 СОЛАС-06);

.8 подтверждение того, что на ходовом мостике предусмотрена схема, показывающая расположение водонепроницаемых дверей, а также индикаторы, показывающие, открыты или закрыты двери (пр. II-1/15 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/13 СОЛАС-06);

.9 испытание управления водонепроницаемыми дверями как с ходового мостика (в случае аварийной ситуации), так и с места, расположенного непосредственно у двери (пр. II-1/15 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/13 СОЛАС-06), и, в частности, проверку того, что они:

.9.1 управляются с каждой стороны переборки;

.9.2 снабжены средствами индикации, показывающими на всех дистанционных постах управления, открыта или закрыта дверь;

.9.3 снабжены звуковой аварийно-предупредительной сигнализацией, отличимой от любой другой аварийно-предупредительной сигнализации в данном районе, и, где это применимо, мигающим визуальным сигналом;

.9.4 проверку того, что с каждой стороны водонепроницаемой переборки имеются рукоятки управления, с тем, чтобы человек мог удерживать обе рукоятки в положении «открыто» и безопасно пройти через водонепроницаемую дверь, не приведя случайно в действие привод закрывающего механизма;

.10 подтверждение того, что водонепроницаемые двери и средства их индикации приводятся в действие в случае отказа главного и аварийного источников энергии (пр. II-1/15 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/13 СОЛАС-06);

.11 проверку, где это применимо, всех водонепроницаемых дверей, дистанционное закрытие для которых не требуется, установленных в водонепроницаемых переборках, отделяющих межпалубные пространства, и подтверждение того, что вывешена табличка с инструкцией относительно их закрытия (пр. II-1/15 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/13 СОЛАС-06);

.12 подтверждение того, что ко всем съемным листам на переборках в машинных помещениях прикреплена табличка с инструкцией относительно их закрытия, и, если это применимо, испытание любой установленной вместо них водонепроницаемой двери с приводом от источника энергии (пр. II-1/15 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/13 СОЛАС-06);

.13 осмотр устройств закрытия иллюминаторов и их штормовых крышек, а также шпигатов, санитарных отливных и других подобных отверстий и иных приемных и отливных отверстий в наружной обшивке ниже предельной линии погружения (пр. II-1/17 СОЛАС-74/88);

.14 осмотр устройств закрытия иллюминаторов и их штормовых крышек, а также шпигатов, санитарных отливных и подобных отверстий и иных приемных и отливных отверстий в наружной обшивке ниже палубы переборок (пр. II-1/15 СОЛАС-06);

.15 подтверждение того, что клапаны закрытия забортных приемных и отливных отверстий в машинных помещениях легко доступны и снабжены индикаторами, показывающими положение клапанов (пр. II-1/17 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/15 СОЛАС-06);

.16 подтверждение того, что лацпорты, грузовые и угольные порты ниже предельной линии погружения могут надежно закрываться, и что внутренний конец зольного или мусорного рукава снабжен надежной крышкой (пр. II-1/17 СОЛАС-74/88);

.17 подтверждение того, что лацпорты, грузовые и топливные порты, расположенные ниже палубы переборок, могут надежно закрываться, и что внутренние концы любых зольных или мусорных рукавов снабжены надежной крышкой (пр. II-1/15 СОЛАС-06);

.18 проверку мер, обеспечивающих водонепроницаемость выше предельной линии погружения

(пр. II-1/20 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/17 СОЛАС-06);

.19 осмотр средств осушения и подтверждение того, что каждый осушительный насос и осушительная система, предусмотренные для каждого водонепроницаемого отсека, работают исправно (пр. II-1/21 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/35-1 СОЛАС-06);

.20 подтверждение того, что система осушения закрытых грузовых помещений, расположенных на палубе надводного борта, работает исправно (пр. II-1/21 СОЛАС-74/88); (пр. II-1/35-1 СОЛАС-06);

.21 визуальная проверка оборудования дренажных устройств средствами для предотвращения их загромождений в закрытых помещениях для перевозки транспортных средств и помещений роро, а также в помещениях специальной категории, в которых применяются стационарные системы водораспыления (пр. II-2/20.6.1.5 СОЛАС-08);

.22 осмотр, где это применимо, средств индикации положения всех носовых дверей и любой протечки через них (пр. II-1/23-2 СОЛАС-74/88);

.23 подтверждение того, что устройства для контроля помещений специальной категории или грузовых помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки, если такие устройства установлены, являются удовлетворительными (пр. II-1/23 СОЛАС-06);

.24 подтверждение того, что механизмы, котлы и прочие сосуды под давлением, а также связанные с ними системы трубопроводов и арматура обслуживаются таким образом, чтобы свести к минимуму любую опасность для людей, находящихся на борту судна, должным образом учитывая при этом движущиеся части механизмов, горячие поверхности и другие источники опасности (пр. II-1/26 СОЛАС-74/88);

.25 подтверждение того, что нормальная работа главных механизмов может поддерживаться или возобновляться даже в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения (пр. II-1/26 СОЛАС-74/88);

.26 подтверждение того, что предусмотрены средства, обеспечивающие ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии судна без помощи извне (пр. II-1/26 СОЛАС-74/88);

.27 проверку, где это практически осуществимо, средств, предусмотренных для защиты от избыточного давления в частях главных, вспомогательных и других механизмов, которые подвергаются воздействию внутреннего давления и которые могут подвергаться воздействию опасного избыточного давления (пр. II-1/27 СОЛАС-74/88);

.28 осмотр, где это возможно, предохранительных устройств для предотвращения взрыва, установленных на двигателях внутреннего сгорания, и подтверждение того, что они устроены таким образом, чтобы свести к минимуму возможность нанесения травм персоналу (пр. II-1/27 СОЛАС-74/88);

.29 подтверждение того, что устройства для автоматической остановки, установленные на главной турбине, а в соответствующих случаях — на главном двигателе внутреннего сгорания и вспомогательных механизмах, обслуживаются надлежащим образом (пр. II-1/27 СОЛАС-74/88);

.30 подтверждение, насколько это практически осуществимо, способности механизмов в течение достаточно малого времени изменять направление упора гребного винта, включая эффективность любых дополнительных средств маневрирования или торможения судна (пр. II-1/28 СОЛАС-74/88); (циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1416);

.31 подтверждение того, что главный и вспомогательный рулевые приводы поддерживаются надлежащим образом, устроены таким образом, чтобы неисправность одного из них не приводила к выходу из строя другого, и что вспомогательный рулевой привод обладает способностью быстрого приведения в действие в случае аварии (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88); (циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1416);

.32 подтверждение, где это применимо, того, что ответственные элементы рулевого привода имеют либо постоянную смазку, либо устройства для смазки (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.33 подтверждение того, что предохранительные клапаны, установленные на системе гидравлического рулевого привода, которая может быть изолирована и в которой давление может создаваться от источника энергии или от внешних сил, поддерживаются в рабочем состоянии и настроены на давление, не превышающее расчетного давления (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.34 подтверждение того, что главный рулевой привод способен управлять судном при максимальной эксплуатационной скорости переднего хода и способен перекладывать руль с 35° одного борта на 35° другого борта при максимальной эксплуатационной осадке и максимальной скорости переднего хода судна и при тех же условиях с 35° одного борта на 30° другого борта не более чем за 28 с (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88; циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1416; циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1425);

.35 подтверждение того, что вспомогательный рулевой привод способен управлять судном при скорости, обеспечивающей его управляемость, и может быть быстро приведен в действие в чрезвычайной ситуации, и способен перекладывать руль с 15° одного борта на 15° другого борта не более чем за 60 с при максимальной осадке судна и эксплуатационной скорости равной половине максимальной скорости переднего хода или 7 узлов, смотря по тому, что больше (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88; циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1416);

.36 подтверждение того, что в случае, если главный рулевой привод состоит из двух или более одинаковых силовых агрегатов и вспомогательных рулевой привод

не установлен, повреждение может быть изолировано таким образом, что управляемость судна может быть сохранена или быстро восстановлена после единичного повреждения в системе трубопровода или одного из силовых агрегатов (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88; циркуляр ИМО MSC.1/Circ.1416);

.37 подтверждение того, что силовые агрегаты главного или вспомогательного рулевого привода запускаются автоматически при восстановлении питания энергией после его потери, что они приводятся в действие с поста на ходовом мостике, и что в случае потери питания энергией любым из силовых агрегатов рулевого привода на ходовом мостике подаются звуковой и световой аварийно-предупредительные сигналы (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.38 подтверждение того, что системы управления главным рулевым приводом, как с ходового мостика, так и в румпельном отделении, функционируют удовлетворительно (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.39 подтверждение того, что, если главный рулевой привод включает два или более одинаковых силовых агрегата, а вспомогательный рулевой привод не установлен, две независимые системы управления с ходового мостика функционируют удовлетворительно (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.40 подтверждение того, что система управления вспомогательным рулевым приводом из румпельного отделения и, если он работает от источника энергии, также с ходового мостика работает удовлетворительно, и что это управление не зависит от системы управления главным рулевым приводом (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.41 подтверждение того, что в случае потери питания энергией на ходовом мостике подается звуковой и световой аварийно-предупредительные сигналы (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.42 подтверждение того, что средства связи между мостиком и румпельным отделением работают удовлетворительно, и что на судах с аварийными постами управления рулем предусмотрен телефон или другие средства связи для передачи информации о курсе и передачи визуальных показаний компаса в аварийные посты управления рулем (пр.II-1/29 и V/19 СОЛАС-74/00);

.43 подтверждение того, что угловое положение руля указывается, независимо от системы управления рулевым приводом на ходовом мостике, если главный рулевой привод работает от источника энергии, и что это угловое положение руля указывается в румпельном отделении (пр.II-1/29 и V/19 СОЛАС-74/00);

.44 подтверждение того, что при гидравлическом рулевом приводе, работающем от источника энергии, звуковые и световые аварийно-предупредительные сигналы о низком уровне рабочей жидкости для каждого резервуара, подаваемые на ходовом мостике и в машинном помещении, работают удовлетворительно, и что по меньшей мере одна силовая система, включая резервуар, может перезаряжаться с места, расположенного в румпельном отделении, от стационарной цистерны, которая оборудована указателем уровня жидкости, посредством основного подсоединенного трубопровода (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.45 подтверждение того, что румпельное отделение легко доступно и снабжено соответствующими средствами, обеспечивающими безопасные условия для рабочего доступа к механизмам рулевого привода и органам его управления (пр. II-1/29 СОЛАС-74/88);

.46 подтверждение того, что средства индикации работы двигателей электрических и электрогидравлических рулевых приводов на ходовом мостике и в посту управления главными механизмами и, насколько это практически возможно, аварийно-предупредительная сигнализация о перегрузке и сигнализация, указывающая на потерю питания одной из фаз в трехфазном питании, расположенная в посту управления главными механизмами, работают удовлетворительно (пр. II-1/30 СОЛАС-74/88);

.47 подтверждение того, что эффективные средства, обеспечивающие работу и управление главными и вспомогательными механизмами, необходимыми для обеспечения движения и безопасности судна, включая, где это применимо, любые средства дистанционного управления главными механизмами с ходового мостика, поддерживаются в рабочем состоянии (включая функции управления, контроля, информации, предупреждения об опасности и обеспечения безопасности) (пр. II-1/31 СОЛАС-74/88/00/02);

.48 подтверждение того, что средства, обеспечивающие работу главных и других механизмов из поста управления механизмами, находятся в удовлетворительном состоянии (пр. II-1/31 СОЛАС-74/88);

.49 подтверждение того, что средства для ручного отключения органов автоматического управления поддерживаются в рабочем состоянии, и что какая-либо неисправность не препятствует использованию ручного отключения (пр. II-1/31 СОЛАС-74/88);

.50 подтверждение того, что соответствующие предохранительные устройства, установленные на котлах, работающих на жидком топливе, утилизационных паровых котлах и утилизационных парогенераторах, системах паропровода, системах сжатого воздуха, поддерживаются в рабочем состоянии (пр. II-1/32, 33 и 34 СОЛАС-74/88);

.51 подтверждение работы вентиляции машинных помещений (пр. II-1/35 СОЛАС-74/88);

.52 подтверждение эффективности мер по снижению шума механизмов в машинных отделениях (пр. II-1/36 СОЛАС-74/88);

.53 подтверждение того, что машинный телеграф, обеспечивающий визуальную индикацию команд и ответов как в машинном помещении, так и на ходовом мостике, работает удовлетворительно (пр. II-1/37 СОЛАС-74/88);

.54 подтверждение того, что второе средство связи между ходовым мостиком и машинным помещением также работает удовлетворительно, включая любые соответствующие предусмотренные средства связи с любыми другими постами, в которых осуществляется управление двигателями (пр. II-1/37 СОЛАС-74/88);

.55 подтверждение того, что сигнализация вызова механиков отчетливо слышна в жилых помещениях для механиков (пр. II-1/38 СОЛАС-74/88);

.56 подтверждение того, что меры предосторожности, принятые для предотвращения попадания на нагретые поверхности топлива, которое может быть выброшено под давлением из какого-либо насоса, фильтра или подогревателя, являются эффективными;

.57 подтверждение того, что средства, устанавливающие количество топлива, содержащегося в любой топливной цистерне, находятся в хорошем рабочем состоянии (пр. II/15 СОЛАС-88); (пр. II-2/33 СОЛАС-02);

.58 подтверждение того, что устройства, предусмотренные для предотвращения возникновения избыточного давления в любой топливной цистерне или в любой части топливной системы, включая трубопроводы заполнения, находятся в хорошем рабочем состоянии (пр. II/15 СОЛАС-88); (пр. II-2/33 СОЛАС-02);

.59 подтверждение того, что электрические установки, включая основной источник электроэнергии и системы освещения, содержатся в исправности (пр. II-1/40 и 41 СОЛАС-74/88);

.60 подтверждение того, что автономный аварийный источник электроэнергии и связанные с ним системы работают удовлетворительно (пр. II-1/42 СОЛАС-74/88);

.61 подтверждение того, что пусковые устройства каждого аварийного генераторного агрегата находятся в удовлетворительном состоянии (пр. II-1/44 СОЛАС-74/88);

.62 проверку, где это применимо, размещения дополнительного аварийного освещения и его испытание (пр. II-1/42-1 СОЛАС-74/88);

.63 для пассажирских судов, построенных 1 июля 2010 года или позднее подтверждение наличия дополнительного освещения во всех каютах и проверка того, что такое освещение автоматически включается и работает как минимум 30 минут после отключения штатного освещения каюты (пр. II-1/41.6 СОЛАС- 06);

.64 подтверждение того, что поддерживаются меры предосторожности против поражения током, пожара и других несчастных случаев, связанных с применением электричества (пр. II-1/45 СОЛАС-74/88);

.65 подтверждение, где это применимо, что меры, принимаемые в отношении машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием, являются удовлетворительными (пр. II-1/54 СОЛАС-74/88);

.66 осмотр пожарных насосов, включая аварийный пожарный насос, если применимо, и пожарной магистрали, а также расположения кранов, пожарных рукавов и стволов и международного берегового соединения и проверку, устанавливающую, что каждый пожарный насос, включая аварийный пожарный насос, может работать независимо таким образом, чтобы две струи воды подавались одновременно из различных кранов в любую часть судна при поддержании в пожарной магистрали требуемого давления, проверку того, что аварийный пожарный насос, если применимо, имеет требуемую производительность и, если аварийный пожарный насос является основным поставщиком воды для любой стационарной противопожарной системы, проверка того, что аварийный пожарный насос имеет необходимую производительность для данной системы (пр. II-1/39 СОЛАС- 74/88, пр. II-2/10.2 СОЛАС-74/00; гл. 2 и 12 FSSC), (пр. II-1/39, II-2/4 и 19 СОЛАС- 74/88);

.67 проверку наличия и выборочную проверку состояния переносных и стационарных огнетушителей (пр. II-2/10.3 СОЛАС-74/00; гл. 4 FSSC); (пр. II-2/6 СОЛАС-74/88);

.68 проверку стационарной системы пожаротушения машинных и грузовых помещений, в зависимости от случая, и подтверждение того, что средства приведения ее в действие четко обозначены (пр. II-2/10.4 и 10.5 СОЛАС-74/00; гл. 2 и 12 FSSC); (пр. II-2/5, 7, 9, 10 и 53 СОЛАС-74/88);

.69 проверку средств пожаротушения и специальных средств в машинных помещениях и подтверждение, насколько это практически возможно и где это применимо, работы дистанционных средств управления, обеспечивающих открытие и закрытие световых люков, отверстий для выпуска дыма, закрытие отверстий в дымовых трубах и вентиляционных отверстий, закрытие дверей с приводом от источника энергии и других дверей, отключение вентиляции и нагнетательных и вытяжных вентиляторов и отключение насосов жидкого топлива и других насосов для подачи воспламеняющихся жидкостей (пр. II-2/5.2, 8.3 и 9.5 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/11 СОЛАС-74/88);

.70 проверку того, что углекислотных систем пожаротушения на предмет защиты машинных отделений и грузовых насосных отделений, где применимо, оборудованы двумя раздельными постами управления, один для открытия газового трубопровода и один для выпуска газа из контейнера-хранилища, каждый из которых находится в ящике, четко обозначенном для конкретного помещения (пр. II-2/10.4.1.5 СОЛАС-08);

.71 проверку средств пожаротушения в постах управления, жилых и служебных помещениях (пр. II-2/10.6.1 СОЛАС-74/00); (гл. 8 FSSC; пр. II-2/36 СОЛАС-74/88);

.72 проверку, когда это применимо, средств пожаротушения на балконах кают (пр. II-2/10.6.1.3 СОЛАС-74/00);

.73 проверку наличия систем пожаротушения для помещений, содержащих краску и/или легковоспламеняющиеся жидкости, и для жилых и служебных помещений, содержащих фритюрное оборудование (пр. II-2/10.6.3 и 10.6.4 СОЛАС-74/00; гл. 5, 6 и 7 FSSC); (пр. II-2/15.2.5 СОЛАС-74/88);

.74 проверку средств, связанных с жидким топливом, смазочными маслами и другими воспламеняющимися нефтепродуктами, и подтверждение, насколько это практически возможно и где это применимо, работы дистанционных средств закрытия клапанов на топливных цистернах, содержащих жидкое топливо, смазочные масла и другие воспламеняющиеся нефтепродукты (пр. II-2/4.2 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/15 СОЛАС-74/88);

.75 осмотр и испытание, насколько это практически осуществимо, любой системы сигнализации обнаружения пожара в машинных помещениях, включая закрытые помещения, в которых находятся инсинераторы, и, если применимо, в постах управления, жилых и подсобных помещениях (пр. II-2/(за исключением 7.5.5, 7.6 и 7.9) СОЛАС-74/00; гл. 9 FSSC); (пр. II-2/11, 12, 13, 13-1, 14, 36 и 41 СОЛАС-74/88);

.75.1 осмотр и испытания, когда это применимо, любых систем сигнализации обнаружения пожара на балконах кают (пр. II-2/7.10 СОЛАС-74/00);

.75.2 для пассажирских судов, построенных 1 июля 2010 года или позднее проверка наличия датчиков дыма, которые при включении способны издавать или включать звуковую тревогу внутри помещения, где они находятся (пр. II-2/7.5.2 и 7.5.3.1 СОЛАС-06)

.75.3 для пассажирских судов, построенных 1 июля 2010 или позднее подтвердить удаленное и индивидуальное распознавание датчиков и управляемых вручную точек вызова стационарной системы обнаружения пожара и системы пожарной сигнализации (пр. II-2/7.2.4 СОЛАС- 06);

.76 подтверждение того, что снаряжение пожарного и аварийные дыхательные устройства (АДУ) имеются в полном комплекте и находятся в хорошем состоянии и что баллоны, включая запасные баллоны автономных дыхательных аппаратов, заправлены в соответствии с требованиями (пр. II-2/10.10, 13.3.4 и 13.4.3 СОЛАС-74/00); (глава 3 FSSC); (пр. II-2/17 СОЛАС-74/88);

.77 проверку эксплуатационной готовности и технического обслуживания противопожарных систем (пр. II-2/14 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/21 СОЛАС-74/88/91);

.78 подтверждение, насколько это практически осуществимо, того, что никакие изменения не были внесены в конструктивную противопожарную защиту, включая конструкцию, огнестойкость, защиту трапов и лифтов, балконы кают, отверстия в перекрытиях классов «А» и «В», системы вентиляции, окна и иллюминаторы и применение горючих материалов (пр. II-2/5.2, 5.3, 6, 8.2, 8.5, 9.2.1, 9.2.2, 9.3, 9.4.1, 9.5, 9.6 (за исключением 9.6.5), 9.7 и 11 (за исключением 11.6) СОЛАС-74/00/04); (пр. II-2/11, 16, 18, 23—35 и 37 СОЛАС-74/88);

.79 подтверждение, насколько это практически осуществимо, того, что никакие изменения не были внесены в конструктивную противопожарную защиту грузовых помещений, предназначенных для перевозки опасных грузов (пр. II-2/19.3.8 и 19.3.10 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/4, 54.2.8, 54.2.10 и 54.2.11 СОЛАС-74/88);

.80 осмотр и испытание всех противопожарных дверей, приводимых в действие вручную и автоматически, включая средства закрытия отверстий в перекрытиях классов «А» и «В» (пр. II-2/9.4.1 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/30 и 31 СОЛАС-74/88);

.81 осмотр и испытание основных приемных и отливных отверстий всей системы вентиляции и проверку того, что искусственная вентиляция отключается вне помещения, которое она обслуживает (пр. II-2/5.2.1 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/16 и 32 СОЛАС-74/88);

.82 подтверждение того, что трапы, устроенные таким образом, чтобы обеспечивать пути эвакуации в спасательные шлюпки и плоты и на палубу посадки в спасательные плоты из всех пассажирских помещений, помещений для экипажа и тех помещений, где обычно работает экипаж, поддерживаются в хорошем состоянии (пр. II-2/13.2, 13.3.1, 13.3.2 и 13.7 СОЛАС-74/00; гл. 11 и 13 (за исключением гл. 3 FSSC); (пр. II-2/28 СОЛАС-74/88);

.83 подтверждение того, что пути эвакуации из любых помещений специальной категории и помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки находятся в удовлетворительном состоянии (пр. II-2/13.5 и 13.6 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/28 СОЛАС-74/88);

.84 подтверждение того, что пути эвакуации из машинных помещений находятся в удовлетворительном состоянии (пр. II-2/13.4.1 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/28 СОЛАС-74/88);

.85 осмотр средств противопожарной защиты, включая систему сигнализации обнаружения пожара, и систему дымообнаружения путем забора проб воздуха в грузовых помещениях для генеральных и опасных грузов и испытание, насколько это практически осуществимо и где это применимо, работы средств, обеспечивающих закрытие различных отверстий (пр. II-2/7.6 и 10.7 СОЛАС-74/00; гл. 5, 9 и 10 FSSC); (пр. II-2/39 СОЛАС-74/88);

.86 осмотр средств противопожарной защиты, включая систему сигнализации обнаружения пожара,

и систему дымообнаружения путем забора проб воздуха в помещениях специальной категории и ро-ро, и испытание, насколько это практически осуществимо и где это применимо, работы средств, обеспечивающих закрытие различных отверстий (пр. II-2/20, за исключением 20.5, СОЛАС-74/00; гл. 5, 6, 7, 9 и 10 FSSC); (пр. II-2/37, 38 и 38-1 СОЛАС-74/88);

.87 испытание, при необходимости, любой стационарной системы сигнализации обнаружения пожара и любой автоматической спринклерной системы пожаротушения и сигнализации обнаружения пожара, где применимо, включая закрытые помещения, в которых находятся инсинераторы, жилые, служебные и помещения управления (пр. II-2/40 СОЛАС 74/88) (пр. II-2/7 СОЛАС-74/00/06/10 (за исключением 7.5.5, 7.6 и 7.9); (гл. 8 и 9 FSSC);

.88 испытание специальной сигнализации и системы громкоговорящей связи или другого эффективного средства связи» (пр. II- 2/12 СОЛАС 74/00/06/10; разд.7 Кодекса ЛСА);

.89 проверку, где это применимо, специальных мер, предусмотренных для перевозки опасных грузов, включая проверку электрического оборудования и проводки, системы обнаружения пожара, системы сигнализации обнаружения пожара, системы дымообнаружения путем забора проб воздуха, вентиляции, изоляции ограничивающих конструкций, наличия защитной одежды и переносных аппаратов, а также испытание, насколько это практически осуществимо, подачи воды, осушительной системы и любой системы водораспыления (пр. II-2/19 (за исключением 19.3.8, 19.3.10 и 19.4) СОЛАС-74/00; гл. 3, 4, 7, 9 и 10 FSSC); (пр. II-2/41 и 54 СОЛАС-74/88);

.90 проверку, где это применимо, средств обслуживания вертолетов (пр. II-2/18 и пр. III/28 СОЛАС-74/00); (пр. II-2/18.8 СОЛАС-74/88);

.91 проверку требований к пассажирским судам, перевозящим более 36 пассажиров и построенным до 1 октября 1994 г. (пр. II-2/41-1 и 41-2 СОЛАС-74/88/92);

.92 на пассажирских судах построенных 1 июля 2010 года или позднее длиной 120м и больше или имеющих три или более вертикальные зоны, проверить назначение зон безопасности (СОЛАС-06 правило II-2/21);

.93 на пассажирских судах построенных 1 июля 2010 года или позднее произвести проверку центра безопасности (СОЛАС правило II-2/23) и связанных с этим требований по вентиляции (СОЛАС-06 правило II-2/8.2);

.94 подтверждение того, что для каждого находящегося на борту человека имеются инструкции по действиям в аварийных ситуациях, что расписание по тревогам вывешено на видных местах и вблизи спасательных шлюпок и плотов и мест их спуска имеются плакаты или условные обозначения (пр. III/8, 9 и 37 СОЛАС-74/96);

.95 проверку, устанавливающую, что лопари, используемые в спусковых устройствах, периодически проверялись и были заменены в течение последних 5 лет (пр. III/20 СОЛАС-74/96/04);

.96 осмотр каждой спасательной шлюпки и плота, включая их оборудование и снабжение, и, если установлены, разобщающего устройства под нагрузкой и гидростатического стопора, а для надувных спасательных плотов — гидростатического механизмы разобщения и средств, обеспечивающих свободное всплытие, включая дату последней проверки и замены Проверку, устанавливающую, что срок годности фальшфейеров не истек, что спасательные плоты оборудованы требуемым числом радиолокационных ответчиков и что эти спасательные плоты имеют четкую маркировку (пр. III/20, 21, 23, 24 и 26 СОЛАС-74/96/00/02/08; разделы 2.3-2.5, 3.2 и 4.1 Кодекса LSA);

.97 проверку того, что спасательные средства оранжевого или яркого красновато-оранжевого цвета, или сопоставимого хорошо заметного цвета на всех частях, где это будет способствовать их обнаружению в море (КСС, раздел 1.2.2.6);

.98 осмотр приспособлений для посадки и спусковых устройств каждой спасательной шлюпки и плота. Каждая спасательная шлюпка должна быть спущена к месту посадки или, в случае, если местом ее хранения является место посадки, одна из спасательных шлюпок должна быть спущена на воду. Должна быть продемонстрирована работа устройств для спуска спасательного плота с помощью плотбалки. Проверку, устанавливающую, что был проведен тщательный осмотр спусковых устройств, включая динамическое испытание нагрузкой тормоза лебедки, и выполнялось обслуживание устройств отдачи под нагрузкой спасательных шлюпок и дежурных шлюпок и автоматической отдачи гаков спасательных плотов, спускаемых с помощью плотбалки (пр. III/11, 12, 13, 15, 16, 20, 21 и 23 СОЛАС-74/96/04; разд. 6.1 и 6.2 Кодекса ЛСА);

.99 приведение в действие после установки 50% Морских эвакуационных систем (МЭС) (пр. III/20.8.2 СОЛАС-74/88; разд. 6.2.2.2 Кодекса ЛСА);

.100 осмотр каждой дежурной шлюпки, включая ее оборудование и снабжение. Для надувных дежурных шлюпок – подтверждение того, что они размещаются в полностью надутом состоянии (пр. III/14, 17, 21, 26.3 и 34 СОЛАС-74/88/04);

.101 осмотр приспособлений для посадки в каждую дежурную шлюпку и подъема ее на борт. (пр. III/14, 16, 20 и 48 СОЛАС-74/88);

.102 проверку средств, обеспечивающих сбор пассажиров (пр. III/11, 24 и 25 СОЛАС-74/96);

.103 проверку наличия средств спасения на пассажирских судах ро-ро (пр. III/11, 26.4 СОЛАС-74/00);

.104 проверку наличия места для приема людей на борт вертолета на пассажирских судах ро-ро (пр. III/28 СОЛАС-74/00);

.105 проверку наличия системы, способствующей принятию решений капитаном (пр. II-2/21 и 22 СОЛАС-06) (пр. III/29 СОЛАС-74/88);

.106 испытание исправности пуска двигателя дежурной(ых) шлюпки(ок) и каждой спасательной шлюпки, если она/они снабжены двигателями; испытание переднего и заднего хода;

.107 осмотр и проверку работы УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи и радиолокационных ответчиков (пр. III/6, пр. IV/7 и 14 СОЛАС-74/88/08);

.108 осмотр линеметательных устройств и проверку, устанавливающую, что не истек срок годности их ракет и сигналов бедствия судна (пр. III/6, 18 и 35 СОЛАС-74/96; разд. 3.1 и 7.1 Кодекса ЛСА);

.109 осмотр и проверку функционирования внутрисудовых средств связи и проверку того, что общесудовая аварийно-предупредительная сигнализация слышна в жилых помещениях, обычных рабочих помещениях экипажа и на открытых палубах (пр. III/6, 18 и 35 СОЛАС-74/96; разд. 3.1 и 7.1 Кодекса ЛСА);

.110 проверку наличия, размещения и условий хранения спасательных кругов, включая спасательные круги, снабженные самозажигающимися огнями, автоматически действующими дымовыми шашками, а также плавучих спасательных линей, спасательных жилетов, гидрокостюмов и теплозащитных средств и того, что срок годности их батареи не истек (пр. III/7, 21, 22 и 26 СОЛАС-74/88/06; разд. 2.1-2.5 и 3.1-3.3 Кодекса ЛСА);

.110.1 проверку наличия спасательных жилетов трех размеров (для младенцев, детский и взрослый) и проверка того, что они промаркированы или по весу или росту или одновременно вес и рост (КСС, раздел 2.2.1.1). На пассажирских судах, совершающих рейсы продолжительностью менее 24 часов, проверку того, что количество спасательных жилетов для младенцев равно как минимум 2,5% количества пассажиров на борту, а на пассажирских судах, совершающих рейсы 24 часа и более проверку того, что спасательные жилеты для младенцев обеспечены для каждого младенца на борту (пр. III/7.2.1 СОЛАС-74//88/06 III/7.2.1);

.110.2 проверку того, что гидрокостюмы, предназначенные для ношения вместе со спасательными жилетами, надлежащим образом промаркированы (КСС, раздел 2.3.1);

.111 проверку освещения мест сбора и посадки, коридоров, трапов и выходов, обеспечивающих доступ к местам сбора и посадки, включая обеспечение питания от аварийного источника энергии (пр. II-1/42 и пр. III/11 СОЛАС-74/88);

.112 проверку, устанавливающую, что требуемые ходовые сигнально-отличительные огни, сигнальные знаки и средства подачи звуковых сигналов находятся в рабочем состоянии (пр. 20-24, 27-30 и 33 действующих МППСС);

.113 проверку работоспособности, в зависимости от того, что применимо, следующего навигационного оборудования: сигнальных ламп для подачи сигналов днем, магнитного компаса, гирокомпаса, радиолокационной станции, аппаратуры автоматической идентификационной системы (АИС), средств электронной прокладки (СЭП), средств автосопровождения (САС) или средств автоматической радиолокационной прокладки (САРП), эхолота, указателя скорости и расстояния (ЛАГ), указателя углового положения руля, указателя частоты вращения гребного винта, указателя винта регулируемого шага и режима работы таких винтов и устройств, указателя скорости поворота, системы управления курсом или траекторией судна, приемника глобальной навигационной спутниковой системы (GPS, ГЛОНАСС, GPS/ГЛОНАСС), наземной радионави-гационной системы и системы приема звуковых сигналов, средств связи с аварийным постом управления судном, электронной картографической навигационно-информационной системы (ЭКСНИС), включая средства дублирования, устройств для взятия компасных пеленгов и средств для исправления курса и пеленга. Объекты, которые не могут быть проверены во время нахождения судна в порту, должны быть проверены на основании записей (пр. V/19 СОЛАС-74/00/09);

.114 проверку наличия и функционирования регистратора данных рейса (РДР), если он установлен (пр. V/20 СОЛАС-74/00/04), а также наличия сертификата соответствия, подтверждающего проведение признанным Регистром предприятием ежегодной эксплуатационной проверки РДР (пр. V/18.8 СОЛАС-74/00/04);

.115 проверку наличия Международного свода сигналов и актуализированной копии экземпляра тома III Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (МАМПС) (пр. V/21 СОЛАС-74/00/02);

.116 проверку наличия на судне действительного акта об испытании на соответствие системы опознавания и слежения на дальнем расстоянии, выполненном признанным морской администрацией государства флага судна поставщиком услуг согласно циркуляру ИМО MSC.1/Circ.1377/Rev.11 (пр. V/19-1 СОЛАС-04);

.117 проверку расположения и технических характеристик устройства передачи лоцманов, доступа на палубу судна и дополнительного оборудования, и освещения, проверка работы лоцманских штормтрапов и комбинированного устройства, где применимо (пр. V/23 СОЛАС-74/00/10);

.118 проверку наличия и функционирования аппаратуры автоматической идентификационной

системы (АИС), если она установлена (пр.V/18. 9 и 19 СОЛАС-74/00/04/10). Проверку проведения ежегодной проверки аппаратуры АИС и наличия на борту судна соответствующего отчета, составленного признанным Регистром предприятием в соответствии с циркуляром ИМО MSC.1/Circ.1252 (пр.V/18.9 СОЛАС-74/00/04/10);

.119 освидетельствование радиоустановок, включая радиоустановки, используемые в спасательных средствах, которое должно всегда проводиться квалифицированным инспектором по радиооборудованию, в необходимом объеме знающим требования Конвенции СОЛАС-74/78, Регламента радиосвязи Международного союза электросвязи (МСЭ) и связанные с ними эксплуатационные требования в отношении радиооборудования. Освидетельствование радиооборудования должно проводиться с использованием надлежащего проверочного оборудования, с помощью которого можно провести все необходимые измерения, требуемые настоящим руководством. По завершении освидетельствования с удовлетворительными результатами инспектор по радиооборудованию должен представить акт освидетельствования, в котором властям, ответственным за выдачу Свидетельства о безопасности пассажирского судна, должна быть также указана организация, которую он представляет (см. также 1.8.12 и 4.1.3.1.1);

.120 осмотр размещения, физической и электромагнитной защиты и освещения каждой радиоустановки (пр. IV/6 СОЛАС-74/88);

.121 подтверждение наличия оборудования для радиоустановки, должным образом учитывая объявленные морские районы, в которых судно будет осуществлять перевозки, и заявленные средства для обеспечения работоспособности по выполнению функциональных требований (пр. III/6 и пр. IV/7 — 11, 14 и 15 СОЛАС-74/88/06);

.122 подтверждение способности приступить к работе по передаче оповещений о бедствии в направлении «судно — берег» по крайней мере двумя отдельными независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи, с места, из которого обычно осуществляется управление судном (пр. IV/4, 7 — 11 СОЛАС-74/88/06);

.123 осмотр всех антенн, включая:

.123.1 визуальный осмотр всех антенн, в том числе антенн ИНМАРСАТ, и фидерных устройств с целью проверки правильности их установки и отсутствия повреждений (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.123.2 проверку изоляции и безопасности всех антенн;

.124 осмотр резервного источника энергии, включая:

.124.1 проверку, устанавливающую, что его емкость является достаточной для работы основного и дублирующего оборудования в течение 1 или 6 ч, в зависимости от случая (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.124.2 если резервным источником энергии является батарея:

.124.2.1 проверку ее размещения и установки (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.124.2.2 проверку ее состояния, там, где это применимо, путем специального гравиметрического измерения или измерения напряжения;

.124.2.3 замеры напряжения и разрядного тока батареи при отключенном зарядном устройстве и максимально требуемой нагрузке радиоустановки, которая подключается к резервному источнику питания;

.124.2.4 проверку, устанавливающую, что зарядный(ые) агрегат(ы) способен(ны) перезаряжать резервную батарею в течение 10 ч (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.125 проверку УКВ-радиоустановки, включая:

.125.1 проверку работы на каналах 6, 13 и 16 (пр. IV/7 и 14 СОЛАС-74/88);

.125.2 проверку допуска по частоте, качества линии передачи и выходной мощности передатчика (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.125.3 проверку исправности работы всех органов управления, в первую очередь блоков управления (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.125.4 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.125.5 проверку работы УКВ-блока(ов) управления или переносного УКВ-оборудования, предусмотренного для безопасности мореплавания (пр. IV/6 СОЛАС-74/88);

.125.6 проверку исправности работы путем установления связи в эфире с береговой станцией или другим судном;

.126 проверку УКВ кодирующего устройства ЦИВ и приемника для ведения наблюдения за ЦИВ на канале 70, включая:

.126.1 проведение проверки оборудования без выхода в эфир, подтверждающей правильный ввод в оборудование опознавательного номера морской подвижной службы (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.126.2 проверку правильной передачи сообщений посредством передачи обычного или проверочного вызова береговой станции другому судну на внутрисудовое дублирующее оборудование или специальное проверочное оборудование;

.126.3 проверку правильного приема сообщений посредством передачи обычного или проверочного вызова с береговой станции, другого судна на внутрисудовое дублирующее оборудование или специальное проверочное оборудование;

.126.4 проверку слышимости сигнала тревоги на УКВ с использованием ЦИВ;

.126.5 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он

предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.126.6 подтверждение того, что опознавательный номер морской подвижной службы, если он закодирован в буй, соответствует опознавательному номеру морской подвижной службы выданному на судно;

.127 проверку ПВ/КВ-оборудования радиотелефонной связи, включая:

.127.1 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.127.2 проверку настройки антенны на всех соответствующих диапазонах;

.127.3 проверку, устанавливающую, что оборудование работает в пределах допуска по частоте во всех соответствующих диапазонах (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.127.4 проверку исправности работы путем установления связи с береговой станцией и/или измерения качества линии передачи и выходной мощности радиочастоты;

.127.5 проверку работы приемника путем контроля радиообмена известных станций во всех соответствующих диапазонах;

.127.6 если блоки управления расположены вне ходового мостика, – проверку, устанавливающую, что передача оповещений при бедствии осуществляется главным образом с блока управления на ходовом мостике (пр. IV/9, 10, 11 и 14 СОЛАС-74/88);

.127.7 проверку правильной работы радиотелефонного сигнала тревоги, производимого на частотах, других чем 2182 кГц;

.128 проверку КВ радиотелексного оборудования, включая:

.128.1 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.128.2 подтверждение того, что в оборудование правильно введен номер избирательного вызова;

.128.3 проверку исправности работы оборудования путем проверки последней распечатки или путем проверки через береговую радиостанцию (пр. IV/10 и 11 СОЛАС-74/88);

.129 проверку ПВ/КВ кодирующего устройства ЦИВ, включая:

.129.1 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии (пр. IV/13 СОЛАС-74/88);

.129.2 подтверждение того, что в оборудование правильно введен опознавательный номер морской подвижной службы;

.129.3 проверку программы самотестирования без выхода в эфир;

.129.4 проверку работы оборудования посредством проверочного вызова на ПВ и/или КВ, передаваемого на береговую радиостанцию, если портовые правила позволяют использовать передачу сообщений на ПВ/КВ (пр. IV/9, 10 и 11 СОЛАС-74/88);

.129.5 проверку слышимости сигнала тревоги на ПВ/КВ с использованием ЦИВ;

.130 проверку ПВ/КВ-приемника(ов) для ведения наблюдения за ЦИВ, включая:

.130.1 подтверждение того, что контролируются только частоты бедствия и передачи информации по безопасности на море с использованием ЦИВ (пр. IV/9 — 12 СОЛАС-74/88);

.130.2 проверку, устанавливающую, что поддерживается непрерывное наблюдение при автоматическом переключении ПВ/КВ-радиопередатчиков (пр. IV/12 СОЛАС-74/88);

.130.3 проверку исправности работы посредством передачи проверочного вызова с береговой станции или другого судна;

.131 проверку судовой(ых) земной(ых) станции(й) ИНМАРСАТ, включая:

.131.1 проверку, устанавливающую, что оборудование работает от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии и, если требуется непрерывная подача информации от судового навигационного или другого оборудования, обеспечение того, чтобы такая информация подавалась в случае отказа основного или аварийного судового источников энергии (пр. IV/13 и 14 СОЛАС-74/88);

.131.2 проверку функции передачи сигнала тревоги и сообщений о бедствии путем проведения испытаний одобренного типа, если это возможно (пр. IV/10, 12 и 14 СОЛАС-74/88);

.131.3 проверку исправности работы посредством проверки последней распечатки или проверочного вызова;

.132 если это возможно, проверку оборудования НАВТЕКС (пр. IV/7, 12 и 14 СОЛАС-74/88), включая:

.132.1 проверку исправности работы посредством контроля входящих сообщений или проверки последней распечатки;

.132.2 работу программы самотестирования, если она предусмотрена;

.133 проверку оборудования расширенного группового вызова (пр. IV/7 и 14 СОЛАС-74/88), включая:

.133.1 проверку исправности работы и зоны действия посредством контроля входящих сообщений или проверки последней распечатки;

.133.2 работу программы самотестирования, если она предусмотрена;

.134 проверку, если это возможно, радиооборудования для приема информации по безопасности на море посредством КВ узкополосного буквопечатания (пр. IV/7, 12 и 14 СОЛАС-74/88), включая:

.134.1 проверку исправности работы посредством контроля входящих сообщений или проверки последней распечатки;

.134.2 работу программы самотестирования, если она предусмотрена;

.135 проверку спутникового АРБ — указателя местоположения, работающего на частоте 406 МГц (пр. IV/7 и 14 СОЛАС-74/88), включая:

.135.1 проверку расположения и монтажа для обеспечения свободного всплытия;

.135.2 проведение визуальной проверки на предмет выявления повреждений;

.135.3 осуществление программы самотестирования;

.135.4 проверку, устанавливающую, что уникальный идентификационный код буя отчетливо виден на наружной стороне оборудования, и подтверждение, где это возможно, правильности декодирования уникальный идентификационный код буя;

.135.5 проверка того, что уникальный идентификационный код буя, запрограммированный в АРБ, соответствует уникальному идентификационному коду буя, который присвоен морской администрацией или от ее имени;

.135.6 проверку срока годности батареи;

.135.7 проверку гидростатического разобщающего устройства и срока его годности;

.136 проверку УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи (пр. III/6 СОЛАС-74/88), включая:

.136.1 проверку исправности работы на канале 16 и одном другом канале путем проверки другой стационарной или переносной УКВ-аппаратуры (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.136.2 если используются перезаряжаемые батареи, — проверку зарядных устройств (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.136.3 если используются основные батареи, — проверку срока их годности (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.136.4 проверку, где это применимо, любой стационарной установки, предусмотренной в спасательной шлюпке и спасательном плоту (пр. IV/14 СОЛАС-74/88);

.137 проверку радиолокационного(ых) ответчика(ов) или передатчика(ов) автоматической идентификационной системы для целей поиска и спасения (передатчик(и) АИС) (пр. III/6 и пр. IV/7 и 14 СОЛАС-74/88), включая:

.137.1 проверку расположения и установки;

.137.2 контроль чувствительности судового радиолокатора на частоте 9 ГГц;

.137.3 проверку срока годности батареи;

.138 проверку имеющегося на судне испытательного оборудования и запасных частей, чтобы удостовериться, что имеющееся оборудование отвечает требованиям морских районов, в которых судно осуществляет перевозки, и заявленным методам для обеспечения работоспособности по выполнению функциональных требований (пр. IV/15 СОЛАС-74/88);

.139 проверку того, что панель подачи оповещения при бедствии установлена в месте, откуда обычно управляется судно, и, где применимо, дополнительный радиобуй установлен в ходовой рубке рядом с местом, откуда обычно управляется судно (пр. IV/6 СОЛАС-74/88);

.140 проверку того, что информация о местоположении судна непрерывно и автоматически поступает ко всему соответствующему оборудованию радиосвязи для включения в первоначальное оповещение о бедствии (пр. IV/6 СОЛАС-74/88);

.141 проверку того, что панель бедствия с визуальной и звуковой индикацией приема оповещения о бедствии установлена в месте, откуда обычно управляется судно (пр. IV/6 СОЛАС-74/88);

.142 проверку наличия и работоспособности средств для двусторонней радиосвязи на месте действия для целей поиска и спасения, использующих навигационные частоты 121,5 МГц и 123,1 МГц, установленных в месте, откуда обычно управляется судно (пр. IV/7 СОЛАС-74/88);

.143 для судов типа ро-ро, в дополнение к перечисленному, освидетельствование должно включать освидетельствование бортовых и внутренних дверей в соответствии с положениями MSC/Circ.814 (см. приложение 34);

.144 подтверждение того, что постоянно нанесен опознавательный номер судна (пр. XI-1/3 СОЛАС-74/02);

.145 проверку наличия Процедуры аварийной буксировки (пр. II-1/3-4.2 СОЛАС-74/00);

.146 проверку средств посадки и высадки в условиях, соответствующих их назначению, с учетом ограничений, связанных с допустимой нагрузкой. Все тросы, используемые для средств посадки и высадки, должны проходить техническое обслуживание, как указано в правиле III/20.4 Конвенции СОЛАС-74/00. Объем освидетельствований средств посадки и высадки (пр. II-1/3-9 СОЛАС-74/00) указан в приложении 30 к Руководству.

.147 для пассажирских судов, построенных 1 июля 2010 или позднее проверить подходящим образом расположенных средств полной перезарядки воздушных баллонов, свободным от загрязнений воздухом (пр. II-2/10.10.2 СОЛАС- 08);

.148 на пассажирских судах, построенных 1 июля 2010 года или позднее длиной 120 м и больше или имеющих три или более главные вертикальные зоны, проверить назначение зон безопасности (пр. II-2/21 СОЛАС-06);

.149 на пассажирских судах построенных 1 июля 2010 года или позднее проверка центра безопасности (пр. II-2/23 СОЛАС-74) и связанных с этим требований по вентиляции (пр. II-2/8.2 СОЛАС-06);

.150 подтверждение того, что новые материалы, содержащие асбест, не используются на судне (пр. II-1/3-5 СОЛАС- 74/00/05/09);

.151 проверку удовлетворительного состояния средств доступа на судно для использования в порту и связанных с портом операциях таких, как сходные трапы и штатные трапы(пр. II-1/3-9 СОЛАС- 08);

.152 проверку наличия как минимум двух комплектов УКВ аппаратуры двухсторонней радиотелефонной связи для каждой аварийной партии по борьбе с пожаром (пр. 11-2/10.4 СОЛАС-74/12). Наличие данного оборудования требуется вне зависимости от количества УКВ аппаратуры двухсторонней радиотелефонной связи используемой для ГМССБ.

2.1.4.2.3 При удовлетворительных результатах освидетельствования для возобновления свидетельства по его окончании должно выдаваться Свидетельство о безопасности пассажирского судна вместе с Перечнем оборудования.

2.1.5 Освидетельствование для оформления Свидетельства о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям.

2.1.5.1 Освидетельствования для выдачи, возобновления или подтверждения документов о пригодности судна для перевозки опасных грузов заключается в проверке выполнения специальных требований главы II-2 Конвенции СОЛАС-74/78/88/00, применимых положений МКМПОГ и МКМПНГ с проведением, где необходимо, испытаний и проверки в действии систем, оборудования и снабжения (см. разд. 7 части VI «Противопожарная защита» Правил постройки и приложение 25 к Руководству).

2.1.5.2 Проверке подлежат: система газового пожаротушения для грузовых помещений, водопожарная система, источники воспламенения в грузовых помещениях (электрооборудование, прокладка кабелей и т. п.), система обнаружения в грузовых помещениях, вентиляция грузовых помещений, осушительная система, средства защиты персонала, дополнительные переносные средства пожаротушения, изоляция ограничивающих конструкций машинных помещений, система водораспыления в грузовых помещениях накатных судов и другое судовое оборудование и снабжение, требуемое для безопасной перевозки опасных грузов.

2.1.5.3 Пригодность судна для перевозки опасных грузов устанавливается инспектором Регистра на основании одобренного проектного обоснования (анализа), подтверждающего соответствие конструкции и оборудования судна и его грузовых помещений и/или открытой палубы применимым требованиям, обеспечивающим безопасную перевозку конкретных опасных грузов. В отдельных случаях пригодность судна для перевозки конкретного опасного груза может быть установлена инспектором Регистра на основании документов, подготовленных для перевозки этого груза грузоотправителем или, по его поручению, компетентной организацией, имеющей признание администрации; при этом срок действия оформляемых Регистром документов, подтверждающих пригодность судна для перевозки этого груза, не должен превышать срока действия документов, подготовленных грузоотправителем.

2.1.5.4 При положительных результатах освидетельствования инспектор по заявке судовладельца оформляет и выдает на судно документы, перечисленные в 2.1.5.4.1 — 2.1.5.4.5, подтверждающие пригодность судна для перевозки опасных грузов.

2.1.5.4.1 Свидетельство о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17.1) оформляется и выдается на суда, перевозящие опасные грузы, подпадающие под классификацию правила 1 части A главы VII Конвенции СОЛАС-74, кроме грузов классов 6.2 и 7, если это:

пассажирское судно, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки с 1 сентября 1984 г. до 1 июля 2002 г.;

грузовое судно валовой вместимостью 500 и более, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки с 1 сентября 1984 г. до 1 июля 2002 г.;

грузовое судно валовой вместимостью менее 500, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки с 1 февраля 1992 г. до 1 июля 2002 г.

Для указанных выше судов, перевозящих или предназначенных для перевозки твердых навалочных грузов, обладающих химической опасностью, перечисленных в IMSBC, Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17.1) не оформляется в случаях, когда такие грузы не подпадают под классификацию правила 1 части A главы VII Конвенции СОЛАС-74 или являются грузами классов 6.2 или 7.

При оформлении Документа о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17.1) инспектором оформляется Чек-лист проверки специальных требований судна, перевозящего опасные грузы (форма 6.1.27) с выдачей Акта конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02) или Отчета об освидетельствовании судна (форма 6.1.03).

Документ (форма 2.1.17.1) может быть оформлен и выдан на судно, не указанное выше, при соответствии конструкции, оборудования и снабжения судна специальным требованиям правила 54 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с Поправками 2000 г.

2.1.5.4.2 Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17) оформляется и выдается на суда, перевозящие опасные грузы в упаковке и навалом, под-

падающие под классификацию правила 1 части А и правила 7 части А-1 главы VII Конвенции СОЛАС-74, кроме грузов классов 6.2 и 7, если это судно, киль которого заложен или которое находилось в подобной стадии постройки на 1 июля 2002 г. или после этой даты.

Документ о соответствии (форма 2.1.17) оформляется и выдается на суда, перевозящие опасные грузы в упаковке, кроме опасных грузов в ограниченных количествах (см. 3.4 IMSBC) и в освобожденных количествах (см. 3.5 IMSBC), которые должны соответствовать правилу 19.3 главы П-2 Конвенции СОЛАС-74 с Поправками 2000 г., не позднее даты возобновляющего освидетельствования после 1 января 2011 г.:

.1 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки с 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 января 2011 г.;

.2 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 февраля 1992 г. или после этой даты, но до 1 января 2011 г., при этом:

.3 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки с 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 июля 1986 г., могут не соответствовать правилу 19.3.3 при условии, что они соответствуют правилу 54.2.3 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, принятому резолюцией MSC.1(XLV);

.4 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки с 1 июля 1986 г. или после этой даты, но до 1 февраля 1992 г., могут не соответствовать правилу 19.3.3 при условии, что они соответствуют правилу 54.2.3 главы II-2 Конвенции СОЛАС-74 с поправками, принятому резолюцией MSC.6(48);

.5 грузовые суда валовой вместимостью 500 и более, а также пассажирские суда, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки с 1 сентября 1984 г. или после этой даты, но до 1 июля 1998 г., могут не соответствовать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2;

.6 грузовые суда валовой вместимостью менее 500, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки с 1 сентября 1992 г. или после этой даты, но до 1 июля 1998 г., могут не соответствовать правилам 19.3.10.1 и 19.3.10.2.

При оформлении Документа о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17) инспектором оформляется Чек-лист проверки специальных требований судна, перевозящего опасные грузы (форма 6.1.27) с выдачей Акта конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02) или Отчета об освидетельствовании судна (форма 6.1.03).

Документ о соответствии судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17) может быть оформлено и выдано на судно, не указанное выше, при соответствии конструкции, оборудования и снабжения судна специальным требованиям правила 19 главы П-2 Конвенции СОЛАС-74 с Поправками 2000 г.

2.1.5.4.3 Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма 2.1.22) оформляется и выдается для судов, не указанных в 2.1.5.4.1 и 2.1.5.4.2 и не в полной мере отвечающих требованиям правила 54 главы П-2 Конвенции СОЛАС-74 с Поправками 1981 г. или правила 19 главы П-2 Конвенции СОЛАС-74 с Поправками 2000 г., перевозящих опасные грузы в упаковке, кроме грузов классов 6.2 и 7, при соответствии конструкции, оборудования и снабжения судна применимым требованиям, обеспечивающим безопасную перевозку конкретных опасных грузов.

Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных грузов (форма 2.1.22.1) (для судов под флагом Мальты – формы 2.1.22.1m) оформляется и выдается для судов, перевозящих конкретные упакованные опасные грузы классов 6.2 и 7, при соответствии конструкции, оборудования и снабжения судна применимым требованиям, обеспечивающим безопасную перевозку таких грузов.

При оформлении свидетельств (формы 2.1.22 или 2.1.22.1 (2.1.22.1m)) инспектором оформляется Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10).

2.1.5.4.4 Для судов, перевозящих или предназначенных для перевозки твердых навалочных грузов, обладающих химической опасностью, которые относятся к группе В Приложения 1 к МКМПНГ и классифицируются по правилу 7 части А-1 главы VII Конвенции СОЛАС-74 или как вещества, опасные только при перевозке навалом (ВОН), оформляются документы Регистра, подтверждающие выполнение требований МКМПНГ (см. 2.1.12 настоящей части).

2.1.5.4.5 На иностранные суда при положительных результатах освидетельствования свидетельства (формы 2.1.17, 2.1.17.1, 2.1.22 и 2.1.22.1) могут быть оформлены и выданы, если нет специальных указаний морской администрации государства флага.

При наличии специальных указаний морской администрации государства флага (национальных правил или требований) в отношении перевозки того или иного класса опасных грузов на судно может быть оформлен Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10).

2.1.5.4.6 Для судов, перевозящих в качестве груза отработавшее ядерное топливо, плутоний и высокорадиоактивные отходы в упаковке, может быть оформлено и выдано Международное свидетельство

о пригодности судна для перевозки грузов ОЯТ (форма 2.1.5) при условии выполнения требований 7.3 части VI «Противопожарная защита» правил постройки и применимых требований МКМПОГ.

2.1.5.4.7 На суда, отвечающие требованиям части D главы 7 Международного кодекса безопасности высокоскоростных судов, 2000 года с поправками, построенные 1 июля 2002 г. или после этой даты, при перевозке опасных грузов, подпадающих под классификацию правила 1 части А МКМПОГ, кроме грузов классов 6.2 и 7, оформляется Свидетельство о соответствии высокоскоростного судна, перевозящего опасные грузы, специальным требованиям (форма 2.1.17HS) (см. MSC/Circ.1266, резолюции MSC.269(85), MSC.271(85).

2.1.6 Освидетельствование для оформления Свидетельства о безопасности судна специального назначения в соответствии с Кодексом по безопасности судов специального назначения 2008 г.

2.1.6.1 Введение.

2.1.6.1.1 Комитет по безопасности на море на своей восемьдесят четвертой сессии пересмотрел Кодекс по безопасности судов специального назначения (далее – Кодекс ССН), принятый резолюцией А.534(13), для того чтобы привести его в соответствие с поправками к Конвенции СОЛАС и расширить добровольное применение пересмотренного Кодекса с целью включения в него учебных судов независимо от того, распространяются ли на них требования о применении Конвенции СОЛАС.

2.1.6.1.2 Кодекс ССН разработан с целью установления международного стандарта безопасности для судов специального назначения новой постройки, применение которого облегчит эксплуатацию таких судов и обеспечит уровень безопасности для судов и их персонала, равноценный требуемому Конвенцией СОЛАС-74.

2.1.6.1.3 Для целей Кодекса ССН судно специального назначения – судно валовой вместимостью не менее 500, на борту которого имеется более 12 чел. специального персонала, т. е. лиц, выполняющих специальные обязанности, связанные с конкретным эксплуатационным назначением судна, которые предусматриваются сверх числа персонала, необходимого для выполнения обычных обязанностей, связанных с судовождением, эксплуатацией механизмов и техническим обслуживанием судна, или занятого обслуживанием находящихся на борту лиц.

2.1.6.1.4 Поскольку предполагается, что специальный персонал физически здоров, достаточно хорошо знает расположение судна и получил определенную подготовку в отношении действий, связанных с обеспечением безопасности и использованием судовых средств обеспечения безопас-ности, то нет необходимости рассматривать суда специального назначения, на борту которых имеется такой персонал, как пассажирские или применять к ним требования, предъявляемые к пассажирским судам.

2.1.6.1.5 При разработке стандартов безопасности для настоящего Кодекса необходимо учитывать:

.1 число имеющегося на борту специального персонала; и

.2 конструкцию и размеры рассматриваемого судна.

2.1.6.1.6 Несмотря на то, что Кодекс ССН разработан применительно к новым судам валовой вместимостью 500 и более, администрации государства флага могут рассмотреть вопрос о применении положений Кодекса и к судам меньшей вместимости. Кодекс не содержит определения термина «новое судно» с тем, чтобы любая администрация государства флага могла по своему усмотрению установить эффективную дату вступления Кодекса в силу.

2.1.6.1.7 Для облегчения эксплуатации судов специального назначения Кодекс ССН предусматривает выдачу каждому судну специального назначения свидетельства, называемого Свидетельством о безопасности судна специального назначения. Если судно специального назначения обычно осуществляет международные рейсы, определение которых дано в Конвенции СОЛАС, то в дополнение к Свидетельству о безопасности судна специального назначения оно должно иметь по усмотрению администрации:

.1 либо Свидетельство о безопасности пассажирского судна и Свидетельство об изъятии, выдаваемые в соответствии с Конвенцией СОЛАС;

.2 либо Свидетельство о безопасности грузового судна и, в необходимых случаях, Свидетельство об изъятии, выдаваемые в соответствии с Конвенцией СОЛАС.

2.1.6.1.8 Отмечая, что Кодекс ССН может быть применен к некоторым судам, имеющим на борту специальный персонал, к которым не применимы требования Конвенции СОЛАС, Комитет по безопасности на море призывает администрации государства флага применять стандарты Кодекса к таким судам в той мере, в какой они сочтут это целесообразным и практически возможным.

2.1.6.2 Общие положения.

2.1.6.2.1 Кодекс ССН предназначен обеспечить рекомендации в отношении критериев проектирования судов специального назначения, стандартов для их постройки и других мер безопасности для судов специального назначения.

2.1.6.2.2 Применение.

2.1.6.2.2.1 За исключением положений 8.3 (см. приложение 12) для судна, на борт которого имеется более 60 чел., Кодекс ССН применяется к любому судну специального назначения валовой вместимостью не менее 500, свидетельство на которое выдано 13 мая 2008 года или после этой даты.

Администрация государства флага может также, насколько это целесообразно и практически возможно, применять положения Кодекса ССН к судам специального назначения валовой вместимостью менее 500 и к судам специального назначения, построенным до 13 мая 2008 года.

2.1.6.2.2.2 Кодекс ССН не применяется к судам, отвечающим требованиям Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок (далее – Кодекс ПБУ).

2.1.6.2.2.3 Кодекс ССН не предназначается для судов, используемых для транспортировки и размещения специального персонала, не используемого при работах на борту судна.

2.1.6.3 Определения.

2.1.6.3.1 Для целей Кодекса ССН применяются приводимые ниже определения. В отношении встречающихся в Кодексе терминов, определение которых не дано, применяются определения, приведенные в Конвенции СОЛАС.

Длина L – **96 %** полной длины по ватерлинию, проходящую на высоте, равной 85 % наименьшей теоретической высоты борта, измеренной от верхней кромки киля, или длина от передней кромки форштевня до оси баллера руля по ту же ватерлинию, если эта длина больше. На судах, спроектированных с дифферентом, ватерлиния, по которой измеряется длина, должна быть параллельна конструктивной ватерлинии. Длина L должна измеряться в метрах.

Кодекс ЛСА – Международный кодекс по спасательным средствам, принятый Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.48(**66**), с поправками.

Конвенция СОЛАС – Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года, с поправками.

МКМПОГ – Международный кодекс морской перевозки опасных грузов, принятый Комитетом по безопасности на море резолюцией MSC.**122**(75), с поправками.

Организация – Международная морская организация.

Пассажир – всякое лицо, за исключением:

капитана и членов экипажа или иных лиц, работающих либо выполняющих на судне какие-либо обязанности, связанные с деятельностью этого судна; и

ребенка не старше одного года.

Программа обучения – конкретный курс теоретического обучения и приобретения практических навыков по всем аспектам эксплуатации судна, аналогичный базовой подготовке по безопасности, предлагаемый морскими учреждениями в стране администрации государства флага.

Проницаемость помещения – отношение объема этого помещения, который, как предполагается, будет заполнен водой, к полному объему этого помещения.

Специальный персонал – все лица, которые не являются пассажирами либо членами экипажа или детьми не старше одного года и которые находятся на борту в связи со специальным назначением такого судна либо в связи с проведением на борту такого судна специальных работ. В случаях, когда в тексте Кодекса в качестве параметра встречается число специального персонала, оно должно включать число имеющихся на борту пассажиров, которое не должно превышать 12.

Предполагается, что специальный персонал физически здоров, достаточно хорошо знает расположение судна и получил определенную подготовку в отношении действий, связанных с обеспечением безопасности и использованием судовых средств обеспечения безопасности до выхода из порта.

В состав специального персонала входят:

исследователи, технические специалисты и экспедиторы на судах, занятых в исследовательской деятельности, некоммерческих экспедициях и изысканиях;

персонал, проходящий подготовку и приобретающий практический опыт работы на море для развития соответствующих навыков с целью профессиональной карьеры на море. Такая подготовка должна проходить согласно программе подготовки, одобренной администрацией государства флага;

персонал, занятый обработкой улова рыбы, китов и других живых ресурсов моря на обрабатывающих судах, не занятых ловом;

спасательный персонал на спасательных судах, персонал, занятый укладкой кабеля, на кабельных судах, персонал, занятый в сейсмических исследованиях, на судах для сейсмических исследований, водолазы на водолазных судах, персонал, занятый укладкой труб, на судах-трубоукладчиках и персонал, занятый эксплуатацией крана, на плавучих кранах; и

остальной персонал, аналогичный вышеперечисленному, который, по мнению администрации государства флага, может быть отнесен к этой группе.

Судно специального назначения[1] – самоходное судно с механическим двигателем, на борту которого в связи с характером его работы имеется более 12 чел. специального персонала[2].

[1] Некоторые парусные учебные суда могут быть классифицированы администрацией как «не имеющие механических средств для обеспечения движения», если они оборудованы механическими двигателями для использования во вспомогательных и аварийных целях.

[2] Если на борту судна имеется более 12 пассажиров, согласно определению Конвенции СОЛАС, такое судно не должно рассматриваться как судно специального назначения, так как оно является пассажирским судном, согласно определению Конвенции СОЛАС.

Ширина B – наибольшая ширина судна, измеренная на миделе до теоретической линии шпангоута на судах с металлической обшивкой и до наружной поверхности корпуса на судах с обшивкой из другого материала. Ширина B должна измеряться в метрах.

Экипаж – все имеющиеся на борту судна лица, обеспечивающие судовождение и техническое обслуживание судна, его механизмов, систем и устройств, необходимых для обеспечения движения и безопасного плавания судна, либо обслуживающих других находящихся на борту судна лиц.

2.1.6.4 Изъятия.

Если судно, которое обычно не эксплуатируется в качестве судна специального назначения, как исключение, выполняет разовый рейс в качестве судна специального назначения, оно может быть освобождено администрацией государства флага от выполнения положений Кодекса ССН при условии, что оно отвечает требованиям безопасности, которые, по мнению администрации государства флага, являются достаточными для совершения такого разового рейса.

2.1.6.5 Равноценные замены.

2.1.6.5.1 Если Кодексом ССН предписывается применение на судне определенной арматуры, материала, средства, прибора, предмета оборудования или их типа либо проведение каких-либо определенных мер или соблюдение какой-либо процедуры или порядка расположения, администрация государства флага может разрешить применение на этом судне иной арматуры, материала, средства, прибора, предмета оборудования или их типа либо проведение каких-либо иных мер или соблюдение какой-либо иной процедуры или порядка расположения, если она с помощью испытаний или иным образом убедится, что такая арматура, материал, средство, прибор, предмет оборудования или их тип либо какие-либо определенные меры, процедура или порядок расположения являются по меньшей мере такими же эффективными, как и предписываемые Кодексом.

2.1.6.5.2 Если администрация государства флага разрешает таким образом применение иной арматуры, материала, средства, прибора, предмета оборудования или их типа либо проведение иных мер или соблюдение иной процедуры или порядка расположения, либо новую конструкцию или способ применения, она должна сообщить Организации подробные данные о такой замене вместе с отчетом, содержащим обоснование произведенной замены, с тем чтобы Организация могла разослать их другим правительствам с целью уведомления их должностных лиц.

2.1.6.6 Освидетельствования.

Каждое судно специального назначения подлежит предписанным Конвенцией СОЛАС для грузовых судов, иных чем нефтеналивные, освидетельствованиям, которые должны охватывать положения настоящего Кодекса.

2.1.6.7 Выдача свидетельств.

2.1.6.7.1 После проведения освидетельствования в соответствии с 2.1.**6.6** свидетельство может быть выдано либо администрацией государства флага, либо должным образом на то уполномоченным ею лицом или организацией. В каждом случае администрация государства флага принимает на себя полную ответственность за выдачу свидетельства.

2.1.6.7.2 Свидетельство о безопасности судна специального назначения (форма 2.1.27.1) вместе с Перечнем оборудования для свидетельства о безопасности судна специального назначения (форма 2.1.28.1) должно быть оформлено на официальном языке выдающей его страны с переводом на английский язык, по соответствующим образцам, приведенным в приложении к Кодексу.

2.1.6.7.3 Срок действия и действительность Свидетельства по форме 2.1.27.1 должны регламентироваться соответствующими положениями Конвенции СОЛАС для грузовых судов.

2.1.6.7.4 Если Свидетельство по форме 2.1.27.1 выдается судну специального назначения валовой вместимостью менее 500, оно должно содержать указания, касающиеся допускаемого в соответствии с 2.1.**6.**2 объема послаблений.

2.1.6.8 Проверка наличия на судне специального назначения всей требуемой документации включает проверки, указанные в 2.1.1 – 2.1.4, связанные с выдачей свидетельств о безопасности в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74/78/88/00.

2.1.6.9 При положительных результатах освидетельствования на судно оформляются:

.1 свидетельства о безопасности судна в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74/78/88/00 (при совершении международных рейсов);

.2 Свидетельство о безопасности судна специального назначения (форма 2.1.27.1) с Перечнем оборудования для свидетельства о безопасности судна специального назначения (форма 2.1.28.1).

2.1.6.10 Объем и порядок освидетельствования судов специального назначения указан в Инструкции по освидетельствованию судов специального назначения (см. приложение 12).

2.1.7 Предоставление изъятий в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74/78/88/00.

2.1.7.1 Предоставление изъятий в соответствии с Конвенцией СОЛАС-74/78/88/00 осуществляется на основании положений циркуляра ИМО SLS.14/Circ.ll5 от 21 июля 1993 г.

При оформлении Свидетельства об изъятии на суда, которые во время рейса удаляются от ближайшего берега не более, чем на 20 миль, необходимо требовать от судовладельца конкретных обоснований, доказывающих, что применение каких-либо требований Конвенции

СОЛАС-74/78/88/00 для совершения таких рейсов нецелесообразно или излишне, как это требуется правилами Конвенции СОЛАС-74/78/88/00, в которых оговорены условия оформления Свидетельства об изъятии. Если обоснования неубедительны, технически необоснованны и носят неконкретный, декларативный характер, связанный только с финансовыми затруднениями судовладельцев, то в этих случаях подразделению Регистра необходимо прекращать рассмотрение таких заявок и давать отрицательное заключение. В связи с тем, что морские администрации стран портов захода требуют выполнения положений циркуляра ИМО № 606 о заблаговременном извещении их со стороны государства флага о намерении оформить изъятие на судно, судовладелец вместе с обоснованием, указанным выше, должен предоставлять в подразделение Регистра дополнительные сведения о судне (тип, длина, ширина, осадка, вместимость, районы плавания и страны портов захода). Также во всех случаях в заявке должны быть указаны номер проекта, класс и год постройки судна.

В случаях предоставления изъятий по правилам 1/4(b) (Конвенция СОЛАС-74), II-1/25-1.3 (Поправки, принятые в мае 1990 г.), IV/5 (Конвенция СОЛАС-74), IV/3 (Поправки 1988 г. по ГМССБ) Главное управление Регистра готовит проект информации в ИМО и направляет ее в морскую администрацию государства флага для дальнейшей отправки в ИМО.

2.1.7.2 Порядок выдачи Свидетельств об изъятии по формам **2**.1.16 и **2**.1.16.**2**.

2.1.7.2.1 Судовладелец направляет в подразделение Регистра, на учете которого состоит судно, заявку на получение Свидетельства об изъятии с детальным обоснованием, подтверждающим обеспечение безопасной эксплуатации судна в предполагаемом районе плавания, обеспечение безопасности в портах захода, доказывающим, что во всех предполагаемых рейсах судно не будет выходить за пределы разрешенных районов плавания.

2.1.7.2.2 Подразделение Регистра рассматривает заявку и направляет ее в Главное управление вместе со своим заключением о возможности предоставления изъятия.

2.1.7.2.3 Главное управление рассматривает вышеуказанные материалы и направляет их вместе со своим заключением в морскую администрацию государства флага.

2.1.7.2.4 Морская администрация государства флага принимает решение о возможности предоставления изъятия, при необходимости получает подтверждение от морских администраций государств портов захода и сообщает о своем решении в Главное управление Регистра.

2.1.7.2.5 После получения разрешения от морской администрации государства флага Главное управление Регистра направляет поручение на выдачу Свидетельства об изъятии в подразделение Регистра по месту учета судна либо сообщает об отказе.

2.1.7.3 Перечень положений Конвенции СОЛАС-74 и Поправок к ней, в соответствии с которыми должно быть оформлено Свидетельство об изъятии (если морская администрация государства флага предоставляет такое изъятие):

Правило	Краткое содержание
ГЛАВА I (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88)	
4(a)	Судно, совершающее разовый международный рейс
4(b)	Судно, имеющее особенности нового типа
ГЛАВА II-1 (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88/ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
[1]1(c)/1.4 (1981 г.)	Защищенный характер и условия рейса
[2]—/11.9 (1989 г)	Дейдвудные трубы
—/12-1.4 (1989 г.)	Двойное дно на грузовых судах, не являющихся нефтеналивными
—/20-1.3 (октябрь 1988 г.)	Закрытие грузовых дверей
—/25-1.3 (май 1990 г.)	Деление на отсеки и остойчивость грузовых судов в поврежденном состоянии
—/25-9.1 (май 1990 г.)	Отверстия в водонепроницаемых переборках и внутренних палубах на грузовых судах
—/25-10.4 (май 1990 г.)	Наружные отверстия на грузовых судах
—/53-2.1 (1981 г.)	Резервный генератор (освобождение)
ГЛАВА II-2 (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88/ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
1(e)/1.4.1 (1981 г.)/ 1.4.1 (ноябрь 2000 г.)	Защищенный характер и условия рейса
—/4.3.4.3/(1981 г.)/ 10.2.1.2.2.2 (ноябрь 2000 г.)	Дистанционный пуск пожарных насосов
—/48(a)(i)/28.1.1 (1981 г.)/13.3.2.1.1 (ноябрь 2000 г.)	Один путь эвакуации (освобождение)
—/32(a)(iii)/40.2 (1981 г.)/40.2 (1980 г.)/7.6 (ноябрь 2000 г.)	Система обнаружения или сигнализации пожара в коротких рейсах
—/45.1.3 (1981 г.)/ 13.3.3.6 (ноябрь 2000 г.)	Один путь эвакуации (освобождение)
—/53.1.3 (1996 г.)/ 10.7.1.4 (ноябрь 2000 г.)	Противопожарное оборудование в грузовых помещениях
—/60.4.2 (1981 г.)/—	Системы инертного газа для нефтеналивных судов дедвейтом менее 40000 т
ГЛАВА III (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88/ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
3(a)/2.1 (1983 г.)/ 2.1 (май 1996 г.)	Защищенный характер и условия рейса
11(b)/41.8.32 (1983 г.)/ параграф 4.4.8.32 Кодекса ЛСА	Снабжение спасательных шлюпок
—/21.4.2.2 (1983 г.)/ 22.4.1.2 (май 1996 г.)	Теплозащитные средства

Правило	Краткое содержание
—/27.3.2.3(1983 г.)/ 32.3.2.3(май 1996 г.)/ 32.3.2(май 2004 г.)	Гидрокостюмы
—/27.3, 3.3(1983 г.)/ 32.3.3.3 (май 2004 г.)/ 32.3.2 (май 2004 г.)	Гидрокостюмы
35(a)(i)/—	Спасательные плоты для грузовых судов между ближайшими соседними странами
—7.3 (май 1996 г.)	Защитные средства экипажа спасательной шлюпки, морская эвакуационная система
ГЛАВА IV (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88/ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
5/3.2 (1988 г., ГМССБ)	Частичное или условное изъятие по радиооборудованию (правила 3, 7 — 11)
ГЛАВА V (КОНВЕНЦИЯ СОЛАС-74/78/88/ПОПРАВКИ 2000 Г. К КОНВЕНЦИИ СОЛАС-74/78/88)	
—/12(j)(iii) (1981 г.)	Средство автоматической радиолокационной прокладки
—/12(и) (1981 г.)	Правило 12 (частичное изъятие или изъятие на определенных условиях в зависимости от рейса)
—/3.2	Изъятия отдельным судам на определенных администрацией государства флага условиях
—/19.2.4.4	Установка аппаратуры АИС при условии вывода судна из эксплуатации не позднее 31 декабря 2006 г.
—/20.2	Установка РДР на пассажирские суда, построенные до 1 июля 2002 г. в случае невозможности подключения к судовому оборудованию

Примечания: [1]1(c)/1.4(81) — означает правило 1/(c) главы II-1 Конвенции СОЛАС-74 и, через дробь, правило II-1/1.4 Поправок 1981 года к Конвенции СОЛАС-74/78/88.

[2] Прочерк (—) означает что до принятия Поправок соответствующего правила в Конвенции СОЛАС-74/78/88 не существовало.

2.1.8 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом и Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом.

2.1.8.1 Общие положения.

2.1.8.1.1 Положения **2.1.8** регламентируют в общем виде объем освидетельствования судна в процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом в соответствии с резолюцией ИМО А. 1057(27) с поправками 2012 года к Кодексу IBC, принятых резолюциями MSC.340(91) и MEPC.225(64), а также Поправок 2006 года к Кодексу BCH, принятых резолюциями MSC.212(81) и MEPC. 144(54).

2.1.8.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки конструкции, оборудования, арматуры, приспособлений и материалов изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.1.8.2 Ежегодное освидетельствование.

2.1.8.2.1 Для соответствия положениям Международного кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом, 1983 г. (IBC-83/90/00) и Кодекса постройки и оборудования судов, перевозящих опасные химические грузы наливом (BCH-85/90/00) проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию и Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличия копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.3 проверку срока действия Международного свидетельства об охране судна;

.4 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.5 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.6 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.7 проверку, где это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом;

.8 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.9 проверку, если это применимо, срока действияи Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы;

.10 проверку, устанавливающую, что состав экипажа судна отвечает требованиям документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр. V/13(b) СОЛАС-74/88);

.11 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.12 проверку того, было ли установлено какое-либо новое оборудование и, если оно было установлено, подтверждение того, что оно было одобрено до установки и что все изменения отражены в соответствующем свидетельстве;

.13 подтверждение наличия на судне информации об остойчивости и загрузке, содержащей подробное описание типовых эксплуатационных условий и балластировки, указания по оценке других состояний нагрузки, сводный перечень характерис-тик живучести судна и достаточные сведения, с тем чтобы убедиться, что судно загружено и эксплуатируется безопасно и в соответствии с хорошей морской практикой (гл. 2 IBC-83/90/00); (ссылка на BCH-85/90/00 отсутствует);

.14 подтверждение того, что информация о живучести поврежденного судна обеспечивается на основе информации о нагрузке для всех предполагаемых условий нагрузки и изменений осадки и дифферента (гл. 2 IBC-83/90/00); (ссылка на BCH-85/90/00 отсутствует);

.15 подтверждение того, что предусмотрена таблица, показывающая степень заполнения грузовых емкостей при различной плотности грузов (гл. 16 IBC-83/90/00); (гл. IIG BCH-85/90/00);

.16 подтверждение наличия экземпляра Кодекса IBC-83/90/00, или Кодекса КГХ-85/90/00, или равноценных национальных правил (гл. 16 IBC-83/90/00); (гл. V BCH-85/90/00);

.17 подтверждение того, что предусмотрена информация относительно химических и физических свойств продуктов, подлежащих перевозке, а также информация о мерах, принимаемых в случае аварии (гл. 16 IBC-83/90/00); (гл. V КГХ-85/90/00);

.18 подтверждение того, что предусмотрено руководство по способам перекачки груза, очистки емкостей, дегазации, балластировки и т. д. (гл. 16 IBC-83/90/00); (гл. V BCH-85/90/00);

.19 подтверждение наличия на судне Руководства по методам и устройствам (гл. 16A IBC-83/90/00); (гл. V BCH-85/90/00);

.20 подтверждение наличия на судне плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением опасными химическими грузами (пр.17 Прил. II к МАРПОЛ-04);

.21 подтверждение правильности ведения Журнала грузовых операций (пр.15 Прил. II к МАРПОЛ).

.22 подтверждение того, что на судне имеется информация о совместимости конструкционных материалов, защитных облицовок и покрытий (гл. 6 IBC-83/04); (гл. IIG Кодекса BCH-85/90/00);

.23 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление 1 к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если это применимо;

.24 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. 6.4 и 6.5 Прил.VI к МАРПОЛ).

2.1.8.2.2 Для соответствия положениям Кодекса IBC-83/90/00 и Кодекса BCH-85/90/00 ежегодное освидетельствование конструкции, оборудования, приспособлений и материалов должно включать:

.1 подтверждение того, что двери и окна рулевой рубки, иллюминаторы и окна в концевых переборках надстройки и рубки, обращенные в сторону грузовой зоны, находятся в удовлетворительном состоянии (гл. 3 IBC-83/90/00); (гл. IIC BCH-85/90/00);

.2 подтверждение того, что устранены возможные источники воспламенения в грузовом насосном отделении или около него, такие как незакрепленные устройства, горючие материалы и т. п., что нет никаких следов повышенной утечки, и что трапы находятся в удовлетворительном состоянии (гл. 3 IBC-83/90/00); (гл. IIC BCH-85/90/00);

.3 подтверждение того, что съемные участки трубопроводов или другое одобренное оборудование, необходимое для разделения груза, имеются в насосном отделении и находятся в удовлетворительном состоянии (гл. 3 IBC-83/90/00); (гл. IIC BCH-85/90/00);

.4 осмотр всех переборок насосного отделения для выяснения следов утечки груза или трещин и, в частности, уплотнений всех проходов в переборках насосного отделения (гл. 3 IBC-83/90/00); (гл. IIC BCH-85/90/00);

.5 подтверждение того, что дистанционное управление работой осушительной системы насосного отделения удовлетворяет требованиям (гл. 3 IBC-83/90/00); (гл. IIC BCH-85/90/00);

.6 проверку осушительных и балластных устройств и подтверждение того, что насосы и трубопроводы маркированы (гл. 3 IBC-83/90/00); (ссылка на BCH-85/90/00 отсутствует);

.7 подтверждение, где это применимо, того, что носовые или кормовые погрузочно-разгрузочные устройства находятся в рабочем состоянии, и проверку средств связи и дистанционного отключения грузовых насосов (гл. 3 IBC-83/90/00); (ссылка на BCH-85/90/00 отсутствует);

.8 проверку системы грузовых трубопроводов и подтверждение того, что любые шланги соответствуют тому виду эксплуатации, для которого они предназначены и, где это применимо, одобренному типу или имеют маркировку даты испытания (гл. 5 IBC-83/90/00); (гл. IID BCH-85/90/00);

.9 проверку, где это применимо, систем подогрева или охлаждения груза, включая любой отбор проб, и подтверждение того, что средства для изменения температуры и связанные с ними сигнальные устройства находятся в удовлетвори-тельном состоянии (гл. 7 IBC-83/90/00); (гл. IIF BCH-85/90/00);

.10 проверку, насколько это практически возможно, газоотводных систем грузовых емкостей, включая нагнетательные/вакуумные клапаны и устройства для предотвращения проникновения пламени (гл. 8 Кодекса

IHC-83/90/00 и MSC.102(73), MEPC.79(43)); (гл. IIH Кодекса BCH-85/90/00 и MEPC.80(43));

.11 проверку измерительных устройств сигнализации по верхнему уровню и клапанов, связанных с системой контроля перелива (гл. 8 IBC-83/90/00); (гл. IIE BCH-85/90/00);

.12 подтверждение того, что на борту судна имеется или вырабатывается достаточный запас газа для компенсации естественных потерь, и что средства, предусмотренные для контроля незаполненных пространств емкостей, являются удовлетворительными (гл. 9 IBC-83/90/00); (гл. IIH BCH-85/90/00);

.13 подтверждение того, что приняты меры по обеспечению на борту судна достаточной среды, если в качестве сушильной среды на всех воздухоприемных отверстиях емкостей используются сушильные агенты (гл. 9 IBC-83/90/00); (гл. IIH BCH-85/90/00);

.14 подтверждение того, что все электрооборудование в опасных зонах соответствует таким зонам, находится в удовлетворительном состоянии и обслуживается надлежащим образом (гл. 10 IBC-83/90/00); (гл. IHB BCH-85/90/00);

.15 осмотр стационарной системы пожаротушения для грузового насосного отделения и палубной системы пенотушения для грузовой зоны и подтверждение того, что их средства управления четко обозначены (гл. 11 IHC-83/90/00); (гл. IHE BCH-85/90/00);

.16 подтверждение того, что состояние переносного оборудования для тушения пожара для грузов, перевозимых в грузовой зоне, является удовлетворительным (гл. 11 IHC-83/90/00); (гл. IIE BCH-85/90/00);

.17 подтверждение того, что система для постоянного контроля концентрации воспламеняющихся паров является удовлетворительной (гл. 11 Кодекса IBC-83/90/00);

.18 осмотр, насколько это практически возможно, и подтверждение нормальной работы устройств для вентиляции помещений, обычно посещаемых во время грузовых операций, и других помещений в грузовой зоне (гл. 12 IHC-83/90/00); (гл. IHA BCH-85/90/00);

.19 подтверждение, насколько это практически возможно, того, что искробезопасные системы и цепи, используемые для целей измерения, регистрации, контроля и связи во всех опасных местах, обслуживаются надлежащим образом (гл. 13 IHC-83/90/00); (гл. IHC BCH-85/90/00);

.20 осмотр снаряжения для защиты персонала (гл. 14 IBC-83/90/00); (гл. IIF BCH-85/90/00) и подтверждение, в частности, того, что:

.20.1 защитное снаряжение для членов экипажа, занятых в погрузочно-разгрузочных операциях, и условия его хранения находятся в удовлетворительном состоянии;

.20.2 требуемое снаряжение, обеспечивающее безопасность, и связанные с ним дыхательные аппараты и воздушные баллоны и, насколько это возможно, средства защиты глаз и органов дыхания на случай эвакуации при аварии находятся в удовлетворительном состоянии и хранятся надлежащим образом;

.20.3 средства оказания первой медицинской помощи, включая носилки и кислородное оборудование для реанимации, находятся в удовлетворительном состоянии;

.20.4 предусмотрены противоядия против грузов, фактически перевозимых на судне;

.20.5 обеззараживающие душевые и устройства для промывки глаз функционируют нормально;

.20.6 на судне имеются требуемые приборы газообнаружения, и приняты меры для наличия на борту соответствующих трубок для обнаружения паров;

.20.7 условия хранения проб груза удовлетворяют требованиям;

.21 положения **2.2.2.2.2**;

.22 подтверждение того, что точки отбора проб или чувствительные элементы датчиков размещены в подходящих местах для того, чтобы быстро обнаружить опасные протечки (гл. 11.1.4 IBC-07); (гл. IHE 3.13 BCH-83/90/00).

2.1.8.2.3 Для соответствия положениям Кодекса IBC-83/90/00 и Кодекса BCH-85/90/00 ежегодное освидетельствование должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о годности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или Свидетельство о годности судна для перевозки опасных химических грузов наливом;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.1.8.3 Промежуточное освидетельствование.

2.1.8.3.1 Для соответствия положениям Кодекса IBC-83/90/00 и Кодекса BCH-85/90/00 проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения **2.1.8.2.1**.

2.1.8.3.2 Для соответствия положениям Кодекса IBC-83/90/00 и Кодекса BCH-85/90/00 освидетельствование конструкции, оборудования, арматуры, приспособлений и материалов должно включать:

.1 положения **2.1.8.2.2**;

.2 проверку средств осушения газоотводных трубопроводов (гл. 8 IBC-83/90/00); (гл. IIE BCH-85/90/00);

.3 подтверждение, насколько это применимо, того, что трубопроводы и вкладные грузовые цистерны заземлены на корпус (гл. 10 IBC-83/90/00); (гл. IHB BCH-85/90/00);

.4 общий осмотр электрооборудования и кабелей в опасных зонах, таких как грузовые насосные отделения

и зоны, примыкающие к грузовым емкостям, для выявления неисправного оборудования, арматуры и проводки. Сопротивление изоляции цепей должно быть испытано и в тех случаях, когда ведется надлежащая регистрация испытаний, при этом должны быть приняты во внимание последние показания (гл. 10 IBC-83/90/00); (гл. IBB BCH-85/90/00);

.5 подтверждение того, что предусмотрены пространства для вентиляторов искусственной вентиляции грузовой зоны (гл. 12 IBC-83/90/00); (гл. IBA BCH-85/90/00);

.6 положения 2.2.2.3.2.

2.1.8.3.3 Для соответствия положениям Кодекса IBC-83/90/00 и Кодекса BCH-85/90/00 промежуточное освидетельствование должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о годности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или Свидетельство о пригодности судна для перевозки опасных химических грузов наливом;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. **4**.2.3 настоящей части.

2.1.8.4 Освидетельствование для возобновления свидетельства.

2.1.8.4.1 Для соответствия положениям Кодекса IBC-83/90/00 и Кодекса BCH-85/90/00 проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.1.8.2.1, за исключе-нием проверки срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом.

2.1.8.4.2 Для соответствия положениям Кодекса IBC-83/90/00 и Кодекса BCH-85/90/00 освидетельствование конструкции, оборудования, арматуры, приспособлений и материалов для возобновления свидетельства должно включать:

.1 положения 2.1.8.3.2;

.2 положения 2.2.2.**4**.2.

2.1.8.4.3 При удовлетворительных результатах освидетельствования для возобновления свидетельства по его окончании должно выдаваться Международное свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельство о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом.

2.1.9 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом.

2.1.9.1 Общие положения.

2.1.9.1.1 Положения 2.1.9 регламентируют в общем виде объем освидетельствований судна в процессе эксплуатации для возобновления Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом в соответствии с резолюцией ИМО A.1053(27) и содержат Поправки 2006 – 2007 гг. к Кодексу IGC-83/90/00, принятые резолюциями MSC.220(82) и MEPC.166(56), которые вступили в силу до 31 декабря 2009 г. включительно.

2.1.9.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки конструкции, оборудования, арматуры, приспособлений и материалов изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.1.9.2 Ежегодное освидетельствование.

2.1.9.2.1 Для соответствия положениям Кодекса OIGC-83/90/00 проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию и Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.3 проверку срока действия Международного свидетельства об охране судна;

.4 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.5 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.6 проверку срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом;

.7 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличия копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.8 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.9 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы;

.10 подтверждение того, что имеются сведения об общей характеристике грузосодержащей системы (гл. **4** IGC-83/90/00).

.11 проверку, устанавливающую, что экипаж судна отвечает требованиям документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр. V/13(b) СОЛАС-74/88);

.12 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.13 проверку, было ли установлено какое-либо новое оборудование и, если оно было установлено, подтверждение того, что оно было одобрено до установки, и что все изменения отражены в соответствующем свидетельстве;

.14 подтверждение наличия на судне информации о загрузке и остойчивости, содержащей подробное описание типовых эксплуатационных условии и балластировки, указания по оценке других состояний нагрузки, сводный перечень характеристик живучести судна и достаточные сведения, для того, чтобы убедиться, что судно загружено и эксплуатируется безопасно и в соответствии с хорошей морской практикой (гл. **2** IGC-83/90/00);

.15 подтверждение того, что информация о живучести поврежденного судна обеспечивается на основе информации о нагрузке для всех предполагаемых условий нагрузки и изменений осадки и дифферента (гл. **2** IGC-83/90/00);

.16 подтверждение того, что предусмотрена необходимая информация в отношении безопасной перевозки продуктов, подлежащих перевозке (гл. **18** IGC-83/90/00);

.17 подтверждение наличия экземпляра Кодекса IGC-83/90/00 или равноценных национальных правил (гл. **18** IGC-83/90/00);

.18 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление **1** к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если оно применимо;

.19 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. **6.4** и **6.5**, Прил. VI к МАРПОЛ).

2.1.9.2.2 Для соответствия положениям Кодекса OIGC-83/90/00 ежегодное освидетельствование конструкции, оборудования, арматуры, приспособлений и материалов должно включать:

.1 подтверждение того, что любые специальные устройства, обеспечивающие выживаемость судна в состоянии повреждения, находятся в рабочем состоянии (гл. **2** OIGC-83/90/00);

.2 подтверждение того, что двери и окна рулевой рубки, иллюминаторы и окна в концевых переборках надстройки и рубки в грузовой зоне находятся в удовлетворительном состоянии (гл. 3 IGC-83/90/00);

.3 осмотр грузовых насосных и компрессорных отделений (гл. 3 IGC-83/90/00);

.4 подтверждение того, что система ручного отключения в случае аварии вместе с автоматическим отключением грузовых насосов и компрессоров находится в удовлетворительном состоянии (гл. 3 IGC-83/90/00);

.5 осмотр поста управления грузовыми операциями (гл. 3 IGC-83/90/00);

.6 осмотр устройств газообнаружения для постов управления грузовыми операциями и проверку принятых мер по устранению источников воспламенения, если такие помещения не являются газобезопасными (гл. 3 IGC-83/90/00);

.7 подтверждение того, что устройства для воздушных шлюзов обслуживаются надлежащим образом (гл. 3 IGC-83/90/00);

.8 осмотр, насколько это практически осуществимо, осушительных, балластных и топливных устройств (гл. 3 IGC-83/90/00);

.9 осмотр, где это применимо, носовых или кормовых погрузочно-разгрузочных устройств, обращая особое внимание на электрическое оборудование, средства пожаротушения и средства связи между постом управления грузовыми операциями и постом на берегу (гл. 3 IGC-83/90/00);

.10 подтверждение того, что уплотнения куполов емкостей с газом находятся в удовлетворительном состоянии (гл. 4 IGC-83/90/00);

.11 подтверждение того, что переносные или стационарные поддоны для сбора капель или палубная изоляция на случай утечки груза находятся в удовлетворительном состоянии (гл. 4 IGC-83/90/00);

.12 осмотр грузовых и технологических трубопроводов, включая расширительные соединения, изоляцию от конструкции корпуса, средства для сброса давления и стока (гл. 5 IGC-83/90/00);

.13 подтверждение того, что предохранительные клапаны грузовой емкости и межбарьерного пространства, включая системы безопасности и аварийно-предупредительной сигнализации, находятся в удовлетворительном состоянии (гл. 5 IGC-83/90/00);

.14 подтверждение того, что все шланги для жидкостей и паров соответствуют тому виду эксплуатации, для которого они предназначены и, где это применимо, одобренному типу или имеют маркировку даты испытания (гл. 5 IGC-83/90/00);

.15 осмотр устройств для регулирования давления/температуры груза, включая любую систему охлаждения, если она установлена, и подтверждение того, что любая связанная с ней аварийно-предупредительная сигнализация находится в удовлетворительном состоянии (гл. **7** IGC-83/90/00);

.16 осмотр, насколько это практически возможно, грузовых, топливных, балластных и газоотводных трубопроводов, включая газоотводные мачты и защитные сетки (гл. 8 IGC-83/90/00);

.17 подтверждение того, что предусмотрены меры для обеспечения наличия на борту инертного газа в достаточном количестве с тем, чтобы компенсировать нормальные потери, и что имеются средства для наблюдения за пространствами (гл. 9 IGC-83/90/00);

.18 подтверждение того, что расход инертного газа не повышен по сравнению с количеством, необходимым для компенсирования нормальных потерь, путем проверки записей о расходе инертного газа (гл. 9 IGC-83/90/00);

.19 подтверждение того, что любая система осушения воздухом и любая система продувки инертным газом межбарьерных и трюмных пространств находятся в удовлетворительном состоянии (гл. 9 IGC-83/90/00);

.20 подтверждение того, что электрическое оборудование в газоопасных пространствах и зонах находится в хорошем состоянии и поддерживается надлежащим образом (гл. 10 IGC-83/90/00);

.21 осмотр средств противопожарной защиты и тушения пожара и испытание средств дистанционного пуска одного главного пожарного насоса (гл. 11 IGC-83/90/00);

.22 осмотр стационарной системы пожаротушения для грузового насосного отделения и подтверждение того, что ее средства управления четко обозначены (гл. 11 IGC-83/90/00);

.23 осмотр системы водяного орошения для охлаждения, противопожарной защиты и защиты экипажа и подтверждение того, что ее средства управления четко обозначены (гл. 11 IGC-83/90/00);

.24 осмотр системы порошкового пожаротушения для грузовой зоны и подтверждение того, что ее средства управления четко обозначены (гл. 11 IGC-83/90/00);

.25 осмотр стационарной установки для газоопасных помещений и подтверждение того, что ее средства управления четко обозначены (гл. 11 IGC-83/90/00);

.26 подтверждение наличия комплектов снаряжения пожарного и проверку их состояния (гл. 11 IGC-83/90/00);

.27 осмотр, насколько это практически осуществимо, и подтверждение удовлетворительной работы устройств искусственной вентиляции помещений в грузовой зоне, обычно посещаемой во время грузовых операций (гл. 12 IGC-83/90/00);

.28 осмотр и подтверждение удовлетворительной работы устройств искусственной вентиляции обычно посещаемых помещений, кроме помещений, к которым применяются положения гл. 12 Кодекса IGC-83/90/00 (см. 2.1.9.2.2.27). При этом проверка работы искусственной вентиляции должна подтвердить, что:

.28.1 она может управляться из места вне помещения;

.28.2 вывешены предупредительные надписи относительно ее использования;

.28.3 она установлена и является системой вытяжного типа, обеспечивающей вытяжку из верхних или нижних частей помещения, или из верхних и нижних частей, где это применимо, для грузовых компрессорных и насосных отделений и для постов управления грузовыми операциями, если они считаются газоопасными помещениями;

.28.4 она является системой вентиляции нагнетательного типа для помещений, где находятся приводные электродвигатели грузовых компрессоров или насосов, и других газобезопасных помещений в пределах грузовой зоны, за исключением помещений, где находятся генераторы инертных газов;

.28.5 вытяжные каналы системы вентиляции удалены от приемных вентиляционных отверстий и отверстий, ведущих в жилые помещения, служебные помещения, посты управления и другие газобезопасные помещения;

.28.6 приемные помещения расположены таким образом, чтобы сократить до минимума возможность рециркуляции или образования опасных паров;

.28.7 вентиляционные каналы из газоопасных помещений не проходят через жилые, служебные и машинные помещения и посты управления, кроме случаев, когда применяются положения гл. 13 Кодекса IGC-83/90/00 в отношении оборудования газообнаружения;

.28.8 приводные электродвигатели вентиляторов располагаются вне вентиляционных каналов, если судно предназначено для перевозки воспламеняющихся продуктов, а вентиляторы и каналы, связанные только с вентиляторами, являются искробезопасного исполнения в газоопасных помещениях;

.29 осмотр и проведение испытаний, где это применимо и насколько это практически осуществимо, указателей уровня жидкости, устройств для предотвращения перелива, манометров, сигнализации повышения, а в соответствующем случае — понижения давления, и указателей температуры для грузовых емкостей (гл. 13 IGC-83/90/00);

.30 осмотр и проведение испытаний, где это применимо, оборудования газообнаружения (гл. 13 IGC-83/90/00);

.31 подтверждение того, что на судне имеется два комплекта соответствующего переносного оборудования газообнаружения для перевозимых грузов и предусмотрен соответствующий контрольно-измерительный прибор для замера уровня кислорода (гл. 13 IGC-83/90/00);

.32 проверку наличия снаряжения для защиты персонала (гл. 14 OIGC-83/90/00) и, в частности, того, что:

.32.1 предусмотрены и хранятся надлежащим образом два полных комплекта снаряжения, обеспечивающего безопасность, каждый из которых позволяет персоналу входить в заполненное газом помещение и работать в нем;

.32.2 предусмотрена необходимая подача сжатого воздуха и осмотр, где это применимо, устройства любого специального воздушного компрессора и системы воздухопровода низкого давления;

.32.3 предусмотрены средства оказания первой медицинской помощи, включая носилки и кислородное оборудование для реанимации, а также противоядия, если таковые имеются, против перевозимых грузов;

.32.4 предусмотрены соответствующие средства защиты глаз и органов дыхания на случай эвакуации при аварии;

.32.5 обеззараживающие душевые и устройства для промывки глаз находятся в рабочем состоянии;

.32.6 проверку, где это применимо, мер для защиты персонала от последствий большой утечки груза, предусматривающих наличие специального помещения в районе жилой зоны, спроектированного и оборудованного для этих целей;

.33 осмотр, где это применимо, средств для использования груза в качестве топлива и проверка, насколько это практически осуществимо, того, что подача газа в машинное отделение отключается, если вытяжная вентиляция работает неисправно, и что главный клапан для газового топлива может автоматически закрываться из машинного отделения (гл. 16 IGC-83/90/00).

2.1.9.2.3 Для соответствия положениям Кодекса IGC-83/90/00 ежегодное освидетельствование должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о годности судна для перевозки сжиженных газов наливом;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.1.9.3 Промежуточное освидетельствование.

2.1.9.3.1 Для соответствия положениям Кодекса IGC-83/90/00 проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.1.9.2.1.

2.1.9.3.2 Для соответствия положениям Кодекса IGC-83/90/00 промежуточное освидетельствование конструкции, оборудования, арматуры, приспособлений и материалов должно включать:

.1 положения 2.1.9.2.2;

.2 подтверждение, где это применимо, того, что трубопроводы и вкладные грузовые цистерны заземлены на корпус (гл. 10 IGC-83/90/00);

.3 общий осмотр электрооборудования и кабелей в опасных зонах, таких как грузовые насосные отделения и зоны, прилегающие к грузовым танкам, для выявления неисправного оборудования, арматуры и проводки. Должно быть испытано сопротивление изоляции цепи, и в случаях, когда ведется надлежащая регистрация испытаний, должны быть приняты во внимание последние показания (гл. 10 IGC-83/90/00);

.4 подтверждение того, что имеются запасные части для механических вентиляторов в грузовой зоне (гл. 12 IGC-83/90/00);

.5 подтверждение того, что устройства подогрева, если таковые имеются, для стальных конструкций находятся в удовлетворительном состоянии.

2.1.9.3.3 Для соответствия положениям Кодекса IGC-83/90/00 промежуточное освидетельствование должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о годности судна для перевозки сжиженных газов наливом;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования является неудовлетворительным,— см. 4.2.3 настоящей части.

2.1.9.4 Освидетельствование для возобновления свидетельства.

2.1.9.4.1 Для соответствия положениям Кодекса IGC-83/90/00 проверка действующих свидетельств и других документов должна включать положения 2.1.9.2.1, за исключением проверки срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом.

2.1.9.4.2 Для соответствия положениям Кодекса IGC-83/90/00 освидетельствование для возобновления свидетельства по конструкции, оборудованию, арматуре, приспособлениям и материалам должно включать:

.1 положения 2.1.9.3.2;

.2 осмотр изоляции и средств опоры грузовых емкостей и подтверждение того, что вторичный барьер остается эффективным (гл. 4 IGC-83/90/00).

2.1.9.4.3 При удовлетворительных результатах освидетельствования для возобновления свидетельства по его окончании должно выдаваться Международное свидетельство о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом.

2.1.10 Освидетельствование для оформления Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна.

2.1.10.1 Положения 2.1.10 регламентируют в общем виде объем освидетельствований судна в процессе эксплуатации для оформления/подтверждения Свидетельства о безопасности высокоскоростного судна (форма 2.1.42.1), выдаваемого с целью подтверждения соответствия судна требованиям Кодекса HSC.

2.1.10.2 Рассмотрение действующих свидетельств и других документов с целью установления соответствия судна требованиям Кодекса HSC должно включать:

.1 проверку наличия действующего Классификационного свидетельства;

.2 проверку наличия действующего Свидетельства о грузовой марке;

.3 проверку наличия разрешения на эксплуатацию высокоскоростного судна, выданного администрацией государства флага в подтверждение того, что:

руководство компании, эксплуатирующей судно, осуществляет строгий контроль за его эксплуатацией и обслуживанием посредством системы управления качеством в соответствии с МКУБ;

руководство компании, эксплуатирующей судно, обеспечивает, чтобы в экипаже были заняты лишь лица, имеющие квалификацию, позволяющую работать на судне конкретного типа, используемом на предполагаемом маршруте;

протяженность рейсов и наихудшие предполагаемые условия, при которых допускается эксплуатация судна, ограничены посредством установления эксплуатационных ограничений;

судно всегда находится в достаточной близости от места убежища;

в районе эксплуатации обеспечены надлежащие средства связи, прогноза погоды и технического обслуживания;

в предполагаемом районе эксплуатации имеются подходящие средства спасания;

.4 проверку наличия действующего Свидетельства на оборудование и снабжение, подтверждающего выполнение требований Кодекса HSC и Правил Регистра;

.5 проверку наличия на судне:

характеристики остойчивости и системы стабилизации, обеспечивающих безопасность при эксплуатации судна в неводоизмещающем и переходном режимах;

характеристики плавучести и остойчивости, обеспечивающих безопасность судна в водоизмещающем режиме как в неповрежденном, так и в поврежденном состояниях;

характеристики остойчивости в неводоизмещающем и переходном режимах, обеспечивающих безопасный перевод судна в водоизмещающий режим в случае любой неисправности системы;

.6 проверку наличия одобренной администрацией информации об остойчивости для капитана. При этом должно быть подтверждено, что судно не подвергалось какой-либо перестройке, влияющей на информацию об остойчивости. Информация должна включать данные, касающиеся судна, и в ней должны быть указаны условия загрузки и вид эксплуатации, в том числе и условия обледенения;

.7 проверку наличия, если это применимо, Пассажирского свидетельства и Свидетельства о безопасности пассажирского судна;

.8 проверку наличия Свидетельства о грузовой марке судна с динамическим принципом поддержания (форма 1.3.7) или Международного свидетельства о грузовой марке (форма **2.2.3**);

.9 проверку наличия технического наставления, включающего путевое наставление по эксплуатации, наставление по эксплуатации судна, руководство по оставлению судна, наставление по техническому обслуживанию и ремонту, а также график обслуживания, инструкции и учения на случай аварии.

.10 подтверждение того, что проведена ежегодная проверка спутникового АРБ, а береговое техническое обслуживание АРБ проводится через промежутки времени, не превышающие пяти лет (**14.15.10** Кодекса HSC).

2.1.10.3 Освидетельствование конструкции, оборудования, устройств, систем для установления соответствия требованиям Кодекса ВСС должно включать:

.1 проверку подводной части корпуса, в том числе наружной обшивки бортов и днища, штевней, скулы, реданов, жестких конструкций, обеспечивающих удержание воздушной подушки, жестких воздушных каналов, шахт, кронштейнов гребных валов, посадочных опор и деталей для подъема судна и подкрепления корпуса, крыльевого аппарата, наружной обшивки в районах повышенной вибрации и ударных нагрузок, подкреплений и креплений крыльев, угловых колонок, баллеров рулей, обшивки мостов, соединяющих корпуса многокорпусных судов, кингстонных выгородок, с целью подтверждения того, что дефекты в виде деформаций и разрушений отсутствуют;

.2 проверку того, что конструкции корпуса внутри сухих отсеков, в том числе днищевой, бортовой и подпалубный набор, подкрепления в местах крепления крыльевого аппарата и моста, не имеют трещин, а водонепроницаемые переборки и палубы сохраняют непроницаемость;

.3 проверку того, что помещения в корпусе, в том числе машинные с цистернами и фундаментами главных и вспомогательных двигателей, пассажирские, жилые и общественные, не были подвергнуты изменениям, не одобренным администрацией государства флага, а также того, что конструктивные меры обеспечения безопасности (средства крепления оборудования и багажа, поручни на обеих сторонах проходов, расположение мест для сидения, обеспечивающее свободный доступ в любую часть жилого помещения, привязные ремни мест для сидения) находятся в состоянии, обеспечивающем надежное использование их по назначению;

.4 проверку того, что ремни безопасности, требуемые Кодексом HSC, установлены на всех местах для сидения, с которых может осуществляться управление судном;

.5 проверку того, что путь эвакуации людей с судна в спасательные средства обеспечивается при всех аварийных условиях в дневное и ночное время, что общественные помещения, пути эвакуации, выходы, места хранения спасательных жилетов, спасательных шлюпок и плотов, а также места посадки имеют хорошо видимую и долговечную маркировку и должным образом освещены основными и аварийными источниками электроэнергии, а пути эвакуации обеспечены надлежащими надписями, указывающими пассажирам направление к выходам;

.6 проверку того, что предусмотренные мероприятия по эвакуации можно провести в контролируемых условиях за время, составляющее одну треть времени конструктивной противопожарной защиты (КПЗ) — для районов повышенной пожароопасноети после вычитания периода времени, составляющего 7 мин, необходимого для первона-

чальных действий по обнаружению и тушению пожара. Время эвакуации = (КПЗ)/3 – 7, где КПЗ — время конструктивной противопожарной защиты в зависимости от класса огнестойкости (А-60, А-30 и др.), мин (например: 60 мин, 30 мин, соответственно). Время эвакуации должно быть проверено демонстрацией в условиях, приближенных к аварийным (4.8 Кодекса HSC);

.7 проверку того, что системы управления курсом позволяют при преобладающих условиях и скорости судна эффективно управлять курсом и контролировать направление движения его в максимально возможной степени без применения чрезмерного физического усилия на всех скоростях и во всех условиях эксплуатации, для которых судно должно быть освидетельствовано. Эксплуатационные характеристики должны быть проверены в соответствии с Приложением 8 к Кодексу HSC (гл. 5 Приложения 8 к Кодексу HSC);

.8 освидетельствование якорного, буксирного и швартовного устройств с целью подтверждения того, что эти устройства обеспечивают безопасные операции по постановке на якорь, буксировке и швартовке при всех условиях эксплуатации и аварийных ситуациях (гл. 6 Кодекса HSC);

.9 проверку того, что конструктивная противопожарная защита, включая огнестойкие конструкции, материалы конструкций, средства обнаружения, сдерживания и тушения любого пожара, защита путей эвакуации и готовность средств противопожарной защиты, не претерпели изменений, ухудшающих надежность и снижающих уровень безопасности (гл. 7 Кодекса HSC);

.10 проверку того, что средства пожарной безопасности, связанные с применением и хранением топлива, системы газообнаружения паров топлива в помещениях, через которые проходят топливные трубопроводы, аварийно-предупредительной сигнализации, находятся в годном техническом состоянии (гл. 7 Кодекса HSC);

.11 проверку того, что средства герметизации главных приемных и выпускных отверстий всех вентиляционных систем вне вентилируемых помещений имеют возможность отключения всех вентиляторов вне помещений, которые они обслуживают, а автоматически закрывающиеся противопожарные заслонки в районах прохода вентиляционных каналов через огнестойкие перекрытия имеют ручные приводы и находятся в годном техническом состоянии (гл. 7 Кодекса HSC);

.12 подтверждение того, что системы обнару-жения и тушения пожара проверены демонстрацией работы во всех аварийных ситуациях и найдены в годном техническом состоянии (7.7 — 7.9 Кодекса HSC);

.13 проверку того, что предписанное число комплектов снаряжения для пожарных имеется на борту, состояние их годное, а условия их хранения удовлетворительные; при этом проверяется снаряжение для пожарного, которое должно состоять из:

.13.1 личного снаряжения, в которое входит:

защитная одежда из материала, защищающего кожу от тепла, излучаемого при пожаре, от ожогов и ошпаривания паром или газами. Наружная поверхность одежды должна быть водостойкой;

ботинки и перчатки из резины или другого материала, не проводящего электричества;

жесткий шлем, обеспечивающий надежную защиту от ударов;

безопасный фонарь одобренного типа с периодом горения не менее 3 ч;

топор;

.13.2 дыхательного аппарата одобренного типа (7.10 Кодекса HSC);

.14 освидетельствование спасательных средств и устройств в подтверждение того, что спасательные средства и устройства обеспечивают в аварийных ситуациях безопасное оставление судна и спасение пассажиров и экипажа. Спасательные средства и устройства должны отвечать требованиям администрации государства флага. Средства связи судна со спасательными средствами должны быть проверены для подтверждения их годного технического состояния (гл. 8 Кодекса HSC);

.15 проверку наличия индивидуальных спасательных средств, расписания по тревогам, инструкции и наставлений на случай тревоги, инструкций по эксплуатации шлюпок и плотов и их обслуживанию и креплению (8.3 — 8.9 Кодекса HSC);

.16 проверку того, что судно укомплектовано спасательными средствами коллективного пользования в соответствии с 8.10 Кодекса HSC;

.17 освидетельствование главных и вспомогательных механизмов, средств их управления, электрооборудования с целью подтверждения надежности их крепления, наличия средств, обеспечивающих поддержание или возобновление нормальной работы главных механизмов даже в случае выхода из строя одного из вспомогательных механизмов ответственного назначения, а также средств, обеспечивающих ввод в действие механизмов при нерабочем состоянии судна без помощи извне (гл. 9 Кодекса HSC);

.18 проверку того, что все котлы и сосуды под давлением и связанные с ними трубопроводы должным образом проверены с испытанием предохранительных устройств (гл. 9 Кодекса HSC);

.19 проверку того, что средства движения и подъема высокоскоростных судов обеспечивают надежную и эффективную работу судна согласно его назначению;

.20 проверку того, что средства движения обеспечивают возможность возвращения судов

категории B в порт убежища в случае пожара или аварии в одном из отсеков (гл. 9 Кодекса HSC);

.21 проверку вспомогательных систем с целью подтверждения того, что топливные и масляные цистерны с замерными устройствами и трубопроводами, системы осушения машинных помещений и отсеков с насосами, балластные системы с насосами, системы охлаждения, воздухозаборные системы двигателей, системы вентиляции машинных помещений, газовыпускные системы двигателей находятся в годном техническом состоянии и обеспечивают безопасную эксплуатацию судна (гл. 10 Кодекса HSC);

.22 проверку навигационного оборудования в подтверждение того, что состояние компасов, устройств для замера скорости и пройденного расстояния, эхолотов, радиолокационных станций, системы определения местоположения и радиолокационной прокладки (где они имеются), указателя скорости поворота и указателя углового положения руля, прожектора, аппаратуры ночного видения, рулевого устройства и указателей режимов работы двигательной установки, средств автоматического управления рулем (авторулевого) обеспечивает безопасную эксплуатацию судна (гл. 13 Кодекса HSC);

.23 проверку радиооборудования с целью подтверждения того, что оно обеспечивает следующие функциональные требования:

передачу оповещений о бедствии в направлении «судно — берег» по крайней мере двумя отдельными и независимыми средствами, каждое из которых использует различные виды радиосвязи;

прием оповещений при бедствии в направлении «берег — судно»;

передачу и прием оповещений при бедствии в направлении «судно — берег»;

передачу и прием сообщений для координации поиска и спасания;

передачу и прием сообщений на месте бедствия;

передачу и прием сигналов для определения местонахождения;

передачу и прием информации по безопасности на море;

передачу и прием радиосообщений общего назначения от береговых систем радиосвязи или сетей связи или на них;

передачу и прием оповещений при бедствии в направлении «судно — судно» (гл. 14 Кодекса HSC);

.24 освидетельствование радиооборудования с целью подтверждения того, что состав радиооборудования и его технические характеристики отвечают требованиям 14.5 — 14.13 Кодекса HSC, а техническое состояние радиооборудования обеспечивает безопасную и надежную эксплуатацию судна;

.25 освидетельствование поста управления судном — ходового мостика — с целью подтверждения того, что:

конструкция и устройство ходового мостика, включая расположение и размещение отдельных рабочих постов вахтенного, обеспечивают требуемый обзор для выполнения вахтенным его функций;

ходовой мостик не используется для целей, иных чем судовождение, связь и другие функции, необходимые для безопасной эксплуатации судна, его двигателей, для обеспечения безопасности пассажиров и груза;

ходовой мостик имеет объединенный пост управления для подачи команд, навигации, маневрирования и связи и вмещает лиц, требуемых для безопасного управления судном;

оборудование и средства навигации, маневрирования, управления, связи и другие необходимые приборы находятся достаточно близко друг от друга так, что лица командного состава, ответственные за управление судном, могут получать всю необходимую информацию и использовать требуемое оборудование и органы управления, когда они находятся на своих рабочих местах;

оборудование ходового мостика, размещение приборов и органов управления, радиооборудования, обеспечение освещением, вентиляцией, средствами связи отвечает требованиям гл. 15 Кодекса HSC;

.26 освидетельствование системы стабилизации с целью подтверждения того, что обеспечивается стабилизация основных параметров судна (крена, дифферента, курса и высоты движения, регулирования бортовой, килевой, вертикальной качки и рысканья) за счет исправного состояния основных элементов системы:

рулей, крыльев, закрылков, гибких ограждений, воздухонагнетателей, водометов, откидных и винторулевых колонок, насосов для перекачки жидкостей;

силовых приводов исполнительных органов стабилизации;

оборудования системы стабилизации для сбора и обработки информации с целью выработки решений и подачи команд, такого как датчики, логические устройства и автоматы безопасности (гл. 16 Кодекса HSC);

.27 на судах, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки 1 июля 2002 г. или после этой даты, но до 1 января 2008 г., проверку того, что при ремонте/замене в конструкциях, механических и электрических установках и оборудовании судна не использовались материалы, содержащие асбест, за исключением:

крыльчаток, используемых в ротационных компрессорах и ротационных вакуумных насосах;

водонепроницаемых соединений и зашивок, используемых в системах циркуляции жидкостей, где при высокой температуре (свыше 350 °C) или давлении (свыше 7×10^6 Па) создается опасность пожара, коррозии или токсичности;

гибких и упругих теплоизоляционных конструкций, используемых для температур свыше 1000 °С.

2.1.10.4 По завершении освидетельствования высокоскоростного судна при положительных его результатах оформляется Свидетельство о безопасности высокоскоростного судна (форма 2.1.42.1) с прилагаемыми к нему Перечнем оборудования (форма 2.1.42.2) согласно Кодексу HSC.

В случае, если указанное Свидетельство выдается по поручению администрации государства флага, не являющегося стороной Протокола 1988 г. к Конвенции СОЛАС-74, копия Свидетельства должна быть вывешена на судне в заметном и доступном месте.

2.1.11 Освидетельствование для оформления Свидетельства о пригодности судна для перевозки зерна насыпью.

2.1.11.1 Свидетельство о пригодности судна для перевозки зерна насыпью (форма 2.4.29) выдается на судно для подтверждения того, что судно, будучи загружено в соответствии с информацией об остойчивости судна при загрузке зерном, отвечает требованиям Международного кодекса по безопасной перевозке зерна насыпью.

2.1.11.2 Освидетельствование для оформления указанного Свидетельства состоит из проверки наличия на судне одобренной информации об остойчивости судна при загрузке зерном и проверки технического состояния постоянных (приваренных к корпусу) и передвижных (принадлежащих судну) зернонепроницаемых металлических переборок. Нормы допускаемых износов и повреждений должны приниматься в соответствии с требованиями 2.2.2 и 2.4.2 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

Регистр не проводит технического наблюдения за временными (сооружаемыми на период перевозки партии зерна) переборками для ограничения смещения зерна, а также за материалами и изделиями, применяемыми при креплении поверхности зерна.

2.1.11.3 При периодических освидетельствованиях судов, которым выданы Свидетельства о пригодности судна для перевозки зерна насыпью, проверяется наличие на судне одобренной информации об остойчивости судна при загрузке зерном и состояние зернонепроницаемых переборок, указанных в 2.1.11.2.

2.1.11.4 Срок действия Свидетельства о пригодности судна для перевозки зерна насыпью не устанавливается, и Свидетельство не подтверждается, однако при неудовлетворительном состоянии упомянутых в 2.1.11.2 переборок или изменениях в конструкции судна, влияющих на расчеты остойчивости при перевозке зерна, Свидетельство о пригодности судна для перевозки зерна насыпью изымается.

2.1.12 Техническое наблюдение за выполнением требований Международного кодекса морской перевозки навалочных грузов.

2.1.12.1 Общие положения.

2.1.12.1.1 Техническое наблюдение за выполнением требований IMSBC, заключается в освидетельствовании судна на пригодность к перевозке незерновых навалочных грузов. Об освидетельствовании судов перевозящих навалочные грузы, обладающие химической опасностью — см. приложение 25.

2.1.12.1.2 Документом подтверждающим выполнение требований IMSBC, является Свидетельство о пригодности судна для перевозки навалочных грузов (форма 2.1.18). Свидетельство (форма 2.1.18) подтверждает возможность перевозки на судне грузов групп А и С согласно приложению 1 к IMSBC. При оформлении Свидетельства (форма 2.1.18) инспектором оформляются Акт конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02) и Чек-лист проверки судна в соответствии с положениями IMSBC (форма 6.1.18) или Отчет об освидетельствовании судна (форма 6.1.03). Срок действия Свидетельства (форма 2.1.18) — 60 мес., при условии его ежегодного подтверждения.

2.1.12.1.3 При перевозке твердых навалочных грузов, обладающих химической опасностью, которые относятся к группе В согласно приложению 1 к IMSBC и классифицируются по правилу 7 части А-1 гл. VII Конвенции СОЛАС или как вещества, опасные только при перевозке навалом (ВОН), на судно оформляется и выдается также Дополнение к Свидетельству (форма 2.1.19), за исключением судов, перечисленных в 2.1.12.1.4. При оформлении Свидетельств (формы 2.1.18 и 1.1.19) инспектором оформляются Акт конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02) и Чек-лист проверки судна в соответствии с положениями IMSBC (форма 6.1.18) или Отчет об освидетельст-вовании судна (форма 6.1.03).

2.1.12.1.4 При перевозке твердых навалочных грузов, которые относятся к группе В согласно Приложению 1 к IMSBC и классифицируются по Правилу 7 части А-1 гл. VII Конвенции СОЛАС, кроме Дополнения (форма 2.1.19) должны быть оформлены Свидетельства (формы 2.1.17.1 или 2.1.17) в соответствии с 2.1.5.4.1 или 2.1.5.4.2 в зависимости от применения правил II-2/54.3 или II-2/19.4 Конвенции СОЛАС. При оформлении Свидетельств (формы 2.1.18, 2.1.19, 2.1.17/2.1.17.1) инспектором оформляются Акт конвенционных освидетельствований судна (форма 6.1.02), Чек-лист проверки судна в соответствии с положениями IMSBC (форма 6.1.18) и Чек-лист проверки специальных требований судна, перевозящего опасные грузы (форма 6.1.27) или Отчет об освидетельствовании судна (форма 6.1.03).

2.1.12.1.5 Для грузовых судов, не оборудованных стационарной газовой системой пожаротушения для грузовых помещений, в установленном порядке оформляются и выдаются Свидетельство об изъятии (форма 2.1.16.2) и Перечень разрешенных к перевозке грузов (форма 2.1.25), освобождающие от выполнения требований пр. II-2/10.7.1.3 или 10.7.2 в силу положений пр. II-2/10.7.1.4 Конвенции СОЛАС-74/78/88/00.

В Перечень (форма 2.1.25) могут вноситься негорючие грузы или грузы, представляющие низкую пожароопасность, которые перечислены в табл. 1 приложения к циркулярному письму ИМО MSC.1/Circ.1395 от 15 июня 2011 г.

Свидетельства об изъятии оформляются и выдаются на грузовые суда:

.1 валовой вместимостью 2000 и более, независимо от даты их постройки;

.2 занятые перевозкой опасных грузов, перечисленных в циркуляре MSC.1/Circ.1395/Rev.2, в грузовых помещениях, имеющие валовую вместимость 500 и более, независимо от даты их постройки (резолюция ИМО MSC.99(73) от 05.12.2000 г.);

.3 занятые перевозкой опасных грузов, перечисленных в циркуляре MSC.1/Circ.1395/Rev.2, в грузовых помещениях, имеющие валовую вместимостью менее 500, кили которых заложены или которые находились в подобной стадии постройки на 1 февраля 1992 г. или после этой даты.

Такие Свидетельства об изъятии могут выдаваться только в случае, если судно оборудовано стальными люковыми закрытиями и эффективными средствами закрытия всех вентиляторов и других отверстий грузовых помещений.

В Перечень (форма 2.1.25) могут вноситься только те навалочные грузы, обладающие химической опасностью, которые внесены в Дополнение (форма 2.1.19). В этот Перечень зерно может вноситься, если выдано Свидетельство о пригодности судна для перевозки зерна насыпью (форма 2.4.29). В графе 3 Перечня должны быть приведены соответствующие ссылки на Свидетельства (формы 2.1.18 и 2.4.29) и Дополнение (форма 2.1.19), которые имеются на судне.

2.1.12.1.6 Грузовые суда, не оборудованные стационарной газовой системой пожаротушения для грузовых помещений, могут перевозить опасные грузы, для которых стационарная газовая система пожаротушения не эффективна, перечисленные в табл. 2 приложения к циркулярному письму ИМО MSC.1/Circ.1395/Rev.1 от 15 июня 2011 г., при условии выполнения требований пр. II-2/19.3.1 Конвенции СОЛАС-74/78 с поправками.

Свидетельство об изъятии в этом случае не оформляется, а документом, подтверждающим возможность перевозки на судне этих грузов, является Дополнение (форма 2.1.19) или Дополнение (форма 2.1.19) и Свидетельство (формы 2.1.17 или 2.1.17.1) (см. 2.1.12.1.3 и 2.1.12.1.4, соответственно).

2.1.12.2 Освидетельствование.

2.1.12.2.1 Инспектору Регистра должна быть представлена соответствующая информация об остойчивости и прочности судна, дополнение к этой информации, типовые планы загрузки грузом определенного удельно-погрузочного объема или другие подобные документы, имеющиеся на судне.

2.1.12.2.2 Пригодность судна для перевозки твердых навалочных грузов, обладающих химической опасностью, которые относятся к группе B согласно приложению 1 к IMSBC и классифицируются по правилу 7 части A-1 гл. VII Конвенции СОЛАС или как вещества, опасные только при перевозке навалом (ВОН), устанавливается инспектором Регистра на основании одобренного проектного обоснования (анализа), подтверждающего соответствие конструкции и оборудования судна и его грузовых помещений применимым требованиям, обеспечивающим безопасную перевозку конкретных грузов. В отдельных случаях пригодность судна для перевозки конкретного груза может быть установлена инспектором Регистра на основании документов, подготовленных для перевозки этого груза грузоотправителем или, по его поручению, компетентной организацией, имеющей признание администрации государства флага, при этом срок действия оформляемых Регистром документов, подтверждающих пригодность судна для перевозки этого груза, не должен превышать срока действия документов, подготовленным грузоотправителем.

2.1.12.2.3 При положительных результатах освидетельствования на судно оформляются и выдаются необходимые документы в соответствии с 2.1.12.1.2 — 2.1.12.1.4.

2.1.13 Освидетельствование **ПБУ** и **МСП** в соответствии с международными кодексами, конвенциями и резолюциями.

2.1.13.1 Положения Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 2009 г. (см. резолюцию ИМО A.1023(26), далее – Кодекс ПБУ 2009) применяются к установкам, как они определены в 2.1.13.2, кили которых заложены 1 января 2012 и после этой даты.

Положения Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 1989 года (см. резолюцию ИМО A.649(16), далее – Кодекс ПБУ 1989) применяются к установкам, как они определены в 2.1.13.2, кили которых заложены 1 мая 1991 г. и после этой даты, но до 1 января 2012 г.

Положения Кодекса постройки и оборудования плавучих буровых установок 1979 г. (см. резолюцию ИМО A.414(XI), далее – Кодекс ПБУ 1979)

применяются к установкам, как они определены в 2.1.13.2, кили которых заложены с даты вступления Кодекса в силу и до 1 мая 1991 г.

2.1.13.2 Определения.

Администрация — правительство государства, под флагом которого установка имеет право плавать.

Вертолетная палуба — специально оборудованная вертолетная взлетно-посадочная платформа, расположенная на плавучей буровой установке (ПБУ).

Организация — Международная морская организация (ИМО).

Морская плавучая буровая установка (ПБУ) или установка — судно, способное производить буровые работы и/или осуществлять добычу ресурсов, находящихся под дном моря, например, нефти, газа, серы или соли.

Плавучая установка – установка, представляющая собой по форме судно или баржу водоизмещающего типа с одним или несколькими корпусами, предназначенная для выполнения операций на плавую

Прибрежное государство — правительство государства, осуществляющего административный контроль за буровыми операциями установки.

Промышленные механизмы и части — механизмы и части, используемые в связи с буровыми работами.

Самоподъемная ПБУ (СПБУ) — ПБУ, поднимаемая в рабочем состоянии над поверхностью моря на колоннах, опирающихся на грунт.

ПБУ со стабилизирующими колоннами — установка, главная палуба которой соединена с подводным корпусом или с опорными башмаками посредством колонн или кессонов.

2.1.13.3 Изъятия.

Администрация может освободить любую ПБУ, имеющую особенности нового типа, от выполнения любых положений Кодекса ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо, применение которых могло бы затруднить исследования в области улучшения таких особенностей.

Такая ПБУ должна отвечать требованиям безопасности, которые, по мнению Администрации, соответствуют тому виду эксплуатации, для которого она предназначена, и обеспечивают общую безопасность установки.

Администрация, предоставляющая любое такое изъятие, должна внести это изъятие в свидетельство и сообщить Организации данные о нем и его мотивы для того, чтобы Организация могла разослать его другим правительствам с целью уведомления их должностных лиц.

2.1.13.4 Равноценные замены.

2.1.13.4.1 Если Кодексом ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо предписывается применение или наличие на ПБУ определенных элементов или типов конструкций, арматуры, материалов, средств или приборов, либо принятие каких-либо определенных мер, Администрация может разрешить взамен применение или наличие любых других элементов или типов конструкций, арматуры, материалов, средств или приборов, либо принятие иных мер, если с помощью испытаний или иным путем удостоверится, что их применение является не менее эффективным, чем это предписано Кодексом ПБУ 2009.

2.1.13.4.2 Если Администрация разрешает замену или применение другого материала, устройств, элементов оборудования, либо принятие альтернативных мер, либо выполнение альтернативных процедур или методов, а также новую конструкцию или новое применение, она должна сообщить Организации подробные данные о такой замене вместе с отчетом о представленном обосновании для того, чтобы Организация могла разослать их другим правительствам с целью уведомления их должностных лиц.

2.1.13.5 Освидетельствования.

Каждая установка освидетельствуется в соответствии с требованиями 1.8 настоящей части Руководства и, кроме того, должна отвечать следующим положениям Кодекса ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо:

.1 освидетельствование в сухом доке включает в себя проверку элементов, освидетельствование которых проводится в это же время, чтобы удостовериться, что они остаются в годном состоянии для того вида эксплуатации, для которого предназначена установка. Администрация может разрешить осмотр подводной части на плаву вместо освидетельствования в сухом доке, при условии что Администрация уверена, что такая проверка равноценна освидетельствованию в сухом доке;

.2 объем освидетельствования радиоустановок должен быть достаточным, чтобы обеспечить соблюдение соответствующих положений главы IV Конвенции СОЛАС-74 для грузовых судов;

.3 дополнительное освидетельствование, общее или частичное, в зависимости от обстоятельств, должно проводиться после ремонта, являющегося следствием обследования, предписанного в 2.1.13.6.8, или во всех иных случаях после производства любого значительного ремонта или восстановительных работ. Освидетельствование должно удостоверять, что такой ремонт или восстановительные работы были произведены качественно, что материал и качество такого ремонта или восстановительных работ во всех отношениях удовлетворительны и что установка во всех отношениях отвечает положениям К

одекса ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо;

.4 в качестве альтернативы возобновляющему и промежуточному освидетельствованию, Администрация может, по просьбе владельца, одобрить систему непрерывного освидетельствования, при условии что объем и периодичность освидетельствований равноценны освидетельствованиям для возобновления свидетельства и промежуточным освидетельствованиям.

Копия Учетного листа-плана такого непрерывного освидетельствования, а также записи об освидетельствованиях должна храниться на борту ПБУ. Свидетельство должно содержать соответствующие отметки;

.5 проверка и освидетельствование установок, в той мере, в какой это касается применения положений Кодекса ПБУ 2009, 1989 или 1979, что применимо и предоставления изъятия из них, должны осуществляться должностными лицами Администрации. Администрация, однако, может поручать проверки и освидетельствования либо назначенным для этой цели инспекторам, либо признанным ею организациям;

.6 если при проведении освидетельствования инспектор устанавливает, что состояние ПБУ или ее оборудования в значительной степени не соответствует данным в свидетельствах или таково, что ПБУ не пригодна для дальнейшей эксплуатации с точки зрения безопасности для самой установки или людей на борту, он должен немедленно принять меры по устранению недостатков, и надлежащим образом уведомить Администрацию.

Если меры по устранению недостатков не приняты, свидетельство должно быть изъято, а Администрация немедленно уведомлена.

Если ПБУ находится в районе под юрисдикцией другого правительства, должны быть немедленно уведомлены соответствующие власти государства порта или прибрежного государства. Если должностное лицо Администрации, или инспектор признанной организации уведомили соответствующие власти государства порта или прибрежного государства, то правительство заинтересованного государства порта или прибрежного государства должно предоставить любую необходимую помощь в выполнении их обязанностей согласно настоящим требованиям.

Когда это применимо, правительство заинтересованного государства порта или прибрежного государства должно обеспечить, чтобы ПБУ не эксплуатировалась до тех пор, пока ее эксплуатация не перестанет представлять опасность для людей, окружающей среды или самой установки;

.7 после завершения любого освидетельствования установки в соответствии с настоящими требованиями не должно производиться каких-либо изменений в конструкции, оборудовании, арматуре, устройствах и материалах, прошедших освидетельствование, без разрешения Администрации;

.8 в случае возникновения аварийной ситуации или обнаружения неисправности, которые влияют на безопасность установки, эффективность или комплектность ее конструкции, оборудования, арматуры, устройств или материалов, ответственное лицо или владелец установки должны при первой возможности сообщить Администрации об аварийной ситуации или неисправности. В дополнение к этому назначенному инспектору или ответственной признанной организации, которые должны добиться проведения расследования, необходимо определить, обязательно ли проводить освидетельствование.

Если установка находится в районе под юрисдикцией другого правительства, ответственное лицо или владелец установки должны также немедленно сообщить об аварийной ситуации или неисправности соответствующим властям государства порта или прибрежного государства, а также назначенный инспектор или признанная организация должны удостовериться, что такое сообщение было сделано.

2.1.13.6 Выдача свидетельств.

2.1.13.6.1 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки (2009 г.) (форма 2.4.24.1), выдается после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства установке, которая отвечает положениям Кодекса ПБУ 2009 г.

2.1.13.6.2 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки (1989 г.) (форма 2.4.24), выдается после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства установке, которая отвечает положениям Кодекса ПБУ 1989 г.

2.1.13.6.3 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки (1979 г.), (форма 2.4.24.1) выдается после первоначального освидетельствования или освидетельствования для возобновления свидетельства установке, которая отвечает положениям Кодекса ПБУ 1979 г.

2.1.13.6.4 Свидетельство должно выдаваться или подтверждаться Администрацией, либо любым лицом или организацией, признанными ею. В каждом случае Администрация несет полную ответственность за свидетельство.

2.1.13.6.5 Свидетельство о безопасности плавучей буровой установки должно быть оформлено на официальном языке выдающей его страны и должно содержать перевод на английский язык.

2.1.13.6.6 Свидетельство выдается на срок, установленный Администрацией, который не должен превышать пяти лет.

2.1.13.6.7 Если свидетельство выдается на срок менее 5 лет (в случае применения требований **1.6.11.3** Кодекса ПБУ 2009), Администрация может продлить действие свидетельства с даты истечения его срока действия до максимального срока,

установленного в 2.1.13.7, при условии выполнения освидетельствований, необходимых в случае выдачи свидетельства на 5-летний период.

2.1.13.6.8 Если освидетельствование для возобновления свидетельства было завершено, а новое свидетельство не может быть выдано или передано на установку до даты истечения срока действия существующего свидетельства (в случае применения требований 1.6.11.4 Кодекса ПБУ 2009), инспектор может подтвердить существующее свидетельство, и такое свидетельство должно признаваться действительным на срок, не превышающий 5 мес. с даты истечения указанного в нем срока действия.

2.1.13.6.9 Если на момент истечения срока действия свидетельства установка не находится в месте проведения освидетельствования (в случае применения требований 1.6.11.5 Кодекса ПБУ 2009), срок действия свидетельства может быть продлен Администрацией, но такое продление должно предоставляться только для того, чтобы дать возможность установке проследовать к месту, в котором она должна пройти освидетельствование, и только в тех случаях, когда такое продление окажется необходимым и целесообразным.

Никакое свидетельство не должно продлеваться на срок, превышающий 3 мес, и установка, которой предоставляется такое продление, не имеет права по прибытии на место проведения освидетельствования, покинуть его в силу этого продления без нового свидетельства.

2.1.13.6.10 Согласно Кодексам ПБУ 1989 и 1979 продление свидетельств о безопасности плавучей буровой установки не допускается.

2.1.13.6.11 Новое свидетельство должно быть действительно с даты завершения освидетельствования для возобновления свидетельства до даты, не превышающей 5 лет с даты истечения срока действия существующего свидетельства, установленной до предоставления продления.

В особых случаях, определенных Администрацией, новое свидетельство может не выдаваться с даты истечения срока действия существующего свидетельства. В этих случаях новое свидетельство должно быть действительно до даты, не превышающей 5 лет с даты завершения освидетельствования для возобновления свидетельства.

2.1.13.7 Регистр в пределах своей компетенции проводит техническое наблюдение за выполнением на ПБУ/МСП технических требований следующих международных конвенций и соглашений:

Конвенции СОЛАС-74/78/88/00;

Конвенции КГМ-66/88;

Кодекса ПБУ 2009;

Конвенции МАРПОЛ 73/78;

Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 г.;

Конвенции ILO-152;

Международной конвенции по обмеру судов 1969 г. (ITC-69).

2.1.13.8 Дополнительные указания по освидетельствованию ПБУ и МСП, к которым применимы требования кодексов по конструкции и оборудованию ПБУ 2009 г. (см. резолюции ИМО А.1023 (26), 1989 г., А.649(16), 1979 г., А.414(XI), 1979), указанные в Приложении 44 к Руководству.

2.1.13.9 ПБУ, совершающие международные рейсы, в дополнение к Свидетельству о безопасности плавучей буровой установки (1979, 1989 и 2009 г.) должны иметь свидетельства, регламентируемые LL-66/88, Конвенцией МАРПОЛ-73/78, Конвенцией ILO-152, AFS-Конвенцией, конвенцией по обмеру (ITC-69).

2.1.13.10 В отношении документов, подтверждающих выполнение требований, упомянутых в 2.1.13.9 конвенций, необходимо руководствоваться применимыми положениями настоящего раздела.

2.2 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ ЗАГРЯЗНЕНИЯ С СУДОВ 1973/78 ГГ.

2.2.1 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью.

2.2.1.1 Общие положения.

2.2.1.1.1 Положения 2.2.1 регламентируют в общем виде объем освидетельствования судна в процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью в соответствии с требованиями Приложения I к Конвенции МАРПОЛ с поправками и резолюции ИМО А.1053(27).

2.2.1.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки оборудования и устройств изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.2.1.2 Ежегодное освидетельствование.

2.2.1.2.1 Для предотвращения загрязнения нефтью проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию и Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.3 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.4 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.5 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом;

.6 проверку, где это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом;

.7 проверку, в зависимости от случая, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.8 проверку, если это применимо, действительности Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.9 проверку, если это применимо, действительности Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы;

.10 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличия копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.11 проверку действительности Международного свидетельства об охране судна;

.12 проверку, устанавливающую, что экипаж судна отвечает требованиям документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр.V/14.2 СОЛАС-74/88/00);

.13 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.14 проверку, было ли установлено какое-либо новое оборудование и, если оно было установлено, подтверждение того, что оно было одобрено до установки, и что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве;

.15 проверку копий свидетельств об одобрении типа оборудования для фильтрации нефти, (пр. 14 и 15 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.16 проверку, при необходимости, наличия на судне руководств по эксплуатации и техническому обслуживанию сепаратора льяльных вод на 15 млн$^{-1}$ и предупредительного сигнализатора на 15 млн$^{-1}$;

.17 подтверждение, если применимо, того, что предупредительный сигнализатор откалиброван изготовителем или лицом, уполномоченным изготовителем, и что на судне имеется действительное свидетельство о калибровке (для установок, соответствующих резолюции МЕРС.107(49);

.18 проверку занесения соответствующих записей в часть I Журнала нефтяных операций (пр.17 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.19 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление 1 к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если оно применимо;

.20 подтверждение наличия на судне одобренного Плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью или Плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря в отношении судов, на которых допускается перевозка вредных жидких веществ наливом (пр. 37 и 37.3 Прил. 1 к МАРПОЛ 90/04);

.21 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. 6.4 и 6.5 Прил.VI к МАРПОЛ).

2.2.1.2.2 Для нефтеналивных судов проверка действующих свидетельств и других документов в отношении требований к обеспечению предотвращения загрязнения нефтью должна дополнительно включать:

.1 подтверждение наличия на борту одобренного Руководства по эксплуатации выделенных для чистого балласта танков и/или одобренного Руководства по оборудованию и эксплуатации систем мойки сырой нефтью, в зависимости от случая (пр.18 и 35 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.2 подтверждение, при необходимости, наличия на борту акта о соответствии СОС вместе с окончательным актом освидетельствования в рамках СОС (см. резолюцию МЕРС.94(46) с поправками (пр.20.6, 20.7 и 21.6 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.3 подтверждение наличия на борту руководства по системе автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти (пр. 31 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.4 проверку, произведены ли соответствующие записи в части II Журнала нефтяных операций (пр.36 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.5 подтверждение, в применимой степени, наличия на судне информации о загрузке и остойчивости по одобренной форме (пр. 28 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.6 подтверждение наличия на борту действительного свидетельства о калибровке оборудования для автоматического замера и регистрации сброса нефти (для установок, соответствующих резолюции МЕРС.108(49) с поправками резолюции МЕРС.240(65));

.7 подтверждение, в отношении нефтеналивных судов дедвейтом 5000 т и более, поставленных 1 февраля 2002 года или после этой даты, наличия на борту информации об условиях загрузки и остойчивости в неповрежденном состоянии по одобренной форме (пр. 27 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.8 проверку, в применимой степени, свидетельств об одобрении типа оборудования для предотвращения загрязнения нефтью, такого как приборы для определения содержания нефти и

индикаторы поверхности раздела нефть/вода, и просмотр данных регистрации различного оборудования для автоматического замера и регистрации сброса нефти (пр. 31 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.9 проверку того, что судну разрешено продолжение эксплуатации в соответствии со схемой, указанной в правиле 20 Прил. I к МАРПОЛ 90/04;

.10 подтверждение, если применимо, наличия на судне одобренного Плана операций по перекачиванию груза нефти в море с одного судна на другое (пр. 41 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

2.2.1.2.3 Ежегодное освидетельствование в отношении предотвращения загрязнения нефтью должно включать:

.1 наружный осмотр оборудования для фильтрации нефти и подтверждение, насколько это практически осуществимо, его удовлетворительного функционирования, включая, при необходимости, проверку работы автоматических средств, предусмотренных для прекращения сброса стока, и сигнализации оборудования для фильтрации нефти (пр. 14 и 15 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.2 испытание требуемого оборудования для фильтрации нефти для сброса в особых районах, если оно установлено (пр. 15 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.3 подтверждение систем разделения нефтяного топлива и водяного балласта, а также того, что приняты меры, запрещающие перевозку нефти в форпиковых танках или в помещениях, расположенных в нос от таранной переборки (пр. 16 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.4 проверку, устанавливающую, что устройство танка для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) и его сливные устройства удовлетворяют требованиям, и подтверждение, в применимой степени, того, что гомогенизаторы, инсинераторы нефтесодержащих осадков или другие признанные средства ограничения нефтесодержащих осадков находятся в удовлетворительном состоянии (пр. 12 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.5 подтверждение того, что предусмотрено стандартное сливное соединение (пр. 13 Прил. I к МАРПОЛ 90/04).

2.2.1.2.4 Для нефтеналивных судов ежегодное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям по предотвращению загрязнения нефтью дополнительно должно включать:

.1 проверку системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и связанного с ней оборудования (пр. 31 Прил. I к МАРПОЛ 90/04), и в частности:

.1.1 наружный осмотр системы и оборудования и, если применимо, проверку того, что обеспечена надлежащая герметичность приборов;

.1.2 подтверждение, насколько это практически осуществимо, удовлетворительной работы системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти, включая работу прибора для определения содержания нефти и, если это применимо, автоматических и ручных средств, предусмотренных для прекращения сброса стока, и пускового блокировочного устройства;

.1.3 наблюдение за тем, что индикаторы и самопишущие устройства находятся в рабочем состоянии, и подтверждение того, что на борту судна имеется достаточное количество расходных материалов для самопишущих устройств;

.1.4 испытание, насколько это практически осуществимо, любого звукового или визуального сигнального устройства, которыми оборудована система автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти;

.2 проверку, насколько это практически осуществимо, приборов для определения границы раздела «нефть — вода» в отстойных и других танках (пр. 32 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.3 подтверждение того, что между грузовой системой и системой изолированного балласта не установлено соединений (пр. 18 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.4 в случае, если предусмотрено съемное переходное устройство для аварийного сброса изолированного балласта путем подсоединения системы изолированного балласта к грузовому насосу, — подтверждение того, что невозвратные клапаны установлены на соединениях системы изолированного балласта, и что переходное устройство установлено на видном месте в насосном отделении с постоянно вывешенным предупреждением об ограничении его использования (пр. 18 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.5 подтверждение путем наблюдения того, что в танках изолированного балласта не произошло загрязнения нефтью (пр. 18 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.6 подтверждение, насколько это практически осуществимо, того, что устройство выделенных для чистого балласта танков отвечает требованиям (пр. 18 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.7 подтверждение путем наблюдения того, что в выделенных для чистого балласта танках не произошло загрязнения нефтью (пр. 18 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.8 подтверждение, насколько это практически возможно, того, что система мойки сырой нефтью отвечает требованиям (пр. 33 Прил. I к МАРПОЛ 90/04), и в частности:

.8.1 наружный осмотр трубопроводов для мойки сырой нефтью, насосов, клапанов и установленных на палубе моечных машинок, с тем чтобы выявить следы утечки, и проверку, устанавливающую, что все устройства анкерного крепления трубопровода для мойки сырой нефтью являются неповрежденными и надежными;

.8.2 подтверждение того, что в тех случаях, когда приводы не являются неотъемлемой частью моечных машинок танка, на борту судна имеются находящиеся в рабочем состоянии приводы в количестве, определенном в Руководстве;

.8.3 проверку того, что паронагреватели для мойки водой, если они установлены, могут быть надлежащим образом изолированы во время операций по мойке сырой нефтью с помощью либо двойных запорных клапанов, либо четко определяемых заглушек;

.8.4 проверку того, что предписанные средства связи между лицом, несущим вахту на палубе, и постом управления грузовым отделением, находятся в исправном состоянии;

.8.5 подтверждение того, что устройство для понижения избыточного давления (или другое одобренное устройство) установлено на насосах, питающих систему мойки сырой нефтью;

.8.6 подтверждение того, что гибкие шланги для подачи нефти в моечные машинки на комбинированных судах являются шлангами одобренного типа, они хранятся надлежащим образом и находятся в хорошем состоянии;

.9 подтверждение, насколько это практически осуществимо, эффективности работы системы мойки сырой нефтью (пр. **33** Прил. I к МАРПОЛ 90/04), и в частности:

.9.1 проверку танков, содержащих водяной балласт при отходе и/или приходе, в зависимости от случая, для подтверждения эффективности очистки и зачистки;

.9.2 проверку, насколько это практически осуществимо, устанавливающую, что машинки для мойки сырой нефтью находятся в рабочем состоянии, и, если освидетельствование проводится во время операции по мойке сырой нефтью, наблюдение за надлежащей работой моечных машинок посредством индикаторов перемещения и/или изменения характера звука или с помощью других одобренных средств;

.9.3 проверку, насколько это практически осуществимо, эффективности работы системы зачистки в соответствующих грузовых танках путем наблюдения за работой контрольного оборудования и путем проверки качества зачистки рукой или с помощью других одобренных средств;

.10 подтверждение того, что на существующих нефтеналивных судах, эксплуатируемых со специальной балластировкой, метод балластировки одобрен и отвечает требованиям (пр. **18** Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.11 подтверждение, насколько это применимо и практически осуществимо, того, что меры по предотвращению загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель одобрены и являются удовлетворительными (пр. **19–22** Прил. I к МАРПОЛ 90/04), — см. также **2.2.6**;

.12 осмотр трубопроводов, связанных со сбросом грязной балластной или загрязненной нефтью воды, включая проверку системы частичного потока, если она установлена (пр. **30** Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.13 испытание системы связи между постом наблюдения и постом управления сбросом нефти (пр. **30** Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.14 проверку средств для осушения грузовых насосов и грузовых трубопроводов, включая зачистные устройства и соединения для перекачивания в отстойный или грузовой танки или на берег (пр. **30** Прил. I к МАРПОЛ 90/04).

.15 подтверждение того, что для нефтеналивных судов дедвейтом 5000 т и более предусмотрены меры, обеспечивающие быстрый доступ к береговым компьютеризированным программам расчета остойчивости в поврежденном состоянии и остаточной конструктивной прочности (пр. **37.4** Прил. I к МАРПОЛ 90/04).

2.2.1.2.5 Для нефтеналивных судов ежегодное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения нефтью должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. **4.2.3** настоящей части.

2.2.1.3 Промежуточное освидетельствование.

2.2.1.3.1 Проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения нефтью должна включать положения **2.2.1.2.1**.

2.2.1.3.2 Для нефтеналивных судов проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения нефтью должна дополнительно включать положения **2.2.1.2.2**.

2.2.1.3.3 Промежуточное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения нефтью должно включать:

.1 положения **2.2.1.2.3**;

.2 проверку оборудования для сепарации нефтеводяных смесей или оборудования для фильтрации нефти либо технологической установки, если она имеется, включая связанные с ними насосы, трубопроводы и арматуру, на предмет износа и коррозии (пр. **14** и **15** Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.3 проверку сигнализатора на 15 млн$^{-1}$, а также устройства автоматического прекращения сброса на предмет обнаружения явных дефектов, неисправностей или повреждения и проверку регистрации калибровки прибора, которая должна быть произве-

дена в соответствии с инструкциями по эксплуатации завода-изготовителя (пр. 14 Прил. I к МАРПОЛ 90/04).

2.2.1.3.4 Для нефтеналивных судов промежуточное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям по предотвращению загрязнения нефтью дополнительно должно включать:

.1 положения 2.2.1.2.4;

.2 осмотр системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и прибора для измерения содержания нефти, предназначенного для контроля за сбросом загрязненных нефтью вод из района грузовых танков, на предмет явных дефектов, неисправностей или повреждений и проверку регистрации калибровки этого прибора, которая должна быть произведена в соответствии с инструкциями по эксплуатации завода-изготовителя (пр. 31 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.3 подтверждение исправности работы приборов для определения границы раздела «нефть — вода» в отстойных и других танках (пр. 32 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.4 требования к мойке сырой нефтью (пр. 33 Прил. I к МАРПОЛ 90/04):

.4.1 осмотр трубопровода для мойки сырой нефтью с наружной стороны грузовых танков. Если после проведения осмотра имеются какие-либо сомнения относительно его состояния, может потребоваться проведение испытания трубопровода под давлением, проведение замеров или применение обоих методов. Особое внимание следует обратить на любые ремонтные работы, такие как приварка накладных листов;

.4.2 подтверждение удовлетворительной работы отсечных клапанов на трубопроводах от паронагревателей системы мойки водой, если они установлены;

.4.3 осмотр по меньшей мере двух выборочных грузовых танков специально с целью подтверждения эффективности установленных систем мойки сырой нефтью и зачистки. Если танк нельзя дегазировать для безопасного входа инспектора, внутренний осмотр не должен проводиться. В таком случае этот осмотр может проводиться вместе с внутренним осмотром грузовых танков (см. 2.1.2.3.3.3);

.5 проверку ручного и/или автоматического управления отдельными клапанами (или другими подобными запорными устройствами) грузовых танков, которые должны быть закрыты при нахождении судна в море (пр. 23 и 26 Прил. I к МАРПОЛ 90/04).

2.2.1.3.5 Промежуточное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения нефтью должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.2.1.4 Освидетельствование для возобновления свидетельств.

2.2.1.4.1 Проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения нефтью должна включать:

.1 положения 2.2.1.2.1, за исключением действительности Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.2 подтверждение того, что, если применимо, предупредительный сигнализатор на 15 млн$^{-1}$ откалиброван изготовителем или лицом, уполномоченным изготовителем, и что на судне имеется действительное свидетельство о калибровке (для установок, соответствующих резолюции МЕРС.107(49)).

2.2.1.4.2 Проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения нефтью дополнительно должна включать:

.1 положения 2.2.1.2.2;

.2 подтверждение того, что, если применимо, оборудование для автоматического замера и регистрации сброса нефти откалибровано, и что на судне имеется действительное свидетельство о калибровке (для установок, соответствующих резолюции МЕРС.108(49) с поправками резолюции МЕРС.240(65)).

2.2.1.4.3 Освидетельствование с целью возобновления Свидетельства по предотвращению загрязнения нефтью дополнительно должно включать:

.1 положения 2.2.1.3.3;

.2 подтверждение, если необходимо, путем моделируемой проверки или равноценным спосо-бом удовлетворительного функционирования оборудования для сепарации нефтеводяных смесей или оборудования для фильтрации нефти (пр. 14 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.3 подтверждение, если необходимо, путем моделируемой проверки или равноценным способом удовлетворительной работы сигнализатора на 15 млн$^{-1}$, а также устройства автоматического прекращения сброса (пр. 14 и 31 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.4 подтверждение удовлетворительной работы средств сжигания нефтяных остатков (п. 5.6 Руководства МЕРС.1/Circ.511), если размер танка для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) одобрен с учетом использования таких средств (пр. 12 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.5 подтверждение удовлетворительного функционирования гомогенизаторов, инсинераторов

нефтесодержащих осадков или других признанных средств ограничения нефтесодержащих осадков, если размер танка для нефтяных остатков (нефтесодержащих осадков) одобрен на основе таких установок (пр. **12** Прил. I к МАРПОЛ 90/04).

2.2.1.4.4 Для нефтеналивных судов освидетельствование для возобновления Свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью в отношении удовлетворения требованиям по предотвращению загрязнения нефтью дополнительно должно включать:

.1 положения **2.2.1.3.4**;

.2 подтверждение того, что устройства отстойных танков или грузовых танков, используемых в качестве отстойных танков, и связанные с ними системы трубопроводов отвечают требованиям (пр. **29** и 34 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.3 подтверждение, если необходимо, путем моделируемой проверки или равноценным способом удовлетворительной работы системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти и связанного с ней оборудования, включая приборы для определения границы раздела «нефть — вода» в отстойных и других танках (пр. **31** и 32 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.4 подтверждение того, что устройства насосов, трубопроводов и клапанов отвечают требованиям к системам с танками изолированного балласта (пр. **18** Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.5 подтверждение того, что устройства насосов, трубопроводов и клапанов отвечают положениям пересмотренных спецификаций нефтеналивных судов с выделенными для чистого балласта танками (пр. 18 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.6 подтверждение того, что система мойки сырой нефтью отвечает требованиям для таких систем (пр. 33 Прил. I к МАРПОЛ 90/04), и в частности:

.6.1 проведение испытания системы мойки сырой нефтью под давлением на уровне, по меньшей мере, рабочего давления;

.6.2 осмотр грузовых танков с целью подтверждения эффективности работы установленных систем мойки сырой нефтью и зачистки;

.6.3 внутренний осмотр изоляционных клапанов (если они установлены) для любых паронагревателей;

.7 подтверждение, путем внутреннего осмотра танка или другим альтернативным способом, приемлемым для администрации, эффективности работы системы мойки сырой нефтью. Если танк нельзя дегазировать для безопасного входа инспектора, внутренний осмотр проводиться не должен. Приемлемой альтернативой могут являться удовлетворительные результаты в ходе освидетельствований, требуемых **2.2.1.2.4.9** (пр. 33 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.8 подтверждение того, что нет утечки из балластных трубопроводов, проходящих через грузовые танки, и грузовых трубопроводов, проходящих через балластные танки (пр. **18** и 33 Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.9 подтверждение того, что насосы, трубопроводы и устройства для сброса находятся в удовлетворительном состоянии (пр. 30 Прил. I к МАРПОЛ 90/04), и в частности:

.9.1 подтверждение того, что трубопроводы, связанные со сбросом грязного водяного балласта или загрязненной нефтью воды, находятся в удовлетворительном состоянии;

.9.2 подтверждение того, что средства для осушения грузовых насосов и грузовых трубопроводов, включая зачистное устройство и соединения для перекачивания стоков в отстойный или грузовой танки или на берег, находятся в удовлетворительном состоянии;

.9.3 подтверждение того, что устройства для системы частичного потока, если она установлена, находятся в удовлетворительном состоянии;

.10 подтверждение того, что запорные устройства, установленные в системе перекачки груза и грузовом трубопроводе, в зависимости от случая, находятся в удовлетворительном состоянии (пр. **23** и **26** Прил. I к МАРПОЛ 90/04);

.11 подтверждение, насколько это применимо и практически осуществимо, того, что меры по предотвращению загрязнения нефтью в случае столкновения или посадки на мель являются удовлетворительными (пр. **19** — **22** Прил. I к МАРПОЛ 90/04).

.12 подтверждение того, что для нефтеналивных судов дедвейтом 5000 т и более предусмотрены меры, обеспечивающие быстрый доступ к береговым компьютеризированным программам расчета остойчивости в поврежденном состоянии и остаточной конструктивной прочности (пр. 37.4 Прил. I к МАРПОЛ 90/04).

2.2.1.4.5 При удовлетворительных результатах освидетельствования для возобновления свидетельства по его окончании должно выдаваться Международное свидетельство о предотвращении загрязнения нефтью.

2.2.2 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

2.2.2.1 Общие положения.

2.2.2.1.1 Положения **2.2.2** регламентируют в общем виде объем освидетельствований судна в процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом в соответствии с требованиями Приложения II к Конвенции МАРПОЛ с поправками и резолюции ИМО A.1053(27).

2.2.2.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки

оборудования (в той степени, в которой это применимо к грузам, на перевозку которых судно должно иметь разрешение) изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.2.2.2 Ежегодное освидетельствование.

2.2.2.2.1 Проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям к перевозке вредных жидких веществ наливом должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию и Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.3 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.4 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.5 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом;

.6 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.7 проверку, если это применимо, действительности Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.8 проверку, если это применимо, действительности Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы;

.9 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличия копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.10 проверку срока действия Международного свидетельства об охране судна;

.11 проверку, устанавливающую, что экипаж судна отвечает требованиям документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр. V/14.2 СОЛАС-74/88/00);

.12 проверку, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.13 проверку, было ли установлено какое-либо новое оборудование и, если оно было установлено, подтверждение того, что оно было одобрено до установки и что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве;

.14 подтверждение наличия на судне Руководства по методам и устройствам (пр. 14 Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.15 подтверждение того, что Журнал грузовых операций ведется правильно (пр. 15 Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.16 подтверждение наличия на борту судового плана чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением моря (пр. 17 Прил. II к МАРПОЛ 04);

.17 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление 1 к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если оно применимо;

.18 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. 6.4 и 6.5 Прил.VI к МАРПОЛ).

2.2.2.2.2 Ежегодное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к перевозке вредных жидких веществ наливом должно включать:

.1 наружный осмотр и подтверждение того, что системы насосов и трубопроводов, включая систему зачистки, если она установлена, и связанное с ними оборудование — одобренного типа (пр. 12 Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.2 наружный осмотр трубопроводов для мойки танков и подтверждение того, что тип, производительность, число и устройство моечных машинок для танков соответствуют одобренным схемам (пр. 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.3 наружный осмотр системы подогрева промывочной воды (пр. 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04;

.4 наружный осмотр, насколько это практически осуществимо, подводных сливных устройств (пр. 12 Прил. II к МАРПОЛ 90/04;

.5 подтверждение того, что средства регулирования интенсивности сброса остатков — одобренного типа (пр. 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.6 подтверждение того, что вентиляционное оборудование для удаления остатков — одобренного типа (пр. 13 и дополнение 7 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.7 наружный осмотр, насколько это практически возможно, системы подогрева, необходимой для застывающих и высоковязких веществ (пр. 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.8 проверку любых дополнительных требований, перечисленных в Международном свидетельстве о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

2.2.2.2.3 Ежегодное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к перевозке вредных жидких веществ наливом должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Между-

народное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. **4.2.3** настоящей части.

2.2.2.3 Промежуточное освидетельствование.

2.2.2.3.1 Проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям к перевозке вредных жидких веществ наливом должна включать положения **2.2.2.2.1**.

2.2.2.3.2 Промежуточное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к перевозке вредных жидких веществ наливом должно включать:

.1 положения **2.2.2.2.2**;

.2 подтверждение, на основе журнала нефтяных операций, того, что все устройства выкачки груза и зачистки очищают танки эффективно и находятся в рабочем состоянии (пр. **12** и **15** Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.3 подтверждение, если это возможно, того, что сливное(ые) отверстие(я) находится/находятся в хорошем состоянии (Руководство по методам и устройствам Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.4 подтверждение того, что вентиляционное оборудование для удаления остатков отвечает требованиям, и что давление в среде, приводящей в действие переносные вентиляторы вентиляционного оборудования для удаления остатков, может быть достигнуто, с тем чтобы обеспечить требуемую мощность вентиляторов (Руководство по методам и устройствам Прил. II к МАРПОЛ 90/04).

2.2.2.3.3 Промежуточное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к перевозке вредных жидких веществ наливом должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. **4.2.3** настоящей части.

2.2.2.4 Освидетельствование для возобновления свидетельств.

2.2.2.4.1 Проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям к перевозке вредных жидких веществ наливом должна включать положения **2.2.2.2.1**, за исключением проверки срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

2.2.2.4.2 Освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к перевозке вредных жидких веществ наливом для возобновления свидетельства должно включать:

.1 положения **2.2.2.3.2**;

.2 подтверждение удовлетворительного состояния систем выкачки и зачистки и наличия, если требуется, на судне в достаточном количестве переносных труб и колен (пр. 12 Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.3 проведение испытаний на воде для оценки количества остатков после зачистки танков, как это требуется (пр. 12 и дополнение 5 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.4 подтверждение того, что предусмотренные на судне моечные машинки танков находятся в рабочем состоянии, представляют собой машинки, предписанные Руководством по методам и устройствам, и установлены в соответствии с одобренными схемами (пр. 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.5 подтверждение того, что система подогрева промывочной воды, если она требуется, установлена в соответствии с одобренными схемами (пр. 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.6 подтверждение того, что число и расположение отверстий танка для переносных машинок соответствует одобренным схемам (пр. 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.7 подтверждение того, что подводное(ые) сливное(ые) отверстие(я) находится/находятся в хорошем состоянии и соответствует/соответствуют одобренным схемам (пр. 12 и 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.8 если в системе сброса остатков применяются насосы с переменной подачей, — подтверждение путем проведения практической проверки того, что интенсивность сброса остатков может регулироваться, как это определено в Руководстве по методам и устройствам (пр. 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.9 подтверждение того, что вентиляционное оборудование для удаления остатков установлено в соответствии с одобренной схемой и находится в рабочем состоянии (пр. 12 и 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04);

.10 подтверждение того, что система подогрева для застывающих и высоковязких веществ установлена в соответствии с одобренной схемой и находится в рабочем состоянии (пр. 12 и 14 и дополнение 4 к Прил. II к МАРПОЛ 90/04).

2.2.2.4.3 При удовлетворительных результатах освидетельствования для возобновления свидетельства по его окончании должно выдаваться Международное свидетельство о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом.

2.2.3 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами.

2.2.3.1 Общие положения.

2.2.3.1.1 1 Положения **2.2.3** регламентируют в общем виде объем освидетельствования судна в

процессе эксплуатации для возобновления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами в соответствии с требованиями Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ с поправками и резолюции ИМО А.1053(27).

2.2.3.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки оборудования и устройств изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.2.3.1.3 Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами выдается на срок, установленный администрацией государства флага, но не превышающий 5 лет со дня выдачи, без проведения ежегодных подтверждений его годности.

2.2.3.2 Освидетельствование для возобновления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами.

2.2.3.2.1 Проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения сточными водами должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию, Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции, Свидетельства о безопасности грузового судна или Свидетельства о безопасности пассажирского судна;

.2 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.3 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.4 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы;

.5 проверку срока действия Международного свидетельства об охране судна;

.6 проверку срока действия классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.7 проверку срока действия, при необходимости, Международного свидетельства о годности судна для перевозки опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна для перевозки опасных химических грузов наливом;

.8 проверку, срока действия, при необходимости, Международного свидетельства о годности судна для перевозки сжиженных газов наливом;

.9 проверку срока действия, при необходимости, Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.10 проверку, устанавливающую, что экипаж судна отвечает требованиям документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр. V/13 (b) СОЛАС-74/88);

.11 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.12 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличия на судне копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.13 проверку того, было ли на судне установлено какое-либо новое оборудование, и, если было, – подтверждение того, что оборудование было одобрено до установки и что любые изменения отражены в свидетельстве;

.14 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление 1 к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если оно применимо;

.15 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. 6.4 и 6.5 Прил.VI к МАРПОЛ).

2.2.3.2.2 Освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения сточными водами для возобновления свидетельства должно включать:

.1 подтверждение того, что не было внесено никаких изменений и не было установлено никакого нового оборудования, которые повлияли бы на действительность свидетельства (пр. 4.8 Прил. IV к МАРПОЛ);

.2 внешний осмотр системы для предотвращения загрязнения сточными водами и подтверждение, насколько это практически осуществимо, ее удовлетворительной работы (пр. 9 Прил. IV, МАРПОЛ);

.3 подтверждение того, что на судне выполняется процедура сброса сточных вод из помещений, в которых содержатся животные (пр. 11.1.1 Прил. IV к МАРПОЛ 73/78/07);

.4 подтверждение того, что для судов, где сборные танки сточных вод применяются в качестве системы сточных вод, имеется одобренный расчет интенсивности сброса (пр. 9.1.3 и 11.1.4 Прил.VI к МАРПОЛ).

2.2.3.2.3 При положительных результатах проведенного освидетельствования Международное свидетельство о предотвращении загрязнения сточными водами должно быть возобновлено.

2.2.4 Освидетельствование для определения соответствия оборудования и устройств судна требованиям Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

2.2.4.1 Общие положения.

2.2.4.1.1 Положения 2.2.4 регламентируют в общем виде объем освидетельствования судна в

процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Свидетельства о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Несмотря на то, что Приложением V к МАРПОЛ не предусматривается проведение освидетельствований и выдачу Международного свидетельства о предотвращении загрязнения мусором, Регистром могут быть проведены освидетельствования и может быть выдано немеждународное Свидетельство о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78 (форма 2.4.15) по соответствующему поручению Администрации.

2.2.4.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки оборудования и устройств изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.2.4.2 Ежегодное освидетельствование.

2.2.4.2.1 Для предотвращения загрязнения мусором проверка действующих свидетельств и других документов должна включать:

.1 проверку срока действия Свидетельства о соответствии оборудования и устройств судна требованиям Приложения V Конвенции МАРПОЛ 73/78;

.2 проверку, было ли установлено какое-либо новое оборудование и, если оно было установлено, подтверждение того, что оно было одобрено до установки, и что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве;

.3 проверку, если применимо, наличия копии Свидетельства о типовом одобрении инсинератора в соответствии с требованиями резолюции ИМО МЕРС.59(33) или МЕРС.76(40), что применимо. Судовые инсинераторы, установленные на судах, кили которых заложены 1 января 2000 года или после этой даты, должны соответствовать требованиям резолюции ИМО МЕРС.76(40) (пр. 16.6.1 Прил. VI к МАРПОЛ 90/04);

.4 проверку, если применимо, наличия технического описания и инструкции по эксплуатации инсинератора (положения инструкции по эксплуатации следует учитывать при определении объема освидетельствования и проверки в действии инсинератора) (пр. 16.7 Прил. VI к МАРПОЛ 90/04);

.5 подтверждение наличия на судне Плана операций с мусором, если применимо (пр. 10.2 Прил. V к МАРПОЛ 90/04);

.6 подтверждение наличия на судне Журнала операций с мусором, если применимо (пр. 10.3 Прил. V к МАРПОЛ 90/04);

.7 подтверждение наличия на судне плакатов, указывающих на требования сброса мусора, если применимо (пр. 10.1 Прил. V к МАРПОЛ 90/04);

2.2.4.2.2 Каждое судно валовой вместимостью 100 и более и каждое судно, которое предназначено для перевозки 15 чел. и более, должно иметь судовой План операций с мусором (пр. 10.2 Прил. V к МАРПОЛ 90/04), который должен разрабатываться в соответствии с Руководством по разработке Планов операций с мусором (резолюция ИМО МЕРС.220(63).

Несмотря на то, что одобрение Планов операций с мусором не требуется Приложением V к МАРПОЛ, они могут быть одобрены по поручению Администраций, которые дали Регистру соответствующие полномочия.

В соответствии с письмом Федеральной службы морского флота России № МФ-36/2481 от 22.10.1996 Российский морской регистр судоходства получил поручение на одобрение Планов операций с мусором для судов под флагом Российской Федерации.

2.2.4.2.3 Каждое судно валовой вместимостью 400 и более и каждое судно, которое предназначено для перевозки 15 чел. и более, должно иметь Журнал операций с мусором установленной формы (пр. 10.3 Прил. V к МАРПОЛ 90/04). Данное требование распространяется на суда, совершающие международные рейсы.

2.2.4.2.4 На каждом судне длиной 12 м или более должны иметься плакаты, указывающие на требования сброса мусора.

2.2.4.2.5 При освидетельствовании устройств для хранения мусора должно быть проверено следующее:

.1 наличие отдельных устройств для хранения мусора в соответствии с резолюцией ИМО МЕРС.219(63) следующих категорий:

пластмасса и пластмасса, смешанная с другим мусором;

пищевые отходы;

бытовые отходы: стекло, металл, алюминиевые банки, бутылки, дерево, бумага, картон, ветошь, посуда и т.д.);

кулинарный жир (масло);

зола инсинераторов;

эксплуатационные отходы, в том числе мусор, который может представлять опасность для судна или экипажа (например, промасленная ветошь, лампочки, кислота, химикаты, аккумуляторные батареи и т.д.);

остатки груза (если применимо);

останки животных (если применимо);

орудия лова (если применимо).

Для каждого вида мусора (стекло, металл, алюминиевые банки, бутылки, дерево, бумага, картон, ветошь и т.д.), относящегося к категории мусора «бытовые отходы», рекомендуется предусматривать отдельные емкости.

.2 устройства для хранения мусора каждой категории на наличие:

соответствующей маркировки;

надежного крепления съемных устройств для хранения мусора и годного состояния оборудования для разгрузки стационарных устройств для хранения мусора;

крышек, обеспечивающих плотное закрытие отверстий для приема мусора.

2.2.4.2.6 Освидетельствование устройств для обработки мусора.

2.2.4.2.6.1 При наличии на судне измельчителя пищевых отходов должно быть проверено:

.1 наличие Свидетельства (форма **6.5.30**), выданного по результатам освидетельствования измельчителя;

.2 измельчитель в действии в соответствии с инструкцией по эксплуатации завода-изготовителя и выполнение требования по степени измельчения пищевых отходов (размеры частиц измельченных пищевых отходов не должны превышать 25 × 25 мм);

.3 в случае переработки пищевых отходов в водяную смесь ее легкость смыва с выполнением вышеуказанного условия по степени измельчения и обеспечением расхода смываемой смеси в пределах от 10 до 250 литров в минуту;

.4 система трубопроводов сброса водяной смеси частиц пищевых отходов за борт или в специальный сборный танк при его наличии, предназначенный для накопления измельченных пищевых отходов при нахождении судна в районах, запрещенных для сброса в соответствии с Приложением V к МАРПОЛ.

2.2.4.2.6.2 При наличии на судне прессователя, предназначенного для уменьшения объема мусора, должно быть проверено:

.1 наличие Свидетельства (форма **6.5.30**), выданного по результатам освидетельствования прессователя;

.2 прессователь в действии соответствии с инструкцией по эксплуатации завода-изготовителя;

.3 система промывки пресной водой, палубные шпигаты, вентиляция, а также противопожарное оборудование помещения установки прессователя.

2.2.4.2.6.3 Инсинератор для сжигания мусора, при его наличии, должен быть проверен в действии в соответствии с инструкцией по эксплуатации завода-изготовителя, при этом должно быть проверено:

исправность форсунок жидкого топлива и нефтяных остатков, топливных трубопроводов и их арматуры, расходной топливной цистерны и цистерны подготовки нефтяных остатков к сжиганию;

состояние огнеупорной кирпичной кладки (футеровки) камеры сгорания;

состояние системы охлаждения инсинератора (если такая система применяется);

исправность вентилятора топочных газов;

исправность загрузочного шлюза (если он применяется);

исправность блокировки для предотвращения открытия загрузочного шлюза во время работы инсинератора, когда происходит горение мусора, или двери камеры сгорания для загрузки мусора в случае, когда температура в топке превышает 220 °С (если инсинератор не имеет загрузочного шлюза);

исправность блокировки для предотвращения открытия дверец для удаления золы в процессе горения мусора, или когда температура топки превышает 220 °С;

исправность смотрового окна для обеспечения наблюдения за процессом горения мусора;

состояние комплектующего электрооборудования инсинератора и обслуживающих его механизмов, устройств и приборов, состояние и исправность кабельных сетей;

состояние предупредительных табличек, укрепленных на корпусе инсинератора, о запрещении открывания дверей камеры сгорания во время работы инсинератора, а также других табличек, предусмотренных технических описанием и инструкцией по эксплуатации инсинератора;

исправность аварийного выключателя подачи электрического питания на оборудование инсинератора, в том числе на топливные форсунки;

действие предохранительных устройств для отключения инсинератора в случае невоспламенения топлива или затухания пламени во время розжига. При этом предохранительное устройство должно закрывать топливные клапаны на форсунки не более, чем за 4 с после затухания пламени;

действие предохранительного устройства, которое должно автоматически прекращать подачу топлива к форсункам, если в течение 10 с не произошло возгорания топлива при пробной попытке воспламенить топливо;

действие предохранительных устройств (реле), блокирующих возможность подачи топлива к форсунке и нефтяных остатков к форсунке сжигания нефтяных остатков при падении давления топлива (или нефтяных остатков) ниже предписанного предприятием-изготовителем;

автоматическое прекращение работы инсинератора в случае прекращения подачи питания к пульту управления и сигнализации инсинератора;

все блокировки, аварийно-предупредительная сигнализация; автоматические устройства, прекращающие работу инсинератора при аварийных ситуациях, указанные в техническом описании и инструкции по эксплуатации инсинератора предприятия-изготовителя;

состояние газовыпускного трубопровода инсинератора и температуру внешней поверхности кожуха инсинератора, которая во время его работы не должна превышать температуру окружающей среды более, чем на 20 °С.

2.2.5 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы.

2.2.5.1 Общие положения.

2.2.5.1.1 Положения 2.2.5 регламентируют в общем виде объем освидетельствования судна в процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы в соответствии с требованиями Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ с поправками и резолюции ИМО А.1053(27).

2.2.5.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки оборудования и устройств изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.2.5.2 Ежегодное освидетельствование.

2.2.5.2.1 Проверка свидетельств и других записей в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения атмосферы должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию и Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличие копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.3 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.4 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.5 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.6 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом;

.7 проверку, устанавливающую, что экипаж судна отвечает требованиям документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр. V/13(b) СОЛАС-74/88);

.8 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.9 проверку, было ли установлено какое-либо новое оборудование и, если оно было установлено, подтверждение того, что оно было одобрено до установки, и что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве;

.10 проверку, при необходимости, срока действия Международного Свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.11 проверку, при необходимости, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.12 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. 6.4 и 6.5 Прил.VI к МАРПОЛ).

2.2.5.2.2 Ежегодное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к предотвращению загрязнения атмосферы должно включать:

.1 общие положения:

.1.1 подтверждение того, что не было внесено никаких изменений и не было установлено никакого нового оборудования, которые повлияли бы на действительность свидетельства;

.2 документация:

.2.1 подтверждение того, что имеется Журнал озоноразрушающих веществ, если применимо (пр. 12.6 Прил. VI к МАРПОЛ);

.2.2 подтверждение того, что для каждого судового дизельного двигателя, требующего сертификации, имеется Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды из двигателя (EIAPP), как описано в 2.1 Технического кодекса по NO_x;

.2.3 подтверждение того, что на судне имеется одобренная техническая документация для каждого судового дизельного двигателя, требующего сертификации;

.2.4 подтверждение наличия журнала параметров каждого судового дизельного двигателя, требующего сертификации, когда используется метод сверки параметров двигателя в качестве средства проверки NO_x на судне (пункт 6.2.3 Технического кодекса по NO_x);

.2.5 подтверждения наличия одобренного судового руководства по мониторингу для каждого судового дизельного двигателя, подлежащего освидетельствованию, когда используется метод непосредственных измерений и мониторинга в качестве средства для подтверждения того, что двигатель продолжает соответствовать применимому пределу выбросов NO_x (пункт 6.4.17.1 Технического кодекса по NO_x);

.2.6 подтверждение того, что имеются письменные процедуры перехода с одного топлива на другое, если применимо;

.2.7 подтверждение того, что имеются сведения о переходе с одного топлива на другое, если применимо, и эти сведения регистрируются в судовом журнале, предписанном Администрацией (пр. 14.6 Прил. VI к МАРПОЛ)[1];

.2.8 в случае наличия на судне систем очистки выхлопных газов для уменьшения выбросов SO_x

[1]Если Администрацией не предписано, эта информация может содержаться в журнале машинного отделения, вахтенном журнале, судовом журнале, журнале нефтяных операций или в отдельном журнале, предназначенном только для этой цели.

(систем EGS) (правило 4 Приложения VI к МАРПОЛ) подтверждение наличия следующих документов (резолюция МЕРС.184(59));

в соответствии с требованиями схемы A.

Свидетельства о соответствии выбросов SO_x (SECC), одобренного Руководства по эксплуатации системы EGS (ETM-A) (для каждой системы EGS), одобренного Плана соответствия выбросов SO_x (SECP), одобренного Судового руководства по мониторингу (OMM) и Судового журнала систем EGS;

в соответствии с требованиями схемы B;

одобренного Руководства по эксплуатации системы EGS (ETM-B) (для каждой системы EGS), одобренного Плана соответствия выбросов SO_x (SECP), Судового руководства по мониторингу (OMM) и Судового журнала систем EGS;

.2.9 подтверждение наличия, если применимо, Плана управления летучими органическими соединениями (ЛОС), разработанного и одобренного в соответствии с Резолюцией МЕРС.185(59), а также циркулярами МЕРС.1/Circ.680 и МЕРС.1/Circ.719 (пр. 15.6 Прил. V к МАРПОЛ 90/04);

.2.10 подтверждение наличия, если применимо, процедуры передачи груза, которая должна содержать информацию о системе сбора ЛОС;

.2.11 подтверждение наличия, если применимо, копии Свидетельства о типовом одобрении инсинератора в соответствии с требованиями Резолюции МЕРС.59(33) или МЕРС.76(40), что применимо. Судовые инсинераторы, установленные на судах, кили которых заложены 1 января 2000 года или после этой даты, должны соответствовать требованиям Резолюции МЕРС.76(40) (пр. 16.6.1 Прил. VI к МАРПОЛ);

.2.12 подтверждение наличия, если применимо, технического описания и инструкции по эксплуатации инсинератора (положения инструкции по эксплуатации следует учитывать при определении объема освидетельствования и проверки в действии инсинератора) (пр. 16.7 Прил. VI к МАРПОЛ);

.2.13 подтверждение наличия на судне требуемых накладных на поставку бункерного топлива и того, что требуемые образцы жидкого топлива хранятся под контролем судна (пр. 18 Прил. VI МАРПОЛ), или другой соответствующей документации.

.3 Системы, содержащие озоноразрушающие вещества, если они установлены:

.3.1 подтверждение того, что после 19 мая 2005 года судно не снабжалось никакой новой установкой или оборудованием, содержащим озоноразрушающие вещества, за исключением тех, которые охвачены 2.2.5.2.2.3.2 (пр. 12.3.1 Прил. VI к МАРПОЛ);

.3.2 подтверждение того, что после 1 января 2020 года судно не снабжалось установками, содержащими гидрохлорфторуглероды (правило 12.3.2 Приложения VI МАРПОЛ);

.3.3 внешний осмотр любой установки или оборудования, насколько это практически осуществимо, чтобы убедиться в удовлетворительном обслуживании и в том, что выбросов озоноразрушающих веществ не происходит;

.3.4 подтверждение посредством документального доказательства того, что преднамеренных выбросов озоноразрушающих веществ не происходило.

.4 Выбросы окислов азота из каждого судового дизельного двигателя:

.4.1 подтверждение того, что каждый судовой дизельный двигатель эксплуатируются в соответствии с требованиями и в соответствии с применимыми к нему пределами выбросов NO_x;

.4.2 подтверждение того, что судовой дизельный двигатель не подвергался значительному переоборудованию в промежуточный период;

.4.3 если используется метод сверки параметров двигателя:

.4.3.1 обзор информации о двигателе, содержащейся в Технический файл двигателя по NO_x и журнале параметров двигателя, для проверки, насколько это практически осуществимо, номинальной мощности двигателя, рабочего режима и ограничений, указанных в технической документации;

.4.3.2 подтверждение того, что двигатель не подвергался каким-либо модификациям или регулировкам, помимо вариантов и диапазонов, разрешенных в Технический файл двигателя по NO_x, со времени последнего освидетельствования;

.4.3.3 проведение освидетельствования, как подробно изложено в Технический файл двигателя по NO_x;

.4.4 если используется упрощенный метод:

.4.4.1 обзор информации о двигателе, содержащейся в Технический файл двигателя по NO_x;

.4.4.2 подтверждение того, что методика испытаний одобрена Администрацией;

.4.4.3 подтверждение того, что анализаторы, датчики работы двигателя, оборудование для измерения внешних условий, поверочные газы и другое испытательное оборудование являются надлежащего типа и откалиброваны в соответствии с Техническим кодексом по NO_x;

.4.4.4 подтверждение того, что для выполнения этих измерений при испытании на соответствие техническим условиям на судне используется надлежащий испытательный цикл, указанный в Технический файл двигателя по NO_x двигателя;

.4.4.5 подтверждение того, что во время испытания отбирается и представляется для анализа образец топлива;

.4.4.6 засвидетельствование испытания и подтверждение того, что после завершения испытания копия протокола испытания представлена на одобрение;

.4.5 если используется метод непосредственных измерений и мониторинга:

.4.5.1 обзор Технический файл двигателя по NO_x и судового руководства по мониторингу, чтобы убедиться, что устройства находятся в одобренном состоянии;

.4.5.2 проверка процедур, применяемых в случае метода непосредственных измерений и мониторинга, и проверка полученных данных, указанных в одобренном руководстве по мониторингу на судне (**6.4.16.1** Технического кодекса по NO_x);

.4.6 для судовых дизельных двигателей выходной мощностью более 5000 кВт и с объемом цилиндра, составляющим 90 литров или более, установленных на судах, построенных в период с 1 января 1990 г. по 31 декабря 1999 г., проверка следующего:

.46.1 существует ли одобренное средство;

.46.2 доступно ли коммерчески одобренное средство; или

.46.3 что одобренное средство установлено и в этом случае имеется документация одобренного средства и применение процедур проверки, приведенных в документации одобренного средстваж

.46.4 или, что двигатель сертифицирован, что подтверждает его работу в пределах, установленных для уровней I, II и III (пр. **13.7.3** Прил.VI к МАРПОЛ).

2.2.5.2.2.5 Окислы серы и твердые частицы:

подтверждение, если необходимо:

.1 наличия удовлетворительных устройств для использования соответствующего требованиям топлива; или

.2 удовлетворительной установки и работы устройств перехода с одного топлива на другое, если предусмотрены танки для различных сортов топлива, включая сведения о переходе на топливо с низким содержанием серы и наоборот во время прохода через район контроля выбросов, установленный для контроля SO_x и твердых частиц; или

.3 проверки удовлетворительной установки и работы системы очистки отработавших газов или других технологических средств (правило **4** Приложения VI МАРПОЛ).

2.2.5.2.2.6 Летучие органические соединения (ЛОС):

.1 подтверждение того, что система сбора паров, если она требуется, обслуживается в соответствии с одобренным для нее порядком;

.2 для судов, перевозящих сырую нефть, подтверждение надлежащего выполнения плана управления ЛОС.

2.2.5.2.2.7 Сжигание:

.1 подтверждение того, что не производилось сжигание запрещенных материалов;

.2 подтверждение того, что на борту не производится сжигание осадков сточных вод или нефтесодержащих осадков в котлах или судовых энергетических установках, когда судно находится в портах, гаванях или эстуариях.

2.2.5.2.2.8 Инсинераторы (установленные 1 января 2000 года или после этой даты):

.1 подтверждение того, что операторы получили требуемую подготовку;

.2 подтверждение на основании внешнего осмотра того, что каждый инсинератор находится в целом в удовлетворительном состоянии и из него не происходит утечек газа или дыма;

.3 подтверждение того, что температуры на выходе из камеры сгорания поддерживаются в соответствии с требованиями;

.4 подтверждение того, что каждый инсине-ратор обслуживается в соответствии с одобренным для него порядком.

2.2.5.2.3 Качество жидкого топлива:

.1 подтверждение того, что требуемые накладные на поставку бункерного топлива отвечают требованиям добавления V к Приложению VI к МАРПОЛ;

.2 подтверждение того, что требуемые согласно МАРПОЛ образцы хранятся на судне и снабжены надлежащей маркировкой либо иным образом хранятся под контролем судна;

.3 подтверждение наличия на судне документации вместо той, которая требуется в **2.2.5.2.3.1** или **2.2.5.2.3.2.**

2.2.5.2.4 Для предотвращения загрязнения воздушной среды ежегодное освидетельствование должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения неудовлетворительно, см. **4.2.3** настоящего раздела.

2.2.5.3 Промежуточные освидетельствования

.1 Для предотвращения загрязнения воздушной среды проверка действующих свидетельств и других формуляров должна включать положения **2.2.5.2.1.**

.2 Для предотвращения загрязнения воздушной среды промежуточное освидетельствование должно включать положения **2.2.5.2.2.**

.3 Для предотвращения загрязнения воздушной среды промежуточное освидетельствование должно быть завершено следующим образом:

.3.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды;

.3.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения неудовлетворительно, см. раздел **4.2.3** настоящей части.

2.2.5.4 Освидетельствования для возобновления свидетельств

.1 Для предотвращения загрязнения воздушной среды проверка действующих свидетельств и других формуляров должна включать:

.1.1 положения 2.2.5.2.1, за исключением проверки срока действия Международного свидетельсва о предотвращении загрязнения атмосферы.

.2 Для предотвращения загрязнения воздушной среды освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать:

.2.1 положения 2.2.5.2.2;

.2.2 для каждого инсинератора освидетельствование для возобновления свидетельства должно включать:

.2.2.1 подтверждения, если необходимо, посредством проверочного теста или эквивалентного испытания, удовлетворительной работы аварийно-предупредительной сигнализации и предохранительных устройств.

.3 Для предотвращения загрязнения воздушной среды освидетельствование для возобновления свидетельства должно быть завершено следующим образом:

.3.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами должно выдаваться Международное свидетельство о предотвращении загрязнения воздушной среды.

2.2.5.5 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства об энергоэффективности судна.

2.2.5.5.1 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки оборудования и устройств изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.2.5.5.2 Для выдачи Международного свидетельства об энергоэффективности судна (форма 2.4.3) с Дополнением (форма 2.4.3.1) на судно, не являющееся новым судном, определение которому дано в правиле 2.23 Приложения VI к МАРПОЛ, необходимо подтверждение наличия на борту Плана управления энергоэффективностью судна, требуемого правилом 22 Приложения VI к МАРПОЛ 73/78.

Это подтверждение должно быть выполнено при первом промежуточном или возобновляющем освидетельствовании судна в соответствии с 2.2.5.3 и 2.2.5.4, что произойдет раньше на или после 1 января 2013 года.

До дат проведения этих освидетельствований наличие на борту судна Плана SEEMP не требуется.

Это Свидетельство может быть выдано любому судну валовой вместимостью 400 и более, совершающему международные рейсы, на весь срок эксплуатации этого судна.

Если по результатам вышеуказанных освидетельствований установлено, что требование по наличию Плана SEEMP на борту судна не выполнено, необходимо получить инструкцию Администрации в соответствии УИ МАКО МРС 102 о дальнейших действиях по выдаче вышеуказанного Международного свидетельства об энергоэффективности судна. При этом отсутствие Плана SEEMP на борту судна не должно сказываться на подтверждении или выдачи вышеуказанного Международного свидетельства по предотвращению загрязнения атмосферы.

2.2.6 Оформление документов при освидетельствовании нефтеналивных судов в рамках системы оценки состояния.

2.2.6.1 Общие положения.

2.2.6.1.1 Система оценки состояния (СОС) предназначена для выполнения требований части Б Приложения Б Международного кодекса по расширенной программе проверок при освидетельствованиях навалочных и нефтеналивных судов, 2011 (Кодекс ESP-2011), принятого Ассамблеей ИМО резолюцией А.1049(27). СОС должна подтверждать, что состояние конструкции нефтеналивных судов с одним корпусом во время освидетельствования является приемлемым и, при условии удовлетворительного проведения последующих периодических освидетельствований и эффективного технического обслуживания, выполняемого оператором судна, продолжает быть приемлемым в течение продолжительного срока эксплуатации, как указано в Удостоверении о соответствии (форма 2.4.27RF) или Временном удостоверении о соответствии (форма 2.4.27), в зависимости от случая.

2.2.6.1.2 Требования СОС включают расширенную проверку состояния конструкции корпуса и судна в целом и подтверждение прозрачности этой процедуры, а также проверку того, что процедуры ведения документации и выполнения освидетельствований осуществляются должным образом и в полном объеме.

2.2.6.1.3 Система оценки состояния требует, чтобы ее соблюдение оценивалось в ходе выполнения расширенной программы освидетельствований совместно с промежуточными освидетельствованиями или освидетельствованиями для возобновления свидетельства, требуемыми в настоящее время резолюцией ИМО А.1049(27).

2.2.6.1.4 СОС не устанавливает стандартов конструкции в дополнение к положениям других конвенций, кодексов и рекомендаций ИМО.

2.2.6.1.5 СОС разработана на основе требований резолюции А.744(18) с поправками, которые были известны во время принятия СОС. К ним относятся поправки, внесенные резолюцией 2 Конференции СОЛАС 1997 года, резолюцией MSC.49(66) и резолюцией MSC.105(73). Предполагается обновлять СОС по мере необходимости после внесения поправок в резолюцию А.744(18) с поправками. А после 01.01.2014, в связи с замещением резолюции ИМО А.744(18) с поправками, резолюцией ИМО А.1049(27), и обновле-

ние СОС предполагается по мере необходимости после внесения поправок в резолюцию ИМО А.1049(27).

2.2.6.2 Цель.

Целью СОС является обеспечение международного стандарта для выполнения требований правил 20.6 и 20.7, 21.6.1 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками.

2.2.6.3 Определения.

Для целей СОС, если специально не предусмотрено иное, приняты следующие определения.

Администрация — правительство государства, как оно определено в статье 2(5) Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Вызывающие сомнение районы — участки, подвергнутые действию значительной коррозии и/или подлежащие, по мнению инспектора Регистра, быстрому износу.

Значительная коррозия — коррозия, при которой общий износ достигает 75 % допустого, но не превышает его.

Компания — собственник судна или любая другая организация или лицо, такое, как управляющий или фрахтователь на условиях бербоут-чартера, который взял на себя ответственность за эксплуатацию судна от имени собственника судна и который, взяв на себя такую ответственность, согласился выполнять все обязанности и нести всю ответственность, возлагаемые Международным кодексом по управлению безопасностью (МКУБ).

Конвенция МАРПОЛ 73/78 — Международная конвенциия по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. с Протоколом 1978 г к ней.

Критические районы конструкции — участки, которые, как установлено в результате расчетов, требуют контроля или, как установлено на основании имеющихся сведений об эксплуатации данного судна либо подобных или однотипных судов, подвержены растрескиванию, гофрировке или коррозии, которые ухудшат конструктивную целостность судна.

Нефтеналивное судно категории 2 — нефтеналивное судно дедвейтом 20000 т и более, перевозящее в качестве груза сырую нефть, жидкое топливо, тяжелое дизельное топливо или смазочное масло, и нефтеналивное судно дедвейтом 30000 т и более, перевозящее нефть, иную чем указана выше, которое отвечает требованиям относительно новых нефтеналивных судов, как они определены в пункте 28.4 правила 1 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Нефтеналивное судно категории 3 — нефтеналивное судно дедвейтом 5000 т и более, но менее, чем указано в пункте 3.1 или 3.2 правила 20 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Организация — Международная морская организация.

Правило — правило, содержащееся в Приложении I к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Признанная организация — организация, признанная администрацией государства флага для выполнения освидетельствований в соответствии с положениями правила 6.3 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78[1]. В контексте настоящей главы признанная организация означает Регистр.

Предприятия по замеру толщин (Предприятия ОЗТ) – предприятия, осуществляющие замеры толщин на судах и относящиеся к одной из указанных ниже категорий:

категория I: осуществляющие замер толщин на всех судах независимо от валовой вместимости;

категория II: осуществляющие замеры толщин только на рыболовных судах независимо от валовой вместимости и судах валовой вместимостью менее 500, кроме судов ESP.

ХОРОШЕЕ состояние — состояние покрытия, характеризующееся лишь незначительной коррозией в отдельных точках.

2.2.6.4 Общие положения.

2.2.6.4.1 Администрация государства флага издает или поручает издание подробных инструкций для признанной организации, которая обеспечивает выполнение освидетельствований в рамках СОС в соответствии с положениями 2.2.6.5 — 2.2.6.10.

2.2.6.4.2 Ничто не препятствует администрации государства флага самой выполнять освидетельствования в рамках СОС, при условии что такие освидетельствования по меньшей мере настолько же эффективны, что и освидетельствования, предписанные в 2.2.6.5 — 2.2.6.10.

2.2.6.4.3 Администрация государства флага требует, чтобы нефтеналивные суда категорий 2 и 3, плавающие под ее флагом, которые подпадают под положения пункта 7 правила 20 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками, не эксплуатировались в течение периодов, упомянутых в пункте 2.2.6.5.1.2, до тех пор, пока этим нефтеналивным судам не будет выдано действующее Удостоверение о соответствии.

2.2.6.5 Применение, область распространения и периодичность освидетельствования.

2.2.6.5.1 Применение.

Требования СОС применяются к:

.1 нефтеналивным судам дедвейтом 5000 т и более и возрастом 15 лет и более после даты поставки в соответствии с пунктом 6 правила 20 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками;

.2 нефтеналивным судам, подпадающим под положения пункта 7 правила 20 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками, если

[1] Согласно правилу XI/1 Конвенции СОЛАС-74/78 с поправками резолюции ИМО А.739(18) и А.789(19) применимы к признанным организациям.

запрашивается разрешение на продолжение эксплуатации после исполнившейся в 2010 году годовщины поставки; и

.3 нефтеналивным судам дедвейтом 5000 т и более и возрастом 15 лет и более после даты поставки, перевозящим в качестве груза сырую нефть плотностью при 15 °С более 900 кг/м^3, но менее 945 кг/м^3 в соответствии с пунктом 6.1 правила 21 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками.

2.2.6.5.2 Область распространения.

СОС применяется к освидетельствованиям конструкции корпуса в районе грузовых танков, насосных отделений, коффердамов, туннелей трубопроводов, пустых пространств в пределах грузовой зоны и всех балластных танков.

2.2.6.5.3 Периодичность освидетельствования в рамках СОС.

2.2.6.5.3.1 Освидетельствование в рамках СОС должно быть совмещено с расширенной программой освидетельствований.

2.2.6.5.3.2 Первое освидетельствование в рамках СОС в соответствии с пунктом 6 правила 20 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками должно проводиться одновременно с первым запланированным промежуточным освидетельствованием или освидетельствованием для возобновления свидетельства после 5 апреля 2005 года или по достижении судном возраста 15 лет, в зависимости от того, какая дата наступит позднее.

2.2.6.5.3.3 Первое освидетельствование в рамках СОС в соответствии с пунктом 7 правила 20 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками — освидетельствование, проведенное одновременно с запланированным промежуточным освидетельствованием или освидетельствованием для возобновления свидетельства до исполнившейся в 2010 году годовщины поставки судна.

2.2.6.5.3.4 Первое освидетельствование в рамках СОС в соответствии с пунктом 6.1 правила 21 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками должно проводиться одновременно с первым запланированным промежуточным освидетельствованием или освидетельствованием для возобновления свидетельства после 5 апреля 2005 года.

2.2.6.5.3.5 В случае, если Удостоверение о соответствии, выданное после первого освидетельствования в рамках СОС согласно **2.2.6.5.3.2**, является действительным после исполнившейся в 2010 году годовщины поставки судна, это освидетельствование может рассматриваться как первое освидетельствование в рамках СОС, выполненное в соответствии с пунктом 7 правила 20 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками.

2.2.6.5.3.6 Любое последующее освидетельствование в рамках СОС, требуемое для возобновления Удостоверения о соответствии, должно выполняться через промежутки, не превышающие 5 лет и 6 мес.

2.2.6.5.3.7 Несмотря на указанное выше, компания, с согласия администрации государства флага, может предпочесть выполнить освидетельствование в рамках СОС в более раннюю дату, чем дата освидетельствования, упомянутая выше, при условии что соблюдены все требования СОС.

2.2.6.6 Требования к планированию освидетельствования.

2.2.6.6.1 Подготовка к освидетельствованию в рамках СОС.

2.2.6.6.1.1 Общие процедуры.

2.2.6.6.1.1.1 Заблаговременное и тщательное планирование освидетельствования для выявления районов, представляющих потенциальную опасность, является предварительным условием успешного и своевременного проведения освидетельствования в рамках СОС. Должна соблюдаться следующая последовательность действий.

2.2.6.6.1.1.2 Компания должна представить администрации государства флага и Регистру уведомление о ее намерении принять меры согласно СОС не менее чем за 8 мес. до планируемого начала освидетельствования в рамках СОС.

2.2.6.6.1.1.3 По получении такого уведомления Регистр должен:

.1 выдать компании Чек-лист для применения при планировании освидетельствования нефтеналивного судна в рамках системы оценки состояния (форма **6.3.61**) не позднее чем за 7 мес. до планируемого начала освидетельствования в рамках СОС; и

.2 информировать компанию о том, были ли внесены какие-либо изменения в максимально допустимые уровни уменьшения толщин конструкции вследствие коррозии, применимые к судну.

2.2.6.6.1.1.4 Компания должна заполнить и вернуть Регистру Чек-лист для применения при планировании освидетельствования нефтеналивного судна в рамках системы оценки состояния не мене чем за 5 мес. до планируемого начала освидетельствования в рамках СОС. Компания должна передать администрации государства флага копию заполненного вопросника.

2.2.6.6.1.1.5 Компания должна составить и представить Регистру подписанный план освидетельствования согласно СОС (см. приложение 1 к настоящей главе) не менее чем за 2 мес. до планируемого начала освидетельствования в рамках СОС. Компания должна направить администрации государства флага копию плана освидетельствования согласно СОС.

2.2.6.6.1.1.6 В особых обстоятельствах, таких как ввод судна в эксплуатацию после простоя или в случае непредвиденных событий, таких как продолжительный период простоя из-за повреждения корпуса или

механизмов, администрация государства флага может в каждом конкретном случае расширить временные рамки, указанные в **2.2.6.6.1.1.2 — 2.2.6.6.1.1.5**, начала процедур согласно СОС.

2.2.6.6.1.1.7 Такое смягчение требований должно всегда предоставляться при условии, что Регистр располагает достаточным временем для завершения освидетельствования в рамках СОС и выдачи временного Удостоверения о соответствии согласно пункту **6** правила **20** или пункту **6.1** правила **21** Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками или администрация государства флага — для рассмотрения окончательного акта освидетельствования в рамках СОС и выдачи Удостоверения о соответствии согласно пункту 7 правила **20** указанного Приложения до возобновления эксплуатации судна.

2.2.6.6.1.2 План освидетельствования согласно СОС.

2.2.6.6.1.2.1 План освидетельствования согласно СОС должен разрабатываться компанией в сотрудничестве с Регистром. Администрация государства флага может участвовать в разработке плана освидетельствования, если сочтет это необходимым. До начала освидетельствования в рамках СОС Регистр должен убедиться, что план освидетельствования полностью отвечает требованиям **2.2.6.6.2.2**. Освидетельствование в рамках СОС не должно начинаться до тех пор, пока план освидетельствования не будет согласован.

2.2.6.6.1.2.2 Чек-лист должен составляться по форме **6.3.61**.

2.2.6.6.2 Документация к плану освидетельствования.

2.2.6.6.2.1 При разработке плана освидетельствования должна быть собрана и рассмотрена следующая документация с целью определения танков, районов и элементов конструкции, подлежащих осмотру:

.1 основная информация о судне и состояние освидетельствования;

.2 основные конструктивные чертежи грузовых и балластных танков (чертежи набора корпуса), включая информацию об использовании стали с высоким сопротивлением на разрыв;

.3 акт об оценке состояния в соответствии с приложением 9 к части Б Приложению Б к резолюции ИМО А.1049(27) и, если необходимо, любые предыдущие окончательные акты освидетельствования в рамках СОС;

.4 протоколы замеров толщин;

.5 соответствующие данные о предыдущих повреждениях и ремонте;

.6 соответствующие предыдущие акты освидетельствований и проверок, подготовленные как признанными организациями, так и компанией;

.7 данные о грузовых и балластных операциях за последние 3 года, включая перевозку груза в теплой среде;

.8 подробные сведения о процедурах очистки уста-новки инертного газа и танков, как указано в вопроснике относительно планирования освидетельствования;

.9 информация и другие соответствующие данные, касающиеся преобразования или модификации грузовых и балластных танков судна со времени постройки;

.10 описание и сведения о системе покрытия и защиты от коррозии (включая аноды и предыдущие обозначения классификационного общества), если таковые имеются;

.11 проверки, выполненные персоналом компании за последние 3 года, с указанием:

.11.1 общего ухудшения конструкции;

.11.2 утечек в ограничивающих конструкциях танков и трубопроводах;

.11.3 состояния системы покрытия и защиты от коррозии (включая аноды), если такие сведения имеются;

.12 информация относительно соответствующего уровня технического обслуживания в ходе эксплуатации, включая:

.12.1 акты проверок в рамках контроля судов государством порта, содержащие сведения о дефектах корпуса;

.12.2 случаи несоответствия системе управления безопасностью, относящиеся к техническому обслуживанию корпуса, включая связанные с этим меры по устранению недостатков; и

.13 любая другая информация, которая окажет помощь в выявлении вызывающих сомнение районов и критических районов конструкции.

2.2.6.6.2.2 План освидетельствования должен включать соответствующую информацию, дающую возможность успешного и эффективного выполнения освидетельствования в рамках СОС, а также содержать требования относительно детальных освидетельствований и замеров толщин. План освидетельствования должен включать:

.1 основную информацию и сведения о судне;

.2 основные конструктивные чертежи грузовых и балластных танков (чертежи набора корпуса), включая информацию об использовании стали с высоким сопротивлением на разрыв;

.3 расположение танков;

.4 перечень танков с информацией об их использовании, величине систем покрытия и защиты от коррозии;

.5 условия освидетельствования (например, информация относительно очистки танков, дегазации, вентиляции, освещения и т.д.);

.6 меры и методы, обеспечивающие доступ к конструкциям;

.7 оборудование для освидетельствований;

.8 выявление танков и районов, подлежащих детальному освидетельствованию;

.9 выявление танков для испытаний согласно приложению 3 к приложению 3 части Б Приложения Б к резолюции ИМО А.1049(27);

.10 выявление районов и участков для замера толщин;

.11 информация о фирме по замеру толщин;

.12 сведения о предыдущих повреждениях рассматриваемого судна; и

.13 критические районы конструкции и вызывающие сомнение районы, если необходимо.

2.2.6.6.2.3 План освидетельствования должен разрабатываться с использованием типового плана освидетельствования в рамках СОС, изложенного в добавлении **3**.

2.2.6.6.3 Документация на судне.

2.2.6.6.3.1 Компания должна обеспечить, чтобы в дополнение к согласованному плану освидетельствования на судне во время освидетельствования в рамках СОС имелись все другие документы, использованные в разработке плана освидетельствования и упомянутые в **2.2.6.6.2.1**.

2.2.6.6.3.2 До начала любой части освидетельствования в рамках СОС инспектор(ы) Регистра должен(ны) проверить и установить наличие на судне всей документации и изучить ее содержание с целью убедиться, что план освидетельствования по-прежнему актуален.

2.2.6.6.4 Проведение освидетельствований в рамках СОС.

2.2.6.6.4.1 Условия освидетельствования в рамках СОС, условия и метод доступа к конструкциям, оборудование для освидетельствования в рамках СОС и средства связи, используемые во время освидетельствования в рамках СОС, должны отвечать обязательным требованиям относительно безопасного проведения освидетельствований в рамках СОС, изложенным в приложении **2** к настоящей главе.

2.2.6.7 Требования к освидетельствованию в рамках СОС.

2.2.6.7.1 Общие положения.

2.2.6.7.1.1 До начала любой части освидетельствования в рамках СОС должно состояться совещание между присутствующим(и) инспектором(ами) Регистра, присутствующим(и) представителем(ями) компании, оператором фирмы по замеру толщин (если применимо) и капитаном судна, с тем чтобы убедиться, что все предусмотренные в плане освидетельствования меры приняты для обеспечения безопасного и эффективного выполнения предстоящей работы по освидетельствованию.

2.2.6.7.1.2 Освидетельствование в рамках СОС должно выполняться не менее чем двумя квалифицированными специальными инспекторами Регистра. Во время замера толщин на судне должен присутствовать квалифицированный инспектор Регистра с целью контролирования процесса.

2.2.6.7.1.3 Подразделение Регистра должно назначить инспектора(ов) и любой другой персонал, который будет выполнять освидетельствование каждого судна в рамках СОС, и с этой целью должна вести регистрацию данных. Квалифицированный(ые) инспектор(ы) Регистра должен (должны) иметь документально подтвержденный опыт выполнения промежуточных освидетельствований или освидетельствований для возобновления свидетельства в соответствии с расширенной программой освидетельствований нефтеналивных судов. Кроме того, весь персонал Регистра, которому будут назначены обязанности в связи с СОС, до назначения таких обязанностей должен пройти надлежащую программу подготовки и ознакомления, с тем чтобы Регистр мог обеспечить последовательное и единообразное применение СОС. Администрация государства флага должна требовать, чтобы Регистр вел регистрацию данных о квалификации и опыте инспекторов и другого персонала, назначенного для выполнения работы в рамках СОС. Администрация государства флага должна требовать, чтобы Регистр контролировал деятельность персонала, который выполнял или был занят в любой работе в рамках СОС, и с этой целью вел регистрацию данных.

2.2.6.7.1.4 Когда освидетельствование в рамках СОС проводится в разных местах, инспекторам Регистра на следующем месте освидетельствования до продолжения освидетельствования в рамках СОС должен предоставляться перечень проверенных объектов с указанием, завершено ли освидетельствование в рамках СОС.

2.2.6.7.1.5 Когда инспекторы высказывают мнение, что требуется ремонт, каждый подлежащий ремонту объект должен быть указан в пронумерованном перечне. При выполнении ремонта должны сообщаться подробные сведения о выполненных ремонтных работах со специальной ссылкой на соответствующие объекты в пронумерованном перечне.

2.2.6.7.1.6 Когда инспекторы высказывают мнение, что ремонт корпуса может быть выполнен после ранее назначенной даты, такое решение не должно приниматься только этими инспекторами. В таких обстоятельствах необходимо проконсультироваться с Главным управлением Регистра, которое должно специальным сообщением одобрить рекомендуемые меры.

2.2.6.7.1.7 Освидетельствование в рамках СОС является полным, если все рекомендации/условия Регистра, которые относятся к конструкциям корпуса, проверяемым при освидетельствовании в рамках СОС, выполнены в соответствии с требованиями Регистра.

2.2.6.7.2 Объем общего и детального освидетельствований.

2.2.6.7.2.1 Общее освидетельствование.

В рамках СОС должно проводиться общее освидетельствование всех помещений, указанных в **2.2.6.5.2.**

2.2.6.7.2.2 Детальное освидетельствование.

При детальном освидетельствовании в рамках СОС должны освидетельствоваться:

все рамные шпангоуты — во всех балластных танках и в бортовом грузовом танке (см. примечание 1);

как минимум, 30 % всех рамных шпангоутов — во всех остальных бортовых грузовых танках (см. примечания 1 и 3);

все поперечные переборки — во всех грузовых и балластных танках (см. примечание 2);

как минимум, 30 % подпалубных рамных бимсов и поперечных днищевых рам, включая примыкающие элементы конструкции, — в каждом центральном грузовом танке (см. примечание 3);

дополнительно — полностью рамные шпангоуты или подпалубные рамные бимсы и поперечные днищевые рамы, включая смежные элементы конструкции, какие сочтет необходимыми инспектор.

Примечания: 1. Полностью рамный шпангоут включает смежные элементы конструкции.

2. Полностью поперечная переборка включает шельфы и ребра жесткости и смежные элементы.

3. 30 % округляются до ближайшего целого числа.

2.2.6.7.2.3 Инспекторы Регистра могут расширить область детального освидетельствования, если сочтут это необходимым, принимая во внимание план освидетельствования, состояние освидетельствуемых помещений, состояние системы защиты от коррозии, а также следующее:

.1 любую имеющуюся информацию о критических районах конструкции;

.2 танки, которые имеют конструкции с уменьшенным набором в сочетании с системой защиты от коррозии, одобренной Регистром.

2.2.6.7.2.4 В отношении районов в танках, в которых установлено ХОРОШЕЕ состояние покрытия, Регистр может специально рассмотреть объем детальных освидетельствований в соответствии с **2.2.6.7.2.2**. Однако во всех случаях должны проводиться достаточные детальные освидетельствования для подтверждения фактического среднего состояния конструкции и для учета максимального наблюдаемого уменьшения толщин конструкции.

2.2.6.7.3 Объем замеров толщин.

2.2.6.7.3.1 Замеры толщин должны регистрироваться с использованием таблиц, содержащихся в приложении 2 к Правилам. Рекомендуется хранить эти зарегистрированные данные в электронном формате.

2.2.6.7.3.2 Замеры толщин должны производиться в соответствии с 1.5.3 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил либо до детального освидетельствования, либо в максимально возможной степени одновременно с ним.

2.2.6.7.3.3 В процессе освидетельствования в рамках СОС должны быть, как минимум, произведены следующие замеры толщин:

.1 в пределах грузовой зоны:

каждый лист настила палубы

три поперечных сечения;

каждый лист днищевой обшивки (см. примечание);

.2 замеры элементов конструкции, подвергаемых детальному освидетельствованию в соответствии с **2.2.6.7.2.2** с целью общей оценки и регистрации характера коррозии;

.3 вызывающие сомнение районы;

.4 отдельные поясья в районе ватерлинии за пределами грузовой зоны;

.5 все поясья в районе ватерлинии в пределах грузовой зоны;

.6 внутренняя конструкция в форпиковых и ахтерпиковых танках;

.7 все открытые листы настила главной палубы за пределами грузовой зоны и все открытые листы настила палубы первого яруса надстройки.

Примечание. В связи с проведением замеров толщин в случае возникновения сомнений относительно остаточной толщины углового сварного шва между листом настила палубы и продольными подпалубными балками или возможного отсоединения какого-либо элемента продольной подпалубной балки инспектор, выполняющий освидетельствование, может воспользоваться Руководством по оценке остаточного углового сварного шва между настилом палубы и продольными балками (см. приложение 41).

2.2.6.7.3.4 В случае обнаружения значительной коррозии степень замеров толщин должна быть увеличена в соответствии с приложением 4 части Б Приложения Б к резолюции ИМО A.1049(27) либо в соответствии с таблицей **2.2.4.2** разд. 2 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил.

2.2.6.7.3.5 Кроме того, объем замеров толщин может быть увеличен, если инспекторы Регистра сочтут это необходимым.

2.2.6.7.3.6 В отношении районов в танках, в которых установлено ХОРОШЕЕ состояние покрытия, Регистр может специально рассмотреть объем замеров толщин в соответствии с **2.2.6.7.3.3**. Однако во всех случаях должны проводиться достаточные замеры толщин для подтверждения фактического среднего состояния и максимального наблюдаемого уменьшения толщин конструкции.

2.2.6.7.3.7 Проводимые замеры толщин должны быть достаточными, с тем чтобы можно было выполнить расчеты запаса прочности в соответствии с приложением 12 части Б Приложения Б к резолюции ИМО A.1049(27) (см 2.9.2 части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил).

2.2.6.7.3.8 Должны быть выбраны поперечные сечения, где максимальные уменьшения толщин

предполагаются или выявляются в результате замера толщин настила палубы. По меньшей мере одно поперечное сечение должно включать балластный танк в пределах 0,5*L* в районе миделя.

2.2.6.8 Критерии принятия.

Критерии принятия в отношении СОС являются критериями, изложенными в резолюции ИМО A.1049(27) (см. **2.9** части III «Дополнительные освидетельствования судов в зависимости от их назначения и материала корпуса» Правил).

2.2.6.9 Оформление документов Регистра при освидетельствовании в рамках СОС.

2.2.6.9.1 По результатам освидетельствования нефтеналивного судна подразделение Регистра оформляет Акт освидетельствования по форме **6.3.59**. В Акте должны быть указаны дата, место и, если необходимо, сведения о том, было ли освидетельствование в рамках СОС проведено на плаву, в сухом доке или в море. Когда освидетельствование в рамках СОС проводится в разных местах, должен составляться акт о каждой части освидетельствования в рамках СОС.

2.2.6.9.2 Данные, относящиеся к освидетельствованию в рамках СОС, включая принятые меры, должны составлять часть проверяемой документации, которая предоставляется администрации государства флага по просьбе.

Кроме того, в каждый акт освидетельствования в рамках СОС должно включаться следующее:

.1 объем освидетельствования:

.1.1 указание помещений, в которых было проведено общее освидетельствование;

.1.2 указание места в каждом помещении, в котором было проведено детальное освидетельствование, а также использованных средств доступа; и

.1.3 указание помещений, а также мест в каждом помещении, в которых были произведены замеры толщин; и

.2 результаты освидетельствования:

.2.1 степень и состояние покрытия в каждом помещении. Указание помещений, оборудованных анодами, и общего состояния анодов;

.2.2 сведения о состоянии конструкции в каждом помещении, которые включают информацию, в зависимости от случая, о следующем:

коррозии (место и вид коррозии, такой, как бороздками, питтинг и т. п.);

трещинах (расположение, описание и степень);

гофров (расположение, описание и степень);

вмятинах (расположение, описание и степень); и

районах значительной коррозии; и

.3 меры, принятые в отношении полученных данных:

.3.1 подробные сведения о произведенном ремонте элементов конструкции в установленных помещениях, включая метод и объем ремонта; и

.3.2 перечень объектов, которые следует держать под наблюдением для планирования будущих проверок и освидетельствований, включая любые замеры толщин.

2.2.6.9.3 В случае, если дефекты не обнаружены, это должно быть указано в акте в отношении каждого помещения.

2.2.6.9.4 Описательная часть акта должна быть дополнена фотографиями, показывающими общее состояние каждого помещения, включая фотографии или наброски, дающие представление о любых вышеуказанных объектах.

2.2.6.9.5 Протокол замеров толщин должен быть проверен и одобрен инспектором Регистра.

2.2.6.9.6 Инспекторы Регистра должны подписать Акт освидетельствования в рамках СОС.

2.2.6.10 Итоговый отчет освидетельствования в рамках СОС для администрации государства флага.

2.2.6.10.1 Рассмотрение СОС признанной организацией.

2.2.6.10.1.1 Главное управление Регистра должно выполнять проверочный обзор актов освидетельствований в рамках СОС, документов, фотографий и других зарегистрированных данных, относящихся к СОС, как указано в **2.2.6.9**, с целью подтверждения того, что требования СОС выполнены.

2.2.6.10.1.2 Персонал Регистра, выполняющий обзор, никоим образом не должен быть занят в рассматриваемом освидетельствовании в рамках СОС.

2.2.6.10.2 Итоговый отчет освидетельствования в рамках СОС для администрации государства флага.

2.2.6.10.2.1 После завершения освидетельствования в рамках СОС и обзора актов освидетельствований в рамках СОС, выполненного в Главном управлении Регистра, Регистр должен подготовить итоговый отчет освидетельствования в рамках СОС для администрации.

2.2.6.10.2.2 Регистр должен представить администрации итоговый отчет освидетельствования в рамках СОС без задержки и:

.1 в отношении освидетельствования в рамках СОС в соответствии с пунктом **6** правила **20** или пунктом **6.1** правила **21** Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками — не позднее, чем через **3** мес. после завершения освидетельствования в рамках СОС; или

.2 в отношении освидетельствования в рамках СОС в соответствии с пунктом 7 правила **20** Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками — не позднее, чем через **3** мес. после завершения освидетельствования в рамках СОС или за **2** мес. до даты, в которую требуется выдача судну Удостоверения о соответствии, в зависимости от того, какая дата наступит раньше.

2.2.6.10.2.3 Итоговый отчет об освидетельствовании в рамках СОС должен включать по меньшей мере:

.1 следующие общие сведения:
название судна,
номер ИМО,
государство флага,
порт регистрации,
валовую вместимость,
дедвейт, т,
осадку по летнюю грузовую марку,
дату поставки,
категорию судна,
дату начала соответствия правилу 19 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками,
название компании,
идентификационное обозначение отчета;

.2 краткие сведения о том, где, когда, кем и каким образом было проведено освидетельствование в рамках СОС;

.3 сведения обо всей документации, связанной с освидетельствованием, включая план освидетельствования;

.4 заявление о состоянии систем(ы) защиты от коррозии, применяемых(ой) в помещениях;

.5 сведения обо всех протоколах замеров толщин;

.6 краткое изложение данных, полученных во время общих освидетельствований;

.7 краткое изложение данных, полученных во время детальных освидетельствований;

.8 краткое изложение произведенного ремонта корпуса;

.9 указание всех районов, подверженных значительной коррозии, а также расположения, степени и состояния;

.10 краткое изложение результатов оценки замеров толщин, включая указание районов и сечений, где были проведены замеры толщин;

.11 оценку конструктивной прочности судна и оценку соответствия критериям принятия, изложенным в разд. 2.2.6.8;

.12 заявление о том, были ли выполнены все применимые требования СОС;

.13 рекомендация для администрации государства флага относительно того, следует ли разрешать продолжение эксплуатации судна до даты, предусмотренной в правиле 20 Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78 с поправками, для соответствия требованиям правила 19 данного Приложения, или на срок действия СОС, если он истекает раньше; и

.14 выводы.

2.2.6.11 Проверка СОС администрацией государства флага.

2.2.6.11.1 В дополнение к любым инструкциям, которые администрация государства флага могла издать для признанной организации, уполномоченной проводить освидетельствования согласно расширенной программе освидетельствований от ее имени, администрация государства флага должна издать инструкции для признанной организации и компаний, эксплуатирующих нефтеналивные суда категории 2 и категории 3, плавающие под ее флагом, с тем чтобы администрация государства флага могла контролировать функционирование СОС и проверять ее соблюдение.

2.2.6.11.2 С целью обеспечения единообразного и последовательного осуществления СОС администрация государства флага должна установить по меньшей мере процедуры, посредством которых она будет:

.1 вводить в действие требования СОС;

.2 контролировать работу в рамках СОС, выполняемую признанной организацией от ее имени;

.3 рассматривать итоговый отчет освидетельствования в рамках СОС;

.4 рассматривать случаи, когда суда были подвергнуты повторной оценке в рамках СОС; и

.5 выдавать Удостоверение о соответствии.

2.2.6.11.3 Администрация государства флага должна рассмотреть итоговый отчет освидетельствования в рамках СОС до выдачи Удостоверения о соответствии, зарегистрировать и задокументировать полученные данные и выводы освидетельствования и свое решение относительно принятия или отклонения итогового отчета освидетельствования в рамках СОС, а также подготовить протокол обзора.

2.2.6.11.4 Администрация государства флага должна обеспечить, что бы любые лица, назначенные для осуществления контроля по выполнению СОС или для проведения обзора итогового отчета освидетельствования в рамках СОС:

.1 имели надлежащую квалификацию и опыт в соответствии с требованиями администрации государства флага;

.2 находились под непосредственным контролем администрации государства флага;

.3 никоим образом не были связаны с признанной организацией, которая выполнила рассматриваемое освидетельствование в рамках СОС.

2.2.6.12 Повторная оценка судов в результате несоответствия требованиям СОС.

2.2.6.12.1 Судно, которое, по мнению администрации государства флага, не отвечает требованиям СОС, может быть подвергнуто повторной оценке в рамках СОС. В этом случае должны быть рассмотрены основания, на которых администрация государства флага отказала судну в выдаче Удостоверения о соответствии, и после этого должен быть проведен обзор мер по устранению недостатков с целью установить, были ли выполнены требования СОС.

2.2.6.12.2 Такая повторная оценка, как правило, проводится признанной организацией и администрацией государства флага, которые провели предыдущее освидетельствование в рамках СОС.

2.2.6.12.3 Если судно, которое не получило Удостоверение о соответствии, меняет флаг, новая администрация государства флага должна обратиться с просьбой к предыдущей администрации государства флага передать ей копии документации СОС, относящейся к этому судну, с целью установить, рассмотрены ли основания, на которых предыдущая администрация государства флага отказала судну в выдаче Удостоверения о соответствии, и осуществляется ли СОС последовательным и единообразным образом.

2.2.6.12.4 Как правило, повторная оценка в рамках СОС должна проводиться как можно скорее и в любом случае, с учетом положений **2.2.6.5.3**, не позднее чем через 6 мес. после даты, в которую администрация государства флага приняла решение отказать судну в выдаче Удостоверения о соответствии.

2.2.6.13 Удостоверение о соответствии.

2.2.6.13.1 В соответствии со своими процедурами администрация государства флага должна выдавать Удостоверение о соответствии каждому судну, прошедшему освидетельствование в рамках СОС в соответствии с требованиями администрации государства флага.

Такое Удостоверение должно выдаваться:

.1 в отношении освидетельствования в рамках СОС в соответствии с пунктом 6 правила **20** Прил. I к Конвенции МАРПОЛ **73/78** с Поправками или пунктом 6.1 правила **21** этого Приложения — не позднее, чем через 5 мес. после завершения освидетельствования в рамках СОС; или

.2 в отношении освидетельствования в рамках СОС в соответствии с пунктом 7 правила **20** Прил. I к Конвенции МАРПОЛ **73/78** с Поправками — не позднее, чем через 5 мес. после завершения освидетельствования в рамках СОС или в исполняющуюся в **2010** году годовщину даты поставки судна, в зависимости от того, какая дата наступит раньше, для первого освидетельствования в рамках СОС и не позднее даты истечения срока действия Удостоверения о соответствии для любого последующего освидетельствования в рамках СОС.

2.2.6.13.2 Удостоверение о соответствии должно составляться на официальном языке выдающей его администрации государства флага по форме, соответствующей образцу, приведенному в добавлении **1**. Если используемым языком не являются английский, испанский или французский языки, то текст должен включать перевод на один из этих языков.

2.2.6.13.3 Оригинал Удостоверения о соответствии должен быть передан на судно в качестве добавления к судовому Международному свидетельству о предотвращении загрязнения нефтью.

2.2.6.13.4 Кроме того, вместе с Удостоверением о соответствии на судно должны быть переданы копия итогового отчета освидетельствования в рамках СОС, обзор которого был проведен администрацией государства флага для выдачи Удостоверения о соответствии, и копия протокола обзора, указанного в **2.2.6.11.3**.

2.2.6.13.5 Заверенная копия Удостоверения о соответствии и копия протокола обзора, указанного в **2.2.6.11.3**, должны быть переданы администрацией государства флага признанной организации и храниться вместе с итоговым отчетом освидетельствования в рамках СОС.

2.2.6.13.6 Срок действия Удостоверения о соответствии не должен превышать 5 лет и 6 мес. с даты завершения освидетельствования в рамках СОС.

2.2.6.13.7 Признанная организация, которая выполнила освидетельствование в рамках СОС в соответствии с пунктом 6 правила **20** или пунктом 6.1 правила **21** Прил. I к Конвенции МАРПОЛ **73/78** с Поправками, после удовлетворительного завершения освидетельствования должна выдать Временное удостоверение о соответствии (форма **2.4.27**), на период, не превышающий 5 мес. Оно остается действительным до истечения срока действия или даты выдачи Удостоверения о соответствии, в зависимости от того, какая дата наступит раньше, и должно прини-маться другими сторонами Конвенции МАРПОЛ **73/78**.

2.2.6.13.8 Администрация государства флага может рассмотреть Удостоверение о соответствии судна, имеющего право плавать под ее флагом, и объявить, что оно остается действительным и имеет полную силу, если:

.1 должна произойти замена собственника судна; или

.2 происходит замена признанной организации, проводившей работу по освидетельствованию в рамках СОС и подготовившей итоговый отчет об освидетельствовании в рамках СОС, который был рассмотрен и принят администрацией государства флага для выдачи ею Удостоверения о соответствии, новой признанной организацией, приемлемой для администрации государства флага, и вся информация, которая должна быть представлена согласно требованиям **2.2.6**, предоставлена новой признанной организации; или

.3 ответственность за безопасную эксплуатацию и техническое обслуживание судна берет на себя компания, как она определена в главе IX Конвенции СОЛАС-**74/78**, иная, чем компания, которая эксплуатировала судно во время завершения освидетельствования в рамках СОС; или

.4 одновременно происходит любое сочетание случаев, указанных в **2.2.6.13.8.1** — **2.2.6.13.8.3**, при условии, что администрация государства флага поддерживает тот же срок действия Удостоверения о соответствии и координирует передачу новому собственнику и/или компании конкретной информации, требований и процедур, касающихся поддержания срока действия рассматриваемого Удостоверения

о соответствии и остающихся теми, которые были приняты администрацией во время выдачи первоначального Удостоверения о соответствии.

2.2.6.13.9 Администрация государства флага приостанавливает действие Удостоверения о соответствии судна и/или отменяет его, если это судно более не считается отвечающим требованиям СОС.

2.2.6.13.10 Администрация государства флага может восстановить приостановленное и/или отмененное Удостоверение о соответствии судна, когда убедится, что требования СОС вновь выполняются, но в пределах срока и условий действия Удостоверения о соответствии, ранее установленных администрацией государства флага.

2.2.6.13.11 Администрация государства флага отменяет Удостоверение о соответствии, если судно более не имеет права плавать под ее флагом.

2.2.6.13.12 Если судно, которому уже выдано Удостоверение о соответствии, передается под флаг другой стороны, новая администрация государства флага может рассмотреть вопрос о выдаче этому судну нового Удостоверения о соответствии на основе Удостоверения о соответствии, выданного предыдущей администрацией государства флага, при условии, что новая администрация государства флага получит от предыдущей администрации государства флага:

.1 заверенную копию Удостоверения о соответствии, которое было выдано судну во время его передачи;

.2 заявление, подтверждающее, что первое классификационное общество, которое представило предыдущей администрации государства флага итоговый отчет об освидетельствовании в рамках СОС, является первым классификационным обществом, уполномоченным действовать от ее имени;

.3 статус освидетельствований судна от первого классификационного общества, которое представило предыдущей администрации государства флага итоговый отчет об освидетельствовании в рамках СОС, о том, что во время передачи все условия, обосновывающие выдачу Удостоверения о соответствии этому судну, попрежнему действуют и поддерживаются; и

.4 копию как итогового отчета об освидетельствовании в рамках СОС, так и прилагаемого к нему комплекта всей документации по СОС, относящейся к этому судну, которую составила предыдущая администрация государства флага для выдачи или возобновления Удостоверения о соответствии, который был выдан судну во время его передачи, и поддержание срока его действия.

2.2.6.13.13 Если происходит смена флага, то для выдачи временного Удостоверения о соответствии на срок не более 90 дней, позволяющего продолжение эксплуатации судна в то время, пока новая администрация государства флага проводит технический обзор и оценку итогового отчета об освидетельствовании в рамках СОС с комплектом документации, новой администрации государства флага необходимо полагаться только на подтверждающие документы и статус освидетельствований, упомянутые в **2.2.6.13.12** и предоставленные предыдущей администрацией государства флага и первым классификационным обществом.

2.2.6.13.14 После завершения технического обзора с удовлетворительными результатами и удовлетворительной оценки итогового отчета об освидетельствовании в рамках СОС с комплектом документации новой администрации государства флага, а также в случае смены флага, как указано в **2.2.6.13.12**, новая администрация государства флага может выдать Удостоверение о соответствии на полный срок, ограниченный сроком и, как минимум, условиями действия Удостоверения о соответствии, выданного предыдущей администрацией государства флага. Если технический обзор дал неудовлетворительные результаты, новая администрация должна в этом случае основываться на положениях **2.2.6.13.9** и **2.2.6.13.10**.

2.2.6.13.15 Если смена флага происходит в ходе освидетельствования в рамках СОС, новая администрация государства флага должна определить, в какой момент графика СОС, предусмотренного в приложении 3 к MEPC/Circ.390, и при каких условиях она возьмет на себя ответственность за освидетельствование в рамках СОС и его продолжение. Собственник судна или первое классификационное общество должны предоставить новой администрации государства флага достаточную документацию, на основании которой она примет свое решение.

2.2.6.14 Предоставление информации Организации.

2.2.6.14.1 Администрация государства флага должна предоставлять Организации:

.1 сведения, касающиеся выданных Удостоверений о соответствии;

.2 сведения, касающиеся приостановления действия или изъятия выданных Удостоверений о соответствии; и

.3 сведения о судах, которым было отказано в выдаче Удостоверения о соответствии, и о причинах этого отказа.

2.2.6.14.2 Организация должна рассылать вышеупомянутую информацию всем сторонам Конвенции МАРПОЛ 73/78 и вести электронную базу данных, содержащую вышеупомянутую информацию, доступную только для сторон Конвенции МАРПОЛ 73/78.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ТИПОВОЙ ПЛАН ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ В РАМКАХ СОС

Основные информация и сведения

Название судна: _____
Номер ИМО: _____
Государство флага: _____
Порт регистрации: _____
Валовая вместимость: _____
Дедвейт, т: _____
Длина между перпендикулярами, м: _____
Ширина, м: _____
Высота борта, м: _____
Осадка по летнюю грузовую марку, м: _____
Строитель: _____
Номер корпуса: _____
Признанная организация: _____
Обозначение класса: _____
Дата поставки: _____
Категория судна (1 или 2): _____
Дата начала соответствия правилу 19: _____
Предприятие: _____
Предприятие, осуществляющее замеры толщин: _____

1 ПРЕАМБУЛА

1.1 Область применения.

Настоящий план освидетельствования в рамках СОС охватывает минимальный объем общих освидетельствований, детальных освидетельствований, замеров толщин и испытаний под давлением в пределах грузовой зоны, балластных танков, включая форпиковые и ахтерпиковые танки, которые требуются согласно СОС, принятой резолюцией МЕРС.94(46), с поправками, в отношении данного судна.

Инспектор(ы) должны обладать знаниями и опытом для проведения любых видов освидетельствования в рамках СОС.

1.2 Документация.

Пункт 2.2.6.6.3.1 СОС требует, чтобы во время освидетельствования в рамках СОС на судне имелись все документы, использованные при разработке плана освидетельствования в рамках СОС.

2 РАСПОЛОЖЕНИЕ ТАНКОВ

Настоящий раздел плана содержит информацию (в форме планов или текста) о расположении танков, которые подпадают под освидетельствование в рамках СОС.

3 ПЕРЕЧЕНЬ ТАНКОВ С ИНФОРМАЦИЕЙ ОБ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИИ, СТЕПЕНИ ПОКРЫТИЙ И СИСТЕМЕ ЗАЩИТЫ ОТ КОРРОЗИИ

Настоящий раздел плана указывает на любые изменения, относящиеся к информации об использовании танков судна, в том числе ее обновление, степени покрытий и системе защиты от коррозии, предусмотренные в вопроснике о планировании освидетельствования.

4 УСЛОВИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ (НАПРИМЕР, ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОЧИСТКЕ ТАНКОВ, ДЕГАЗАЦИИ, ВЕНТИЛЯЦИИ, ОСВЕЩЕНИИ И Т. П.)

Настоящий раздел плана указывает на любые изменения, относящиеся к информации об условиях освидетельствования, в том числе ее обновление, содержащиеся в вопроснике по планированию освидетельствования.

5 СРЕДСТВА И МЕТОДЫ ДОСТУПА К КОНСТРУКЦИЯМ

Настоящий раздел плана указывает на любые изменения, относящиеся к информации о средствах и методах доступа к конструкциям, в том числе ее обновление, содержащиеся в вопроснике по планированию освидетельствования.

Обязательные требования относительно безопасного проведения освидетельствований в рамках СОС содержатся в добавлении 3 к настоящему плану.

6 ПЕРЕЧЕНЬ ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ (ПРЕДОСТАВЛЯЕТСЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ И, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ДОПОЛНЯЕТСЯ ПРИЗНАННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ)

В настоящем разделе плана указывается и перечисляется оборудование, которое будет предоставлено для проведения освидетельствования в рамках СОС и выполнения требуемых замеров толщин.

7 ТРЕБОВАНИЯ К ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЮ

7.1 Общее освидетельствование.

Требования СОС.

Пункт 2.2.6.7.2.1 (и 2.2.6.5.2) СОС требует, чтобы общему освидетельствованию подвергались конструкции корпуса в районе грузовых танков, насосных отделений, коффердамов, туннелей трубопроводов, пустых пространств в пределах грузовой зоны и всех балластных танков.

План.

В настоящем разделе плана указываются и перечисляются помещения данного судна, которые подвергаются общему освидетельствованию.

7.2 Детальное освидетельствование.

Требования СОС.

Конструкции корпуса, которые подвергаются детальному освидетельствованию (см. 2.2.6.7.2.2 СОС):

все рамные шпангоуты — во всех балластных танках (см. примечание 1);

все рамные шпангоуты — в бортовом грузовом танке (см. примечание 1);

как минимум, 30 % всех рамных шпангоутов — во всех остальных бортовых грузовых танках (см. примечания 1 и 3);

все поперечные переборки — во всех грузовых и балластных танках (см. примечание 2);

как минимум, 30 % подпалубных рамных бимсов и поперечных днищевых рам, включая смежные элементы конструкции, — в каждом центральном грузовом танке (см. примечание 3);

дополнительно — полностью рамные шпангоуты или подпалубные рамные бимсы и поперечные днищевые рамы, включая смежные элементы конструкции, какие сочтет необходимыми инспектор.

Примечания: 1. Полностью рамный шпангоут, включая смежные элементы конструкции.

2. Полностью поперечная переборка, включая шельфы и ребра жесткости и смежные элементы.

3. 30 % округляются до ближайшего целого числа.

Кроме того, в 2.2.6.7.2.3 и 2.2.6.7.2.4 СОС содержатся дополнительные руководящие указания относительно степени и области детального освидетельствования.

План.

В настоящем разделе плана указываются и перечисляются, с использованием 2.2.6.7.2.2 СОС, конструкции корпуса данного судна, подвергаемые детальному освидетельствованию. В частности, в нем:

.1 указывается бортовой грузовой танк, в котором все рамные шпангоуты подвергаются детальному освидетельствованию, и указывается число таких рамных шпангоутов;

.2 указываются остальные бортовые грузовые танки, в которых, как минимум, 30 % рамных шпангоутов подвергается детальному освидетельствованию, и указывается для каждого танка число таких рамных шпангоутов; и

.3 указываются центральные грузовые танки, в которых, как минимум, 30 % подпалубных рамных бимсов и поперечных днищевых рам, включая смежные элементы конструкции, в каждом центральном грузовом танке подвергается детальному освидетельствованию, и указывается для каждого танка число таких подпалубных рамных бимсов и поперечных днищевых рам, включая смежные элементы конструкции.

8 ОБОЗНАЧЕНИЕ ТАНКОВ, ПОДВЕРГАЕМЫХ ИСПЫТАНИЯМ

Требования СОС.

В пункте 2.2.6.6.2.2.9 СОС устанавливается, что испытания танков соответствуют приложению 3 к . приложению 3 к части Б Приложения Б к резолюции ИМО А.1049(27).

План.

В настоящем разделе плана указываются и перечисляются танки данного судна, подвергаемые испытаниям.

9 ВЫЯВЛЕНИЕ РАЙОНОВ И СЕЧЕНИЙ ДЛЯ ЗАМЕРОВ ТОЛЩИН

Требования СОС.

Минимальные требования к замерам толщин при освидетельствовании в рамках СОС (см. 2.2.6.7.3.3 СОС):

.1 в пределах грузовой зоны:

.1.1 каждый лист настила палубы;

.1.2 три поперечных сечения;

.1.3 каждый лист днищевой обшивки;

.2 замеры элементов конструкции, подвергаемых детальному освидетельствованию при детальном освидетельствовании (см. 7.2), с целью общей оценки и регистрации характера коррозии;

.3 вызывающие сомнение районы;

.4 отдельные поясья в районе ватерлинии за пределами грузовой зоны;

.5 все поясья в районе ватерлинии в пределах грузовой зоны;

.6 внутренняя конструкция в форпиковых и ахтерпиковых танках;

.7 все открытые листы настила главной палубы за пределами грузовой зоны и все открытые листы настила палубы первого яруса надстройки.

Примечания для руководства: Инспектор(а) может(могут) увеличить объем замеров толщин, если сочтет(сочтут) это необходимым (см. 2.2.6.7.3.5 СОС).

Для замеров толщин выбираются поперечные сечения, где максимальные уменьшения толщин предполагаются или выявляются в результате замеров толщин настила палубы (см. 2.2.6.7.3.8 СОС).

В случае обнаружения значительной коррозии объем замеров толщин должен быть увеличен соответствующим образом (см. 2.2.6.7.3.4 СОС).

Кроме того, в 2.2.6.7.3.4 — 2.2.6.7.3.8 СОС содержатся дополнительные руководящие указания относительно степени и увеличения степени замеров толщин.

План.

В настоящем разделе плана указываются и перечисляются, с использованием 2.2.6.7.3.3 СОС, районы и сечения, где должны проводиться замеры толщин.

10 МАТЕРИАЛЫ КОРПУСА (УСТАНАВЛИВАЮТСЯ ПРИЗНАННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ)

В настоящем разделе плана указываются, с использованием формы по образцу приведенной ниже таблицы (см. табл. 10), материалы, применяемые в конструкциях корпуса, которые подпадают под действие СОС, с целью предоставления четкой ссылки.

11 МИНИМАЛЬНАЯ ТОЛЩИНА КОНСТРУКЦИЙ КОРПУСА (УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ПРИЗНАННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ)

В настоящем разделе плана указывается минимальная толщина (см. табл. 11.1) конструкций корпуса данного судна, которые подвергаются освидетельствованию в рамках СОС (указать: либо *а)*, либо, что более предпочтительно, *б)*, если такая информация имеется):

а) определяется по табл. 11.1 в соответствии с конструктивными чертежами корпуса судна;

б) приводится в табл. 11.1.

12 ПРЕДПРИЯТИЕ, ВЫПОЛНЯЮЩЕЕ ЗАМЕРЫ ТОЛЩИН

В настоящем разделе плана указываются изменения, если таковые имеются, относительно информации о предприятии, выполняющем замеры толщин (ЗТ), содержащейся в вопроснике по планированию освидетельствования.

13 СВЕДЕНИЯ О ПОВРЕЖДЕНИЯХ СУДНА

Настоящий раздел плана содержит сведения о повреждениях корпуса судна по меньшей мере за последние три года в районе грузовых и балластных танков и пустых пространств в пределах грузовой зоны (см. табл. 13.1 и 13.2). Эти повреждения подлежат освидетельствованию в рамках СОС.

Таблица 10

Место	Обшивка	Продольные элементы и ребра жесткости	Продольные балки/ стрингеры	Поперечные балки/ рамные шпангоуты/ стрингеры/флоры
Палуба Днище Внутреннее дно Бортовая обшивка Продольная переборка Поперечные переборки Форпик Ахтерпик				

Примечания: 1. Сортом материала, если не указано иное, является мягкая сталь (МС).

2. Сорт материала ВПС означает высокопрочную сталь, НС — нержавеющую сталь и ПС — плакированную сталь.

3. Сорт, тип и объем материала для ремонта определяются по чертежам.

Таблица 11.1

ДОПУСКИ НА ИЗНОС И ПЕРВОНАЧАЛЬНУЮ ТОЛЩИНУ (ПРИЛАГАЮТСЯ К ПЛАНУ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ В РАМКАХ СОС)

Район или место	Первоначальная толщина, мм	Минимальная толщина, мм	Толщина при значительной коррозии, мм
Палуба			
Настил			
Продольные элементы			
Продольные балки			
Днище			
Обшивка			
Продольные элементы			
Продольные балки			
Борт судна			
Обшивка			
Продольные элементы			
Продольные балки			
Продольная переборка			
Обшивка			
Продольные элементы			
Шельфы			
Внутреннее дно			
Обшивка			
Продольные элементы			
Продольные балки			
Поперечные переборки			
Обшивка			
Ребра жесткости			
Поперечные рамные шпангоуты, флоры и стрингеры			
Обшивка			
Пояски			
Ребра жесткости			
Поперечные распорки			
Пояски			
Шпангоуты			

Таблица 13.1

ПОВРЕЖДЕНИЯ КОРПУСА СУДНА С УКАЗАНИЕМ ИХ МЕСТ (СВЕДЕНИЯ ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ И, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ДОПОЛНЯЮТСЯ ПРИЗНАННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ)

Номер танка или район	Возможная причина, если она известна	Описание повреждений	Место	Ремонт	Дата ремонта

Таблица 13.2

ПОВРЕЖДЕНИЯ КОРПУСА ОДНОТИПНЫХ ИЛИ ПОДОБНЫХ СУДОВ (ЕСЛИ ИМЕЮТСЯ СВЕДЕНИЯ) В ОТНОШЕНИИ РАСЧЕТНОГО ПОВРЕЖДЕНИЯ (СВЕДЕНИЯ ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ И, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ДОПОЛНЯЮТСЯ ПРИЗНАННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ)

Номер танка или район	Возможная причина, если она известна	Описание повреждений	Место	Ремонт	Дата ремонта

14 РАЙОНЫ, В КОТОРЫХ НА ОСНОВАНИИ ПРЕДЫДУЩИХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ ОБНАРУЖЕНА ЗНАЧИТЕЛЬНАЯ КОРРОЗИЯ (СВЕДЕНИЯ ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ ПРИЗНАННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ)

В настоящем разделе плана указываются и перечисляются районы, в которых во время предыдущих освидетельствований обнаружена значительная коррозия.

15 КРИТИЧЕСКИЕ РАЙОНЫ КОНСТРУКЦИЙ И ВЫЗЫВАЮЩИЕ СОМНЕНИЕ РАЙОНЫ (СВЕДЕНИЯ ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ И, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ДОПОЛНЯЮТСЯ ПРИЗНАННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ)

В настоящем разделе плана указываются и перечисляются критические районы конструкции и вызывающие сомнение районы, если такая информация имеется в распоряжении.

16 ДРУГИЕ НЕОБХОДИМЫЕ ЗАМЕЧАНИЯ И СВЕДЕНИЯ (ПРЕДОСТАВЛЯЮТСЯ ПРЕДПРИЯТИЕМ И ДОПОЛНЯЮТСЯ ПРИЗНАННОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ)

Настоящий раздел плана содержит любые другие замечания и сведения, имеющие отношение к освидетельствованию в рамках СОС.

ДОБАВЛЕНИЯ

Добавление 1 — Перечень планов.

Пункт 2.2.6.6.2.2.2 СОС требует, чтобы были предусмотрены основные конструктивные чертежи грузовых и балластных танков (чертежи набора корпуса), включая информацию об использовании высокопрочной стали (ВПС).

В этом добавлении к плану указываются и перечисляются основные конструктивные чертежи, которые составляют часть плана и прилагаются к нему.

Добавление 2 — Чек-лист для применения при планировании освидетельствования нефтеналивного судна в рамках Системы оценки состояния.

Чек-лист для применения при планировании освидетельствования нефтеналивного судна в рамках Системы оценки состояния, представленный компанией, прилагается к плану.

Добавление 3 — Требования относительно безопасного проведения освидетельствований в рамках СОС.

Требования относительно безопасного проведения освидетельствований в рамках СОС, содержащиеся в добавлении 4, прилагаются к плану.

Добавление 4 — График СОС.

График СОС прилагается к плану[1].

Добавление 5 — Другая документация.

В этой части плана указывается и перечисляется любая другая документация, составляющая часть плана.

Подготовлено от имени предприятия

_____

(кем)

Дата: _____

(фамилия и подпись уполномоченного представителя)

Рассмотрено признанной организацией для определения соответствия пункту 2.2.6.6.2.2 СОС.

Дата: _____

(фамилия и подпись уполномоченного представителя)

[1]График СОС содержится в приложении 3 к циркуляру MEPC/Circ.390. Единственной целью графика СОС является оказание помощи предприятиям и признанным организациям в подготовке освидетельствования в рамках СОС, и он читается и используется только для этой цели.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ТРЕБОВАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО БЕЗОПАСНОГО ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ В РАМКАХ СОС

1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Настоящие требования разработаны с целью безопасного проведения освидетельствований в рамках СОС. Хотя в данных обязательных требованиях содержится явно выраженная ссылка на освидетельствование в рамках СОС и на инспектора(ов), они также используются в связи с любой работой по замеру толщин, требуемой СОС.

2 УСЛОВИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

2.1 Предприятие предоставляет необходимые средства для безопасного проведения освидетельствования в рамках СОС.

2.2 В случаях, когда инспектор(ы) решает(ют), что обеспечение безопасности и необходимого доступа не отвечает требованиям, освидетельство-вание соответствующих помещений в рамках СОС не должно проводиться.

2.3 Для того, чтобы позволить инспектору(ам) провести освидетельствование в рамках СОС, положения о надлежащем и безопасном доступе должны быть согласованы между предприятием и признанной организацией.

2.4 Подробные сведения о средствах доступа содержатся в вопроснике о планировании освидетельствования.

2.5 Танки и помещения должны быть безопасными для доступа[1]. Танки и помещения должны быть дегазированы и провентилированы. До входа в танк, в пустое или замкнутое помещение должно быть проверено, что среда танка свободна от опасных газов и содержит достаточно кислорода.

2.6 Танки и помещения должны быть достаточно чистыми и свободными от воды, окалины, грязи, нефтяных остатков, ржавчины, осадков и т. п., с тем чтобы можно было выявить значительную коррозию, деформацию, трещины, повреждения или иное ухудшение конструкции, а также установить состояние покрытия.

2.7 Должно быть предусмотрено достаточное освещение для обнаружения значительной коррозии, деформации, трещин, повреждений или иного ухудшения конструкции, а также для установления состояния покрытия.

2.8 При наличии мягкого покрытия инспектору(ам) должен обеспечиваться безопасный доступ для проверки эффективности покрытия и выполнения оценки состояния внутренних конструкций, которая может включать точечное снятие покрытия. Если наличие мягкого покрытия препятствует безопасному доступу, это мягкое покрытие должно быть удалено.

2.9 Инспектор(ы) должен(ны) всегда сопровождаться по меньшей мере одним назначенным предприятием ответственным лицом, имеющим опыт выполнения проверок в танках и замкнутых помещениях. Кроме того, у люкового открытия освидетельствуемого танка или помещения должна находиться вспомогательная команда, состоящая по меньшей мере из двух опытных лиц. Вспомогательная команда должна постоянно наблюдать за работой в танке или помещении и иметь при себе готовое к использованию спасательное снаряжение и оборудование для эвакуации.

3 ДОСТУП К КОНСТРУКЦИЯМ

3.1 При общем освидетельствовании должны быть предусмотрены средства, позволяющие инспекторам осмотреть конструкцию безопасным и удобным способом.

3.2 При детальном освидетельствовании должны быть предусмотрены одно или несколько из следующих средств доступа, приемлемых для инспекторов:

постоянные леса и проходы через конструкции;
временные леса и проходы через конструкции;
лифты и передвижные платформы;
плоты или лодки;
другие равноценные средства.

3.3 Освидетельствование танков или помещений с помощью плотов или лодок может проводиться только с согласия инспекторов, которые должны учитывать предусмотренные меры безопасности, включая прогноз погоды и поведение судна при умеренном состоянии моря.

3.4 Если при детальном освидетельствовании используются плоты или лодки, должны соблюдаться следующие условия:

.1 должны использоваться только прочные надувные плоты или лодки, обладающие удовлетворительной остаточной плавучестью и остойчивостью, даже если повреждена одна камера;

.2 лодка или плот должны быть привязаны к лестнице, обеспечивающей доступ, а в нижней части этой лестницы должен находиться еще один человек, которому хорошо видны лодка или плот;

[1] См. главу 10 «Вход в замкнутые помещения и работа в них» Международного руководства по безопасности для нефтеналивных танкеров и терминалов (ISGOTT).

.3 для всех лиц, участвующих в освидетельствовании, должны быть предусмотрены надлежащие спасательные жилеты;

.4 поверхность воды в танке должна быть спокойной (во всех прогнозируемых условиях предполагаемый подъем воды в танке не должен превышать 0,25 м), а уровень воды должен быть постоянным или падать. Во время использования лодки или плота уровень воды ни в коем случае не должен подниматься;

.5 танк или помещение должны содержать только чистую балластную воду. Даже тонкий слой нефти на воде не допускается;

.6 уровень воды не должен превышать 1 м от наиболее низко расположенного свободного пояска рамной балки, с тем чтобы проводящая освидетельствование команда не была изолирована от прямого пути эвакуации, ведущего к люку танка. Заполнение водой до уровней выше рамных бимсов должно рассматриваться только в том случае, если имеется лаз для доступа с палубы, открытый в осматриваемую шпацию, с тем чтобы у проводящей освидетельствование команды всегда имелся путь эвакуации;

.7 если танки (или помещения) соединены общей системой вентиляции или системой инертного газа, танк, в котором будут использоваться лодка или плот, должен быть изолирован для предотвращения поступления газа из других танков (или помещений).

3.5 В дополнение к вышеупомянутому одни плоты или лодки могут допускаться для выполнения проверок подпалубных районов танков или помещений, если высота шпангоутов составляет 1,5 м или менее.

3.6 Если высота шпангоутов более 1,5 м, одни плоты или лодки могут допускаться только в следующих случаях:

.1 когда состояние покрытия подпалубной конструкции находится в ХОРОШЕМ состоянии и нет признаков износа; или

.2 если в каждой шпации предусмотрено постоянное средство доступа, обеспечивающее безопасный вход и выход. Это средство должно обеспечивать непосредственный доступ с палубы через вертикальную лестницу, а на расстоянии приблизительно 2 м ниже палубы должна быть установлена небольшая платформа.

Если ни одно из вышеупомянутых условий не выполнено, то для освидетельствования подпалубного района должны быть предусмотрены леса.

4 ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЯ

4.1 Замеры толщин должны проводиться с помощью ультразвукового испытательного оборудования. Точность оборудования должна быть продемонстрирована инспектору(ам).

4.2 Могут потребоваться одно или несколько из следующих средств обнаружения трещин, если они будут сочтены необходимыми инспектором(ами):

оборудование радиографического контроля;

оборудование ультразвукового контроля;

оборудование магнитопорошкового контроля;

цветная дефектоскопия;

другие равноценные средства.

4.3 Во время освидетельствования в рамках СОС должны предоставляться: газоанализатор для определения взрывоопасной концентрации газов, кислородомер, дыхательный аппарат, спасательные концы, страховочные пояса со страховочным линем с карабином и свистки, а также инструкции и руководства по их использованию. Должен быть предусмотрен перечень контрольных проверок по безопасности.

4.4 Для безопасного и эффективного проведения освидетельствования в рамках СОС должно быть предусмотрено достаточное и безопасное освещение.

4.5 Во время освидетельствования в рамках СОС должна предоставляться и использоваться надлежащая защитная одежда (например, защитная каска, перчатки, защитная обувь и т. п.).

5 СОВЕЩАНИЯ И МЕРЫ ПО ПОДДЕРЖАНИЮ СВЯЗИ

5.1 Надлежащая подготовка и установление тесного взаимодействия между инспекторами и представителями компании на судне до и во время освидетельствования в рамках СОС являются существенной частью безопасного и эффективного проведения такого освидетельствования. Во время освидетельствования в рамках СОС на судне должны регулярно проводиться совещания по вопросам безопасности.

5.2 До начала освидетельствования в рамках СОС должно состояться посвященное ему совещание между инспекторами, представителем(ями) компании, оператором фирмы, выполняющей замеры толщин (в зависимости от случая), и капитаном судна, с целью убедиться, что все предусмотренные в плане освидетельствования меры приняты, с тем чтобы обеспечить безопасное и эффективное выполнение работы по освидетельствованию.

5.3 Ориентировочный перечень пунктов, которые должны рассматриваться на совещании:

.1 график судна (например, рейс, маневры по швартовке и отходу от причала, время нахождения у причала, грузовые и балластные операции и т. д.);

.2 меры по замерам толщин (например, доступ, очистка/удаление окалины, освещение, вентиляция, индивидуальные средства защиты);

.3 степень замеров толщин;

.4 критерии принятия (см. перечень минимальных толщин);

.5 степень детальных освидетельствований и замеров толщин с учетом состояния покрытия, а также вызывающих сомнение районов/районов значительной коррозии;

.6 выполнение замеров толщин;

.7 снятие типичных показаний в целом и в местах, где обнаружена неравномерная коррозия/питтинг;

.8 составление плана районов значительной коррозии;

.9 связь между инспектором(ами), оператором(ами) фирмы, выполняющей замеры толщин, и представителем(ями) компании в отношении полученных данных.

5.4 Между командой, проводящей освидетельствование в осматриваемом танке или помещении, ответственным лицом командного состава на палубе и, в зависимости от случая, ходовым мостиком должна быть установлена система связи. Эта система должна также включать персонал, ответственный за работу с балластным(и) насосом(ами), если используются плоты или лодки. Связь должна поддерживаться на протяжении всего освидетельствования в рамках СОС.

2.3 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О ГРУЗОВОЙ МАРКЕ 1966/88 ГГ.

2.3.1 Освидетельствование для оформления Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки.

2.3.1.1 Общие положения.

2.3.1.1.1 Настоящая глава регламентирует в общем виде объем освидетельствований судна в процессе эксплуатации для возобновления (подтверждения) Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки в соответствии с положениями резолюции ИМО A.1053(27) и содержит поправки, которые вступили в силу до 31 декабря 2009 г. включительно.

2.3.1.1.2 Объем первоначального освидетельствования судна в ходе постройки и после установки изложен в разд. 19 части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

2.3.1.2 Ежегодное освидетельствование.

2.3.1.2.1 Проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям Конвенции LL-66/88 должна включать:

.1 проверку срока действия, в зависимости от случая, Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию и Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции или Свидетельства о безопасности грузового судна;

.2 проверку срока действия Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ) и наличия копии Документа о соответствии компании (ДСК);

.3 проверку срока действия Международного свидетельства об охране судна;

.4 проверку срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки;

.5 проверку срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью;

.6 проверку классификационных свидетельств, если судно имеет класс классификационного общества;

.7 проверку, если это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом или Свидетельства о годности судна к перевозке опасных химических грузов наливом;

.8 проверку, где это применимо, срока действия Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов наливом;

.9 проверку, в зависимости от случая, срока действия Международного свидетельства о предотвращении загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом;

.10 проверку, если это применимо, действительности Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами;

.11 проверку, если это применимо, действительности Международного свидетельства о предотвращении загрязнения атмосферы;

.12 проверку, устанавливающую, что экипаж судна отвечает требованиям документа о минимальном безопасном составе экипажа (пр. V/14 СОЛАС-74/88);

.13 проверку, устанавливающую, что капитан, лица командного и рядового состава имеют дипломы в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ;

.14 проверку того, устанавливалось ли на судне какое-либо новое оборудование и, если оно устанавливалось, подтверждение, что оно было одобрено до установки, и что любые изменения отражены в соответствующем свидетельстве;

.15 проверку наличия информации об остойчивости, и где это применимо, информации о загрузке и балластировке (пр. 1 и 10 LL-66/88/08; гл. 1, 2 и 3 Кодекса остойчивости неповрежденного судна);

.16 подтверждение наличия Международного свидетельства по противообрастающей системе (добавление 1 к Прил. 4 к AFS-Конвенции), если оно применимо;

.17 проверку наличия действующего Международного свидетельства об энергоэффективности судна (пр. 6.4 и 6.5 Прил.VI к МАРПОЛ).

2.3.1.2.2 Ежегодное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к грузовой марке должно включать:

.1 проверку, устанавливающую в целом, что нет уменьшения прочности корпуса (пр. 1 LL-66/88);

.2 проверку нанесения палубной линии и знаков грузовой марки, которые, при необходимости, могут быть перенесены и заново покрашены. Проверяется также наличие четко нанесенных шкал осадок в носовой и кормовой оконечностях судна (пр. 4 — 9 КГМ-66/88);

.3 проверку, устанавливающую, что корпус или надстройки не подвергались переделкам, которые влияли бы на расчеты, определяющие положение грузовых марок (пр. 11 — 45 LL-66/88);

.4 осмотр концевых переборок надстройки и отверстий в них (пр. 11 и 12 LL-66/88);

.5 осмотр средств обеспечения непроницаемости при воздействии моря грузовых люков, других люков и иных отверстий на палубах надводного борта и надстройки (пр. 13—18 LL-66/88);

.6 осмотр вентиляторов и воздушных труб, включая их комингсы и закрывающие устройства (пр. 19 и 20 LL-66/88);

.7 проверку водонепроницаемости закрытий любых отверстий в борту судна ниже палубы надводного борта (пр. 21 LL-66/88);

.8 осмотр шпигатов, приемных и отливных отверстий (пр. 22 LL-66/88/03);

.9 осмотр мусорных рукавов (пр. 22-1 LL-66/88/03);

.10 осмотр труб цепных клюзов и цепных ящиков (пр. 22-2 LL-66/88/03);

.11 осмотр бортовых иллюминаторов и глухих крышек (пр. 23 LL-66/88);

.12 осмотр фальшборта, включая проверку наличия штормовых портиков, обращая особое внимание на любые штормовые портики с крышками (пр. 24 LL-66/88);

.13 осмотр леерных ограждений, переходных мостиков, проходов и других средств, предусмотренных для защиты экипажа и для обеспечения доступа в помещения экипажа и рабочие помещения (пр. 25, 25-1 LL-66/88/03);

.14 проверку специальных требований в отношении судов, которым разрешено плавать с надводным бортом типа «А» или типа «В-минус» (пр. 26, 27 LL-66/88/03);

.15 проверку, где это применимо, устройств и приспособлений для палубных лесных грузов (пр. 42 — 45 LL-66/88).

2.3.1.2.3 Ежегодное освидетельствование в отношении удовлетворения требованиям к грузовой марке должно быть завершено следующим образом:

.1 после проведения освидетельствования с удовлетворительными результатами подтверждается Международное свидетельство о грузовой марке или Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки;

.2 если освидетельствование показывает, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, — см. 4.2.3 настоящей части.

2.3.1.3 Освидетельствование для возобновления свидетельств.

2.3.1.3.1 Проверка действующих свидетельств и других документов в отношении удовлетворения требованиям к грузовой марке должна включать положения 2.3.1.2.1, за исключением проверки срока действия Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки.

2.3.1.3.2 Освидетельствование для возобновления Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки должно включать:

.1 положения 2.3.1.2.2;

.2 осмотр корпуса для подтверждения того, что его прочность достаточна для осадки, соответствующей назначенному надводному борту (пр. 1 LL-66/88).

2.3.1.3.3 При удовлетворительных результатах освидетельствования для возобновления свидетельства по его окончании должно выдаваться Международное свидетельство о грузовой марке или Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки.

2.3.1.4 Суда смешанного (река-море) плавания.

2.3.1.4.1 На суда смешанного (река-море) плавания, плавающие под флагом Российской Федерации с классом Регистра (**R2 — RSN, R2 — RSN(4,5), R3 — RSN**), а также с классом Российского Речного Регистра (М — СП) в дополнение к Международному свидетельству о грузовой марке Регистр выдает Дополнение (форму 2.2.3-1), в котором, в разделе постоянных ограничений по условиям эксплуатации, записываются установленные для эксплуатации судна ограничения, например: «Плавание на волнении с максимально допустимой высотой волны 3 %-ной обеспеченности 6 м (или 5 м) с удалением от места убежища в открытых морях не более 50 миль и с допускаемым расстоянием между местами убежища 100 миль, в закрытых морях — не более 100 миль и с допускаемым расстоянием между местами убежища не более 200 миль.».

Эта практика одобрена ИМО и не требует никакого согласования или выдачи Свидетельства об изъятии, однако при выдаче на судно указанного Дополнения необходимо одновременно передать на судно копию циркулярного письма Комитета по безопасности на море ИМО № 2014 от 31 октября 1997 г., чтобы избежать возможных претензий со стороны портовых властей (см. приложение 16).

2.4 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНОЙ КОНВЕНЦИЕЙ О КОНТРОЛЕ ЗА ВРЕДНЫМИ ПРОТИВООБРАСТАЮЩИМИ СИСТЕМАМИ НА СУДАХ, 2001 Г. (AFS-КОНВЕНЦИЯ) И ПРАВИЛОМ ЕС 782/2003 ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА ЕС, 2003 Г. (ПРАВИЛО ЕС 782/2003)

2.4.1 Область распространения.

Настоящие требования распространяются на суда валовой вместимостью 400 и более, совершающие международные рейсы.

К судам длиной 24 м (LL-66/88) и более, но валовой вместимостью менее 400, совершающие международные рейсы, применяется требования, изложенные в 2.4.2.7.

Применение требований настоящей главы к морским стационарным платформам, плавучим буровым установкам и плавучим нефтегазодобывающим комплексам (плавучим нефтегазохранилищам, а также плавучим нефтегазохранилищам с комплексами подготовки продукции) является предметом специального рассмотрения Регистром с учетом требований морских администраций государств флага.

2.4.2 Общие положения.

2.4.2.1 Настоящая глава регламентирует объем освидетельствования в процессе эксплуатации судна для выдачи Международного свидетельства по противообрастающей системе (форма 2.4.30/ 2.4.30ec)/Удостоверения соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1) с Перечнем противообрастающих систем (форма 2.4.31/2.4.31ec/ 2.4.31.1). В тексте главы учтены положения резолюций ИМО: «Руководство по освидетельствованию противообрастающих систем на судах и выдаче свидетельств, издания 2010 года» МЕРС.195(61), «Руководство по быстрому отбору проб противообрастающих систем на судах» МЕРС.104(49).

2.4.2.2 Освидетельствование судна на соответствие AFS-Конвенции/Правила ЕС 782/2003 и выдача подтверждающих документов (см. 2.4.2.1) производятся на основании заявки судовладельца при наличии соответствующего поручения морской администрации государства флага.

2.4.2.3 На суда, эксплуатирующиеся под флагом государства-стороны AFS-Конвенции, которое предоставило Регистру полномочия на проведение освидетельствований и выдачу свидетельств с целью подтверждения соответствия судна требованиями AFS-Конвенции, выдается Международное свидетельство по противообрастающей системе (форма 2.4.30) с Перечнем противообрастающих систем (форма 2.4.31) и Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10);

2.4.2.4 На суда, эксплуатирующиеся под флагом государства, которое не является стороной AFS-Конвенции, но предоставило Регистру полномочия на проведение освидетельствований и выдачу свидетельств с целью подтверждения соответствия судна требованиями AFS-Конвенции, выдаются Удостоверение соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1), или, для судов под флагами государств-членов ЕС — Международное свидетельство по противообрастающей системе (форма 2.4.30 ее), выданное в соответствии с Правилом ЕС 782/2003, а также Перечень противообрастающих систем (форма 2.4.31.1/2.4.31ee) и Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10). После присоединения государства к AFS-Конвенции Удостоверение соответствия противообрастающей системы или Международное свидетельство по противообрастающей системе, выданное в соответствии с Правилом ЕС 782/2003, должно быть заменено на Международное свидетельство, предписанное AFS-Конвенцией.

2.4.2.5 При проведении освидетельствования в случае отсутствия данных по верхнему слою покрытия считается, что судно не соответствует AFS-Конвенции. В соответствии с требованиями резолюции ИМО МЕРС.104(49) при установлении этих данных может применяться метод отбора проб с корпуса судна (см. 2.4.6).

2.4.2.6 Ремонт обычно не требует освидетельствования. Однако ремонт, затрагивающий приблизительно 25 % или более противообрастающей системы, должен рассматриваться как изменение или замена противообрастающей системы.

2.4.2.7 На суда длиной более 24 м, но валовой вместимостью менее 400 судовладельцем или представителем судовладельца, независимо от того, применена ли противообрастающая система или нет, должна оформляться Декларация о противообрастающей системе (далее – Декларация) в соответствии с формой Добавления (Appendix) 2 к Приложению (Annex) 4 к AFS-Конвенции или Приложением III Правила ЕС 782/2003. К Декларации должны прилагаться подтверждающие документы, такие как квитанция на краску или счет фактура субподрядчика (рекомендуется также приложить документы, указанные в 2.4.3.1.2 — 2.4.3.1.4, 2.4.3.2).

Наличие Декларации и подтверждающей документации проверяется Регистром при первоначальном и ежегодном освидетельствовании. В случае отсутствия таких документов на борту в Статус освидетельствований судна вносится соответствующая рекомендация для судовладельца.

2.4.2.8 В случае если противообрастающая система не применяется (противокоррозионное покрытие), судно также подлежит освидетельствованию с выдачей соответствующих свидетельств (2.4.2.1).

2.4.3 Освидетельствование в доке.

2.4.3.1 При применении противообрастающей системы, для выдачи свидетельства/удостоверения необходима следующая документация:

.1 СТО Регистра на противообрастающее покрытие, подтверждающее соответствие AFS-Конвенции. При отсутствии СТО Регистра могут быть рассмотрены соответствующие документы иной организации, уполномоченной администрацией флага;

.2 технические данные на покрытие (ТУ, спецификации, технические характеристики/Data Sheet);

.3 данные о безопасности материала (паспорт безопасности материала/ Material Safety Data Sheet (такие данные также могут содержаться в ТУ, спецификации);

.4 документы изготовителя, подтверждающие соответствие поставляемой партии покрытия прототипу (накладные на краску, сертификат качества изготовителя на покрытие, Акт испытания/Test report, регистрационная карта партии/batch record card и т. п.).

2.4.3.2 В случае неприменения противообрастающей системы или применения изолирующего покрытия, для выдачи свидетельства/удостоверения необходима следующая документация по верхнему слою покрытия, подтверждающая, что он не является противообрастающим покрытием:

технические данные на покрытие (ТУ, спецификации, технические характеристики/Data Sheet);

данные о безопасности материала (паспорт безопасности материала/Material Safety Data Sheet (такие данные также могут содержаться в ТУ, спецификации)).

2.4.3.3 При освидетельствовании инспектору Регистра необходимо осуществить:

проверку соответствия данных на покрытие, указанных в СТО (для противообрастающего покрытия) или документации по верхнему слою покрытия (не противообрастающее покрытие), маркировке емкостей с краской;

визуальный контроль за подготовительно-окрасочными работами. Проверяется нанесение нового покрытия, полнота удаления запрещаемого AFS-Конвенцией противообрастающего покрытия или полнота перекрытия изолирующим покрытием.

2.4.3.4 По результатам освидетельствования оформляется Акт свидетельствования судна (форма 6.3.10), где должны быть отражены результаты проверки. К Акту необходимо приложить сопроводительную документацию, указанную в 2.4.3.1 или 2.4.3.2. Рекомендуется также приложить отчетные документы верфи или изготовителя покрытия по подготовительно-окрасочным работам (см. 2.4.4.2).

2.4.3.5 На основании Акта освидетельствования, с положительными результатами, и сопроводительной документации выдается Международное свидетельство по противообрастающей системе (форма 2.4.30/2.4.30ec) / Удостоверение соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1) с Перечнем противообрастающих систем (форма 2.4.31/2.4.31ec/2.4.31.1) (см. также 2.4.2.5).

2.4.4 Освидетельствование вне дока.

2.4.4.1 Проверка соответствия судна AFS-Конвенции, в основном, сводится к проверке предоставляемой документации. По мере возможности, инспектору Регистра необходимо проверять наличие/отсутствие противообрастающей системы (сравнение цвета указанного в документации с фактическим).

2.4.4.2 Ввиду того, что нанесение верхнего слоя покрытия на подводную часть наружного корпуса осуществлялось без технического наблюдения инспектора РС, для выдачи свидетельства, в дополнение к документации, указанной в 2.4.3.1 и 2.4.3.2, инспектору должны быть представлены судовладельцем отчетные документы верфи или изготовителя покрытия по подготовительно-окрасочным работам, подтверждающие удаление предыдущего покрытия, нанесение изолирующего покрытия, нанесение противообрастающего или противокоррозионного покрытия. В качестве такого документа может быть принят «Окончательный инспекционный отчет/final inspection report» (см. рекомендуемую форму в приложении 15 к разд. 2 «Корпус» части V «Техническое наблюдение за постройкой судов» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов).

2.4.4.3 При положительном результате освидетельствования выдается Международное свидетельство по противообрастающей системе (формы 2.4.30/ 2.4.30ec)/Удостоверение соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1) с Перечнем противообрастающих систем (формы 2.4.31/2.4.31ec/2.4.31.1) и оформляется Акт свидетельствования судна (форма 6.3.10), где должны быть отражены результаты освидетельствования. К Акту необходимо приложить сопроводительную документацию, указанную в 2.4.3 и 2.4.4.2. При отрицательном результате освидетельствования оформляется только Акт освидетельствования судна.

2.4.5 Сопроводительная документация должна быть на борту судна для возможной проверки органами портового контроля.

2.4.6 Отбор проб.

2.4.6.1 В случае если нет информации о применяемом покрытии или ее не достаточно для выдачи Международного свидетельства по противообрастающей системе/Удостоверения соответствия противообрастающей системы в соответствии с 2.4.3 и 2.4.4, необходимо провести отбор проб свежей краски из емкостей, содержащих продукт, или пленки сухой краски с корпуса судна, а также провести анализ данных проб в соответствии с резолюцией ИМО МЕРС.104(49) и с учетом следующего:

.1 отбор проб и проведение анализа противообрастающей системы выполняется признанной Регистром лабораторией. При отсутствии таковой отбор проб и анализ должны проводится согласно

требованиям резолюции ИМО MEPC.104(49) в присутствии инспектора Регистра;

.2 расположение точек отбора проб на корпусе судна определяется лабораторией, проводящей отбор и анализ проб, исходя из размеров судна и доступа к корпусу по длине судна. В случае привлечения непризнанной Регистром лаборатории расположение точек определяется инспектором Регистра;

.3 в качестве вертикальных участков корпуса судна, указанных в 4.8.2 резолюции ИМО MEPC.104 (49), должны быть рассмотрены следующие типичные районы подводной части корпуса: нос, корма, мидель-шпангоут;

.4 при отборе проб с судна на плаву должен быть обеспечен доступ к части корпуса ниже ватерлинии (судно в балласте, с креном, дифферентом). Покрытия в местах отбора проб должны быть в сухом состоянии. Точки отбора проб для судна на плаву должны быть, как минимум, на 15 см ниже ватерлинии;

.5 по результатам отбора проб и проведения анализа Регистру должны быть представлены отчетные документы, соответствующие резолюции ИМО MEPC.104(49).

2.4.6.2 Международное свидетельство по противообрастающей системе (форма 2.4.30/2.4.30ec)/ Удостоверение соответствия противообрастающей системы (форма 2.4.30.1) с Перечнем противообрастающих систем (форма 2.4.31/2.4.31ec/2.4.31.1) выдаются на судно на основании отчетных документов (см. добавления к резолюции ИМО MEPC.104(49)) с удовлетворительными результатами и Акта освидетельствования судна (форма 6.3.10). Отчетная документация должна быть приложена к Акту.

3 КОНВЕНЦИИ, КОДЕКСЫ И ДРУГИЕ ДОКУМЕНТЫ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ, ИНЫХ ЧЕМ ИМО

3.1 КОНВЕНЦИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТРУДА (МОТ)

3.1.1 Освидетельствования на соответствие требованиям Конвенции МОТ-152 для оформления Регистровой книги судовых грузоподъемных устройств и других документов проводятся в соответствии с указаниями 4.1.6 настоящей части, разработанными на основе Правил по грузоподъемным устройствам морских судов Регистра.

3.1.2 Освидетельствования на соответствие требованиям Конвенций МОТ «О помещениях для экипажа на борту судов» (Конвенции МОТ-92 и МОТ-133), Рекомендации № 140 «О кондиционировании воздуха в помещениях для экипажа и некоторых других помещениях на борту судов» и Рекомендации № 141 «О борьбе с вредными шумами в помещениях для экипажа и на рабочих местах на борту судов» проводятся на основе Руководства по освидетельствованию судов на соответствие требованиям Конвенций МОТ-92 и МОТ-133.

3.1.3 Освидетельствования на соответствие требованиям Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве проводятся на основе Руководства по освидетельствованию условий труда и отдыха моряков на соответствие требованиям Конвенции 2006 г. о труде в морском судоходстве.

4 НЕКОТОРЫЕ УКАЗАНИЯ И РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ И ОФОРМЛЕНИЮ ДОКУМЕНТОВ

4.1 УКАЗАНИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ КОНВЕНЦИОННОГО ОБОРУДОВАНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ И РУКОВОДСТВАМИ РЕГИСТРА

4.1.1 Освидетельствование спасательных средств.

4.1.1.1 Общие положения.

4.1.1.1.1 Общие положения по техническому наблюдению и основные указания по освидетельствованию спасательных средств и устройств изложены в разд. 1 настоящей части.

4.1.1.1.2 Настоящая глава содержит основные положения по освидетельствованию спасательных средств и устройств с назначением и конструкцией, которые соответствуют области распространения Правил по оборудованию морских судов Регистра.

Освидетельствование спасательных средств и устройств, подлежащих техническому наблюдению Регистра, с конструкцией, не регламентированной вышеназванными Правилами, проводится с изменениями, устанавливаемыми Регистром в каждом случае.

4.1.1.1.3 Освидетельствование спасательных средств и устройств проводится при первоначальном, очередном и ежегодном освидетельствованиях судна, а в случаях, связанных с особыми обстоятельствами, — при внеочередном освидетельствовании судна.

4.1.1.1.4 На вновь устанавливаемые на судно спасательные средства и устройства, принимаемое снабжение, а также при их замене должны быть предъявлены документы на изделия, предусмотренные Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

4.1.1.1.5 После ремонта или после установки на судне новых спасательных средств и устройств должны быть проведены испытания, предписанные при их изготовлении или установке на судно по программе, одобренной Регистром. Испытания

должны проводиться в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов с оформлением соответствующих документов.

4.1.1.1.6 При всех видах освидетельствования спасательные средства и устройства должны быть подготовлены к освидетельствованию с обеспечением в необходимых случаях доступа, вскрытия или демонтажа.

Для освидетельствования и проверки в действии объекты должны предъявляться в исправном состоянии.

По требованию инспектора при освидетельствовании должны быть предъявлены необходимые документы (чертежи, описания, схемы, формуляры, паспорта, сертификаты и т. п.).

4.1.1.1.7 Объем осмотров и замеров и связанных с ними вскрытий, разборок и демонтажа может быть изменен инспектором в каждом случае с учетом конструкции, срока службы, результатов предыдущего освидетельствования, произведенных ремонтов и замен, а также результатов освидетельствования в доступных местах и проверки в действии.

4.1.1.1.8 При первоначальном освидетельствовании судна должно быть проверено соответствие требованиям Правил по оборудованию морских судов обязательного состава спасательных средств, их комплектности, конструкции, расположения и установки спасательных средств для предусмотренного назначения судна, его типа, размеров и предусмотренного района плавания, а также регламентированных характеристик спасательных средств. При этом освидетельствовании инспектор должен убедиться в том, что спасательные средства имеют одобрение Регистра, в противном случае следует произвести детальную проверку выполнения требований Правил по оборудованию морских судов, включая, в необходимых случаях, проведение соответствующих испытаний.

Техническое состояние спасательных средств должно быть проверено в отношении качества изготовления, а также с целью выявления дефектов (износов, повреждений, неисправностей) с проверкой в действии, готовности к использованию и исправности. При этом освидетельствовании инспектору должна быть предъявлена судовая и техническая документация на спасательные средства.

При первоначальном освидетельствовании судов в эксплуатации и других освидетельствованиях, связанных с изменением флага/порта приписки судна, при которых производится переоформление документов РС по оборудованию и снабжению судна, также следует проверить наличие на борту Свидетельства о минимальном составе экипажа судна, выданного администрацией нового порта приписки, и получить письменное подтверждение от судовладельца о необходимом численном составе экипажа, количество которого должно быть не менее, чем указано в упомянутом Свидетельстве о минимальном составе экипажа судна, с целью проверки обеспеченности всех членов экипажа судна спасательными средствами в соответствии с требованиями Правил по оборудованию морских судов РС.

4.1.1.1.9 При очередном освидетельствовании судна должно быть проверено сохранение соответствия требованиям Правил по оборудованию морских судов состава спасательных средств, их комплектности, конструкции, расположения и установки, а также регламентированных характеристик.

Должно быть определено техническое состояние объектов с выявлением возможных дефектов.

4.1.1.1.10 При ежегодном освидетельствовании судна должно быть подтверждено годное техническое состояние спасательных средств, а также выявлены изменения в составе объектов спасательных средств, их комплектности, конструкции и установке на судне.

Выявленные изменения в составе объектов спасательного оборудования должны быть отражены в Свидетельстве на оборудование и снабжение (форма **4.1.1/4.1.1rf**), или в Свидетельстве о годности к плаванию (форма **1.1.2**).

4.1.1.2 Освидетельствование спасательных средств.

4.1.1.2.1 Обобщенный объем освидетельствований спасательных средств при периодических освидетельствованиях судна приведен в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

В вышеуказанной таблице перечислены периодические освидетельствования, начинающиеся после постройки судна, под техническим наблюдением Регистра или органа, уполномоченного Регистром к замещению.

При освидетельствовании судна, построенного без технического наблюдения Регистра или органа, уполномоченного Регистром к замещению, периодические освидетельствования проводятся в соответствии с этой таблицей, начиная от того освидетельствования, на основе которого установлен объем первоначального освидетельствования.

Объем отдельных осмотров, измерений, проверок и испытаний, предусмотренных таблицей, устанавливается инспектором, исходя из конкретных условий освидетельствования.

4.1.1.2.2 Освидетельствования спасательных средств и устройств пассажирских судов проводятся ежегодно в объеме очередного освидетельствования, за исключением испытаний спусковых устройств, шлюпок, жестких плотов и приборов, требуемых при очередном освидетельствовании.

4.1.1.2.3 Освидетельствования двигателей и механических приводов шлюпок, автономных систем воздухоснабжения, систем водяного орошения шлюпок нефтеналивных судов и лебедок спусковых устройств и электрического оборудования в составе спасательных средств осуществляется в соответствии с применимыми требованиями части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

Освидетельствование радиооборудования и шлюпочных компасов для спасательных средств осуществляется в соответствии с **4.1.3** и **4.1.4**.

4.1.1.2.4 Спасательные средства, регламентированные Правилами по оборудованию морских судов, но установленные на судне сверх норм обязательного состава, подлежат техническому наблюдению Регистра и регистрируются в документах Регистра.

Спасательные средства, не регламентированные Правилами по оборудованию морских судов, установленные на судне дополнительно к требуемым Правилами по оборудованию морских судов в целях усиления охраны человеческой жизни на море, подлежат техническому наблюдению Регистра по специальному решению в объеме, установленном в каждом случае.

4.1.1.2.5 Спасательные средства должны быть одобренного Регистром типа, что при изготовлении их под техническим наблюдением Регистра удостоверяется свидетельствами о соответствии Регистра и другими документами в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

Для спасательных средств, изготовленных без технического наблюдения Регистра (например, за границей), удостоверением одобрения Регистром типа спасательных средств является Свидетельство о типовом одобрении (СТО) Регистра согласно перечню материалов и изделий, имеющих СТО Регистра.

Признание спасательных средств, изготовленных без технического наблюдения Регистра и не имеющих СТО, осуществляется на основе освидетельствования, рассмотрения технической документации, данных о проведенных испытаниях и сертификатов компетентных органов надзора. При недостаточности данных инспектор может потребовать проведения соответствующих испытаний.

4.1.1.2.6 Спасательные средства освидетельствуются в комплекте с оборудованием и снабжением.

При освидетельствовании спусковых устройств также подлежат проверке:

средства предупреждения пассажиров и экипажа о предстоящем оставлении судна;

освещение мест установки и спуска спасательных средств;

наличие табличек или обозначений с поясняющими символами;

устройства для предупреждения попадания удаляемой с судна воды в шлюпки и плоты;

штормтрапы или равноценные устройства (указания по испытанию штормтрапов, спасательных шкентелей с мусингами, предохранительных поясов и страховочных канатов изложены в приложении 32);

салазки для скольжения, средства для подтягивания и удержания спасательных шлюпок и плотов у борта судна.

4.1.1.2.7 При очередном и ежегодном освидетельствованиях судна спасательные и дежурные (жесткие и надувные) шлюпки, жесткие спасательные плоты и плавучие приборы подлежат детальному осмотру (О), надувные спасательные плоты, гидравлические разобщающие устройства, крепление и состояние слабого звена, морские эвакуационные системы, гидротермокостюмы, защитные костюмы, теплозащитные средства, спасательные круги и жилеты подлежат наружному осмотру (С), двигатели моторных шлюпок подлежат проверке в действии (Р) путем запуска и проверки переднего и заднего хода. При этих освидетельствованиях осуществляется контроль своевременности проведения периодической проверки надувных спасательных плотов, морских эвакуационных систем, гидростатических разобщающих устройств, надутых дежурных шлюпок, кругов, жилетов, гидротермокостюмов и защитных костюмов на признанных Регистром станциях обслуживания надувных спасательных средств (НСС) или специализированных участках, а также проверяется пригодность к использованию в соответствии с установленными сроками службы (годности) теплозащитных средств, ракет, фальшфейеров, дымовых шашек, огней и электрических батарей в снабжении спасательных шлюпок и жестких плотов и в комплекте спасательных кругов, спасательных жилетов, гидротермокостюмов и защитных костюмов. При ежегодном освидетельствовании судна спусковые устройства спасательных шлюпок должны быть проверены в действии (Р) спуском шлюпок на воду. Линеметательные устройства при этом освидетельствовании подлежат наружному осмотру. При этом должны быть проверены сроки годности пусковых ракет. Спусковые устройства всех спасательных шлюпок, спасательных плотов и дежурных шлюпок должны быть проверены в действии.

При очередном освидетельствовании судна должны быть проверены в действии спусковые устройства всех шлюпок и плотов, подъемно-спусковые приспособления шлюпок и их механические приводы, а также системы водяного

орошения и автономные системы воздухоснабжения шлюпок нефтеналивных судов.

При очередном освидетельствовании спасательные круги и жесткие спасательные жилеты подлежат контролю своевременности проведения периодической проверки признанными Регистром специализированными участками или станциями обслуживания НСС (Е), линеметательное устройство подлежит детальному осмотру. При этом должны быть проверены сроки годности пусковых ракет.

При ежегодном освидетельствовании проверяется наличие на судне спасательных кругов и жестких спасательных жилетов и проводится их осмотр на предмет годности по внешнему виду, исходя из характеристик предельных состояний (см. приложение 4) с учетом результатов предварительной проверки, проводимой администрацией судна. Изделия, которые, по мнению инспектора, имеют дефекты, не допускающие их использования по назначению, могут быть допущены к дальнейшей эксплуатации после ремонта и проверки на признанных Регистром станциях обслуживания НСС или специализированных участках.

Периодическая проверка и испытания спасательных кругов и жестких спасательных жилетов проводятся признанными Регистром специализированными участками по освидетельствованию, испытанию и ремонту спасательных средств индивидуального пользования (станции обслуживания НСС, участки СРЗ, базы МТО и т. п.) в соответствии с Инструкцией по освидетельствованию спасательных кругов и спасательных жилетов на специализированных участках по освидетельствованию, испытанию и ремонту спасательных средств индивидуального пользования (см. приложение 4). Проверка спасательных кругов и жестких спасательных жилетов должна проводиться на специализированных участках не реже, чем 1 раз в 5 лет, а также после ремонтов.

Круги и жилеты подлежат проверке в комплекте с самозажигающимися огнями, их источниками питания, спасательными линями, дымовыми шашками, сигнальными свистками и световозвращающим материалом. Контроль своевременности проведения периодических освидетельствований и испытаний осуществляется инспектором по маркировке на кругах и жилетах и Акту на спасательные круги и жилеты (см. приложение 19).

Надутая дежурная шлюпка подлежит внешнему осмотру. При этом проверяется состояние материала надувных отсеков, днища, жесткого настила, банок, усилительных полос, транца на отсутствие повреждений, разрывов, трещин, разрезов, потертостей, состояние наружных и внутренних спасательных лееров, состояние невозвратных и предохранительных клапанов, состояние маркировки.

При ежегодном и очередном освидетельствованиях морской эвакуационной системы (МЭС) должны быть проверены внешним осмотром отсутствие дефектов и повреждений контейнеров МЭС, маркировка контейнеров, наличие инструкции по спуску и эксплуатации вблизи контейнера или на нем.

4.1.1.2.8 Гидротермокостюмы и защитные костюмы при ежегодном и очередном освидетельствованиях должны быть тщательно осмотрены инспектором. При этом, следует проверить состояние материала и швов, огней, батарей, свистков, световозвращающего материала, средств, обеспечивающих уменьшение воздуха в штанинах, а также работоспособность молний.

Каждый гидротермокостюм и защитный костюм через промежутки времени, не превышающие три года, должен подвергаться испытанию надувом воздухом для проверки прочности и герметичности материала, швов и закрытий, на признанных Регистром станциях обслуживания НСС или специализированных участках. Такое испытание должно проводиться ежегодно для гидро-термокостюмов и защитных костюмов, возраст которых превышает десять лет. (Испытание надувом может проводиться на судне в присутствии инспектора РС, если имеется соответствующее оборудование).

Для испытаний должна применяться специальная насадка, снабженная средством для накачивания воздуха и встроенным или отдельным манометром. Насадка вставляется в отверстие для лица и закрепляется так, чтобы свести к минимуму утечку воздуха по обтюратору лица. Если костюм снабжен прикрепленными отдельными перчатками и/или сапогами, то лодыжки и/или запястья должны быть загерметизированы следующим образом: вставляется труба небольшой длины и подходящего диаметра и перчатки и/или сапоги закрепляются с помощью хомутов или проволочного замка. Молния должна быть полностью закрыта. Костюм затем должен быть надут воздухом под давлением от 0,7 кПа до 1,4 кПа. Если предусмотрены какие-либо вспомогательные средства плавучести, то они должны быть надуты через ротовой клапан воздухом под давлением 0,7 кПа или до необходимой жесткости.

На каждый шов и закрытие костюма, а также на все швы и элементы крепления ротовой трубки и клапана любого вспомогательного надувного средства плавучести, должен быть затем нанесен водный мыльный раствор, содержащий достаточно мыла, для того, чтобы образовывались пузырьки (если в пределах необходимого давления утечка отмечается через нижние клапаны для стравливания воздуха из костюма, то эти клапаны должны быть закрыты при испытании).

При обнаружении утечки воздуха на швах или закрытиях, места утечки должны быть отмечены и

после промывки костюма пресной водой и его сушки, отремонтированы в соответствии с рекомендациями изготовителя костюма.

Любой ремонт костюмов должен проводиться надлежаще обученным персоналом в строгом соответствии с подлинными инструкциями по обслуживанию, рекомендуемыми изготовителем. При ремонте должны использоваться применяемые изготовителем запасные материалы и связующие вещества.

Если гидротермокостюмы и защитные костюмы снабжены надувными спасательными жилетами, эти жилеты должны проходить ежегодную проверку на признанных Регистром станциях обслуживания НСС в строгом соответствии с рекомендациями изготовителя.

4.1.1.2.9 Теплозащитные средства (ТЗС) должны подвергаться проверке в случае нарушения герметичности упаковки. При этом наружным осмотром должно быть проверено состояние материала, швов, работоспособность молний или других средств, обеспечивающих закрытие ТЗС, наличие и состояние инструкций по надеванию.

ТЗС с не истекшим сроком службы (годности) могут не подвергаться такой проверке, если герметичность упаковки не нарушена.

ТЗС с истекшим сроком службы (годности) должны быть заменены, если ТЗС не укомплектованы разработанной предприятием-изготовителем сопроводительной документацией по испытаниям, и не оговорены условия продления срока службы ТЗС.

Проверка ТЗС должна проводиться по методике испытаний, разработанной предприятием-изготовителем и одобренной Регистром.

Испытания ТЗС могут проводиться помимо предприятия-изготовителя признанными Регистром станциями НСС или специализированными участками. При этом не требуется признание станций НСС и специализированных участков со стороны предприятия-изготовителя ТЗС.

Контроль проверки ТЗС на признанных Регистром станциях обслуживания НСС или специализированных участках осуществляется по штампам на ТЗС и по Акту на спасательные круги и жилеты (см. приложение 19).

4.1.1.2.10 Каждый надувной спасательный плот, надувной спасательный жилет, надутая дежурная шлюпка, морская эвакуационная система и гидростатическое разобщающее устройство должны проходить обслуживание на признанной Регистром станции обслуживания НСС, которая компетентна производить их обслуживание, обладает соответствующим оборудованием, использует лишь надлежащим образом обученный персонал и отвечает требованиям приложения 18.

Обслуживание надувных спасательных плотов и жилетов, гидростатических разобщающих устройств, морских эвакуационных систем, надутых дежурных шлюпок производится станциями НСС не позже, чем через 12 мес. (в случае, когда это практически невозможно, по согласованию с морской администрацией флага судна, Регистр может продлить этот промежуток времени до 18 мес. в соответствии с циркуляром ИМО MSC.1/Circ.955), а также в случае попадания в воду, срабатывания систем газонаполнения и обнаружения повреждений.

Плоты подлежат проверке в комплекте с контейнерами и гидростатическими разобщающими устройствами.

Периодические проверки надувных плотов и жилетов станциями НСС, их дефектация и ремонт производятся в соответствии с Рекомендациями по условиям признания Регистром станций обслуживания надувных спасательных плотов (см. приложение 18) и одобренной Регистром эксплуатационной и ремонтной документацией на эти изделия.

Контроль за своевременностью обязательной периодической проверки надувных спасательных плотов и жилетов, гидростатических разобщающих устройств и морских эвакуационных систем, надутых дежурных шлюпок станциями НСС осуществляется инспектором по отметкам в паспортах на плоты, гидростатические разобщающие устройства, морские эвакуационные системы и баллоны и в Актах на спасательные круги и жилеты (см. приложение 19).

Одновременно проверяется наличие клейм на жилетах и пломб на контейнерах (плотов и систем).

Всякий ремонт и техническое обслуживание надутых дежурных шлюпок должны производиться в соответствии с инструкциями завода-изготовителя. В случае крайней необходимости ремонт может быть произведен на борту судна, однако окончательный ремонт должен производиться на признанной станции обслуживания НСС.

Дополнительно или во время проведения обслуживания на станции НСС каждая морская эвакуационная система должна приводиться в рабочее положение с судна через промежутки времени, согласованные с Регистром, но не превышающие 6 лет.

Для одобренных в соответствии со стандартом, предусмотренным циркуляром ИМО MSC.1/1328, надувных спасательных плотов нового типа по согласованию с Регистром допускается удлинение интервалов обслуживания при условии, что:

надувной спасательный плот нового типа проверен и испытан в соответствии с вышеупомянутым стандартом для установления удлиненных интервалов между обслуживаниями, не превышающих 30 мес.;

система спасательных плотов проверяется на судне квалифицированным персоналом через промежутки времени, не превышающие 12 мес., но в случаях, когда это практически невозможно, этот промежуток времени может быть продлен до 18 мес.;

обслуживание спасательных плотов на станции НСС осуществляется, в соответствии с приложением 18, через промежутки времени, не превышающие 5 лет.

4.1.1.2.11 При ежегодном и очередном освидетельствованиях судна должна быть проверена комплектность снабжения шлюпок и жестких плотов, состояние и крепление снабжения, а также наличие и состояние радиооборудования, прожектора и переносных средств тушения пожара в моторных шлюпках.

Указания о проведении при очередном освидетельствовании испытаний пробной нагрузкой спусковых устройств и шлюпок, проверке водонепроницаемости шлюпок, их воздушных ящиков или отсеков, жестких спасательных плотов и приборов приведены в сноске 1 к табл. 2.3 части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

4.1.1.2.12 Лопари спусковых устройств должны периодически проверяться, при этом особое внимание должно уделяться участкам, проходящим через шкивы. Лопари должны заменяться в необходимых случаях по мере их износа или через промежутки времени, не превышающие 5 лет, смотря по тому, что наступит раньше.

4.1.1.2.13 Спусковые устройства должны:

.1 проходить техническое обслуживание в рекомендованные интервалы в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию на судне (см. 4.1.1.2.19).

.2 проходить тщательную проверку при ежегодных освидетельствованиях судна,

.3 после прохождения проверки, требуемой .2, тормоз лебедки должен подвергаться динамическому испытанию при максимальной скорости спуска шлюпки. Применяемая нагрузка должна равняться массе спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки без людей в них, за исключением того, что в промежутки времени, не превышающие 5 лет, испытание должно проводиться с нагрузкой в 1,1 раза превышающей вес спасательной шлюпки, спасательного плота или дежурной шлюпки с их полным комплектом людей и снабжения.

4.1.1.2.14 Устройство отдачи гаков под нагрузкой (разобщающий механизм) спасательной шлюпки или дежурной шлюпки, включая систему освобождения шлюпки, спускаемой свободным падением должны:

.1 проходить техническое обслуживание в рекомендованные интервалы в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию на судне (см. 4.1.1.2.19).

.2 проходить тщательный осмотр и проверку работы в ходе ежегодных освидетельствований судна; и

.3 испытываться в работе при нагрузке в 1,1 раза превышающей общую массу шлюпки с полным комплектом людей и оборудования при тщательном осмотре разобщающего устройства. Такой осмотр и испытания должны производиться не реже, чем один раз в 5 лет.

4.1.1.2.15 Автоматически отдаваемые гаки спасательных плотов, спускаемых с помощью плот-балки должны:

.1 проходить техническое обслуживание в рекомендованные интервалы в соответствии с инструкциями по техническому обслуживанию на судне (см. 4.1.1.2.19);

.2 проходить тщательную проверку и эксплуатационное испытание при ежегодных освидетельствованиях судна; и

.3 проходить эксплуатационные испытания под нагрузкой в 1,1 раза превышающей массу плота с его полным комплектом людей и снабжения, когда производится ремонт с разборкой автоматически отдаваемого гака. Такие ремонты с разборкой и испытание должны производиться, по меньшей мере один раз в 5 лет.

4.1.1.2.16 Указанные в 4,1,1.2.13 - 4.1.1.2.15 проверки, техническое обслуживание, ремонты и испытания должны проводиться персоналом, обученным надлежащим образом.

«Надлежащим образом обученный персонал» означает компетентные лица, которые обучены работе со спуско-подъемным устройством спасательных средств, устройством отдачи гаков под нагрузкой, разобщающим механизмом и являются представителями фирмы-изготовителя или специалистами поставщика, сертифицированными фирмами-изготовителями (см. циркуляр ИМО MSC.1/Circ. 1206 («Мероприятия по предотвращению несчастных случаев со спасательными шлюпками»)).

В случае, когда изготовитель и/или сертифицированный изготовителем поставщик не существуют, отказываются или нет возможности выполнить необходимые проверки, обслуживание, ремонты, испытания, для их выполнения компанией (по МКУБ), ответственной за эксплуатацию судна, или судовладельцем может быть привлечена фирма, специализирующаяся на обслуживании спасательных средств и имеющая признание РС, по согласованию с РС и Морской администрацией флага судна в каждом конкретном случае (см.циркуляр ИМО MSC.1/ Circ.1277), если об этом имеются инструктивные указания конкретной администрации.

Тщательные проверки, обслуживание, ремонты и испытания, указанные в 4.1.1.2.13 — 4.1.1.2.15, проводимые с пятилетними интервалами, должны выполняться в присутствии инспектора РС. По окончании обслуживания спусковых устройств и устройств отдачи гаков, разобщающих механизмов исполнителям работ необходимо сделать запись о

проведении проверки или технического обслуживания в журнале для регистрации проводимых на судне проверок и технического обслуживания, имеющемся на судне.

Дополнительные указания по освидетельствованию спасательных средств приведены в МР по ремонту.

4.1.1.2.17 На вновь установленные на судне спусковые устройства, спасательные и дежурные шлюпки, шлюпочные двигатели, плоты, приборы, морские эвакуационные системы, гидростатические разобщающие устройства, круги, жилеты, гидротермокостюмы, защитные костюмы и линеметательные устройства или при их замене должны быть предъявлены свидетельства о соответствии Регистра, а на снабжение шлюпок и плотов и другие элементы спасательных средств – заводские документы в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

Вновь устанавливаемые спусковые устройства подлежат испытанию пробной нагрузкой.

После ремонта спасательных средств должны быть произведены предписанные при изготовлении испытания пробной нагрузкой, пробным давлением, на водонепроницаемость, а при необходимости — и другие виды испытаний в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

4.1.1.2.18 При определении технического состояния спасательных средств применяются проверки и испытания, перечисленные в 4.1.1.2.13 — 4.1.1.2.15, 4.1.1.2.18.1 — 4.1.1.2.18.3.

4.1.1.2.18.1 Испытания спасательных шлюпок и жестких или комбинированных дежурных шлюпок пробной нагрузкой заключаются в загрузке, подвешенной на гаках или установленной на кильблоках шлюпки пробной нагрузкой, превышающей рабочую для шлюпки с металлическим корпусом на 25 %, а для других — на 100 % (последовательно на 25, 50, 75 и 100 %). Спасательные шлюпки, установленные на судах до 1 июля 1986 г., испытываются пробной нагрузкой, превышающей рабочую для шлюпки с металлическим корпусом на 25 %, а для других на 50 %. Пробная нагрузка должна быть равномерно распределена в шлюпке. Испытания наливом воды не допускаются. Рабочая нагрузка соответствует массе шлюпки с полным комплектом людей, снабжением, топливом и двигателем. В каждом отдельном случае величина пробной нагрузки должна быть согласована с Регистром. Время выдержки нагруженной шлюпки — не менее 10 мин (до стабилизации прогиба киля и изменения ширины шлюпки). Пробная нагрузка должна быть выдержана без остаточных деформаций, проверяемых по прогибу киля и изменению ширины шлюпки.

Замеры на пластмассовых шлюпках следует производить спустя период времени, достаточный для того, чтобы стеклопластик мог восстановить свою первоначальную форму (приблизительно через 18 ч).

4.1.1.2.18.2 Испытание надутой дежурной шлюпки пробной нагрузкой представляют собой испытание подвешенной на стропе или гаке шлюпки с 10 % перегрузкой, рассчитанной от массы шлюпки с полным комплектом людей и снабжения. Шлюпка должна быть надута и стабилизирована при рабочем давлении. Шлюпка должна оставаться в подвешенном состоя-нии в течении не менее 5 мин. Предохранительные клапаны должны поддерживать обычное рабочее давление труб плавучести и их основную форму во время подвешивания. В результате испытания никакие подвесные элементы, крепления или другие составные элементы надутой дежурной шлюпки не должны иметь повреждений.

4.1.1.2.18.3 Испытания спасательных шлюпок на водонепроницаемость следует производить после испытаний шлюпки на прочность, как указано в 4.1.1.2.18.1. Проверка шлюпок на водонепроницаемость производится на плаву с рабочей нагрузкой в течение не менее 2 ч. Поступления воды в корпус не должно наблюдаться, однако для деревянных шлюпок допускается поступление воды до уровня нижней кромки кильсона.

Воздушные отсеки проверяются наливом воды под напором до уровня 0,74 м над верхней поверхностью отсека.

Водонепроницаемость съемных воздушных ящиков шлюпок, а также отсеков жестких плотов и плавучих приборов проверяется погружением в воду или наливом воды до уровня горловины (верхняя часть в этом случае проверяется при переворачивании с закрытой горловиной).

4.1.1.2.19 На каждом судне должны быть предусмотрены инструкции по техническому обслуживанию каждого вида спасательных средств, составленные в легко понимаемой форме, иллюстрированные, где это возможно, и содержащие следующую информацию:

перечень требуемых контрольных проверок;

инструкции по техническому обслуживанию и ремонту;

график проведения периодического технического обслуживания;

схему с указанием точек смазки и рекомендуемых смазочных масел;

перечень заменяемых частей;

перечень мест хранения запасных частей;

журнал для регистрации проводимых на судне проверок и технического обслуживания.

4.1.1.2.20 При определении технического состояния спасательных средств следует руководствоваться следующими нормами:

не допускаются к эксплуатации шлюпки, жесткие плоты и приборы с повреждениями в виде трещин,

пробоин или вмятин, а деревянные шлюпки — при наличии гнили и повышенной водотечности;

средний износ металлоконструкций не должен превышать 1/5 строительной толщины;

напряженные детали со средним износом в 1/10 и более строительной толщины или диаметра должны быть заменены;

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

растительный трос подлежит замене при наличии разрыва хотя бы одной пряди, прелости, значительного износа или деформации;

спасательные круги, спасательные жилеты, гидротермокостюмы и защитные костюмы, спасательные жилеты подлежат ремонту или замене при наличии повреждений или прелости материала оболочки, нарушении формы круга, повреждений, износа, признаков естественного старения материала, нарушении прочности тесьмы или леера, а также при нарушении формы и свойств световозвращающего материала;

ракеты, фальшфейеры, дымовые шашки, самозажигающиеся огни и электрические батареи в составе спасательных средств подлежат замене по истечении срока службы вне зависимости от сроков периодических освидетельствований судна.

Если при освидетельствовании выявлено несоответствие требованиям Правил по оборудованию морских судов обязательного состава, конструкции и установки спасательных средств, а также при их неисправности, судно не признается годным к плаванию.

4.1.1.2.21 Выполнение требований Правил по оборудованию морских судов и надлежащее техническое состояние спасательных средств удостоверяются Свидетельством на оборудование и снабжение (форма **4**.1.1), или Свидетельством о годности к плаванию (форма 1.1.**2**) для судов внутреннего плавания, а также морских самоходных судов валовой вместимостью менее 100, всех морских несамоходных судов, прогулочных судов, эксплуатирующихся под флагами Азербайджана и Казахстана или Свидетельством на оборудование и снабжение (форма **4**.1.1rf), которое выдается на суда внутреннего плавания, а также на морские самоходные суда валовой вместимостью менее 100, на все морские несамоходные суда, на прогулочные суда, эксплуатирующиеся под флагом Российской Федерации. На судне должны иметься свидетельства о соответствии на спасательные шлюпки и спасательные плоты, дежурные шлюпки, морские эвакуационные системы, плавучие приборы, спусковые устройства, гидростатические разобщающие устройства, линеметательные устройства, спасательные круги и спасательные жилеты, гидротермокостюмы, защитные костюмы, теплозащитные средства.

4.1.2 Освидетельствование сигнальных средств.

4.1.2.1 Общие положения.

4.1.2.1.1 При освидетельствовании сигнальных средств применяются те же общие положения, что и при освидетельствовании спасательных средств — см. **4**.1.1.1.

4.1.2.2 Порядок и объем освидетельствований.

4.1.2.2.1 Обобщенный объем освидетельствований сигнальных средств при периодических освидетельствованиях судна приведен в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

По истечении пятилетнего цикла освидетельствования повторяются.

Для пассажирских судов освидетельствования сигнальных средств проводятся ежегодно в объеме очередного освидетельствования.

4.1.2.2.2 Освидетельствование электрического оборудования в составе сигнальных средств проводится в соответствии с требованиями **2.4**.7 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

4.1.2.2.3 Сигнальные средства должны быть одобренного Регистром типа, что при изготовлении их под техническим наблюдением Регистра удостоверяется свидетельствами о соответствии Регистра на фонари и звуковые сигнальные средства и заводскими документами на сигнальные фигуры и пиротехнические средства в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

Для сигнальных средств, изготовленных без технического наблюдения Регистра (например, за границей), удостоверением одобрения Регистром типа сигнального средства является Свидетельство о типовом одобрении (СТО) Регистра согласно перечню материалов и изделий, имеющих СТО Регистра.

Признание сигнальных средств, изготовленных без технического наблюдения Регистра и не имеющих СТО, осуществляется на основе освидетельствования, данных о произведенных испытаниях и сертификатов компетентных органов надзора. При недостаточности данных инспектор может потребовать проведения соответствующих испытаний.

4.1.2.2.4 При очередном и ежегодном освидетельствовании судна сигнально-отличительные и сигнально-проблесковые фонари и звуковые сигнальные средства должны быть проверены в действии (Р). При этом должны быть также проверены в действии световая и звуковая сигнализация сигнально-отличительных фонарей и автоматы свистков для подачи сигналов в тумане. При этих освидетельствованиях сигнальные фигуры и пиротехнические средства подлежат наружному осмотру (С).

При очередном освидетельствовании судна сигнально-отличительные и сигнально-проблесковые фонари подлежат детальному осмотру (О). При освидетельствовании должны быть проверены: правильность установки фонарей и звуковых средств, возможность правильной установки запасных фонарей на штатных местах или использования сдвоенных фонарей, наличие запасных частей для фонарей и приспособлений для запуска сигнальных ракет, а также техническое состояние сигнальных средств и сроки службы пиротехнических средств.

4.1.2.2.5 При первоначальном освидетельствовании судна должно быть проверено выполнение требований Правил по оборудованию морских судов в отношении обязательного состава, конструкции и установки сигнальных средств для предусмотренного назначения судна, его типа, размеров и района плавания. При этом освидетельствовании инспектор должен убедиться в том, что объекты сигнальных средств являются объектами одобренного Регистром типа.

Удовлетворение конструктивным требованиям Правил по оборудованию морских судов относительно дальности, угла видимости и цветности огней фонарей, дальности слышимости, силы звука и тона звуковых сигнальных средств, цветности, силы света, высоты взлета и дальности слышимости пиротехнических средств и других требований, проверка которых проводится при специальных испытаниях с применением соответствующей аппаратуры, определяется по сертификатам и другим документам, удостоверяющим соответствие изделий одобренным стандартам или образцам.

При отсутствии достаточных данных может быть потребовано проведение специальных испытаний для проверки регламентированных характеристик.

4.1.2.2.6 При несоответствии требованиям Правил по оборудованию морских судов обязательного состава, конструкции или установки сигнальных средств, а также при их неисправности судно не признается годным к плаванию.

Пиротехнические средства по истечении установленного срока годности подлежат замене вне зависимости от сроков периодических освидетельствований судна.

4.1.2.2.7 Выполнение требований Правил по оборудованию морских судов и надлежащее техническое состояние сигнальных средств удостоверяются Свидетельством на оборудование и снабжение (форма **4.1.1**).

Основанием для его выдачи, возобновления, подтверждения в отношении сигнальных средств, являются документы, указанные непосредственно в Пояснениях к форме свидетельства в Перечне ЭФД на сайте ГУР.

Упрощенная документация для морских самоходных судов валовой вместимостью менее 100, а также всех морских несамоходных и речных судов приведена в 6.8 части I «Общие положения».

Свидетельства, удостоверяющие выполнение требований Конвенции СОЛАС-74/78 и Международных правил предупреждения столкновений судов в море в отношении сигнальных средств, и акты, являющиеся основанием для их выдачи и возобновления, указаны в 1.7.

На судне должны быть свидетельства о соответствии на сигнально-отличительные и сигнально-проблесковые фонари и звуковые сигнальные средства.

4.1.3 Освидетельствование радиооборудования.

4.1.3.1 Общие положения.

4.1.3.1.1 Установка на судне нового радиооборудования или замена существующего оборудованием другого типа должна производиться при условии одобрения Регистром типа оборудования и технической документации на его установку.

На новое радиооборудование, устанавливаемое на судне дополнительно или взамен существующего, инспектору должны быть предъявлены предусмотренные Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов документы, удостоверяющие соответствие оборудования требованиям Правил.

После завершения ремонта радиооборудование подлежит испытаниям для проверки основных параметров в объеме, устанавливаемом инспектором в зависимости от объема и характера ремонта (см. также **4.1.3.2.8**).

Освидетельствование вновь установленного радиооборудования должно проводиться в объеме первоначального.

На пассажирских и грузовых судах проверку и испытания радиооборудования на борту судна (включая радиооборудование спасательных средств) должно производить предприятие, признанное Регистром для проведения предварительных освидетельствований радиооборудования (код вида деятельности 22006002МК). Предварительное освидетельствование должно быть проведено специалистом признанного предприятия, имеющим соответствующую квалификацию, с использованием необходимых испытательных и измерительных приборов, позволяющих выполнять измерения параметров радиооборудования, требуемых настоящей главой (выходная мощность передатчика, отклонение частоты, характеристики аккумуляторной батареи, обеспечивающей резервное питание радио-оборудования и т. п.). Отчет о проверке радио-оборудования установленной Регистром формы должен быть представлен инспектору РС до начала освидетельствования радиооборудования судна.

Освидетельствование радиооборудования должно проводиться инспектором РС, имеющим квалификацию, как минимум, радио-инспектора

4.1.3.1.2 При всех видах освидетельствований радиооборудование должно быть подготовлено к

осмотру с обеспечением, в необходимых случаях, доступа, вскрытия или демонтажа.

Инспектору должна быть предоставлена возможность провести:

освидетельствование помещений, в которых расположено радиооборудование;

освидетельствование состава радиооборудования; проверку инструментов, измерительных приборов, запасных частей и технической документации — в случаях, когда работоспособность радиооборудования обеспечивается квалифицированным техническим обслуживанием и ремонтом в море;

проверку размещения и крепления оборудования;

проверку технического состояния оборудования и испытание его в действии;

проверку технического состояния источников питания и испытание их в действии (за исключением источников питания аварийных радиобуев, радиолокационных ответчиков, УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи);

осмотр антенных устройств и заземлений.

При каждом освидетельствовании радиооборудования командный состав судна обязана обеспечить присутствие специалиста, имеющего соответствующую квалификацию и ответственного за эксплуатацию радиооборудования. По требованию инспектора должны быть предъявлены необходимые чертежи, схемы, описания, формуляры, паспорта, документация, судовой радиожурнал.

4.1.3.2 Объем проверок и освидетельствований.

4.1.3.2.1 Обобщенный объем проверок и освидетельствований объектов радиооборудования при периодических освидетельствованиях судов приведен в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

Объем отдельных осмотров, измерений и проверок в действии, предусмотренных таблицей, устанавливается инспектором на основании указаний соответствующих пунктов настоящей главы, исходя из конкретных условий освидетельствования. В табл. **2.3** вышеуказанной части предусмотрены периодические испытания, начинающиеся после первоначального освидетельствования. По истечении 5-летнего цикла освидетельствования повторяются.

4.1.3.2.2 Освидетельствование электрического оборудования, механизмов, систем и трубопроводов, конструктивно связанных с радиооборудованием или входящих в его схему, проводится в соответствии с требованиями соответствующих разделов Руководства.

4.1.3.2.3 Радиооборудование, установленное на судне по усмотрению судовладельца дополнительно к требуемому Правилами по оборудованию морских судов обязательному составу в целях повышения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, подлежит техническому наблюдению Регистра в полном объеме. Неисправность дополнительного оборудования отмечается в Акте освиде-тельствования судна (форма 6.3.10), но не служит препятствием для выдачи судну документов Регистра. При этом инспектор должен убедиться, что действие или техническое состояние дополнительного оборудования не может отрицательно повлиять на нормальную работу или привести к выходу из строя требуемого Правилами радиооборудования или другого оборудования, а также не представляет опасности для человеческой жизни, сохранности груза и не может служить причиной возникновения пожара или взрыва.

Если действие, использование или размещение дополнительного радиооборудования создает помехи для нормальной работы и эксплуатации оборудования, требуемого Правилами по оборудованию морских судов, инспектор должен предъявить требования по устранению причин возникновения обнаруженных помех.

4.1.3.2.4 Ежегодное освидетельствование.

4.1.3.2.4.1 Объем ежегодного освидетельствования радиооборудования установлен в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.4.2 Если работоспособность радиооборудования, установленного на судне в соответствии с требованиями Правил по оборудованию морских судов, обеспечивается береговым техническим обслуживанием и ремонтом, то это должно быть подтверждено предъявлением инспектору договора на береговое техническое обслуживание и ремонт с признанной Регистром фирмой — изготовителем оборудования или с предприятием, уполномоченным на то изготовителем. Рекомендуется до проведения инспектором периодического освидетельствования проводить организацией, осуществляющей в соответствии с вышеупомянутым договором береговое техническое обслуживание и ремонт, ежегодное техническое обслуживание радиооборудования, включающее в себя:

проверку технического состояния оборудования;

проверку параметров и работоспособности в соответствии с программами и методиками фирмы-изготовителя;

измерение стабильности частот передатчиков радиоустановок;

проверку емкости аккумуляторных батарей;

проверку сроков годности источников питания аварийных радиобуев и радиолокационных ответчиков, встроенных в оборудование батарей, а также (не реже чем один раз в 2 года) проверку устройства автоматического отделения свободновсплывающих спутниковых аварийных радиобуев. Выявленные в процессе технического обслуживания неисправности радиооборудования должны быть

устранены до начала периодического его освидетельствования инспектором.

4.1.3.2.4.3 В процессе ежегодного освидетельствования инспектором должны быть проверены следующие документы судовой радиостанции:

действующая лицензия на радиостанцию, выданная органом, уполномоченным морской администрацией государства флага;

судовой радиожурнал, в который с указанием времени регистрации должны заноситься:

сведения, касающиеся радиообмена в случае бедствия, срочности и безопасности,

сведения об основных судовых происшествиях,

координаты судна (не реже 1 раза в день) и т. п.;

откорректированные публикации Международного союза электросвязи, в частности:

Список береговых станций и специальных сервисных станций (List IV);

Список судовых станций и присвоения опознавателей морской подвижной службы (List IV);

Руководство по использованию морской подвижной и морской подвижной спутниковой служб;

документы, подтверждающие регистрацию (перерегистрацию) спутниковых аварийных радио-буев;

документы, подтверждающие регистрацию радиооборудования спутниковой связи в системе ИНМАРСАТ;

дипломы судовых радиоспециалистов.

4.1.3.2.4.3.1 Для судов, совершающих плавание под флагом Российской Федерации, необходимо требовать предъявления документации, указанной в Перечне документов радиотехнической службы, в зависимости от ведомственной принадлежности судна (см. приложение **22**).

4.1.3.2.4.3.2 Комплектация радиооборудованием судов, совершающих разовые перегоны и переходы морем вне установленного района плавания, должна отвечать требованиям разд. 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

4.1.3.2.5 Очередное освидетельствование.

4.1.3.2.5.1 Очередное освидетельствование радиооборудования должно проводиться в соответствии с указаниями **4.1.3.2.1**, **4.1.3.2.7** и 4.1.3.2.8. Объем очередного освидетельствования радиооборудования установлен в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.6 Первоначальное освидетельствование.

4.1.3.2.6.1 Первоначальное освидетельствование радиооборудования должно проводиться в соответствии с указаниями **4.1.3.2.1**, **4.1.3.2.4** и **4.1.3.2.5**.

4.1.3.2.6.2 При первоначальном освидетельствовании инспектору должна быть предъявлена техническая документация в объеме, необходимом для проверки выполнения требований Правил по оборудованию морских судов, а также судовая документация (документы компетентных органов наблюдения, заводские документы и т. п.). Перечень необходимой технической документации по радиооборудованию судна указан в разд. **3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.6.3 Первоначальное освидетельствование радиооборудования должно проводиться в объеме не ниже установленного в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов для очередного освидетельствования.

4.1.3.2.6.4 Если в процессе первоначального освидетельствования установлено наличие в составе радиооборудования аппаратуры не одобренного Регистром типа, инспектор должен провести детальное освидетельствование этой аппаратуры для определения соответствия ее конструкции и технических параметров требованиям Правил по оборудованию морских судов.

Если по результатам этого освидетельствования установлено, что аппаратура не соответствует основным требованиям Правил по оборудованию морских судов, инспектор должен потребовать ее замены аппаратурой одобренного типа.

Если при освидетельствовании инспектор не обнаружит несоответствия требованиям Правил по оборудованию морских судов, аппаратура может быть допущена к эксплуатации до следующего периодического освидетельствования судна с представлением в Главное управление акта освидетельствования аппаратуры и соответствующей технической документации. В последующем аппаратура может быть допущена к эксплуатации при получении подтверждения Главного управления Регистра.

4.1.3.2.7 Осмотр.

4.1.3.2.7.1 При освидетельствовании помещений, в которых установлено радиооборудование, проверяются:

соответствие системы отопления помещения для размещения радиооборудования на ходовом мостике (либо радиорубки), агрегатной, помещения командного трансляционного узла и аккумуляторной требованиям Правил по оборудованию морских судов;

наличие и исправность системы вентиляции в помещении для размещения радиооборудования, агрегатной, помещении командного трансляционного узла и аккумуляторной;

достаточность естественного и искусственного освещения в помещении для размещения радиооборудования, агрегатной, помещении командного трансляционного узла и аккумуляторной;

наличие аварийного освещения, обеспечивающего освещенность циферблата часов и лицевых панелей средств радиосвязи;

отсутствие в помещении для размещения радиооборудования транзитных электрических кабелей и трубопроводов;

наличие в помещении для размещения радиооборудования достаточного числа штепсельных розеток, подключенных к судовой сети;

наличие у места расположения радиооборудования часов с секундной стрелкой концентрического типа с циферблатом диаметром не менее 125 мм; соответствие расположения часов относительно рабочего места требованиям Правил по оборудованию морских судов;

наличие таблички позывного сигнала судна, идентификационного номера судна, групповых идентификационных номеров;

наличие в помещении для размещения радиооборудования требуемой Правилами технической и нормативной документации.

4.1.3.2.7.2 При освидетельствовании состава радиооборудования судна проверяются:

соответствие состава радиооборудования району плавания судна, определяемому Правилами по оборудованию морских судов. При определении района плавания судна должны учитываться наличие береговых радиостанций и их оснащенность соответствующим определенному морскому району оборудованием для приема оповещения о бедствии и ведения обмена;

соответствие мощности передатчиков требованиям Правил по оборудованию морских судов (мощности передатчиков, установленных на нефтеналивных судах, нефтерудовозах, нефтенавалочных судах, химовозах, газовозах, не должны превышать значений, определенных Правилами по оборудованию морских судов);

искробезопасное исполнение УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи вышеупомянутых судов, подтвержденное заключением компетентной организации;

наличие радиооборудования, не одобренного для эксплуатации на морских судах типа или установленного без согласования с Регистром;

соответствие источников питания радиооборудования (основного, аварийного, резервного, встроенных в аппаратуру аккумуляторов или гальванических элементов) требованиям Правил по оборудованию морских судов. При наличии дублирующего оборудования, требуемого Правилами по оборудованию морских судов, дополнительно проверяется резервный источник питания дублирующего оборудования;

соответствие количества антенных устройств и схемы их коммутации требованиям Правил по оборудованию морских судов;

соответствие рабочего и защитного заземлений требованиям Правил по оборудованию морских судов;

инструменты, измерительные приборы, запасные части и техническая документация — в случаях, когда работоспособность радиооборудования обеспечивается квалифицированным техническим обслуживанием и ремонтом в море.

4.1.3.2.7.3 При освидетельствовании размещения и крепления средств радиосвязи проверяются:

выполнение требований Правил по оборудованию морских судов о недопустимости установки в помещении для размещения радиооборудования аккумуляторов и электромашинных преобразователей, а также устройств и оборудования, не имеющих отношения к радиосвязи, которые могут нарушить нормальную эксплуатацию радиооборудования или создать неблагоприятные условия для эффективного использования средств радиосвязи;

соответствие размещения аппаратуры средств радиосвязи в помещении для размещения радиооборудования требованиям Правил по оборудованию морских судов и одобренной технической документации судна;

возможность выполнения всех требуемых Правилами по оборудованию морских судов действий по управлению радиооборудованием с рабочего места оператора;

возможность наблюдения за показаниями индикаторов и шкал настройки аппаратуры с рабочего места оператора; возможность наблюдения точного времени с рабочего места оператора;

соответствие размещения и крепления спутниковых аварийных радиобуев требованиям Правил по оборудованию морских судов;

наличие у каждого места установки аварийного радиобуя соответствующей надписи, требуемой Правилами по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.7.4 При освидетельствовании размещения и крепления оборудования в агрегатной проверяются:

правильность установки электромашинных преобразователей относительно диаметральной плоскости судна;

наличие ограждений вращающихся частей преобразователей;

соответствие крепления установленного оборудования требованиям Правил по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.7.5 При освидетельствовании размещения и крепления оборудования в аккумуляторной средств радиосвязи проверяются:

соответствие места расположения аккумуляторов резервного питания радиооборудования (основного и дублирующего) требованиям Правил по оборудованию морских судов;

отсутствие в аккумуляторной устройств, являющихся источниками искрения и сильного нагрева, а также транзитных электрических кабелей;

соответствие требованиям Правил по оборудованию морских судов устройства стеллажей и расположения на них аккумуляторов;

наличие утвержденной инструкции по обслуживанию аккумуляторов и инструкции по технике безопасности при обслуживании аккумуляторов.

4.1.3.2.7.6 При освидетельствовании размещения радиооборудования для спасательных средств проверяются:

возможность быстрого и удобного переноса УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи в любую спасательную шлюпку и к любому спасательному плоту;

возможность быстрого переноса радиолокационных ответчиков в любое коллективное спасательное средство;

наличие у каждого места размещения радиооборудования для спасательных средств соответствующих надписей, требуемых Правилами по оборудованию морских судов.

4.1.3.2.7.7 При освидетельствовании размещения радиооборудования на спасательных шлюпках проверяются:

выполнение требования Правил по оборудованию морских судов к сохранению работоспособности стационарной УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи в случае заполнения шлюпки водой до уровня верхних банок;

достаточность прочности крепления аккумуляторов на случай значительного крена и дифферента шлюпки;

наличие мест для установки (крепления) радиолокационных ответчиков.

4.1.3.2.7.8 При освидетельствовании размещения оборудования командного трансляционного устройства проверяется соответствие мест установки командных микрофонных постов требованиям Правил по оборудованию морских судов и одобренной технической документации судна.

4.1.3.2.8 Определение исправности и проверка в действии.

4.1.3.2.8.1 При определении исправности и проверке в действии УКВ-радиоустановки проверяются:

работоспособность на 6-м, 13-м, 16-м, 70-м и одном дополнительном канале;

допустимое отклонение частоты, выходная мощность передатчика;

правильность введения идентификационного номера судна в оборудование цифрового избирательного вызова (ЦИВ);

правильность работы органов управления, в том числе их приоритетность;

качество передачи посредством обычных или контрольных сигналов на береговую станцию, другое судно, дублирующее оборудование, специальное контрольное оборудование;

качество приема посредством обычных или контрольных сигналов с береговой станции, другого судна, дублирующего оборудования, специального контрольного оборудования;

программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена);

работоспособность при питании от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии;

слышимость сигнала тревоги ЦИВ.

4.1.3.2.8.2 При определении исправности и проверке в действии ПВ или ПВ/КВ-радиоустановки проверяются:

работоспособность при питании от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии;

настройка антенны на всех соответствующих диапазонах;

допустимое отклонение частоты на всех соответствующих диапазонах;

качество работы с помощью связи и работы в различных режимах с береговой станцией (если использование передачи разрешено) и/или измерение выходной мощности передатчика;

работа приемника прослушиванием известных береговых станций на всех соответствующих диапазонах;

приоритетность блока управления на ходовом мостике при подаче сигналов оповещения о бедствии в случае наличия вне ходового мостика дополнительных блоков управления;

работа устройства подачи радиотелефонного сигнала тревоги;

правильность введения позывного сигнала судна в оборудование КВ-радиотелекса;

правильность введения идентификационного номера судна в оборудование ЦИВ;

программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена);

слышимость сигнала тревоги ЦИВ;

прослеживаемость вахтенным приемником ЦИВ только частот бедствия и безопасности;

непрерывность наблюдения вахтенным приемником ЦИВ при работе ПВ или ПВ/КВ-радиопередатчика.

4.1.3.2.8.3 При определении исправности и проверке в действии судовой земной станции ИНМАРСАТ проверяются:

работоспособность при помощи контрольного вызова;

функция подачи оповещения о бедствии по контрольной процедуре (где это предусмотрено);

работоспособность при питании от основного, аварийного (если он предусмотрен) и резервного источников энергии;

программа встроенного самоконтроля;

непрерывность обеспечения информацией от судового навигационного и другого оборудования в случае исчезновения питания от основного или аварийного источников энергии.

4.1.3.2.8.4 При определении исправности и проверке в действии приемника службы НАВТЕКС проверяются:

исправность органов управления и контроля;
правильность принимаемых сообщений;
программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена).

4.1.3.2.8.5 При определении исправности и проверке в действии приемника расширенного группового вызова (РГВ) проверяются:
работоспособность и район действия по принимаемым сообщениям или их копиям;
программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена).

4.1.3.2.8.6 При определении исправности и проверке в действии оборудования КВ буквопечатающей радиотелеграфии для приема информации по безопасности на море проверяются:
работоспособность по принимаемым сообщениям или их копиям;
программа встроенного самоконтроля (если она предусмотрена).

4.1.3.2.8.7 При определении исправности и проверке спутникового аварийного радиобуя (АРБ) системы КОСПАС-САРСАТ проверяются[1]:

.1 место размещения и крепления с целью установления возможности свободного всплытия (для свободно всплывающего АРБ);

.2 исправность органов управления для приведения его в действие;

.3 программа встроенного имитационного самоконтроля;

.4 внешняя маркировка хорошо видимого желтого или оранжевого цвета, наличие полос из светоотражающего материала; наличие четко указанных на внешней стороне АРБ идентификационного кода, запрограммированного в передатчике АРБ, позывного сигнала судна, даты истечения срока хранения батарей питания, даты очередного берегового технического обслуживания и краткой инструкции по эксплуатации;

.5 наличие акта о проведении ежегодной проверки АРБ, в котором обязательно должно быть отмечено следующее: код страны, идентификационный номер в десятичном коде, стабильность частоты, уровень сигнала на частотах **406,025** и **121,5** МГц, содержание посылки. В случае, когда практически невозможно провести проверку в срок, не превышающий **12** мес., этот промежуток времени может быть продлен до **18** мес. Ежегодные проверки должны проводиться предприятиями, признанными Регистром на выполнение этих работ;

.6 наличие акта о проведении берегового технического обслуживания АРБ предприятием, признанным Регистром на выполнение этих работ.

Интервал проведения берегового технического АРБ не должен превышать 5 лет;

.7 устройства отделения и включения свободно всплывающего АРБ.

4.1.3.2.8.8 Проверка в действии УКВ-аппаратуры двусторонней радиотелефонной связи и определение ее исправности осуществляются следующим образом:

.1 для аппаратуры, в которой в процессе эксплуатации не предусматривается замена источника питания, проводится наружный осмотр с целью подтверждения, что:
аппаратура не была использована;
срок годности батареи первичных элементов не истек[2];

.2 для аппаратуры, в которой в процессе эксплуатации предусматривается замена источников питания, проверяются:
исправность органов управления и контроля;
работоспособность на **16** канале и, по крайней мере, на одном дополнительном канале;
сохранность пломб, указывающих, что батарея первичных элементов, предназначенная для использования в случае бедствия, не находилась в эксплуатации;
срок годности батареи первичных элементов.

4.1.3.2.8.9 При определении исправности и проверке в действии радиолокационного ответчика проверяются:
отсутствие повреждений корпуса и органов управления;
функционирование при облучении судовой радиолокационной станцией, работающей в диапазоне **9** ГГц;
срок годности источника питания[2].

4.1.3.2.8.10 При определении исправности и проверке в действии оборудования командного трансляционного устройства проверяются:
исправность органов управления и контроля;
эффективность действия системы дистанционного пуска, системы принудительного вещания, органов коммутации трансляционных линий и других органов управления в каждом микрофонном посту;
исправность действия главных трансляционных линий.

4.1.3.2.8.11 При определении исправности и проверке в действии аккумуляторных батарей для резервного питания радиооборудования проверяются:
наличие повреждений и коррозии на элементах и клеммных соединениях;
емкость батарей;
напряжение под нагрузкой и без нагрузки;

[1] Проверка АРБ должна производиться без излучения сигналов в эфир.
[2] В случае, если оставшийся срок хранения источника питания составляет менее 12 мес., инспектор должен потребовать произвести его замену.

работа зарядных устройств.

4.1.3.2.8.12 При определении исправности кабельной сети проверяются:

качество монтажа;

наличие экранировки;

наличие устройств защиты приема от радиопомех;

сопротивление изоляции.

4.1.3.2.8.13 При определении исправности антенных устройств и заземлений проверяются:

отсутствие механических повреждений;

надежность электрических контактов;

наличие оттяжек у снижений;

степень износа канатика лучевых антенн;

состояние ограждения вводов передающих антенн;

целостность и чистота изоляторов;

степень износа подъемных фалов;

состояние деталей заземления;

наличие электрических соединений оболочек кабельной сети и корпусов оборудования с корпусом судна;

сопротивление изоляции антенн;

сопротивление заземлений.

4.1.3.2.8.14 При определении исправности и проверке в действии электромашинных преобразователей проверяются:

наличие повреждений и коррозии на кольцах, коллекторах и клеммных соединениях;

работа пускорегулирующих и распределительных устройств;

степень нагрева подшипников;

сопротивление изоляции.

4.1.3.3 Определение технического состояния.

4.1.3.3.1 Определение технического состояния радиооборудования осуществляется по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущих освидетельствований и сведений об обнаруженных в процессе эксплуатации повреждениях и неисправностях, проведенных ремонтах и замене оборудования по судовой документации.

4.1.3.3.2 Под неисправностью радиооборудования подразумевается частичное нарушение его работоспособности или режима работы, нарушение настройки на вызывных и рабочих частотах, связанное с изменением стабильности частоты, чувствительности и т. п., отдача в антенну мощности, недостаточной для обеспечения требуемой дальности действия передатчиков, малое сопротивление изоляции и т. п.

4.1.3.3.3 Если при освидетельствовании радиооборудования обнаружены повреждения или неисправность, представляющие явную опасность для плавания судна, радиооборудование не признается годным к эксплуатации до устранения дефектов, а судно не признается годным к плаванию в установленном районе. Допуск судна к плаванию в ограниченном районе является в каждом случае предметом специального рассмотрения Регистром.

4.1.3.3.4 Неисправность радиооборудования, установленного на судне дополнительно к требуемому Правилами по оборудованию морских судов обязательному составу (см. **4.1.3.2.3**), не является основанием для непризнания судна годным к плаванию в установленном районе, однако если его использование представляет опасность для человеческой жизни или для плавания судна, его эксплуатация должна быть запрещена до приведения радиооборудования в исправное состояние.

4.1.4 Освидетельствование навигационного оборудования.

4.1.4.1 Общие положения.

4.1.4.1.1 Обобщенный объем освидетельствований объектов навигационного оборудования, входящих в обязательный состав навигационных приборов и устройств на судне, при освидетельствованиях судов приведен в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

По истечении 5-летнего цикла освидетельствования повторяются.

Для пассажирских судов, нефтеналивных, газовозов и химовозов освидетельствование навигационного оборудования проводится ежегодно в объеме очередного освидетельствования.

4.1.4.1.2 Освидетельствование электрического оборудования, механизмов, систем и трубопроводов, конструктивно связанных с навигационным оборудованием или входящих в его схему, проводится в соответствии с требованиями соответствующих разделов настоящего Руководства.

4.1.4.2 Порядок и объем освидетельствований.

4.1.4.2.1 Кроме объектов технического наблюдения, указанных в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов, на судне должны быть следующие навигационные приборы, входящие в обязательный состав навигационного оборудования в зависимости от валовой вместимости, района плавания и даты постройки, что проверяется при всех периодических освидетельствованиях:

лот простой (ручной);

секстан навигационный;

хронометр;

секундомер;

глобус звездный или равнозначный прибор;

бинокль призменный;

анемометр;

барометр-анероид;

кренометр.

4.1.4.2.2 Навигационное оборудование, установленное на судне по усмотрению судовладельца дополнительно к требуемому Правилами по

оборудованию морских судов обязательному составу в целях повышения безопасности мореплавания и охраны человеческой жизни на море, подлежит техническому наблюдению Регистра в полном объеме только в том случае, если оно полностью дублирует (резервирует) оборудование, требуемое Правилами по оборудованию морских судов, в отношении его использования и коммутации с другими видами оборудования, антенными устройствами и источниками питания.

Неисправность дополнительного оборудования отмечается в Акте, но не служит препятствием для выдачи судну документов Регистра.

Если дополнительное оборудование по указанным выше условиям не может быть признано резервным, объем технического наблюдения за ним ограничивается проверкой работоспособности. При этом инспектор должен убедиться, что действие или техническое состояние дополнительного оборудования не может отрицательно повлиять на нормальную работу или привести к выходу из строя требуемого Правилами по оборудованию морских судов навигационного или другого оборудования, а также не представляет опасности для человеческой жизни, сохранности груза и не может служить причиной возникновения пожара или взрыва.

Если действие, использование или размещение дополнительного навигационного оборудования создает помехи нормальной работе и эксплуатации оборудования, требуемого Правилами по оборудованию морских судов, инспектор должен предъявить требования по устранению причин возникновения обнаруженных помех.

Навигационное оборудование, имеющее неисправность, которая может вызвать ситуацию, представляющую угрозу безопасности мореплавания судна, не допускается к эксплуатации.

4.1.4.2.3 Приборы и устройства в составе навигационного оборудования судна должны быть одобренного Регистром типа, что при изготовлении их под техническим наблюдением Регистра удостоверяется свидетельствами о соответствии Регистра, выданными в соответствии с Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов.

Навигационное оборудование, изготовленное без технического наблюдения Регистра и не имеющее Свидетельства о типовом одобрении, может быть допущено к установке на судно на основании рассмотрения технической документации (технического описания, схем, протоколов испытаний, сертификатов компетентных органов надзора и т. п.), освидетельствования и проведения испытаний в соответствии с Правилами по оборудованию морских судов. В отдельных случаях вместо испытаний Регистр может признать достаточным рассмотрение протоколов испытаний, подтверждающих соответствие изделий требованиям Правил по оборудованию морских судов.

4.1.4.2.4 Объекты навигационного оборудования освидетельствуются в комплекте с приборами и устройствами в их составе (пультами управления, в том числе дистанционными, репитерами, системами сигнализации, источниками питания, блоками дистанционной передачи, устройствами освещения и т. п.).

4.1.4.2.5 Ежегодное освидетельствование.

4.1.4.2.5.1 Объем каждого ежегодного освидетельствования навигационного оборудования установлен табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

4.1.4.2.5.2 При ежегодном освидетельствовании судна осуществляется проверка в действии (Р) навигационного оборудования. При этом осуществляется проверка выполнения обязательной периодической поверки компетентными органами измерительных приборов (Е).

4.1.4.2.5.3 Магнитный компас, запасные части, инструменты и материалы, а также помещения для размещения навигационного оборудования подлежат наружному осмотру (С).

4.1.4.2.5.4 Проверка навигационного оборудования в действии при ежегодном освидетельствовании осуществляется с обязательной проверкой пуска, наличия показаний и работы органов управления, репитеров, устройств дистанционной передачи показаний и систем сигнализации. В отдельных случаях по усмотрению инспектора может быть потребована проверка приборов в действии во время хода судна.

4.1.4.2.6 Очередное освидетельствование.

4.1.4.2.6.1 Объем очередного освидетельствования навигационного оборудования установлен в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

4.1.4.2.6.2 При очередном освидетельствовании судна проводится детальный осмотр (О) навигационных приборов и устройств и проверка их в действии (Р). Магнитные компасы и измерительные приборы при этом освидетельствовании подлежат контролю в отношении проведения обязательной периодической проверки соответствующими компетентными органами (Е). Должны быть проведены контрольные замеры глубин эхолотом и замеры сопротивления изоляции, напряжения и силы тока устройств питания (М).

Помещения для размещения навигационного оборудования подлежат наружному осмотру (С). Запасные части, инструменты и материалы подлежат проверке комплектности и наружному осмотру.

4.1.4.2.6.3 Проверка навигационного оборудования в действии при очередном освидетельствовании

осуществляется во время хода судна с контрольной проверкой эксплуатационно-технических характеристик.

4.1.4.2.7 Первоначальное освидетельствование.

4.1.4.2.7.1 До проведения первоначального освидетельствования судна инспектору должна быть предъявлена техническая документация на навигационное оборудование в объеме, необходимом для проверки выполнения требований Правил по оборудованию морских судов, а также судовая документация (документы компетентных органов надзора, заводские документы и т. п.).

Перечень необходимой технической документации по навигационному оборудованию судна указан в разд. 3 части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов.

4.1.4.2.7.2 Первоначальное освидетельствование навигационного оборудования должно проводиться в объеме не ниже установленного в табл. **2.3** части I «Положения об освидетельствованиях» Правил по оборудованию морских судов для очередного освидетельствования.

4.1.4.2.7.3 При проведении первоначального освидетельствования судна должно быть проверено выполнение требований Правил по оборудованию морских судов в отношении обязательного состава, конструкции и размещения навигационного оборудования в соответствии с валовой вместимостью, назначением, районом плавания судна.

4.1.4.2.7.4 Удовлетворение конструктивным требованиям Правил по оборудованию морских судов к обеспечению точности показаний и снятия отсчетов, чувствительности, устойчивости работы при судовых вибрациях и других подобных требований, проверка которых осуществлятся специальными испытаниями с применением соответствующей аппаратуры, определяется по сертификатам и другим документам, удостоверяющим соответствие навигационного оборудования требованиям Правил по оборудованию морских судов.

В случае необходимости, при отсутствии достаточных данных, может быть потребовано проведение специальных испытаний для проверки регламентированных характеристик.

4.1.4.2.7.5 Если в процессе первоначального освидетельствования установлено наличие в составе навигационного оборудования аппаратуры не одобренного Регистром типа, инспектор должен провести детальное освидетельствование этой аппаратуры для определения соответствия ее конструкции и технических параметров требованиям Правил по оборудованию морских судов.

Если по результатам этого освидетельствования установлено, что оборудование не соответствует основным требованиям Правил по оборудованию морских судов, инспектор должен потребовать его замены аппаратурой одобренного типа.

Если при освидетельствовании инспектор не обнаружит несоответствия требованиям Правил по оборудованию морских судов, аппаратура может быть допущена к эксплуатации до следующего ежегодного освидетельствования судна с представлением в Главное управление Регистра акта освидетельствования аппаратуры и соответствующей технической документации. В последующем аппаратура может быть допущена к эксплуатации при получении подтверждения Главного управления.

4.1.4.2.8 Определение исправности и технического состояния.

4.1.4.2.8.1 Исправность навигационного оборудования определяется:

проверкой работы приборов непосредственно инспектором;

проверкой документации, представляемой судовладельцем (актов, протоколов или иных документов, выданных специализированными организациями, подтверждающих, что приборы находятся в исправном техническом состоянии, с последующим проведением инспектором соответствующих освидетельствований).

Периодическая проверка навигационного оборудования, ремонт, установка, замена, регулировка, а также периодическая проверка контрольно-измерительных приборов должны проводиться признанными Регистром специализированными организациями с выдачей соответствующих документов. Исключение составляют организации, выполняющие работы, связанные с проверкой и калибровкой контрольно-измерительных приборов, и признанные государственными органами по метрологии и стандартизации.

4.1.4.2.8.2 Определение технического состояния навигационного оборудования проводится по результатам освидетельствования с использованием актов предыдущих освидетельствований и сведений об обнаруженных в процессе эксплуатации повреждениях и неисправностях, проведенных ремонтах и замене оборудования по судовой документации.

4.1.4.2.8.3 Если при освидетельствовании навигационного оборудования обнаружены несоответствия его обязательному составу, размещение не в соответствии с требованиями Правил по оборудованию морских судов, а также повреждения или неисправности, представляющие явную опасность для мореплавания судна, навигационное оборудование не признается годным к эксплуатации до устранения дефектов, а судно не признается годным к плаванию в установленном районе.

Допуск судна к плаванию в ограниченном районе является каждом случае предметом специального рассмотрения Регистром.

4.1.4.2.8.4 Неисправность навигационного оборудования, установленного на судне помимо

требуемого Правилами по оборудованию морских судов обязательного состава (см. 4.1.4.2.2), не является основанием для непризнания судна годным к плаванию в установленном районе, однако если его использование представляет опасность для человеческой жизни или для плавания судна, его эксплуатация должна быть запрещена до приведения навигационного оборудования в исправное состояние.

4.1.4.3 Документы Регистра.

4.1.4.3.1 Для судов, не совершающих международных рейсов, и для судов, не подпадающих под требования Конвенции СОЛАС-74/78 с Поправками, выполнение требований Правил по оборудованию морских судов и надлежащее техническое состояние навигационного оборудования удостоверяются Свидетельством на оборудование и снабжение (форма 4.1.1). Основанием для его выдачи, возобновления, подтверждения в отношении навигационного оборудования, являются документы, указанные непосредственно в Пояснениях к форме свидетельства в Перечне ЭФД на сайте ГУР.

4.1.4.3.2 Объем упрощенной документации, оформляемой на морские самоходные суда валовой вместимостью менее 100, морские несамоходные суда и суда внутреннего плавания, указан в 6.8 части I «Общие положения».

4.1.5 Освидетельствование оборудования по предотвращению загрязнения с судов.

При освидетельствовании судов в эксплуатации, указанных в 1.3 части «Общие положения», в отношении предотвращения загрязнения подразделениям Регистра следует руководствоваться положениями Руководства по применению положений Международной конвенции МАРПОЛ 73/78.

4.1.6 Освидетельствование судовых грузоподъемных устройств.

4.1.6.1 Общие положения.

4.1.6.1.1 Выполнение требований Международной конвенции о технике безопасности и гигиене труда на портовых работах 1979 г. (Конвенция МОТ-152), относящихся к судовым грузоподъемным устройствам, осуществляется посредством выполнения Правил по грузоподъемным устройствам морских судов Регистра, содержащих эти требования.

Положения 4.1.6 применяются при освидетельствовании судовых грузоподъемных устройств, указанных в 1.3.1 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

4.1.6.1.2 Судовые грузовые стрелы, судовые краны и подъемники, верхние строения плавучих кранов и крановых судов, судовые лифты и судовые подъемные платформы[1] подвергаются следующим видам освидетельствований и осмотрам:

.1 первоначальному — перед вводом в эксплуатацию грузоподъемных устройств, изготовленных без технического наблюдения Регистра;

.2 полному освидетельствованию с испытанием пробным грузом — при постройке, перед вводом в эксплуатацию, а также через пятилетние периоды со дня постройки или ввода в эксплуатацию;

.3 ежегодному полному освидетельствованию — каждый год после первоначального или полного (пятилетнего) освидетельствования, но не позднее, чем через 12 мес. после предыдущего освидетельствования, кранов, подъемников, лебедок стрел, судовых лифтов и судовых подъемных платформ, верхних строений плавучих кранов и крановых судов, а также заменяемых и съемных деталей;

.4 ежегодному осмотру — каждый год после первоначального или полного (пятилетнего) освидетельствования, но не позднее, чем через 12 мес. после предыдущего освидетельствования, стрел и деталей, постоянно укрепленных на стрелах, мачтах и палубах, включая цепные стопоры топенантов;

.5 внеочередному освидетельствованию — после замены грузоподъемного устройства в целом или переносе его на новое место, после переоборудования, капитального ремонта или ремонта после аварии и в других случаях, предусмотренных в 10.5 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

4.1.6.1.3 Периодические освидетельствования, осмотры и испытания грузоподъемных устройств судов, не совершающих международных рейсов, могут совмещаться с очередными и ежегодными освидетельствованиями судна с применением зачетов досрочных предъявлений и отсрочек, предусмотренных действующей системой периодических освидетельствований судов.

4.1.6.1.4 В промежутках между освидетельствованиями и осмотрами инспектором Регистра грузоподъемных устройств наблюдение за их соответствием выданным на них документам Регистра и настоящему Руководству, соблюдение установленных ограничений в отношении допускаемой грузоподъемности, вылета стрел кранов и углов наклона грузовых стрел, контроль установки стрел и контроттяжек и угла расхождения шкентелей при работе спаренными стрелами, а также контроль за содержанием устройства в состоянии, обеспечивающем его безопасную эксплуатацию, лежит на ответственности командного состава судна.

4.1.6.1.5 Все заменяемые и съемные детали и тросы должны подвергаться тщательному осмотру ответственным лицом, назначаемым капитаном судна, не реже одного раза в три месяца. Результаты осмотра вносятся ответственным лицом в часть III Регистровой книги судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1).

[1] В дальнейшем — грузоподъемные устройства.

Кроме того, тщательный осмотр заменяемых и съемных деталей и тросов должен проводиться ответственным лицом перед каждым использованием грузоподъемного устройства. В этом случае записи в часть III Регистровой книги судовых грузоподъемных устройств вносятся только при обнаружении дефектов. При обнаружении в тросе лопнувшей проволоки он должен осматриваться не реже одного раза в месяц.

4.1.6.1.6 При всех видах освидетельствований, испытаний и осмотров грузоподъемных устройств необходимо руководствоваться разд. 10 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов и инструкциями, приведенными на обороте соответствующих свидетельств, а также программами испытаний.

При этом, как правило, грузоподъемные устройства должны быть испытаны:

.1 при первоначальном освидетельствовании — в объеме программы испытаний, одобренной Регистром;

.2 при полном освидетельствовании — пробным грузом:

для верхних строений кранов — в объеме программы испытаний, одобренной Регистром;

для кранов, лебедок, подъемников, лифтов и судовых подъемных платформ — в объеме требований 10.3 Правил по грузоподъемным устройствам морских судов;

.3 при внеочередном освидетельствовании — в объеме программы испытаний, одобренной Регистром.

4.1.6.1.7 Освидетельствования грузоподъемных устройств проводятся инспекторами Регистра в присутствии представителей завода-изготовителя или судовладельца, ответственных за предъявление их Регистру и исправное техническое состояние на судне.

4.1.6.1.8 Испытаниями руководит ответственный представитель завода-изготовителя или судовладельца.

4.1.6.1.9 В случаях необходимости изменений объема или порядка освидетельствования (испытаний) инспектор уведомляет об этом руководителя испытаний.

4.1.6.2 Порядок и объем освидетельствований.

4.1.6.2.1 Освидетельствование грузоподъемного устройства должно проводиться в следующей последовательности:

.1 проверка технической документации и документов Регистра на грузоподъемное устройство;

.2 визуальный осмотр металлоконструкций устройства, опор и креплений «по-походному», фундаментов, подкреплений корпуса, противовесов и грузов для проведения испытаний, осмотр механизмов, катков, зубчатых передач, креплений механизмов к фундаментам и тросов на барабане, цапф и осей всех подшипников, осмотр всех элементов электрооборудования и приборов безопасности;

.3 испытание грузоподъемного устройства в действии без нагрузки (при этом проверяется работа указателей вылетов стрелы, тросов, гаков, производится проверка механических тормозов и лебедок, поворотных устройств и передач, подвесок, подшипников, блоков, проверка всех элементов электрооборудования и приборов безопасности);

.4 испытание грузоподъемного устройства пробной нагрузкой при полном освидетельствовании в соответствии с **4.1.6.1.2.2**, в процессе которого инспектор наблюдает за состоянием металлоконструкций, фундаментов, опор и подкреплений, тросов, гаков и противовесов, за работой электроприводов, электротормозов, ограничителей грузового момента с контрольной проверкой конечных выключателей, за работой механизмов, передач тормозов, блоков, подшипников;

.5 осмотр грузоподъемного устройства после испытаний в целях выявления дефектов или остаточных деформаций;

.6 оформление результатов испытаний и освидетельствований актами (формы **6.3.26**, **6.3.30**, **6.3.31**);

.7 оформление свидетельств (форма **5.1.1** — **5.1.6**).

В случаях, когда испытания грузоподъемного устройства прерываются по причине выявления недопустимых дефектов, должен быть составлен Акт свидетельствования судна (форма **6.3.10**), содержащий описание дефектов и причин их образования, а также конкретные требования по их устранению и предъявлению устройства к освидетельствованию и повторному испытанию.

4.1.6.2.2 Примерный перечень входящих в номенклатуру Регистра конструкций, механизмов, оборудования и деталей грузоподъемных устройств приведен в приложении к Правилам по грузоподъемным устройствам морских судов.

4.1.6.2.3 До начала освидетельствования необходимо проверить наличие:

всех документов Регистра, требуемых для освидетельствуемого устройства;

документов на заменяемые тросы и съемные детали; инструкции по эксплуатации грузоподъемного устройства;

судового журнала регистрации результатов осмотра и ремонта этого устройства силами экипажа в период эксплуатации судна, которые должны учитываться инспектором при определении технического состояния устройства, проверке его в действии, назначении объема ремонтных работ и характера испытаний.

4.1.6.2.4 Испытания грузоподъемного устройства, как правило, должны проводиться в порядке возрастания нагрузок, а именно:

без нагрузки;

грузом менее номинального (рабочего), если это предусмотрено программой испытаний;

номинальной (рабочей) нагрузкой;

нагрузкой, ограниченной приборами безопасности (ограничителями грузоподъемности и грузового момента);

пробной нагрузкой;

нагрузками в соответствии с **6.4** Правил по грузоподъемным устройствам морских судов.

После испытаний крана пробной нагрузкой должны быть отрегулированы ограничители грузоподъемности и ограничители грузового момента на нагрузки, превышающие номинальные согласно инструкции по эксплуатации крана, разработанной заводом-изготовителем.

Конкретные пределы регулировки ограничителей должны быть отражены в актах (формы **6.3.26**, **6.3.30**, **6.3.31**).

4.1.6.2.5 В случаях, когда грузоподъемное устройство предназначено для выполнения грузоподъемных операций одновременно двумя подъемами (механизмами) равной или разной грузоподъемности с кантовкой груза, оно испытывается в соответствии с одобренной программой и специальной инструкцией либо проектом подъема, разработанным на выполнение этих операций.

4.1.6.2.6 Грузоподъемные устройства, обеспечивающие выполнение грузоподъемных операций при определенных параметрах волнения моря (предусмотренных в проекте), должны испытываться по одобренной Регистром программе и методике завода-изготовителя.

4.1.6.2.7 В процессе всех видов испытаний грузоподъемных устройств (особенно при пробных нагрузках и при максимальных вылетах) следует следить за исправностью конструкций, их узлов и деталей, механизмов и оборудования, а после окончания каждого испытания осмотреть их для установления отсутствия дефектов и повреждений, опасных для проведения дальнейших испытаний или эксплуатации после завершения испытаний.

4.1.6.2.8 В случаях неудовлетворительного технического состояния грузоподъемного устройства или при наличии признаков (сведений) нарушения правил эксплуатации этого устройства, а также при наличии признаков, свидетельствующих о неисправности его, следует потребовать вскрытия узлов конструкций, механизмов и оборудования для осмотра ответственных деталей, недоступных во время проведения наружного осмотра.

4.1.6.2.9 При обнаружении в процессе испытаний недопустимых дефектов последние должны быть устранены в объеме и способами, согласованными с инспекторами Регистра, после чего устройство должно быть подвергнуто повторному испытанию, объем которого в каждом случае устанавливается инспектором Регистра.

4.1.6.2.10 При определении технического состояния грузоподъемных устройств следует руководствоваться нормами износов, приведенными в **10.6** Правил по грузоподъемным устройствам морских судов и МР по ремонту.

4.1.6.3 Оформление документов Регистра.

4.1.6.3.1 При положительных результатах испытаний и освидетельствований оформляются следующие документы Регистра:

Регистровая книга судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании грузоподъемных устройств (форма 5.1.2);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании спаренных грузовых стрел (форма 5.1.3);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании заменяемых и съемных деталей (форма 5.1.4);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании стального троса (форма 5.1.5);

Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании лифтов (форма 5.1.6).

В актах (формы **6.3.26**, **6.3.30**, **6.3.31**) указываются характерные дефекты грузоподъемного устройства, обнаруженные в процессе испытаний, методы их устранения, краткое описание ремонта, модернизации устройства или его деталей.

4.1.6.3.2 При неудовлетворительных результатах испытаний и освидетельствований (см. **4.1.6.2.9**), а также когда какое-либо из грузоподъемных устройств будет признано негодным к эксплуатации без существенного (заводского) ремонта и испытаний, все дефекты и требования по их устранению должны быть отражены в Акте (Актах) освидетельствования судна (**6.3.10**).

4.1.6.3.3 Регистровая книга судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1) выдается перед вводом в эксплуатацию грузоподъемных устройств, при их изменении (замене) или перестановке на другое судно, а также после полного ее использования по какой-либо части. Срок действия Регистровой книги — 10 лет.

4.1.6.3.4 На судно, имеющее несколько одинаковых (по типу, виду) или различных грузоподъемных устройств, выдается одна Регистровая книга на все грузоподъемные устройства, входящие в номенклатуру Регистра, которые вносятся в ее соответствующие части.

4.1.6.3.5 Свидетельства (формы 5.1.2, 5.1.3 и 5.1.6) выдаются перед вводом грузоподъемных устройств в эксплуатацию и полными (пятилетними) освидетельствованиями с испытанием пробной нагрузкой. Срок их действия — 5 лет, после чего Свидетельства возобновляются.

4.1.6.3.6 Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании заменяемых и съемных деталей (форма 5.1.4) выдается на основании проведения

испытаний инспектором либо на основании Свидетельства, подписанного компетентным лицом. Свидетельство об испытании и полном освидетельствовании стального троса (форма 5.1.5), при наличии сертификата завода-изготовителя, выдается на основании проведения испытаний инспектором либо на основании свидетельств, подписанных компетентным лицом.

Срок действия свидетельств не ограничен. Если заменяемые и съемные детали и тросы заменяются, выдаются новые свидетельства.

4.1.6.3.7 В случаях, когда при освидетельствовании судна (кроме плавкранов и крановых судов) грузоподъемное устройство не предъявляется к освидетельствованию, либо когда в процессе его испытаний выявлены существенные недостатки (см. также **4.1.6.3.2**), а само устройство к повторному испытанию не предъявлено, инспектор в своем Акте освидетельствования судовых грузоподъемных устройств (форма 6.3.26) делает запись: «Грузоподъемное устройство к освидетельствованию не предъявлялось по причине (указать причину), в связи с чем его эксплуатация не разрешается», а в Регистровой книге судовых грузоподъемных устройств (форма 5.1.1) в колонке «замечания» против записи соответствующего устройства должна быть внесена отметка, например: «Кран № 2 к эксплуатации не допускает-ся (см. Акт №... от)» или «Лифт пассажирский № 305 к эксплуатации не допускается (см. Акт №... от)».

По окончании сроков действия документов Регистра на право эксплуатации грузоподъемного устройства плавкранов и крановых судов документы Регистра на право плавания этих судов теряют силу.

4.1.6.3.8 Регистровая книга и свидетельства оформляются инспекторами в соответствии с действующими образцами документов.

4.2 УКАЗАНИЯ ПО ОФОРМЛЕНИЮ КОНВЕНЦИОННЫХ ДОКУМЕНТОВ

4.2.1 Оформление конвенционных документов при смене класса судов без смены флага.

4.2.1.1 Положения **4.2.1** не ограничивают полномочия подразделения, выполняющего смену класса судна, расширять объем конвенционных освидетельствований по своему усмотрению либо в соответствии с требованиями или инструкциями соответствующей морской администрации государства флага. Предполагается, что морская администрация государства флага поручила Регистру выдавать от ее имени конвенционные свидетельства (далее — свидетельства).

См. Циркуляр 956 **4.2.1.2** Если во время ежегодных освидетельствований, упомянутых ниже, инспектор нашел какие-либо значительные несоответствия или большое число незначительных несоответствий, которые указывают, что состояние судна существенно не соответствует свидетельству, выданному ИКО, в классе которого находилось судно (далее — теряющее общество), до выдачи любого свидетельства должно быть проведено освидетельствование в полном объеме для возобновления свидетельства (см. **4.2.3**).

4.2.1.3 В специально оговоренных случаях необходимо обращаться к соглашению или инструкциям морской администрации государства флага. См. Циркуляр 956

4.2.1.4 Независимо от типа свидетельства или оставшегося срока его действия подразделение РС, проводившее освидетельствование, до выдачи свидетельства должно провести освидетельствование в полном объеме для возобновления свидетельства. Тем не менее, если теряющее общество является обладателем Сертификата соответствия системы менеджмента качества требованиям ПССК МАКО (QSCS certificate), то Регистр может учесть тип конвенционного свидетельства и его оставшийся срок действия, как указано ниже:

Регистр до выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию должен провести в полном объеме освидетельствование для возобновления свидетельства для судов, не подпадающих под действие Протокола 1988 г. к Конвенции СОЛАС-74/78 (non-HSSC certification), или в полном объеме периодическое освидетельствование для судов, подпадающих под действие Протокола 1988 г. к Конвенции СОЛАС-74/78 (HSSC certification).

В случае, когда освидетельствование для выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (форма 2.1.12) не засчитывается как периодическое или возобновляющее и поставщик услуг, признанный теряющим обществом, признается Регистром, освидетельствование может быть ограничено общим осмотром инспектором РС с учетом результатов последнего Отчета о проверке судового радиооборудования ГМССБ, выполненного признанным предприятием (форма 6.3.22.2).

До выдачи Свидетельства о безопасности пассажирского судна Регистр должен провести в полном объеме освидетельствование для возобновления свидетельства.

Для выдачи других конвенционных свидетельств должны применяться процедуры, перечисленные в **4.2.1.4.1** – **4.2.1.4.4**.

4.2.1.4.1 Просроченные или продленные свидетельства.

Если срок действия свидетельства истек или продлен, то до выдачи любого свидетельства подразделение РС должно провести освидетельствование в полном объеме для возобновления Свидетельства.

4.2.1.4.2 Постоянное свидетельство.

Если судно имеет постоянное свидетельство, выданное теряющим обществом, подразделение РС

должно провести освидетельствование в объеме ежегодного. На основании положительных результатов ежегодного освидетельствования и постоянного свидетельства, выданного теряющим обществом, подразделение может выдать новое свидетельство.

4.2.1.4.3 Свидетельство с условиями.

Если судно имеет свидетельство с условиями, выданное теряющим обществом, подразделение РС должно провести ежегодное освидетельствование. После пересмотра несоответствий, отмеченных в свидетельстве с условиями, выданном теряющим обществом, подразделение РС на основе удовлетворительных результатов ежегодного освидетельствования может выдать новое свидетельство.

При выдаче нового свидетельства должны быть учтены существующие несоответствия, новые несоответствия, обнаруженные при ежегодном освидетельствовании (если имеются), срок действия существующего свидетельства с условиями и положения **4.2.3**.

4.2.1.4.4 Временные свидетельства.

Если судно имеет временное свидетельство, выданное теряющим обществом, подразделение РС должно провести ежегодное освидетельствование. На основании положительных результатов ежегодного освидетельствования и временного свидетельства, выданного теряющим обществом, подразделение РС может выдать новое свидетельство.

4.2.1.5 Тип и срок действия свидетельств.

Срок действия нового свидетельства, выданного подразделением РС, при удовлетворительных результатах ежегодного освидетельствования на основании и взамен постоянного свидетельства, выданного теряющим обществом, не должен превышать срока действия постоянного свидетельства, выданного теряющим обществом.

4.2.2 Оформление конвенционных документов при смене флага.

4.2.2.1 Общие положения.

4.2.2.1.1 Положения **4.2.2** применяются, если новая администрация государства флага, регистрирующая судно, поручила РС проведение освидетельствований и/или выдачу свидетельств от своего имени, и если судно подпадает под требования применимых международных конвенций и обязательных кодексов. Процедуры освидетельствований соответствуют применимым международным конвенциям и обязательным кодексам.

4.2.2.1.2 Наличие документов и свидетельств РС о соответствии объектов, подлежащих техническому наблюдению в соответствии с требованиями Международных конвенций, не требуется, если только иное не указано в дополнительных требованиях Морской администрации государства флага судна.

См. Циркуляр 950 **4.2.2.1.3** Настоящие требования специальным образом не затрагивают процедуры освидетельствований и/или выдачи свидетельств в соответствии с Кодексами МКУБ или ОСПС. Соответствующие процедуры по МКУБ подробно изложены в пункте **14.4** Кодекса МКУБ и Процедурном требовании МАКО № 9, а в отношении ОСПС — в разделе А.19.4.2 Кодекса ОСПС и Процедурном требовании МАКО № **24**.

См. Циркуляр 950

4.2.2.1.4 Для государств флага, присоединившихся к Протоколам 1988 года, должны соблюдаться требования «Пересмотренного руководства по освидетельствованию в соответствии с гармонизированной системой освидетельствования и оформления свидетельств» (резолюция ИМО А.1053(27), с поправками).

Для государств флага, не присоединившихся к Протоколам 1988 года, должны соблюдаться требования правила **1/14** Конвенции СОЛАС-74/78.

4.2.2.1.5 Процедура освидетельствования судов при смене судовладельца, порта приписки и названия судна изложена в 4.6 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

См. Циркуляр 950

4.2.2.2 Регистрация судна.

4.2.2.2.1 Регистрация судна в Государственном реестре судов в связи с заменой существующего флага на флаг РФ, производится капитаном порта по обращению судовладельца с предоставлением им правоустанавливающих документов (договор купли-продажи, договор на постройку судна, документ, подтверждающий передачу судна с баланса на баланс, а также договор о бербоут-чартере).

В соответствии с положениями Кодекса торгового мореплавания РФ и «Правил регистрации судов и прав на них в морских торговых портах», утвержденных приказом Министерства транспорта РФ № 277 от 9 декабря 2010 г., при регистрации судовладелец должен также представлять капитану порта Мерительное свидетельство, Классификационное свидетельство и Пассажирское свидетельство (для пассажирских судов), выданные Регистром судовладельцу на основании освидетельствований, регламентированных **4.2.2**.

4.2.2.2.2 Сроки действия новых документов РС остаются прежними или, в случае очередного/первоначального освидетельствования, свидетельства должны выдаваться на полный 5-летний период.

4.2.2.2.3 По согласованию с капитаном порта вместо вышеуказанных правоустанавливающих документов судовладелец может представить подразделению РС выданные капитаном порта или иным органом морской администрации РФ временные или постоянные Свидетельство о праве собственности на судно и Свидетельство о праве плавания под государственным флагом РФ.

4.2.2.2.4 В случае, если в этот период выполняется также смена класс судна, следует руководствоваться положениями разд. 5 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

4.2.2.3 Документы, необходимые Регистру для освидетельствования при смене флага.

4.2.2.3.1 При обращении судовладельца в подразделение РС с заявкой на освидетельствование судна и выдачу документов в связи со сменой флага Регистру должны быть представлены оригиналы или нотариально заверенные копии документов, перечисленных ниже в **4.2.2.3.1.1 — 4.2.2.3.1.3**.

4.2.2.3.1.1 При смене любого флага на флаг РФ:

Свидетельство о праве собственности на судно;

Свидетельство о праве плавания под государственным флагом Российской Федерации;

Примечание. Вместо вышеуказанных свидетельств судовладелец может представить оригиналы или нотариально заверенные копии правоустанавливающих документов, указанных в 4.2.2.2.1.

Свидетельство о минимальном безопасном составе экипажа судна;

Классификационное свидетельство;

конвенционные свидетельства, выданные от имени государства, чей флаг имело судно;

Разрешение на судовую радиостанцию, оформляемое территориальным органом Роскомнадзора.

4.2.2.3.1.2 При смене флага РФ на флаг другого государства:

временное или постоянное Свидетельство о регистрации судна в реестре государства нового флага;

временную или постоянную Лицензию на судовую радиостанцию, выданную уполномоченной организацией государства нового флага;

Свидетельство о минимальной численности экипажа, выданное морской администрацией государства нового флага;

Классификационное свидетельство;

конвенционные свидетельства, выданные от имени РФ.

Примечание. Для проведения освидетельствований в объеме делегированных Регистру полномочий и выдачи конвенционных документов в связи со сменой флага судов, состоящих в классе Регистра, не требуется наличия отдельных поручений морских администраций, с которыми у Регистра заключено Соглашение по делегированию полномочий на выполнение конвенционных освидетельствований. Исключением является морская администрация Мальты, которая дает отдельное поручение по каждому судну при смене флага на мальтийский. Объем полномочий, делегированных морскими администрациями на выполнение конвенционных освидетельствований, приведен на вебсайте службы судов в эксплуатации в разделе «Дополнительные требования МА».

4.2.2.3.1.3 При смене любого флага на флаг любого государства, иного чем РФ:

временное или постоянное Свидетельство регистрации судна в реестре государства нового флага;

временную или постоянную Лицензию на судовую радиостанцию, выданную морской администрацией или уполномоченной организацией государства нового флага;

Свидетельство о минимальной численности экипажа, выданное морской администрацией государства нового флага;

Классификационное свидетельство;

конвенционные свидетельства, выданные от имени государства, чей флаг имело судно.

Примечание. См. примечание к 4.2.2.3.1.2.

4.2.2.4 Объем освидетельствований при смене флага.

4.2.2.4.1 Освидетельствование судна необходимо провести в объеме делегированных Регистру полномочий, при этом следует:

проверить имеющиеся на судне документы, выданные от имени государства, под флагом которого ранее эксплуатировалось судно, с целью проверки сроков их действия и наличия невыполненных требований;

провести освидетельствование с целью проверки, что конструкция и состав корпуса, механизмов, систем, оборудования и снабжения не претерпели изменений с момента последнего освидетельствования, и нет препятствий для сохранения прежнего срока действия судовых документов, а дополнительные требования морской администрации нового флага, если они имеются, выполнены;

проверить, что произведена замена и перерегистрация идентификационных номеров судового радиооборудования (аварийного радиобуя, судовой земной станции ИНМАРСАТ, устройства цифрового избирательного вызова, аппаратуры узкополосного буквопечатания), и в паспортах по радиооборудованию об этом сделаны соответствующие записи;

проверить, что на корпусе судна и спасательных средствах нанесено новое название судна и порта приписки;

в соответствии с требованиями некоторых морских администраций необходимо нанести регистрационный номер (official number) и величину чистой вместимости на мидель-бимсе (MAIN BEAM).

В дополнение к освидетельствованиям, указанным ниже, необходимо обеспечить, чтобы название государства нового флага, порта приписки и название судна были указаны (в зависимости от того, что применимо) в конвенционных документах (информация об остойчивости, Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (SOPEP), и т. п.) и на спасательных шлюпках, спасательных плотах, спасательных кругах и т. п. См. Циркуляр 950

4.2.2.4.2 Если смена флага не будет совпадать по времени со сроками предписанных освидетельствований для возобновления или подтверждения новых свидетельств, которые будут выдаваться принимающей администрацией государства флага или от ее

имени, объем освидетельствований для основных конвенционных свидетельств должен быть следующим:

.1 для Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции — ежегодное освидетельствование;

.2 для Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию — возобновляющее/периодическое освидетельствование;

.3 для Свидетельства о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению — ежегодное освидетельствование;

Примечание. При смене флага судна, находящегося в рамках гармонизированной системы освидетельствований и выдачи свидетельств (HSSC) на флаг, на который не распространяется эта система, применяются следующие положения:

если смена флага происходит в течение 2 лет после первоначального/последнего возобновляющего освидетельствования, должно проводиться ежегодное освидетельствование;

если смена флага происходит по истечении 2 лет после первоначального/последнего возобновляющего освидетельствования, должно проводиться возобновляющее освидетельствование.

.4 для Свидетельства о безопасности пассажирского судна — объем освидетельствований согласно 4.2.2.4.2.1 — 4.2.2.4.2.3;

.5 для Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью — ежегодное освидетельствование;

.6 для Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами — возобновляющее освидетельствование;

.7 для Международного свидетельства о предотвращения загрязнения атмосферы — ежегодное освидетельствование;

.8 для Международного свидетельства о грузовой марке — ежегодное освидетельствование;

.9 для Международных свидетельств о годности судна к перевозке сжиженных газов/опасных химических грузов/вредных веществ наливом — ежегодное освидетельствование;

.10 для Свидетельства на соответствие требованиям МКУБ — в соответствии с п. 14.4 Кодекса МКУБ и Процедурным требованием МАКО № 9;

.11 для Свидетельства на соответствие требованиям Кодекса ОСПС — соответствии с разд. A.19.4.2 Кодекса ОСПС и Процедурным требованием МАКО № 24.

Примечание. Должны также учитываться особые требования администрации государства флага, связанные с вышеуказанными конвенционными свидетельствами.

В отношении других конвенционных свидетельств, не указанных выше, объем освидетельствования должен, по меньшей мере, совпадать с объемом соответствующего ежегодного освидетельствования.

Если даты освидетельствований для выдачи новых свидетельств, которые будут выдаваться принимающей администрацией флага или выдаваться по ее поручению, совпадают с периодом проведения предписанных освидетельствований, то должно проводиться соответствующее возобновляющее/промежуточное/периодическое/ежегодное освидетельствование. Необходимо учитывать конкретные обстоятельства, с тем, чтобы избежать необоснованного вида освидетельствования (например, докования судна для освидетельствования в связи с возобновлением Свидетельства о безопасности грузового судна по конструкции и т. п.).

Если освидетельствования для подтверждения/возобновления конвенционных свидетельств были выполнены Регистром не более чем за 3 мес. до смены флага, то такие освидетельствования, за исключением освидетельствования для подтверждения/возобновления Свидетельства о безопасности судна по радиооборудованию, по решению Главного управления Регистра, могут быть засчитаны для переоформления свидетельств в связи со сменой флага. При этом необходимо учитывать возраст и техническое состояние судна, а также статистику его задержаний властями государства порта.

Если Регистр не имел поручения от предыдущей администрации государства флага на освидетельствование судна и/или выдачу свидетельств (конвенционные свидетельства оформлены ИКО), или, если теряющая администрация государства флага не являлась стороной соответствующей конвенции, то должны проводиться соответствующие первоначальные/возобновляющие освидетельствования для выдачи Свидетельства о безопасности судна по радиооборудованию, Свидетельства о безопасности судна по оборудованию и снабжению, Свидетельства о безопасности пассажирского судна, Международного свидетельства о грузовой марке, Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью, Международного свидетельства о предотвращении загрязнения сточными водами, Международного свидетельства о предотвращения загрязнения атмосферы, Международного свидетельства о годности судна к перевозке сжиженных газов/опасных химических грузов/вредных веществ наливом.

4.2.2.5 Документы, оформляемые Регистром по результатам освидетельствования при смене флага.

4.2.2.5.1 По результатам освидетельствования необходимо:

.1 оформить следующие документы:

новые конвенционные свидетельства от имени правительства государства нового флага;

новое Мерительное свидетельство (по форме РС или морской администрации государства нового флага, в зависимости от указаний морской администрации);

новое Классификационное свидетельство;

Акт о маркировке судна (Ship s Carving and Marking Note), если этого требует морская администрация;

Акты освидетельствований в соответствии с требованиями международных конвенций и чек-листы, включая Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10), в связи со сменой флага. Акт оформляется на русском и английском языках при переходе судна под флаг Российской Федерации, и только на английском языке — при переходе судов под другие флаги. По просьбе судовладельца в этих случаях Акт может быть оформлен также и на русском языке.

Примечание. Внесение поправок, изменений, дополнительных записей в имевшиеся на судне до смены флага свидетельства не допускается. Они должны быть переоформлены. В остальные документы допускается вносить изменения, которые должны быть заверены подписью и печатью инспектора, с проставлением даты. Исправленные документы подлежат замене при ближайшем очередном освидетельствовании.

Если в результате проверки представленных документов и проведенного освидетельствования не выявлено препятствий для сохранения прежних сроков действия судовых документов, то они могут быть сохранены, независимо от сроков действия временных регистрационных документов, выданных морской администрацией государства нового флага.

При отсутствии возможности переоформления действующее Мерительное свидетельство может быть продлено на срок не более 3 мес. (с момента смены флага) внесением в графу «Примечания» Мерительного свидетельства соответствующей записи (для судов под российским флагом — на английском и русском языках; для судов под иными флагами — на английском языке и, по желанию судовладельца, на русском языке). Для оформления нового Мерительного свидетельства следует информировать судовладельца/оператора о необходимости заблаговременного направления в Главное управление Регистра заявки на оформление расчета вместимости судна.

.2 переодобрить от имени морской администрации государства нового флага:

Информацию об остойчивости;

Расчет вместимости;

Информацию об остойчивости судна при загрузке зерном;

Информацию об аварийной посадке и остойчивости (для судов с обеспеченной непотопляемостью);

Информацию по загрузке и балластировке;

Судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью;

План операций с мусором (только для судов под флагом Российской Федерации);

Схемы противопожарной защиты;

руководства, буклеты и схемы, требуемые Конвенциями СОЛАС-74/78/88 и МАРПОЛ 73/78.

4.2.2.6 Рассылка документов.

4.2.2.6.1 При освидетельствовании судна в связи со сменой флага подразделением РС по наблюдению в эксплуатации, копии всех выданных документов направляются во вновь созданный формуляр судна, который будет находиться в этом подразделении.

4.2.2.6.2 При освидетельствовании судна в связи со сменой флага подразделением РС, проводившем освидетельствование, полностью укомплектованный формуляр пересылает в подразделения РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.2.6.3 При освидетельствовании судна в связи со сменой флага электронные копии выданных документов высылаются в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, для комплектования формуляра, или в Главное управление (отдел судов в эксплуатации), если судно находится под флагом государства, где нет подразделения РС по наблюдению в эксплуатации. Следует учесть, что, если судно, ранее находившееся на учете одного подразделения РС, переходит под флаг государства, где нет подразделения РС по наблюдению в эксплуатации, то электронные копии выданных документов направляются в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации, а также в Главное управление (отдел судов в эксплуатации) для пересылки их в морскую администрацию государства флага до получения укомплектованного формуляра.

4.2.2.6.4 Подразделение РС, проводившее освидетельствование, должно немедленно, в течение одного рабочего дня, направить Статус освидетельствования судна (форма 6.3.51-1) в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и/или в Главное управление (отдел судов в эксплуатации), если судно находится под флагом государства, где нет подразделения РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.2.6.5 Подразделение РС, проводившее освидетельствование, должно направить в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и в отдел внедрения информационных технологий Главного управления сообщение по форме ПИД или по форме Извещения (11.П.02/01э) с измененными учетными данными судов.

Учитывая, что при изменении учетных данных (флага, порта приписки, судовладельца, названия) ранее имевшиеся на судне документы, вместо которых оформлены новые, становятся недействительными, на них должна быть нанесена заверенная подписью и печатью инспектора запись «НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНО» или «INVALID» со ссылкой на Акт освидетельствования судна (форма 6.3.10), в котором указаны причины такого решения. Эти документы изъятию с судна или уничтожению инспектором Регистра не подлежат.

4.2.2.6.6 Электронные копии выданных документов направляются электронной почтой, формуляры судов пересылаются почтой с уведомлением о вручении.

4.2.3 Оформление и изъятие конвенционных документов в случае обнаружения несоответствий.

4.2.3.1 Общие положения.

4.2.3.1.1 Положения 4.2.3 определяют обязанности инспекторского состава при обнаружении несоответствий или при предъявлении результатов их устранения на судах с классом Регистра.

4.2.3.1.2 Положения 4.2.3 распространяются на процесс выполнения работ, связанных с освидетельствованием судов по поручениям морских администраций.

4.2.3.2 Термины, определения, сокращения.

4.2.3.2.1 В 4.2.3 использованы следующие термины, определения и сокращения.

Временное Свидетельство (Interim Certificate) — свидетельство, выдаваемое инспектором после удовлетворительного завершения освидетельствования для того, чтобы позволить судну продолжить рейс, пока готовится Свидетельство, выдаваемое на полный срок/постоянное. Временное Свидетельство обычно сохраняет силу в течение 5 мес. со дня выдачи.

Значительные несоответствия (Detainable deficiency) — выявленные несоответствия, которые представляют опасность для людей на борту, остойчивости или целостности судна, груза или может привести к загрязнению. В 4.2.3.4 приведен перечень таких несоответствий по различным конвенционным свидетельствам.

Этот перечень не является исчерпывающим, а дает примеры значительных несоответствий для каждой международной конвенции или кодекса.

Незначительные несоответствия (Minor finding) — выявленные несоответствия, которые позволяют судну выйти в море и не представляют опасности для судна, окружающей среды или людей на борту в течение отведенного для их устранения времени.

Свидетельство или Свидетельство, выдаваемое на полный срок/постоянное (Certificate or Permanent/Full Term Certificate) — свидетельство, выдаваемое после удовлетворительного завершения первоначального или возобновляющего освидетельствования. Свидетельство сохраняет силу до того момента, когда нужно проводить новое периодическое/возобновляющее освидетельствование. Свидетельство может быть также выдано впервые или повторно, если все несоответствия, из-за которых было выдано Свидетельство с условием, устранены.

Свидетельство с условием (Conditional Certificate) — свидетельство, выдаваемое инспектором на судно при наличии незначительных несоответствий, которые не могут быть исправлены в порту, где проводится освидетельствование. Свидетельство с условием действительно только в течение периода времени, необходимого судну для того, чтобы достигнуть порта, где несоответствия могут быть устранены.

Примечание. Некоторые морские администрации, например, Либерии и Маршалловых островов, требуют называть такие Свидетельства «краткосрочными Свидетельствами» (Short Term Certificates).

4.2.3.3 Порядок оформления или изъятия международных свидетельств при обнаружении несоответствий.

4.2.3.3.1 При освидетельствовании судна в соответствии с требованиями международных конвенций в том числе резолюции ИМО А. 1053(27) инспекторам РС необходимо руководствоваться следующим:

.1 если при проведении любого вида освидетельствований будут выявлены значительные несоответствия, которые:

указывают на то, что состояние судна или его оборудования и снабжения является неудовлетворительным, представитель администрации государства флага, назначенный инспектор или признанная организация должны руководствоваться требованиями правила 1/6 (c) Конвенции СОЛАС-74/88/04, правила 3.4 Прил. 1 к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правила 8.2.5 Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правила 4.5 Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правила 6(1) Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 90/04, правила 1.5.1.3 Кодекса IBC-83/ 90/04, правила 1.5.1.3 Кодекса IGC-83/90/04 и правила 1.6.1.3 Кодекса BCH-85/90/00, а также LL-66/88/04. Эти документы требуют, чтобы немедленно принимались меры по устранению выявленных недостатков;

не могут быть полностью устранены в порту, где проводилось освидетельствование, или

не могут быть компенсированы временными мерами, при выполнении которых значительные несоответствия получат статус незначительных (при условии согласования между Регистром и морскими администрациями и оформления соответствующего соглашения или принятия специального решения),

то в случаях, когда меры по устранению недостатков не приняты, выдача или продление международных свидетельств запрещается, соответствующее свидетельство должно быть изъято, а администрация государства флага немедленно уведомлена. Если судно находится в порту другой стороны, соответствующие власти государства порта также должны немедленно уведомляться;

Примечание. Несмотря на то, что LL-66/88 не содержит специальных требований, но если освидетельствование для оформления Международного свидетельства о грузовой марке или Международного свидетельства об изъятии для грузовой марки показывает неудовлетворительное состояние судна или его оборудования, представитель Администрации, номинированный сюрвейер или признанная организация должны, тем не менее, руководствоваться положениями 4.2.3.3.1.1.

.2 если при первоначальном или возобновляющем освидетельствовании будут выявлены значительные несоответствия, которые невозможно полностью устранить в порту, где проводилось освидетельствование, то следует выдать Свидетельство с

условием/краткосрочное Свидетельство с тем, чтобы судно могло совершить переход в порт, где выявленные несоответствия могут быть полностью устранены, а в Свидетельство под его названием следует внести запись «С УСЛОВИЕМ» («CONDITIONAL»)/ «КРАТКОСРОЧНОЕ» («SHORT TERM»). Несоответствия, которые не были устранены должны быть указаны в Свидетельстве с условием/ краткосрочном Свидетельстве или в приложении к нему.

После устранения выявленных несоответствий Свидетельство с условием/ краткосрочное Свидетельство должно быть аннулировано и взамен его выдано Свидетельство, выдаваемое на полный срок/ постоянное;

Если по условиям соглашения РС с МА флага требуется согласование возможности выдачи Свидетельства с Условием, то необходимо обратиться в МА флага.

.3 если при ежегодном, промежуточном, периодическом освидетельствованиях, при освидетельствовании по требованию портовых властей или других непериодических освидетельствованиях будут выявлены значительные несоответствия, которые невозможно полностью ликвидировать в порту, где проводилось освидетельствование, то:

имеющееся на судне Свидетельство, выдаваемое на полный срок/постоянное, должно быть аннулировано. Продление такого Свидетельства не допускается;

на судно следует выдать Свидетельство с условием / краткосрочное Свидетельство, при этом в Свидетельстве под его названием следует внести запись «С УСЛОВИЕМ» («CONDITIONAL»)/ «КРАТКОСРОЧНОЕ» («SHORT TERM»), а несоответствия, которые не были устранены, должны быть указаны в Свидетельстве с условием или в приложении к нему; либо в Свидетельстве под записью «С УСЛОВИЕМ» («CONDITIONAL»)/ КРАТКОСРОЧНОЕ («SHORT TERM») необходимо сделать ссылку на Акт освидетельствования, в котором зафиксированы допущенные значительные несоответствия (например: см. Акт № ....от.... / see Report No.....of.....).

После устранения выявленных несоответствий Свидетельство с условием / краткосрочное свидетельство должно быть аннулировано, а Свидетельство, выдаваемое на полный срок / постоянное, восстановлено.

Если по условиям соглашения РС с МА флага требуется согласование возможности выдачи Свидетельства с условием, то необходимо обратиться в МА флага.

.4 если незначительные конвенционные несоответствия не устранены в процессе освидетельствования, то:

Если несоответствия также относятся и к классу, то Условия сохранения класса / Рекомендации могут быть выставлены с назначенной датой их устранения (см. Приложение 17);

Если выявленные несоответствия относятся только к конвенционным вопросам, то конвенционные требования с назначенной датой могут быть выставлены инспектором РС без необходимости переоформления соответствующего конвенционного свидетельства либо одновременно с оформлением Свидетельства с условием/краткосрочного Свидетельства либо;

Указанные действия должны быть согласованы с морской администрацией флага судна, если требуется по условиям соглашения между Регистром и морской администрацией;

В случае необходимости по решению инспектора, комбинация несколько незначительных несоответствий, может привести к необходимости аннулирования постоянного конвенционного Свидетельства и его замене его на Свидетельство «С УСЛОВИЕМ» («CONDITIONAL») / «КРАТКОСРОЧНОЕ» («SHORT TERM») по согласованию с морской администрацией, если требуется по условиям соглашения между Регистром и морской администрацией;

Примечание. Это включает незначительные несоответствия отнесенные к конструкционным, механическим и/или электрическим требованиям классификационных обществ, признанных морскими администрациями (например, SOLAS II-1/3-1).

Окончательное решение о значительности несоответствия может быть принято инспектором РС.

4.2.3.3.2 Согласно принятой в РС практике ежегодные и промежуточные освидетельствования проводятся в течение 3 мес. до или после установленных сроков.

В случае, если незначительные несоответствия выявлены в начале этого периода, Свидетельство с условием может быть оформлено в соответствии с **4.2.3.3.1.3**.

4.2.3.3.3 Обо всех действиях, связанных с оформлением или изъятием международных свидетельств, подразделения Регистра должны незамедлительно информировать Главное управление. Согласование вопросов возможности оформления краткосрочных свидетельств/свидетельств с условием с морскими администрациями находится в ведении Главного управления РС.

4.2.3.4 Перечень значительных несоответствий.

4.2.3.4.1 В помощь инспекторскому составу подразделений РС предлагается следующий примерный перечень значительных несоответствий требованиям соответствующих международных конвенций и кодексов:

.1 в отношении Конвенции СОЛАС-74/78:

.1.1 нарушение нормальной работы пропульсивной установки или других соответствующих механизмов, а также электрических установок;

.1.2 наличие чрезмерного количества нефтесодержащей смеси в льялах, на изоляции трубо-

проводов, включая выхлопные патрубки в машинном отделении, загрязненные нефтепродуктами, нарушение работы осушительных насосов;

.1.3 нарушение нормальной работы аварийного генератора, освещения, батарей и выключателей;

.1.4 нарушение нормальной работы главного и вспомогательного рулевых приводов;

.1.5 отсутствие, недостаточная вместимость или серьезное ухудшение качества коллективных спасательных средств, спусковых устройств и индивидуальных спасательных средств;

.1.6 отсутствие или существенное ухудшение технического состояния, не позволяющее использовать по назначению противопожарные сигнальные системы, огнетушители, стационарные системы пожаротушения, вентиляционные клапаны, противопожарные заслонки и быстро закрывающиеся устройства;

.1.7 отсутствие, существенное ухудшение или нарушение нормальной работы противопожарной защиты в районе грузовой палубы на танкерах;

.1.8 отсутствие несоответствие или серьезное нарушение в работе сигнально-отличительных огней, сигнальных фигур или звуковых сигналов;

.1.9 отсутствие или выход из строя элементов радиооборудования для подачи сигналов бедствия и осуществления связи;

.1.10 отсутствие или выход из строя элементов навигационного оборудования с нарушением требования правила V/12(o) Конвенции СОЛАС-74/78 с поправками;

.1.11 Отсутствие откорректированных навигационных карт и/или других соответствующих навигационных публикаций, необходимых для планируемого рейса, учитывая, что в качестве замены карт могут быть использованы электронные карты;

.1.12 наличие источников искрообразования у вытяжной вентиляции для помещений грузовых насосов;

.1.13 выход из строя системы инертных газов;

.2 в отношении Кодекса IBC-83/90/00:

.2.1 отсутствие или повреждение предохранительных устройств в системе высокого давления;

.2.2 электрооборудование изначально небезопасно или не соответствует требованиям Кодекса;

.2.3 наличие источников искрообразования в взрывоопасных зонах;

.2.4 недостаточная теплозащита для термочувствительных продуктов;

.3 в отношении Кодекса IGC-83/90/00:

.3.1 отсутствие закрывающих устройств в жилых и служебных помещениях;

.3.2 нарушение газонепроницаемости переборок;

.3.3 дефекты воздушных шлюзов;

.3.4 отсутствие или неисправность быстрозапорных клапанов;

.3.5 отсутствие или неисправность предохранительных клапанов;

.3.6 электрооборудование изначально небезопасно или не соответствует требованиям Кодекса;

.3.7 нерабочее состояние вентиляции в грузовой зоне;

.3.8 нерабочее состояние аварийной сигнализации по давлению в грузовых танках;

.3.9 неисправность установки по обнаружению газа и/или установки по обнаружению токсичного газа;

.4 в отношении Конвенции LL-66/88:

.4.1 повреждения или коррозия значительной части листов и прилегающего набора корпусных конструкций, влияющих на эксплуатационные и прочностные характеристики судна, кроме случаев, когда был произведен временный ремонт, после которого классификационное общество подтвердило возможность и условия эксплуатации до порта, где будет произведен необходимый полный ремонт;

.4.2 отсутствие одобренной информации об остойчивости;

.4.3 отсутствие, существенное ухудшение технического состояния, дефекты задраивающих устройств и устройств люковых закрытий и закрытий водонепроницаемых/непроницаемых при воздействии погоды дверей;

.4.4 перегруз судна;

.4.5 Отсутствие или невозможность прочитать шкалы осадок и/или грузовых марок.

.5 в отношении Прил. I к Конвенции МАРПОЛ 73/78:

.5.1 отсутствие, серьезное ухудшение технического состояния или выход из строя фильтрующего оборудования нефтесодержащих вод, системы контроля и регулирования сброса нефтепродуктов или сигнальных устройств (15 млн$^{-1}$);

.5.2 оставшаяся вместимость отстойного или шламового танков недостаточна для выполнения рейса;

.5.3 нет Журнала нефтяных операций;

.5.4 установлен неразрешенный обводный сброс;

.5.5 невыполнение требований Правила 20.4 или альтернативных требований, указанных в Правиле 20.7;

.6 в отношении Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78:

.6.1 отсутствие одобренного Руководства по методам и устройствам сброса (Р

.6.2 отсутствие Книги регистрации груза;

.6.3 установлен неразрешенный обводный сброс;

.7 в отношении Приложения IV к Конвенции МАРПОЛ 73/78:

.7.1 тип установки для обработки сточных вод не соответствует типу, одобренному в соответствии со стандартами и методами испытаний, разработанными Организацией;

.7.2 тип систем для размельчения и обеззараживания сточных вод не одобрен;

.7.3 вместимость сборного танка, не удовлетворяет требованиям администрации государства флага и недостаточна для предполагаемого рейса;

.7.4 трубопровод для сброса сточных вод в приемные сооружения, снабженный стандартным сливным соединением, отсутствует;

.8 в отношении Приложения VI к Конвенции МАРПОЛ 73/78/97:

.8.1 судовой дизельный двигатель с выходной мощностью более 130 кВт, установленный на судно 1 января 2000 г. или после этой даты, или судовой дизельный двигатель, который подвергся существенному переоборудованию 1 января 2000 г. или после этой даты, которые не соответствуют Техническому Кодексу по NO_x, или которые не соответствуют предельным значениям выбросам NO_x;

.8.2 одобренное средство, сертифицированное Администрацией и коммерчески доступное, не установлено после первого возобновляющего освидетельствования, указанного в МАРПОЛ, для судового дизельного двигателя с выходной мощностью более 5000 кВт и с объемом каждого цилиндра 90 или более литров, который установлен на судно 1 января1990 г. или после этой даты, но ранее 1 января 2000 гг.;

.8.3 в зависимости от метода, используемого для демонстрации соответствия SO_x, содержание серы в любом жидком топливе, используемого на судне, превышает 4,5 % по массе до 1 января 2012 г., 3,5% по массе на 1 января 2012 или после этой даты и 0,5 % по массе на 1 января 2020 или после этой даты, с учетом положений Приложения VI/18.2 МАРПОЛ;

.8.4 несоответствие применимым требованиям при эксплуатации в районах контроля выбросов SO

.8.5 инсинератор, установленный на судно 1 января2000 г. или после этой даты, не соответствует требованиям содержащихся в Приложении VI к Дополнению или стандартной спецификации для судовых инсинераторов, разработанной ІМО.

См. Циркуляр 953 **4.2.4 Процедура составления и обработки сообщений инспекторов о недостатках, связанных с потенциальными несоответствиями системы управления безопасностью.**

4.2.4.1 Общие положения.

Настоящая процедура определяет обязанности инспекторского состава по уведомлению организа-ции, ответственной за выдачу Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ), в случае обнаружения недостатков, связанных с потенциальными несоответствиями системы управления безопасностью (СУБ), а также описывает порядок оформления Сообщения (форма 6.3.65). Настоящая процедура составлена на основе Процедурного требования МАКО № 17.

4.2.4.2 Область применения.

4.2.4.2.1 В настоящей процедуре дано описание процедуры оформления сообщений о недостатках, свя-занных с потенциальными несоответствиями системы управления безопасностью и последующих действий.

4.2.4.2.2 В настоящей процедуре даны указания для инспекторов по идентификации таких недостатков.

4.2.4.2.3 Настоящая процедура должна исполняться при всех освидетельствованиях судна, имеющего класс РС или ИКО-члена МАКО и/или СвуБ, выданное РС или ИКО-членом МАКО.

4.2.4.3 Определения.

Администрация — правительство, под флагом которого судно имеет право плавать.

Документ о соответствии (ДСК) — документ, выданный компании, которая соответствует требованиям МКУБ.

Инспектор — инспектор РС, проводящий классификационное или конвенционное освидетельствование, не связанное с МКУБ.

Компания — собственник судна или другая организация или лицо, как, например, управляющий или фрахтователь по бербоут-чартеру, которые приняли на себя ответственность за эксплуатацию судна от собственника судна и при этом согласились принять на себя все обязанности и всю ответственность, возложенные МКУБ.

Международный Кодекс по управлению безопасностью (МКУБ) — Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения, принятый ИМО резолюцией А.741(18).

Недостаток — дефект или отказ в работе части конструкции судна, его механизмов, оборудования или систем или недостаток в технической документации.

Объективное доказательство — количественная или качественная информация, отчетные документы или установленный факт, относящиеся к наличию и внедрению элемента системы управления безопасностью.

Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации — подразделение РС, на учете которого находится судно и в котором находится дело-формуляр судна.

Региональное подразделение — подразделение РС, проводившее освидетельствование судна (направившее инспектора на судно для проведения классификационного или конвенционного освидетельствования, не связанного с МКУБ).

Свидетельство об управлении безопасностью (СвУБ) — документ, выдаваемый на судно, подтверждающий, что компания и осуществляемое ею управление судном соответствуют одобренной системе управления безопасностью (СУБ).

Система управления безопасностью (СУБ) — структурированная и документированная система, которая дает возможность персоналу эффективно проводить политику компании в области безопасности и защиты окружающей среды.

С о о б щ е н и е (форма 6.3.65) — документ, заполняемый инспектором согласно настоящей процедуре.

4.2.4.4 Порядок составления сообщения.

4.2.4.4.1 Инспектор должен составить Сообщение (форма 6.3.65), если во время проведения любого освидетельствования судна (в том числе: периодического (ежегодного/ промежуточного/ очередного) или внеочередного классификационного или конвенционного, а также связанного с проверками судов портовыми властями или администрациями или по иным основаниям) был выявлен недостаток, связанный с потенциальным несоответствием СУБ.

4.2.4.4.2 Если во время проведения периодического (ежегодного/промежуточного/очередного) либо внеочередного классификационного освидетельствования судна, любого (периодического/возобновляющего/внеочередного) освидетельствования судна в рамках международных конвенций инспектор не обнаружил недостатков, связанных с потенциальным несоответствием СУБ, он должен внести соответствующую запись в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1).

4.2.4.4.3 По результатам любого проведенного освидетельствования судна инспектор должен вносить в Статус освидетельствований судна (форма 6.3.51-1) одну из следующих записей:

.1 «Недостатки СУБ согласно ПТ № 17 МАКО выявлены, указать дату»/«Deficiencies under IACS PR 17 are reported, date»;

.2 «Недостатки СУБ согласно ПТ № 17 МАКО не выявлены, указать дату»/«Deficiencies under IACS PR 17 are not reported, date».

4.2.4.4.4 Сообщение о следующих недостатках должно быть оформлено инспектором:

.1 недостатках, связанных с техническим состоянием судна, которые могут привести к постоянному либо временному ограничению, приостановлению действия или аннулированию классификационного или конвенционного свидетельства;

.2 недостатках, связанных с судовой документацией;

.3 недостатках, связанных с эксплуатационными требованиями;

.4 других недостатках, серьезно влияющих на безопасность судна, людей или окружающей среды.

4.2.4.4.5 Инспектор должен проинформировать капитана судна или представителя компании о том, что Сообщение об обнаруженных недостатках будет направлено в организацию, ответственную за выдачу СвУБ. С этой целью Сообщение (форма 6.3.65) подписывается капитаном судна или представителем компании.

4.2.4.5 Порядок обработки сообщения.

4.2.4.5.1 Копия сообщения (форма 6.3.65) должна быть направлена подразделением, проводившим освидетельствование судна, в Управление морских систем менеджмента ГУР через СЭД «ТЕЗИС» в срок, не превышающий 10 рабочих дней с момента завершения освидетельствования, для последующего анализа и принятия необходимых действий.

4.2.4.5.2 Если СвУБ выдано другим классификационным обществом-членом МАКО или администрацией флага судна, а Чек-лист содержит сведения о наличии технических недостатков, Главное управление Регистра направляет полученную информацию в классификационное общество или администрацию флага судна, соответственно.

Адреса и контактная информация находятся на сайте МАКО: gost.e-ecolog.ru

4.2.4.6 Порядок обработки информации об отсутствии недостатков.

4.2.4.6.1 Формы 6.3.51-1 с информацией об отсутствии недостатков, связанных с потенциальным несоответствием СУБ, заполненные инспектором согласно **4.2.4.4.3**, с поступлением их в подразделение, на учете которого состоит судно, направляются на хранение в формуляр.

4.2.4.7 Инструкция по составлению Сообщения (форма 6.3.65).

4.2.4.7.1 При составлении Сообщения инспектор должен руководствоваться своим опытом, а также приведенными ниже примерами недостатков (см. табл. **4.2.4**.7.1).

4.2.4.8 В случае, если применимые конвенционные свидетельства аннулированы (в том числе по желанию судовладельца) и при этом на судне имеется действующее СвУБ, подразделение РС, проводившее освидетельствование, должно информировать об этом Управление морских систем менеджмента ГУР (Управление МСМ ГУР). Копия статуса освидетельствований судна, оформленная по результатам освидетельствования и содержащая информацию о прекращении действия конвенционных свидетельств, направляется в Управление МСМ ГУР в составе оперативной информации о проведенном освидетельствовании (для принятия решения об аннулировании СвУБ в соответсвии с **4**.3.4, **4**.3.5 части I «Общие положения».

Таблица 4.2.4.7.1

Категория	Примеры недостатков
Технические недостатки	Комбинация несоответствий, которые в совокупности указывают, что система обслуживания внедрена неэффективно. Неудовлетворительное состояние корпуса, главной палубы, закрывающих устройств, лееров, трапов. Неисправные/отсутствующие средства пожаротушения и спасательные средства, оборудование по предотвращению загрязнения. Протечки и масло в помещениях МО, насосных отделениях и т. д. Недостатки не должны включаться в Сообщение, если: они рассматриваются как обычные для судна данного типа и возраста и имеется доказательство, что компания, включая персонал, работающий на борту судна, принимает адекватные меры по этим недостаткам
Недостатки в документации	Истекшие по сроку действия классификационное или конвенционные свидетельства, не подтвержденные должным образом. Просроченные освидетельствования, просроченные проверки или просроченные условия класса. Судовая копия Документа о соответствии (ДСК) недействительна или не соответствует типу судна. В оригинале Свидетельства по управлению безопасностью (СвУБ) имеются неверные данные или отсутствуют подтверждения. Отсутствуют планы аварийных мероприятий и соответствующий судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (SOPEP) (контактные лица на берегу должны быть указаны на данный момент и должны соответствовать названию компании/адресу, указанным в ДСК и СвУБ). Записи в судовом журнале о соответствующих учениях и т.д. не соответствуют обязательным требованиям. Неверные записи или их отсутствие в Журнале нефтяных операций. Неактуализирован План противопожарной защиты.
Эксплуатационные недостатки	Компания не была уведомлена об аварийных происшествиях и опасных ситуациях. Команда не способна удовлетворительно провести практическую демонстрацию судовых операций, таких как пуск пожарного насоса, аварийного генератора, двигателя спасательной шлюпки и т. д. Команда не способна эффективно взаимодействовать при выполнении своих обязанностей. Неспособность команды удовлетворительно выполнить обязательные учения, такие как учения по борьбе с пожаром, учения по применению спасательных средств, учения по предотвращению загрязнения и т. д
Прочие недостатки	Личный состав судна не соответствует Свидетельству о минимальном составе. Капитан, командный состав и младший командный состав не имеют сертификации в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ. Серьезные несоответствия в отношении административно-хозяйственной работы и содержания камбуза, жилых и провизионных помещений. Задержания судна портовыми властями или властями государства флага.

См. Циркуляр 933ц

ЛИСТ УЧЕТА ЦИРКУЛЯРНЫХ ПИСЕМ, ИЗМЕНЯЮЩИХ / ДОПОЛНЯЮЩИХ НОРМАТИВНЫЙ ДОКУМЕНТ

Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации с Приложением, 2016 (Книга 1)

2-030101-009

(номер и название нормативного документа)

№ п/п	Номер циркулярного письма, дата утверждения	Перечень измененных и дополненных пунктов
1.	340-22-859ц от 30.12.2015	пункты 5.1.5.1, 5.1.7.3, 5.1.7.4, 5.1.7.5, 5.2.2.1.1 части II изменяются пункт 5.1.7.2 части II аннулируется
2.	340-22-871ц от 15.03.2016	пункт 5.2.3.3.3 части II изменяются
3.	340-22-884ц от 15.04.2016	пункт 2.4.5.11 части II аннулируется
4.	340-22-886ц от 18.04.2016	пункт 7.9 части I изменяются пункт 4.2.8 части II изменяются пункт 4.5.6 части II дополняется
5.	340-22-889ц от 26.04.2016	пункт 4.2.7.9 части II изменяются пункт 4.2.7.10 части II исключается пункт 4.2.8.8 части II вводится пункт 4.2.9 части II изменяются
6.	340-22-893ц от 16.05.2016	пункты 8.1.1, 8.2.1, 8.2.11, 8.4.2, 8.5.5.6 части II изменяются Приложение к главе 8.5 части II изменяется глава 8.9 части II вводится
7.	340-21-894ц от 20.05.2016	пункт 4.9.8 части II вводится Приложение пункта 4.9 части II вводится
8.	340-22-923ц от 02.08.2016	пункт 1.8.14 части III изменяется
9.	340-22-933ц от 13.09.2016	глава 4.3 части III вводится
10.	340-22-942ц от 24.10.2016	раздел 7 части II изменяется
11.	340-22-950ц от 01.11.2016	пункты 4.2.2.1.3, 4.2.2.1.4, 4.2.2.4.2 главы 4.2 части III изменяются пункты 4.2.2.1.6, 4.2.2.1.7 главы 4.2 части III вводятся
12.	340-22-953ц от 14.11.2016	пункт 4.2.4 части III изменяется
13.	340-22-956ц от 17.11.2016	пункты 4.2.1.2, 4.2.1.3, 4.2.1.4 изменяются
14.	340-22-958ц от 21.11.2016	пункт 1.1 части III дополняется пункты 1.7.10, 1.7.11, 1.8.19 части III вводятся

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№ 340-22-859-и** от 30.12.2015

Касательно:

Процедуры приема в класс РС судов в эксплуатации

Объект наблюдения:

Суда в эксплуатации

Ввод в действие	~~01.01.2015~~01.01.2016
Срок действия: до	31.12.2016
Срок действия продлен до	-
~~Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №~~	- от -

Количество страниц:	1
Приложения:	-

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016
НД № 2-030101-009

Действующая процедура приема в класс РС судов в эксплуатации содержит ряд требований, превышающих положения процедурного требования МАКО 1А.

Для исключения этого и учитывая, что основной символ класса РС таким судам присваивается в соответствии с 2.2.2.2 части I «Классификация» «Правил классификации и постройки морских судов» (далее – Правил РС), установить, что при выполнении процедуры приема в класс РС судов с действующим классом ИКО – члена МАКО оценка соответствия Правилам РС не применяется.

В связи с указанным в раздел 5 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» «Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации», 2016, НД № 2-030101-009, вносятся следующие изменения:

1. Текст пункта 5.1.5.1 заменяется на следующий:

«Суда независимо от возраста, кроме судов с действующим классом ИКО-члена МАКО, подлежат оценке с целью определения степени их соответствия Правилам РС».

2. Текст пункта 5.1.7.2 аннулируется. Номера пунктов 5.1.7.3, 5.1.7.4, 5.1.7.5 заменяются на 5.1.7.2, 5.1.7.3, 5.1.7.4 соответственно.

3. В пункте 5.2.2.1.1 фраза «а также условия, указанные в 5.1.7.4» исключается.

Необходимо выполнить следующее:

1. Содержание настоящего циркулярного письма довести до сведения инспекторского состава РС и заинтересованных организаций в регионе деятельности подразделений РС.
2. Принять к исполнению.

Исполнитель: Ю.А. Азаров 345 +7 (812) 605 05 59

СЭД «ТЕЗИС»: 351043

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО № 340-22-871 ц от 15.03.2016

Касательно:

Изменения процедуры приема в класс РС судов в эксплуатации.

Объект наблюдения:

Суда в эксплуатации

Ввод в действие	01.07.2016
Срок действия: до	31.12.2016
Срок действия продлен до	--
~~Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №~~ --	от --
Количество страниц:	1
Приложения:	--

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009.

В связи с вступлением в силу с 01.07.2016 г. изменения 5 к ПТ МАКО 1А, пункт 5.2.3.3.3 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009, дополняется текстом следующего содержания:

«Для газовозов, вместо внутреннего освидетельствования грузовых пространств, применяется следующее: внутреннее освидетельствование типовых пространств, граничащих с грузовыми танками, включая осмотр грузовых танков и их систем опор снаружи, насколько это практически возможно; анализ записей по эксплуатации систем, записей в журнале грузовых операций с целью проверки правильной работы системы удержания (хранения) груза.».

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности подразделений РС с содержанием настоящего циркулярного письма.
2. Принять к исполнению.

Исполнитель: Грачев Н.Н. 345 +7 (812) 605-05-59

СЭД «ТЕЗИС»: 16-38672

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№ 340-22-884 ц** от 15.04.2016

Касательно: внедрения в деятельность РС унифицированных требований (УТ) МАКО Z21 (Rev.Oct.15) «Освидетельствование гребных и дейдвудных валов»

Объект наблюдения:

суда в эксплуатации, валопроводы и движители

Ввод в действие	с момента подписания
Срок действия: до	01.01.2017
Срок действия продлен до	
Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №	- от-
Количество страниц:	1+7
Приложения:	текст изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1) и Приложениям к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 2), 2016, НД № 2-030101-009

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, НД № 2-030101-009

Настоящим сообщаем, что в связи с принятием МАКО новой редакции УТ Z21 «Освидетельствование гребных валов и гребных и дейдвудных валов» и исключением практики введения валопровода в систему контроля состояния гребного вала (КСГ) в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1) и в Приложение 13 Приложений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 2), 2016, НД № 2-030101-009, вносятся изменения, приведенные в приложении к настоящему циркулярному письму. Данные изменения будут внесены в Руководство и Приложения при их переиздании.

Необходимо выполнить следующее:

1) Ознакомить персонал подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности с содержанием настоящего циркулярного письма.

2) Принять к исполнению.

Исполнитель: Волков А.С. 341 +7 812 605 05 59

СЭД «ТЕЗИС»: 16-81591 от 13.04.2016г.

Приложение к Циркулярному письму

№340-22-884ц от 15.04.2015

Изменения, вносимые в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, НД 2-030101-009.

1. Текст пункта 2.4.5.11 исключается в связи с его внедрением в Главу 2.10 «Освидетельствование валопроводов, движителей и САУС»

2. Название и текст Приложения 13 «Положение по освидетельствованию дейдвудных устройств с масляной смазкой подшипников» заменяются следующим:

«ПРИЛОЖЕНИЕ 13

ПОЛОЖЕНИЕ ПО ВНЕДРЕНИЮ И ПОДДЕРЖАНИЮ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ВАЛОПРОВОДА

Настоящее «Положение по внедрению и поддержанию системы контроля состояния валопровода» (далее – Положение) применяется на судах под техническим наблюдением Регистра, оборудованных замкнутой системой смазки дейдвуда, использующей в качестве смазочно-охлаждающей жидкости масло или пресную воду.

В Положении учтены унифицированные требования МАКО Z21:

- Требования к внедрению и поддержанию документированной системы контроля состояния валопровода.
- Рекомендации по выполнению анализа масла.
- Рекомендации по выполнению анализа пресной воды.

1. Требования к внедрению и поддержанию документированной системы контроля состояния валопровода.

1.1 Настоящие требования распространяются на суда, оборудованные замкнутой системой смазки дейдвуда, использующей в качестве смазочно-охлаждающей жидкости масло или пресную воду, как условие освидетельствования валопровода Методом 2 и Методом 3 в соответствии с положениями 2.10.2.7 и 2.10.2.8 части II Правил классификационных освидетельствований судов в эксплуатации (далее – Правила).

1.2 Освидетельствование валопровода Методом 2 и Методом 3 возможно только при условии, если судовладельцем внедрена и поддерживается на судне документированная система контроля состояния валопровода (далее – система КСВ), отвечающая условиям настоящего Положения.

1.3 Система КСГ, внедренная на судне ранее и поддерживаемая на должном уровне является равнозначной системе КСВ и достаточной для освидетельствования валопровода Методами 2 и 3.

1.4 Судовладелец должен обеспечить своевременное внедрение и последующее поддержание системы КСВ, которая будет признаваться при освидетельствовании валопровода с учетом следующего:

- Система КСВ должна быть внедрена судовладельцем при освидетельствовании валопровода методом 1 (полном освидетельствовании) либо в течение 6 месяцев после его завершения. Более позднее внедрение системы является предметом специального рассмотрения ГУР.
- Система КСВ должна поддерживаться судовладельцем на должном уровне с тем, чтобы при следующем ближайшем периодическом освидетельствовании судна инспектор РС смог документально подтвердить ее эффективность.
- Система КСВ должна поддерживаться судовладельцем в дальнейшем на должном уровне с тем, чтобы при последующих освидетельствованиях валопровода любым из методов инспектор РС смог, подтверждая эффективность системы КСВ, применить ее при освидетельствовании.

1.5 Ответственность за внедрение и последующее поддержание системы КСВ, а также достоверность предоставляемых инспектору Регистра данных полностью лежит на судовладельце и экипаже судна.

1.6 Порядок внедрения системы КСВ во время предъявления валопровода к освидетельствованию Методом 1 (см. 1.4).

1.6.1 Внедрение на судне системы КСВ оформляется судовладельцем в виде приказа или распоряжения, в котором, кроме прочего, назначается ответственное лицо (старший механик) за поддержание системы. Копия приказа или распоряжения должна храниться на борту судна.

1.6.2 Система должна быть задокументирована в твердом (бумажном) виде, на электронных носителях или на судовом персональном компьютере.

1.6.3 Как минимум, система должна охватывать вопросы, указанные в 1.10.

1.6.4 Судовладелец должен письменно заявить о внедрении на судне системы КСВ в подразделение РС, проводящее освидетельствование.

1.6.5 Инспектор РС, проводящий освидетельствование судна (валопровода) должен рассмотреть документацию по внедрению системы КСВ на предмет полноты освещения вопросов, указанных в 1.10 и проверить реализацию системы на борту судна. Результаты рассмотрения и проверки оформляются актом по форме 6.3.10 с кратким описанием имеющейся на судне системы и ее соответствия требованиям, установленным в 1.10.

1.6.6 При положительных результатах рассмотрения документации и проверки реализации системы на борту судна инспектор РС вносит дополнительную информацию в классификационный раздел Статуса освидетельствований судна следующего содержания:

«xx.xx.xxxx (дата) судовладельцем внедрена документированная система контроля состояния валопровода (КСВ). Система КСВ предъявлена Регистру с удовлетворительными результатами. См. акт № xx.xxxxx.xxx от xx.xx.xxxx (номер и дата акта по форме 6.3.10).»

1.6.7 При отрицательных результатах рассмотрения документации и/или проверки реализации системы на борту судна, все несоответствия инспектор РС должен детально отразить в акте.

1.7 Порядок внедрения системы КСВ после предъявления валопровода к освидетельствованию Методом 1 (см. 1.4).

1.7.1 Внедрение на судне системы КСВ оформляется судовладельцем в виде приказа или распоряжения, в котором, кроме прочего, назначается ответственное лицо (старший механик) за поддержание системы. Копия приказа или распоряжения должна храниться на борту судна.

1.7.2 Система должна быть задокументирована в твердом (бумажном) виде, на электронных носителях или на судовом персональном компьютере.

1.7.3 Как минимум, система должна охватывать вопросы, указанные в 1.10.

1.7.4 Судовладелец должен письменно заявить о внедрении на судне системы КСВ в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

1.7.5 На основании полученного заявления подразделение РС по наблюдению в эксплуатации должно внести дополнительную информацию в классификационный раздел Статуса освидетельствований судна следующего содержания:

«хх.хх.хххх судовладельцем заявлено намерение о внедрении на судне системы СКВ (см. документ СЭД №… от хх.хх.хххх). При ближайшем освидетельствовании валопровода инспектору РС необходимо рассмотреть соответствующую документацию и проверить реализацию системы СКВ на борту судна.»

1.7.6 При ближайшем освидетельствовании валопровода, инспектор РС, проводящий освидетельствование, предварительно должен рассмотреть документацию по внедрению системы КСВ и проверить реализацию системы на борту судна в соответствии с 1.6.5 – 1.6.7.

1.8 Порядок внедрения системы КСВ при наличии поддерживаемой системы КСГ.

1.8.1 Если на судне внедрена и поддерживается система КСГ, внедренная в соответствии с ранее действующими Правилами РС (подтверждается информацией в Статусе освидетельствований судна), судовладелец не должен заявлять о намерении дальнейшего ее поддержания.

1.8.2 При ближайшем освидетельствовании валопровода, инспектор РС, проводящий освидетельствование, предварительно должен рассмотреть имеющуюся на борту судна документацию по системе КСГ на предмет ее соответствия настоящему Положению и проверить реализацию системы на борту судна в соответствии с 1.6.5 – 1.6.7.

1.9 В последующем, поддержание системы КСВ проверяется инспектором РС на борту судна при каждом освидетельствовании валопровода любым из методов. Эффективность внедренной системы и ее поддержание должны подтверждаться в отчетных документах по результатам освидетельствования валопровода (чек-лист 6.1.01 или акт 6.3.17).

В случае, если инспектором РС будет выявлено, что внедренная система КСВ не поддерживается на должном уровне или будет признана ее неэффективность, Методы 2 и 3 не могут быть применены при проводимом освидетельствовании валопровода и валопровод должен быть предъявлен к полному освидетельствованию Методом 1.

1.10 Требования к системе контроля состояния валопровода.

Независимо от вида и метода реализации системы КСВ на судне должны быть обеспечены сбор, анализ и хранение информации, указанной в 1.10.1 – 1.10.5 (в зависимости от типа смазочно-охлаждающей жидкости).

Информация должна храниться на борту судна и быть доступной для предъявления инспектору Регистра.

Технические данные, подлежащие сбору, анализу и хранению:

1.10.1 Данные по результатам последнего освидетельствовании валопровода Регистром:

– зазор в кормовом и носовом подшипниках;

– величина просадки вала[1)];
– результаты дефектоскопии элементов валопровода.

Примечание:

[1)] Просадка гребного (дейдвудного) вала определяется по разнице значений двух измерений за контролируемый период. Величина суммарной просадки за период работы дейдвудных подшипников не должна превышать значений, установленных в документации завода-изготовителя. Измерения выполняются измерительным прибором (просадкомером) через специальное отверстие в районе кормового уплотнения дейдвудного устройства.

1.10.2 Данные по эксплуатации валопровода (минимум за один год):

– температура масла на выходе из подшипника;
– температура металла носового подшипника;
– температура металла кормового подшипника;
– расход масла/воды из системы смазки подшипников (объемы доливов);
– замена масла/воды (количество).

1.10.3 Данные результатов лабораторного анализа смазочно-охлаждающей жидкости дейдвудных подшипников (рекомендованная процедура приведена в разделах 2 и 3 настоящего Положения);

1.10.4 Данные результатов виброконтроля дейдвудных подшипников, в качестве дополнительного параметра контроля состояния дейдвудных подшипников.

1.10.5 Данные об объемах и результатах всех выполненных работ по техническому обслуживанию валопровода, его ремонту и заменам деталей дейдвудного устройства.

2. Рекомендованная процедура по выполнению анализа масла.

2.1 Настоящая процедура описывает порядок определения содержания металлических и других частиц в масле, используемого в качестве смазочно-охлаждающей жидкости дейдвудного устройства и разработана в соответствии с положениями Рекомендации МАКО № 36 «Recommended procedure for the determination of contents of metals and other contaminants in stern tube lubricating oil».

2.2 Анализ должен выполняться лабораторией, имеющей признание Регистра либо иного классификационного общества члена – МАКО.

2.3 Каждый анализ, выполненный соответствующим методом, должен включать как минимум следующие показания:

2.3.1 Содержание воды.

– содержание воды не должно превышать 1%.

2.3.2 Содержание хлоридов.

– содержание хлоридов не должно превышать 70 ppm.

2.3.3 Содержание частиц следующих металлов:

– хром
– медь
– железо
– свинец
– никель
– кремний

– олово

2.3.4 В связи с возможным попаданием забортной воды должно быть отражено наличие следующих металлов:

– магний
– натрий.

2.3.5 Оценка содержания металлов, указанных в 2.3.3 и 2.3.4, должна выполняться с учетом типа используемого дейдвудного уплотнения и химического состава материала подшипника.

2.3.6 Нормы допустимых значений показателей:

Показатель (метал)	Нормы допустимых значений (ppm)	Показатель (метал)	Нормы допустимых значений (ppm)	Показатель (метал)	Нормы допустимых значений (ppm)
Хром (Cr)	10	Свинец (Pb)	10	Олово (Sn)	10
Медь (Cu)	50	Никель (Ni)	10	Магний (Mg)	30
Железо (Fe)	30	Кремний (Si)	40	Натрий (Na)	80

Для оценки текущих данных необходимо иметь на борту судна несколько последовательно выполненных анализов с целью возможности прослеживания развития ситуации с данными показателями.

2.4 Одним из важных показателей состояния смазочного масла является степень его окисления, которая характеризует старение масла. Рост данного показателя свидетельствует о возможном перегреве подшипника либо чрезмерного загрязнения масла продуктами коррозии. Степень окисления масла выражается посредством показателя общего кислотного числа (TAN), который зависит от типа используемого масла и устанавливается производителем.

Выводы о старении масла должны выполняться на основе последовательных анализов.

2.5 Условия отбора проб:

– отбор проб должен производиться в соответствии с инструкцией по эксплуатации дейдвудного устройства;

– пробы должны отбираться при вращающемся гребном вале на режиме близком к номинальному, при рабочей температуре;

– пробы должны отбираться из позиции системы смазки, указанной в согласованной документации системы СКВ;

– если отбор проб совпадает с проведением освидетельствования валопровода, то он должен выполняться в присутствии инспектора Регистра. В остальных случаях пробы должны отбираться в присутствии старшего механика судна.

2.6 В дополнении к вышеизложенному, рекомендуется выполнение анализа обнаруженных в масле частиц с целью выяснения их происхождения и материала.

3. Рекомендованная процедура по выполнению анализа пресной воды.

3.1 Настоящая процедура описывает порядок определения содержания металлических и других частиц в пресной воде, используемой в качестве смазочно-охлаждающей жидкости дейдвудного устройства и разработана в соответствии с положениями Рекомендации МАКО № 143 «Recommended procedure for the determination of contents of metals and other contaminants in a closed fresh water system lubricated stern tube.».

3.2 Анализ должен быть выполнен лабораторией, имеющей как минимум государственную аккредитацию.

3.3 Каждый анализ, выполненный соответствующим методом, должен включать как минимум следующие показания:

3.3.1 Содержание частиц и продуктов коррозии следующих металлов:

- железо
- хром
- никель
- медь
- кремний

Оценка содержания указанных металлов должна выполняться с учетом химического состава материала вала, облицовок и дейдвудного подшипника.

Нормы допустимых значений показателей:

Показатель (метал)	Нормы допустимых значений (ppm)	Показатель (метал)	Нормы допустимых значений (ppm)	Показатель (метал)	Нормы допустимых значений (ppm)
Железо (Fe)	25	Никель (Ni)	5	Кремний (Si)	30
Хром (Cr)	5	Медь (Cu)	40		

Для оценки текущих данных необходимо иметь на борту судна несколько последовательно выполненных анализов с целью возможности прослеживания развитие ситуации с данными показателями.

3.3.2 Наличие ингибиторов коррозии (уровень pH либо эквивалентные показатель щелочности), отражающих способность системы предотвращения коррозии к пассивации (т.е. к образованию оксидной пленки).

Пресная вода, используемая в системе смазки, может содержать (при наличии соответствующих указаний изготовителя системы) ингибиторы коррозии, которые ограничивают риск окисления вала и/или облицовок. Характеристики и содержание ингибиторов могут различаться, в связи с чем не приведены рекомендованные значения.

Единственным показателем, который может быть использован в качестве основного, является водородный показатель pH или эквивалентный показатель щелочности. Нижний предел водородного показателя pH устанавливается равным 11.

3.3.3 Показатели солености воды либо эквивалентные показатели, т.е. общая проводимость, с целью оценки возможного смешивания пресной воды, использующейся в системе смазки, с заборной морской водой (например, при возникновении протечек в уплотнениях), а именно содержание:

- хлоридов
- натрия.

Нормы допустимых значений показателей солености воды:

Показатель солености воды	Нормы допустимых значений (ppm)
Хлориды	60
Натрий (Na)	70

3.3.4 Содержание частиц подшипников.

Подшипники, используемые в валопроводах с системой смазки пресной водой, могут быть изготовлены из синтетических материалов и иметь составную структуру, состоящую из специально подобранных полимеров и добавок, имеющих минеральное или синтетическое происхождение.

Возможное присутствие синтетических материалов в пресной воде может свидетельствовать об износе подшипника или о начале процесса его разрушения.

Механическое фильтрование пробы пресной воды, например, посредством бумажного микрофильтра, позволяет провести количественный анализ содержания макрочастиц. Проба в таком случае должна быть отобрана до фильтров, в случае их установки в системе.

Анализ частиц под микроскопом рекомендуется с целью определения наличия не металлических подшипниковых частиц в пробе.

3.4 Условия отбора проб:

- отбор проб должен производиться в соответствии с инструкцией по эксплуатации дейдвудного устройства;
- пробы должны отбираться при вращающемся гребном вале на режиме близком к номинальному, при рабочей температуре;
- пробы должны отбираться из позиции системы смазки, указанной в согласованной документации системы СКВ. Для пробы должна быть использована вода, циркулирующая внутри дейдвудного устройства;
- если отбор проб совпадает с проведением освидетельствования валопровода, то он должен выполняться в присутствии инспектора Регистра. В остальных случаях пробы должны отбираться в присутствии старшего механика судна.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№ 340-22-886ц** от 18.04.2016

Касательно: изменений в связи с внедрением новых процедур для судов в отстое и в консервации

Объект наблюдения:

Суда в эксплуатации

Ввод в действие	С момента подписания
Срок действия: до	01.01.2017
Срок действия продлен до	
Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо № -	от-

Количество страниц:	1+1
Приложения:	текст изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016 НД 2-030101-009.

Настоящим сообщаем, что в связи с принятием решения об исключении практики вывода судов в «холодный» и «горячий» отстой, а также введением практики вывода судов в консервацию, в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации НД 2-030101-009, вносятся изменения, приведенные в приложении к настоящему циркулярному письму.

Данные изменения будут внесены в Руководство при его переиздании.

Необходимо выполнить следующее:

1) Ознакомить персонал подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности с содержанием настоящего циркулярного письма.
2) Принять к исполнению.

Исполнитель: Волков А.С. 341 +7 812 605 05 59

СЭД «ТЕЗИС»: 16-

Приложение к Циркулярному письму

№340-22- 886ц от 18.04.2016

Изменения, вносимые в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, НД 2-030101-009.

Часть I «Общие положения»

1. Пункт 7.9 излагается в следующей редакции:

«7.9 В случае вывода судна в отстой или ввода его в эксплуатацию после отстоя необходимо руководствоваться положениями 4.10 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.

В случае вывода судна в консервацию или ввода его в эксплуатацию после консервации необходимо руководствоваться положениями 4.11 части II «Периодичность и объемы освидетельствований» Правил.».

Часть II «Проведение классификационных освидетельствований судов»

1. Существующий пункт 4.2.8 переименовывается и излагается в следующей редакции:

«4.2.8 Суда в отстое. Суда в консервации.

4.2.8.1 Требования и указания в отношении класса судов, выведенных в отстой содержатся в п. 4.10.2, части II Правил.

4.2.8.2 Требования и указания в отношении класса судов, выведенных в консервацию содержатся в п. 3.4.2.1, части II Правил.».

2. Пункт 4.5.6 части II дополняется новыми подпунктами «.4» и «.5» следующего содержания:

«.4 если судно с приостановленным классом выводится в отстой в соответствии с главой 4.10;

.5 на срок не более 12 месяцев если судно выводится в консервацию в соответствии с главой 4.11.»

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№** 340-22-889ц от 26.04.2016

Касательно:

внесения изменений в раздел 4 «Процедура приостановления, снятия, восстановления и переназначения класса Регистра» части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

Объект наблюдения:

Суда в эксплуатации

Ввод в действие	с момента подписания
Срок действия: до	31.12.2016
Срок действия продлен до	
~~Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №~~	от
Количество страниц:	1+4
Приложения:	текст изменений к части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

Настоящим сообщаем, что по результатам опыта применения и с целью оптимизации процесса вносятся изменения в раздел 4 «Процедура приостановления, снятия, восстановления и переназначения класса РС» части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить персонал подразделений РС с содержанием настоящего циркулярного письма.
2. Принять к исполнению.

Исполнитель: Прытков А.В.. Отдел 343 (812) 315-32-87

СЭД «ТЕЗИС»: - 16-7260 от 2016

ПРИЛОЖЕНИЕ

к циркулярному письму

№ 340-22-889 от 26.04.2016г.

Изменения, вносимые в РУКОВОДСТВО ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ НАБЛЮДЕНИЮ ЗА СУДАМИ В ЭКСПЛУАТАЦИИ, 2016, НД № 2-030101-009

ЧАСТЬ II. ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЙ СУДОВ

4 ПРОЦЕДУРА ПРИОСТАНОВЛЕНИЯ, СНЯТИЯ, ВОССТАНОВЛЕНИЯ И ПЕРЕНАЗНАЧЕНИЯ КЛАССА РЕГИСТРА

1. **Пункт 4.2.7.9** заменяется следующим текстом:

«**4.2.7.9** Если в «первом порту захода» или в порту нахождения судна после прекращения «форс-мажорных» обстоятельств, судовладельцем будет незамедлительно (в течение суток после прекращения «форс-мажорных» обстоятельств) подана заявка на освидетельствование и освидетельствование будет фактически начато инспектором РС, состояние класса судна может быть переведено в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» (см. 4.2.9) от даты фактического начала освидетельствования. В противном случае класс судна подлежит приостановлению переводом состояния класса в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» (см. 4.2.1 — 4.2.5) или в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)» (см. 4.2.6), от даты просроченного освидетельствования.».

2. **Пункт 4.2.7.10** исключается.

3. Вводится новый **пункт 4.2.8.8** следующего содержания:

«**4.2.8.8** Если в отстой выводится судно, состояние класса которого введено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования», то «основной класс» судна меняется на «класс судна в отстое», а состояние класса переводится в код 13 «Класс действует (в отстое)».

4. **Пункт 4.2.9** заменяется текстом следующего содержания:

«4.2.9 Состояние класса судна в процессе освидетельствования.

4.2.9.1 Класс судна в процессе любого вида освидетельствования и в ремонте продолжает действовать до наступления предписанной даты (включительно) соответствующего периодического или внеочередного освидетельствования, после чего класс судна подлежит процедуре приостановления (см. 4.2.1 — 4.2.6).

4.2.9.2 Если отдельные виды освидетельствований не завершены к моменту истечения предписанного срока, то класс судна может не приостанавливаться. При этом состояние класса судна переводится в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования», в соответствии с нижеследующими положениями.

4.2.9.3 Код состояния класса 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» применяется ко всем судам, за исключением:

.1 судов, введенных в особый режим освидетельствования (ОРО);

.2 судов, находящихся в процессе существенного переоборудования. Характер переоборудования (существенное/несущественное) определяется ГУР в каждом случае, по запросу подразделения РС, проводящего освидетельствование.

4.2.9.4 Код состояния класса 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» применяется при следующих освидетельствованиях:

.1 при очередных освидетельствованиях от последней даты срока действия классификационного свидетельства с учетом, если применимо, предоставленного продления (см. 4.2.7.9 и 4.2.9.14);

.2 при ежегодных и промежуточных освидетельствованиях от последней даты предписанной «вилки» (см. 4.2.7.9 и 4.2.9.14);

.3 при освидетельствовании объектов технического наблюдения в соответствии с учетным листом-планом судна, находящегося в системе непрерывного освидетельствования от последней даты предписанного срока (см. 4.2.7.9 и 4.2.9.14);

.4 при освидетельствованиях подводной части судна от последней даты предписанного срока (см. 4.2.7.9 и 4.2.9.14);

.5 при предписанных освидетельствованиях валопроводов и главных средств активного управления судами (САУС) от последней даты предписанного срока (см. 4.2.7.9 и 4.2.9.14);

Применение кода состояния класса 16 при других освидетельствованиях является предметом специального рассмотрения ГУР.

4.2.9.5 Рассмотрение вопроса о введении состояния класса судна в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» осуществляется подразделением РС по наблюдению в эксплуатации по запросу подразделения РС, проводящего освидетельствование. Запрос должен основываться на заявке (зарегистрированной в СЭД «ТЕЗИС»), относящейся к освидетельствованию, по которому запрашивается код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)». Запрос должен быть заблаговременно направлен в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и должен содержать:

.1 подтверждение выполнения условий 4.2.9.6;

.2 просьбу судовладельца о возможности сохранения класса, для завершения освидетельствования, с указанием причин несвоевременного предъявления судна к освидетельствованию;

.3 предполагаемый срок завершения освидетельствования судна.

Вся переписка касательно нахождения состояния класса судна в коде 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» должна в копии направляться в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.9.6 Состояние класса судна может быть введено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» при выполнении следующих условий:

.1 судно фактически предъявляется к освидетельствованиям, из перечисленных в 4.2.9.4;

.2 освидетельствования, из перечисленных в 4.2.9.4, начаты в пределах предписанного срока (см. 4.2.7.9 и 4.2.9.14);

.3 судно выведено из эксплуатации, а его безопасность и предотвращение загрязнения окружающей среды и моря с него обеспечивается судовладельцем с привлечением, при необходимости, береговых структур (например, судоремонтным предприятием);

.**4** подразделение РС, проводящее освидетельствование, считает обоснованным введение состояния класса суда в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» с учетом объективных обстоятельств, представленных судовладельцем с учетом вышеизложенного.

4.2.9.7 О результатах рассмотрения вопроса о возможности ввода состояния класса судна в код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» подразделение РС по наблюдению в эксплуатации информирует подразделение РС, проводящее освидетельствование судна.

.1 в случае положительного результата рассмотрения вопроса, подразделение РС, проводящее освидетельствование судна, оперативно, в течение 1 рабочего дня, должно направить Извещение об изменении состояния класса судна на код 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» в соответствии с Положением об учете освидетельствования судов;

.2 в случае отрицательного результата рассмотрения вопроса, подразделение РС по наблюдению в эксплуатации оперативно, в течение 1 рабочего дня, должно направить Извещение в соответствии с Положением об учете освидетельствования судов о приостановлении судну класса РС от даты окончания срока предписанного освидетельствования.

При этом, освидетельствование должно быть продолжено или начато, только после официального подтверждения ГУР о целесообразности восстановления класса в соответствии с процедурой восстановления класса (см. 4.6).

4.2.9.8 Период нахождения состояния класса судна в коде 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» не может превышать 30 календарных дней. Исключение составляют атомные суда, для которых применение кода 16 может превышать 30 календарных дней, в случае выполнения длительного ремонта, обусловленного регламентными работами по замене активной зоны реакторной установки и/или выполнением работ, необходимых для продления ресурса основного оборудования, но не должно превышать 12 месяцев.

4.2.9.9 Возможность, условия и период продления (см. 4.2.9.11) нахождения состояния класса судна в коде 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)», указанного в 4.2.9.8, является предметом специального рассмотрения ГУР.

4.2.9.10 Рассмотрение вопроса продления срока нахождения состояния класса в коде 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» осуществляется по запросу подразделения РС, проводящего освидетельствование судна, которое должно заблаговременно направить в ГУР:

.1 подтверждение о выполнении условий (см. 4.2.9.6);

.2 предполагаемый срок завершения освидетельствования судна;

.3 дату последнего посещения судна инспектором РС с целью освидетельствования.

Вся переписка о продлении срока нахождения состояния класса судна в коде 16 «Класс действует (судно в процессе освидетельствования)» должна в копии направляться в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.2.9.11 Период нахождения состояния класса судна в коде 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования», с учетом продлений, не должен, как правило, превышать трех месяцев.

Более длительный период нахождения состояния класса судна в коде 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» является предметом специального рассмотрения ГУР, которое осуществляется по запросу подразделения РС, проводящего освидетельствование судна, которое должно заблаговременно направить:

.1 подтверждение о выполнении условий (см. 4.2.9.6);

.2 причины длительного предъявления к освидетельствованию;

.3 сканированную копию «Журнала технического наблюдения при освидетельствовании судна в ремонте» (форма 6.3.48);

.4 предполагаемый срок завершения освидетельствования судна.

4.2.9.12 Суда, к состоянию класса которых применен код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования», формируются в «Список судов, находящихся в процессе освидетельствования», размещенный на сайте ГУР, в котором отдельно отображаются со значением «более 30 дней» суда, срок действия кода 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» которых превысил 30 календарных дней.

4.2.9.13 Если проводимое предписанное освидетельствование не завершено в предоставленный кодом 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» срок с учетом продлений, то класс судна должен быть приостановлен подразделением РС по наблюдению в эксплуатации. Состояние класса судна при этом вводится в код 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» или в код 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)» от даты окончания срока предписанного освидетельствования.

4.2.9.14 Если судну, находящемуся в процессе освидетельствования с кодом состояния класса 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования», в силу объективных причин необходимо перейти к новому месту, где незавершенное освидетельствование будет продолжено/завершено, необходимо руководствоваться следующим:

.1 выполненный объем освидетельствования должен быть оформлен как «незавершенное освидетельствование» (см. 6.3.13 Процедуры применения форм документов РС, оформляемых при проведении технического наблюдения;

.2 переход судна к новому месту освидетельствования рассматривается как перегон в соответствии с разделом 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов»;

.3 класс судна на период перегона приостанавливается с изменением кода состояния 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» на код состояния 22 «Класс приостановлен (просрочено освидетельствование)» или на код 26 «Класс приостановлен (невыполнение требований и/или условий сохранения класса)» с момента оформления «незавершенного освидетельствования»;

.4 после завершения перегона состояние класса может быть возвращено в код 16 «Класс действует, судно в процессе освидетельствования» от даты начала продолжения освидетельствования, если результаты внеочередного освидетельствования судна после перегона, требуемого 8.6.23 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», подтвердят, что техническое состояние судна не ухудшилось по сравнению с результатами «незавершенного освидетельствования» в предыдущем месте предъявления судна и судовладельцем будет незамедлительно (в течение суток после завершения перегона) подана заявка на завершение начатых, но своевременно незавершенных освидетельствований и такие освидетельствования будут фактически начаты инспектором РС.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№ 340-22-893ц** от 16.05.2016

Касательно: изменения к разделу 8 , часть II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1), 2016, НД № 2-030101-009

Объект наблюдения:

Ввод в действие	с момента подписания
Срок действия: до	01.01.2017
Срок действия продлен до	
Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо № -	**от-**

Количество страниц:	1+ 4
Приложения:	изменения к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1), 2016, НД № 2-030101-009

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в **Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1), 2016, НД № 2-030101-009**

Настоящим сообщаем, что в связи с необходимостью уточнения вопросов перегонов судов в отстое и в консервации, в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1), 2016, НД № 2-030101-009, вносятся изменения, приведенные в приложении к настоящему циркулярному письму. Данные изменения будут внесены в вышеуказанный нормативный документ в 2017 г., при его переиздании.

Необходимо выполнить следующее:

1) Ознакомить персонал подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности с содержанием настоящего циркулярного письма.

2) Принять к исполнению.

Исполнитель: Волков А.С. 341 +7 812 605 05 59

СЭД «ТЕЗИС»: 16-92928

Приложение к Циркулярному Письму

№340-22- 893ц от 16.05.2016

Изменения, вносимые в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009.

Изменения к разделу 8 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов».

1 **Пункт 8.1.1**. Удаляется последний абзац: «Положения настоящего раздела в полной мере применяются к маломерным и прогулочным судам, а также к спортивным парусным судам, классифицированным РС без выдачи классификационного свидетельства (в рамках Кодекса торгового мореплавания РФ). Такие суда рассматриваются как суда без класса РС.»;

2 **Пункт 8.2.1** заменяется текстом следующего содержания:

«**8.2.1** Положения настоящего раздела применяются к судам, имеющим действующий класс РС, утратившим класс РС по каким-либо причинам, судам без класса РС.

Положения настоящего раздела также применяются при рассмотрении вопросов, связанных с перегонами судов в отстое (подробнее см. 8.9).

Положения настоящего раздела не применяются к морским операциям, определенным в 2.1 части I «Общие положения» Правил разработки и проведения морских операций.

Положения настоящего раздела в полной мере применяются к маломерным и прогулочным судам, а также к спортивным парусным судам, классифицированным РС без выдачи классификационного свидетельства (в рамках Кодекса торгового мореплавания РФ). Такие суда рассматриваются как суда без класса РС.».

3. **Пункт 8.2.11** заменяется текстом следующего содержания:

«**8.2.11** При перегонах судов на слом к месту разделки и утилизации требования настоящего раздела применяются в той мере, насколько это практически осуществимо и целесообразно. Степень целесообразности в каждом случае прорабатывается отделом судов в эксплуатации ГУР и является предметом рассмотрения и обязательного подтверждения ТК.

Вопросы перегонов судов в отстое на слом к месту разделки и утилизации рассматриваются ГУР в соответствии с положениями 8.9.8 и 8.9.9.

4 **Пункт 8.4.2** заменяется текстом следующего содержания:

«**8.4.2** При обращении судовладельцев отдел судов в эксплуатации ГУР анализирует полученную и имеющуюся информацию и рассматривает вопрос перегона самостоятельно или в случае перегона судна с классом РС с людьми на борту выносит обсуждение вопроса перегона судна на ближайшее заседание ТК.

В компетенции управления судов в эксплуатации ГУР (без вынесения на ТК) находится рассмотрение вопросов следующих перегонов:

.1 перегоны судов с действующим классом РС вне установленных районов плавания или сезонных ограничений, если их осуществление планируется на буксире в законвертованном состоянии без людей на борту;

.2 перегоны судов без класса РС (военных кораблей, недостроенных судов, частей судов, судов с классом ИКО, судов без класса, включая суда с приостановленным и снятым классом РС), если их осуществление планируется на буксире в законвертованном состоянии без людей на борту;

.3 перегоны судов в отстое и консервации.».

5 **Пункт 8.5.5.6** заменяется текстом следующего содержания:

«**8.5.5.6** инструкция для капитана судна, перегоняемого с экипажем на борту своим ходом или методом буксировки - должна содержать (что применимо):

организационные мероприятия;

установленные ограничения по погоде;

указания по балластировке и/или загрузке судна;

указания по расходованию судовых запасов;

указания по борьбе за живучесть судна в аварийных условиях;

указания по предотвращению загрязнения окружающей среды;

обоснованные рекомендации по выбору курса и скорости на волнении и т.п.»;

6 В **Приложении** к главе 8.5 «ТИПОВАЯ ФОРМА ИТОГОВОГО ПИСЬМА-ЗАКЛЮЧЕНИЯ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ РАССМОТРЕНИЯ ПРОЕКТА ПЕРЕГОНА» исключается первое предложение: «Главное управление Российского морского регистра судоходства рассмотрело проект перегона судна:»;

7 Добавляется новая **глава 8.9** «**8.9** Перегоны судов в отстое и судов в консервации» следующего содержания:

«**8.9** Перегоны судов в отстое и судов в консервации

8.9.1 Вопросы перегонов судов в отстое и судов в консервации являются предметом рассмотрения ГУР.

8.9.2 Вопросы перегонов для судов в консервации рассматриваются ГУР только как для судов без класса РС в соответствии с требованиями 8.2.9.

8.9.3 Вопросы перегонов для судов в отстое, класс которых был приостановлен до вывода в отстой (т.е. состояние класса в коде 25 «КЛАСС ПРИОСТАНОВЛЕН (СУДНО ВЫВЕДЕНО В ОТСТОЙ С ПРИОСТАНОВЛЕННЫМ КЛАССОМ)») рассматриваются ГУР как для судов без класса РС в соответствии с требованиями 8.2.9.

8.9.4 Регистр рассматривает вопросы перегонов судов в отстое, планируемых для следующих случаев:

.1 перегон к месту освидетельствования судна (для ввода в эксплуатацию) или на базу ремонта, если в месте его нахождения отсутствуют необходимые условия для предписанного освидетельствования и/или выполнения необходимого ремонта (свободные доки, ремонтные мощности, запасные части и т.п.);

.2 перегон к месту разделки и утилизации.

8.9.5 Вопрос совершения судном в отстое перегона для следования к новому району (бассейну) нахождения в отстое рассматривается ГУР только, если этот перегон планируется осуществлять методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.

8.9.6 Перегоны судов в отстое вне установленного района плавания/ эксплуатации и/или вне установленных сезонных ограничений рассматриваются ГУР только если эти перегоны планируется осуществлять методом буксировки в законвертованном состоянии и без людей на борту.

8.9.7 Если судну в отстое с действующим классом (т.е. состояние класса судна в коде 13 «КЛАСС ДЕЙСТВУЕТ (В ОТСТОЕ)») требуется совершение перегона на базу ремонта, то ГУР может быть рассмотреть вопрос совершения судном разового прямого балластного перегона своим ходом по согласованию с МА государства флага и при условии, что судно будет найдено в удовлетворительном состоянии для совершения такого рейса по результатам внеочередного освидетельствования, проведенного в объеме, определенном с учетом просроченных освидетельствований и времени нахождения судна в отстое.

8.9.8 Если судну, класс которого был приостановлен в отстое (т.е. состояние класса в коде 24 «КЛАСС ПРИОСТАНОВЛЕН В ОТСТОЕ (ПРОСРОЧЕНО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ) либо коде 27 «КЛАСС ПРИОСТАНОВЛЕН (ПРИЧИНЫ, НЕ СВЯЗАННЫЕ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ)»), требуется совершение перегона на базу ремонта, то ГУР может рассмотреть вопрос совершения судном разового прямого перегона в балласте своим ходом по согласованию с МА государства флага и при условии выполнения следующего:

устранения причин, приведших к приостановлению класса в отстое (выполнение просроченного освидетельствования/погашения задолженности);

судно будет найдено в удовлетворительном состоянии для совершения такого рейса по результатам внеочередного освидетельствования, проведенного в объеме, определенном с учетом просроченных освидетельствований и времени нахождения судна в отстое.

8.9.8 Если судну в отстое с действующим классом (т.е. состояние класса судна в коде 13 «КЛАСС ДЕЙСТВУЕТ (В ОТСТОЕ)»), требуется совершение перегона на слом к месту разделки и утилизации, то ГУР может рассмотреть вопрос совершения судном разового прямого балластного перегона своим ходом при условии, что судно будет найдено в удовлетворительном состоянии для совершения такого рейса по результатам внеочередного освидетельствования, проведенного в объеме, определенном с учетом просроченных освидетельствований и времени нахождения судна в отстое.

8.9.9 Если судну, класс которого был приостановлен в отстое (т.е. состояние класса в коде 24 «КЛАСС ПРИОСТАНОВЛЕН В ОТСТОЕ (ПРОСРОЧЕНО ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ) либо коде 27 «КЛАСС ПРИОСТАНОВЛЕН (ПРИЧИНЫ, НЕ СВЯЗАННЫЕ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ)»), требуется совершение перегона на слом к месту разделки и утилизации, то ГУР может рассмотреть вопрос совершения

судном разового прямого балластного перегона своим ходом при условии выполнения следующего:

устранения причин, приведших к приостановлению класса в отстое (выполнение просроченного освидетельствования/погашения задолженности);

судно будет найдено в удовлетворительном состоянии для совершения такого рейса по результатам внеочередного освидетельствования, проведенного в объеме, определенном с учетом просроченных освидетельствований и времени нахождения судна в отстое.

8.9.10 Рассмотрение возможности и условий предоставления судну в отстое, класс которого был приостановлен в связи с аварийным случаем, возможности совершения перегона является предметом специального рассмотрения ГУР с учетом характера и последствий аварийного случая.

8.9.11 Перегон судна в отстое в ледовой обстановке является предметом специального рассмотрения ГУР. Условия такого перегона определяются по категории, которой соответствуют ледовые усиления судна в соответствии с Правилами постройки.

8.9.12 Планирование и организация перегона судна в отстое должны выполняться в соответствии с положениями 8.3.

8.9.13 Рассмотрение перегонов судов в отстое выполняется ГУР в соответствии с положениями 8.4.

8.9.14 Разработка и одобрение проекта перегона судна в отстое выполняются в соответствии с положениями пункта 8.5.

8.9.15 Оценка технического состояния судна и проверка выполнения назначенных мероприятий перед перегоном судна в отстое выполняются Регистром в соответствии с положениями 8.6.

8.9.16 Оформление документов выполняется в соответствии с положениями 8.7.».

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№** 340-21-894ц от 23.05.2016

Касательно:

внесения изменений в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1), 2016, НД № 2-030101-009

Объект наблюдения:

суда в эксплуатации

Ввод в действие	с момента получения
Срок действия: до	01.01.2017
Срок действия продлен до	-

~~Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №~~ ~~Место для ввода текста.~~ ~~от Место для ввода даты.~~

Количество страниц:	2
Приложения:	текст изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1), 2016, НД № 2-030101-009

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1), 2016, НД № 2-030101-009

Настоящим сообщаем, что в пункт 4.9 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации (книга 1), 2016, НД № 2-030101-009, вносятся изменения, приведенные в приложениях к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1) Ознакомить инспекторский состав с указаниями настоящего письма;
2) Применять указания настоящего письма при освидетельствованиях судов.

Исполнитель: Баскакова Е.В. 341 +7(812)6050559

СЭД «ТЕЗИС»: 16-89714

Приложение 1 к Циркулярному Письму

№340-22-894ц от 23 мая 2016

Изменения, вносимые в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации,2016, НД № 2-030101-009.

Часть II. Проведение классификационных освидетельствований судов.

Пункт 4.9 дополняется новым пунктом 4.9.8 следующего содержания:

«**4.9.8** При смене флага Регистр уведомляет соответствующую МА государства флага о выданных свидетельствах с указанием названий документов, даты их выдачи и сроков действия или, если требуется соглашением с этой МА государства флага, направляет копии выданных свидетельств, в течение 5 рабочих дней с момента получения электронных копий документов (ЭКД) от подразделения РС, выполнившего освидетельствование, если соглашением с МА не оговорен иной срок или способ уведомления.

Подразделение РС после завершения освидетельствования судна в связи со сменой флага на флаг РФ подготавливает и направляет в ГУР в течение 10 рабочих дней уведомление и сводный перечень выданных свидетельств. ГУР в течение 5 рабочих дней направляет такую информацию в Морскую администрацию РФ.».

Приложение 2 к Циркулярному Письму

№340-22-894ц от 23 мая 2016

Изменения, вносимые в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, НД 2-030101-009.

Часть II. Проведение классификационных освидетельствований судов

Глава 4.9 дополняется Приложением «Образец уведомления в Администрацию флага о смене флага судна» следующего содержания:

«ПРИЛОЖЕНИЕ

ОБРАЗЕЦ УВЕДОМЛЕНИЯ В АДМИНИСТРАЦИЮ ФЛАГА О СМЕНЕ ФЛАГА СУДНА

«Уважаемый…,

По результатам проведения освидетельствования т/х…….. ИМО № …….в связи со сменой флага Российский морской регистр судоходства подтверждает, что судно соответствует требованиям Правил РС и применимым требованиям международных конвенций, кодексов.

Перечень выданных на судно свидетельств прилагается.

Приложение:

Перечень Свидетельств – на …. стр.

Перечень свидетельств, выданных на т/х ……ИМО №……

№ п/п	Наименование свидетельства[1]	Дата выдачи	Срок действия
1			
2			
3			

[1]Указывается полное наименование свидетельства согласно Перечню ЭФД»

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№** 340-22-9234 от 02.08.2016

Касательно:

Изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009, касательно работ, выполняемых поставщиками услуг

Объект наблюдения:

Поставщики услуг, суда в эксплуатации

Ввод в действие	с момента получения
Срок действия: до	01.01.2017
Срок действия продлен до	---
~~Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №~~	от
Количество страниц:	2
Приложения:	1

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

Настоящим информируем Вас о внесении изменений в раздел 1 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009, в соответствии с новой ревизией УТ МАКО Z17 (Rev.11, June 2015) и требованиями Кодекса для признанных организаций (резолюция ИМО MSC.349(92)). Изменения приведены в приложении к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС с положениями настоящего циркулярного письма.
2. Содержание настоящего циркулярного письма довести до сведения заинтересованных организаций в регионе деятельности подразделений РС.
3. Применять положения настоящего циркулярного письма при освидетельствовании судов и морских сооружений в эксплуатации.

Исполнитель: Баскакова Е.В. 341 +7(812) 6050559

СЭД «ТЕЗИС»: 16-167837

Приложение к циркулярному письму №340-22- 923-ц

Внесение изменений в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации

в отношении работ, выполняемых поставщиками услуг и учитываемых инспекторами РС при освидетельствовании судов

Часть III. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ И РЕЗОЛЮЦИЯМИ

Название части III заменяется следующим:

«Часть III. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ, РЕЗОЛЮЦИЯМИ И ПРАВИЛАМИ ПО ОБОРУДОВАНИЮ МОРСКИХ СУДОВ».

Пункт 1.8.14 заменяется следующим текстом:

«1.8.14 Освидетельствования судов от имени и по поручению МА флага согласно применимым требованиям конвенций, кодексов, правил по оборудованию морских судов должны проводиться штатными инспекторами Регистра. Если при освидетельствовании судов от имени и по поручению МА, инспектором РС используются результаты работы предприятий-поставщиков услуг, перечисленных в разделе 8 части I «Общие положения по техническому наблюдению» Правил технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов, и имеются полномочия от соответствующей МА (под флагом которой зарегистрировано то судно, на котором должна оказываться услуга или использоваться оборудование для обслуживания), такие предприятия должны быть проверены и признаны Регистром. Для выполнения таких работ Регистром также может быть допущено наличие признания у предприятия, полученного:

от МА государства флага;

от других признанных организаций, надлежащим образом уполномоченных и действующих от лица МА. При назначении поставщика услуг, имеющего Свидетельство о признании, выданного другой признанной организацией, судовладельцу или представителю компании, ответственной за управление безопасностью судна, необходимо ознакомиться с требованиями конкретной МА в отношении поставщиков услуг и уточнить возможность выполнения работ на судне выбранным поставщиком услуг.

При освидетельствовании судна инспектору РС необходимо проверить информацию о признанных МА организациях (Служебный сайт ГУР/ Международный отдел/ Морские администрации/ [наименование администрации]/ признанные организации), а также руководствоваться инструктивными указаниями соответствующей МА в отношении работ, которые могут выполняться поставщиками услуг (Служебный сайт ГУР/ Управление судов в эксплуатации/ дополнительные требованиям МА). В случае выявления несоответствий инспектору РС необходимо незамедлительно обратиться в ГУР для принятия решения;

от других организаций, являющихся приемлемыми для МА (например, МА других государств – сторон соответствующих международных конвенций). При выборе поставщика услуг, имеющего признание иной МА, судовладельцу или представителю компании, ответственной за управление безопасностью судна, необходимо уточнить у соответствующей МА ее требования в отношении признания иной МА и возможности выполнения работ на судне выбранным поставщиком услуг.

В отношении работ с кодами 22012000, 22015000МК, 22016000МК, 22024000МК не требуется наличия обязательного признания у поставщика услуг, если у МА нет иных указаний.

К проведению освидетельствований, выполняемых от имени МА флага судна, по поручению ГУР могут привлекаться должным образом квалифицированные штатные инспекторы другого классификационного общества при наличии у этого общества признания соответствующей МА, а также в соответствии с условиями соглашения о делегировании полномочий между МА и РС и применимых инструктивных указаний МА, например, согласие МА на такое поручение в каждом случае, назначение другого классификационного общества самой МА и пр. (определение «штатный инспектор» дано в разд. 2 части I «Общие положения» Правил). Исключительно для административной работы, не имеющей отношения к безопасности или предотвращению загрязнения, могут привлекаться внештатные инспекторы, если это допускается соответствующей администрацией государства флага.».

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№** 340-22- 933ц от 13.09.2016

Касательно: изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

Объект наблюдения:

Суда в эксплуатации

Ввод в действие	С момента подписания
Срок действия: до	01.01.2017
Срок действия продлен до	
Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо № -	от-
Количество страниц:	1+ 5
Приложения:	текст изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД 2-030101-009.

Настоящим сообщаем, что в часть III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД 2-030101-009, вносится новая глава 4.3 «Предоставление судну изъятия (освобождения) от выполнения требований Международных конвенций (МК).».

Данные изменения будут внесены в Руководство при его переиздании.

Необходимо выполнить следующее:

1) Ознакомить персонал подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности с содержанием настоящего циркулярного письма.
2) Принять к исполнению.

Исполнитель: Волков А.С. 341 +7 812 605 05 59

СЭД «ТЕЗИС»: 16-206887

Приложение к Циркулярному письму

№340-22- 933ц

от 13 . 09 **.2016**

Изменения, вносимые в часть III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями» **Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, НД 2-030101-009.**

Часть III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями»

1. вносится новая глава 4.3 «Предоставление судну изъятия (освобождения) от выполнения требований Международных конвенций (МК).» следующего содержания:

«4.3 Предоставление судну изъятия (освобождения) от выполнения требований Международных конвенций (МК).

4.3.1 Общие положения

4.3.1.1 Рассмотрение, подтверждение возможности и назначение условий предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований МК всецело являются прерогативой МА государства флага.

4.3.1.2 При необходимости Регистр предоставляет МА государства флага заключение об условиях предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований МК. Порядок действий Регистра в таком случае определен:

для судов под флагом РФ в 4.3.2;

для судов под флагом иным чем флаг РФ в 4.3.3.

4.3.1.3 Регистр выполняет освидетельствование судна с целью оформления изъятия (освобождения) только при наличии соответствующего решения МА государства флага.

4.3.2 Предоставление судну изъятия (освобождения) от выполнения требований МК для судна под флагом РФ.

4.3.2.1 Порядок предоставления судну под флагом РФ изъятия (освобождения) от выполнения требований МК содержится в Постановлении Правительства РФ от 24 декабря 2008 г. № 1012 «О предоставлении судну освобождения (изъятия) от выполнения требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года, Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года.».

4.3.2.2 Для рассмотрения возможности предоставления судну изъятия (освобождения) судовладельцу или его законному представителю (далее - заявителю) следует направить в адрес Федерального агентства морского и речного

транспорта соответствующее заявление. Копия заявления должна быть направлена заявителем в ГУР, а в отношении судна рыбопромыслового флота в том числе и в Федеральное агентство по рыболовству РФ в соответствии с применимыми положениями «Административного регламента Федерального агентства морского и речного транспорта предоставления государственной услуги по предоставлению судну освобождения (изъятия) от выполнения требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 года, Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновения судов в море 1972 года, Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 года (с изменениями, внесенными Протоколом 1978 года к ней) и Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года», утвержденного Приказом Министерства транспорта РФ от 17 июля 2012 г. № 239.

4.3.2.3 ГУР в течение трех рабочих дней с момента получения копии заявления направляет запрос в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации касательно условий предоставления судну изъятия (освобождения). При необходимости такой запрос может быть направлен в том числе и в профильные отделы ГУР.

4.3.2.4 Подразделение РС в течение трех рабочих дней с момента получения запроса направляет в ГУР заключение о возможности предоставлении изъятия (освобождения) с указанием условий его предоставления.

4.3.2.5 По получении заключения от подразделения РС ГУР подготавливает мнение Регистра о возможности предоставления изъятия (освобождения) и направляет его в Федеральное агентство морского и речного транспорта.

4.3.2.6 Временной интервал с момента получения копии обращения заявителя до момента направления мнения Регистра в Федеральное агентство морского и речного транспорта, как правило, не должен превышать 15 рабочих дней.

4.3.2.7 Получив решение Федерального агентства морского и речного транспорта, ГУР в течение трех рабочих дней с момента его получения информирует о нем подразделение РС по наблюдению в эксплуатации.

4.3.2.8 Подразделение РС по наблюдению в эксплуатации в течение одного рабочего дня с момента получения от ГУР решения Федерального агентства морского и речного транспорта информирует о нем заявителя.

4.3.2.9 Если решение положительное, то подразделение РС по наблюдению в эксплуатации информирует заявителя о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию с целью документального оформления решения Федерального агентства морского и речного транспорта.

4.3.2.10 Если на момент получения решения Федерального агентства морского и речного транспорта судно предъявляется к какому-либо освидетельствованию, то решение Федерального агентства морского и речного транспорта и поручение на его выполнение должны быть направлены в копии в подразделение, проводящее освидетельствование судна.

4.3.2.11 Решение Федерального агентства морского и речного транспорта должно быть размещено подразделением РС по наблюдению в эксплуатации в соответствующем разделе формуляра судна.

4.3.3 Предоставление судну изъятия (освобождения) от выполнения требований Международных конвенций (МК) для судна под флагом, иным чем РФ.

4.3.3.1 Для получения изъятия (освобождения) судовладельцу или его законному представителю (далее – заявителю) необходимо направить соответствующее обращение в адрес МА флага государства судна. Копия такого обращения может быть направлена в Регистр.

4.3.3.2 Если МА флага государства судна запрашивает мнение Регистра в отношении условий предоставления изъятия (освобождения), то организация рассмотрения такого запроса и направление мнения Регистра об условиях предоставления изъятия (освобождения) находится в компетенции ГУР.

4.3.3.3 При подготовке мнения Регистра в адрес МА государства флага следует обращать особое внимание на наличие требований отдельных МА в отношении формы направления мнения Классификационного общества об условиях предоставления изъятия (освобождения).

4.3.3.4 Временной интервал с момента получения запроса от МА государства флага до момента направления мнения Регистра как правило не должен превышать 5 рабочих дней.

4.3.3.5 Если решение МА государства флага направлено только в адрес Регистра, то ГУР в течение одного рабочего дня информирует о нем заявителя с указанием необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию с целью оформления решения МА.

4.3.3.6 Если решение МА государства флага направлено заявителю, а в копии в Регистр, то ГУР в течение трех рабочих дней должен информировать заявителя о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию с целью оформления решения МА.

4.3.3.7 Если решение МА государства флага направляется только заявителю, то информирование Регистра о данном решении и направлении заявки на внеочередное освидетельствование выполняются заявителем. По получению такой информации ГУР в течение одного рабочего дня направляет соответствующее поручение в подразделение, в регионе деятельности которого запланировано проведение внеочередного освидетельствования.

4.3.3.8 Если решение МА государства флага судна направляется заявителем в адрес подразделения, в регионе которого запланировано проведение освидетельствования судна, то подразделение в течение одного рабочего дня информирует ГУР о получении решения МА. По получении такой информации ГУР в течение одного рабочего дня направляет соответствующее поручение в данное подразделение.

4.3.3.9 Если на момент получения решения МА государства флага судно предъявляется к какому-либо освидетельствованию, то решение МА государства флага и поручение на его выполнение должны быть направлены в копии в подразделение, проводящее освидетельствование судна.

4.3.3.10 Решение МА государства флага должно быть размещено подразделением по наблюдению в эксплуатации в соответствующем разделе формуляра судна.

4.3.4 Оформление решения МА государства флага в отношении предоставления изъятия (освобождения).

4.3.4.1 Решение МА государства флага в отношении предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований МК должно быть надлежащим образом оформлено Регистром при условии положительных результатов внеочередного освидетельствования с целью проверки выполнения условий предоставления судну изъятия (освобождения), назначенных решением МА государства флага.

4.3.4.2 Если решение МА государства флага касается предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований правил Конвенции СОЛАС-74, то Регистром, в зависимости от правила, по которому предоставлено изъятие, оформляется Свидетельство об изъятии к одному из следующих выданных Регистром Свидетельств:

Свидетельство о безопасности грузового судна;
Свидетельство о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению;
Свидетельство о безопасности грузового судна по радиооборудованию;
Свидетельство о безопасности грузового судна по конструкции;
Свидетельство о безопасности пассажирского судна.

Само Свидетельство с Перечнем/Дополнением (при необходимости) переоформляются с внесением информации о выдаче Свидетельства об изъятии.

4.3.4.3 Если решение МА государства флага касается предоставления судну освобождения от выполнения требований положений Международных Правил Предупреждения Столкновения Судов в море (МППСС-72), Регистром оформляется Свидетельство об изъятии к Свидетельству о безопасности грузового судна по оборудованию и снабжению.

Само Свидетельство с Перечнем/Дополнением переоформляются с внесением информации о выдаче Свидетельства об изъятии.

4.3.4.4 Если решение МА касается предоставления судну изъятия от выполнения требований правил Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., то Регистром оформляется Международное свидетельство об изъятии для грузовой марки с Дополнением (при необходимости).

Свидетельство о грузовой марке в этом случае не выдается, если не предусмотрено иных указаний МА государства флага.

4.3.4.5 Если решение МА касается предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований какого-либо Кодекса, Регистром оформляется Свидетельство об изъятии к соответствующему Свидетельству.

Само Свидетельство с Перечнем переоформляются с внесением информации о выдаче Свидетельства об изъятии

4.3.4.6 Срок действия Свидетельства об изъятии не должен превышать срока действия Свидетельства, для которого выдано Свидетельство об изъятии.

4.3.4.7 Свидетельство об изъятии должно содержать перечень условий, при которых оно выдается, указанных в решении МА государства флага.

4.3.4.8 Если решение МА касается предоставления судну изъятия (освобождения) от выполнения требований правил Приложений к Конвенции МАРПОЛ 73/78, Регистром переоформляются Свидетельство (в зависимости от Приложения к Конвенции, от выполнения правил которого предоставлено освобождение) с Дополнением (при наличии) с целью внесения в данные документы соответствующей информации и отметок, если требованиями МА государства флага не предусмотрено иное.

4.3.4.9 При выполнении внеочередного освидетельствования с целью оформления освобождения (изъятия) инспектор РС должен:

- оформить Акт ((форма 6.3.10);
- внести в конвенционный раздел Статуса освидетельствований дополнительную информацию о предоставлении судну освобождения (изъятия) со ссылкой на решение МА и/или поручение ГУР и о выполнении внеочередного освидетельствования.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО № 340-22- 942у от 24.10.2016

Касательно:

Изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009, по процедуре рассмотрения и учета аварийных происшествий

Объект наблюдения:

Суда в эксплуатации

Ввод в действие	с момента подписания
Срок действия: до	01.01.2017
Срок действия продлен до	
~~Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №~~ -	от
Количество страниц:	5
Приложения:	1

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

Настоящим информируем Вас о внесении изменений в раздел 7 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009 в соответствии с приложением.

С вводом в действие данного раздела Глава 3.3, ч.II ПКОСЭ исключается.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС с положением настоящего циркулярного письма.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма при освидетельствовании судов в эксплуатации.

Исполнитель: Рац С.С. 341 +7 812 6050559

Номер документа в системе «ТЕЗИС»: 92685 (16-91508)

Приложение к ЦП №340-22- 942и
от 24.10.2016

Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009

ЧАСТЬ II. «ПРОВЕДЕНИЕ КЛАССИФИКАЦИОННЫХ ОСВИДЕТЕЛЬСТВЛВАНИЙ СУДОВ»

Раздел 7 заменяется текстом следующего содержания:

7 ПРОЦЕДУРА РАССМОТРЕНИЯ И УЧЕТА АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

7.1 ОБЛАСТЬ РАСПРОСТРАНЕНИЯ

7.1.1 Положения настоящего раздела применяются к судам, имеющим класс РС.

7.2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ

7.2.1 В дополнение к определениям, приведенным в 1.1 части I «Классификация» Правил постройки и разд. 2 части I «Общие положения» Правил, в настоящем разделе приняты следующие определения:

Аварийное происшествие (АП) (Emergency occurrence) – аварийный случай или инцидент, произошедший с судном.

Аварийный случай (АС) (Accident) – очень серьезная или серьезная авария, которая влияет на условия сохранения класса судна.

Инцидент (Incident) – отказ или повреждение объекта технического наблюдения (ОТН) Номенклатуры РС, которое напрямую не влияет на условия сохранения класса судна.

Мореходные качества судна (Seaworthiness) включают в себя остойчивость, плавучесть, непотопляемость, управляемость, мореходность.

Очень серьезная авария – АС (Very Serious Marine Casualty), связанный с гибелью или предполагаемой гибелью судна или с такими повреждениями судна, после которых судовладельцем будет признана нецелесообразность его восстановления.

Рассмотрение документов по аварийным происшествиям (Review of documents related to emergency occurrences) - процесс изучения документов по аварийным случаям, включающий, при необходимости, сбор дополнительной информации, анализ документов и составления заключений о причине АС, способствующих факторах и выработки, при необходимости, рекомендаций (мероприятий), направленных на предотвращение подобных случаев.

Серьезная авария - АС (Serious Marine Casualty), который не может быть классифицирован как очень серьезная авария и который включает в себя (но может не ограничиваться этим) - пожар, взрыв, столкновение, навал, посадку на мель и т.д. повлекших повреждение объекта технического наблюдения Номенклатуры РС и/или утрату хотя бы одного из мореходных качеств судна и/или нарушение водонепроницаемости судна, и/или приведших к частичному или полному отказу энергетической и/или пропульсивной установки и/или к необходимости буксировки самоходного судна.

Судно - самоходное или несамоходное плавучее сооружение, включая ПБУ и МСП.

7.3 КЛАССИФИКАЦИЯ АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

7.3.1 Аварийное происшествие (АП) подразделяется на:
- аварийный случай (АС);
- инцидент.

7.3.2 АС в зависимости от последствий подразделяется на:
- очень серьезную аварию;
- серьезную аварию.

7.3.3 По виду АС подразделяются на:
- гибель или кораблекрушение судна;

- повреждение объектов технического наблюдения, вызванное причинами, перечисленными в 7.3.4;
- возгорания в жилых, производственных и грузовых помещениях судна, взрывы;

7.3.4 Причины АС подразделяются на:

- человеческий фактор;
- внешнее воздействие и навигационные составляющие (посадка на мель, навал, ледовые повреждения, намотка на винт, ошибки Системы Управления Движением Судов (СУДС), форс-мажорные погодные обстоятельства, неточность лоций, потеря остойчивости и т.п.);
- отступление от технической документации;
- нарушения целостности конструкций вследствие усталости материала, хрупкого разрушения и т.п.;
- потеря прочности корпуса судна и/или его элементов;
- скрытые дефекты механизмов, оборудования, систем, устройств и конструкций.

7.4 РАССМОТРЕНИЕ И УЧЕТ АВАРИЙНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

7.4.1 Рассмотрению и учету подлежат все аварийные происшествия с судами с классом РС.

7.4.2 Первичная информация об АП на судах может быть получена Регистром от:

- подразделений РС по наблюдению в эксплуатации за судами;
- судовладельцев и их представителей (капитанов судов, агентов, операторов, страховых компаний и т.д.);
- Государственного морского спасательно-координационного центра (ГМСКЦ) и т.п.;
- МА государства флага;
- средств массовой информации (СМИ) и доступных интернет ресурсов.

7.4.3 После получения подразделением РС информации об АП и её первичного анализа (см. 7.5.6) оформляется извещение об АП (форма 6.3.32.3), в котором кроме классификации и описания АП, сообщается рекомендация подразделения в отношении сохранения класса судна. Извещение об АП, как и другая информация об АП, должны незамедлительно направляться в ГУР и в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации (если применимо) через систему «Тезис» РС и по электронной почте. При наличии рекомендации о приостановке класса судна, процедура приостановки класса осуществляется подразделением РС по наблюдению в эксплуатации с уведомлением судовладельца и МА государства флага в соответствии с разделом 4 судовладелец информируется о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию в связи с АП.

7.4.4 В случае получения первичной информации об АП, непосредственно ГУР, после анализа ГУР направляет информацию в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и/или в подразделение по месту АП (если судно состоит на учете ГУР) для оформления извещения об АП (форма 6.3.32.3). Подразделение РС по наблюдению судна в эксплуатации направляет уведомление судовладельцу о необходимости предъявления судна к внеочередному освидетельствованию в связи с АП и информирует о приостановке класса судна (если применимо, в этом случае, также информируется МА государства флага) с указанием причины.

7.5 АНАЛИЗ АВАРИЙНЫХ СЛУЧАЕВ

7.5.1 Анализу подлежат все аварийные случаи.

7.5.2 Анализ причины аварийного случая должен производиться с учетом правил РС и других нормативных документов, действующих на момент изготовления аварийного объекта.

7.5.3 АС считается изучаемым, если связан с:

- отступлением от проекта, одобренной документации, эквивалентными заменами, допущенными при постройке или ремонте;
- отсутствием или недостаточностью требований в правилах РС;

конструктивными недостатками;

- с дефектами постройки, изготовления, ремонта.

7.5.4 Инцидент не является аварийным случаем и не подлежит классификации и анализу.

7.5.5 Сбор информации об АП и её анализ состоит из следующих этапов: первичного, на борту судна и заключительного.

7.5.6 Первичный этап.

При получении информации об АП подразделение РС предварительно определяет, к какому виду АП оно может относиться: Аварийный случай (очень серьезная авария, серьезная авария) или Инцидент. Если требуется, подразделение по наблюдению в эксплуатации связывается с судовладельцем для уточнения / проверки информации. Предложение о состоянии действия класса необходимо делать на основании информации о повреждениях, полученных судном, возможности проведения внеочередного освидетельствования и ознакомления со статусом освидетельствований. В случае если судовладелец отрицает событие АП, он должен после получения уведомления РС об АП незамедлительно информировать РС в письменном виде с приложением подтверждающих документов. Окончательное решение о признании события АП принимает РС.

7.5.7 На борту судна в процессе освидетельствования инспектор анализирует влияние АП на соответствие объектов технического наблюдения судна применимым требованиям правил РС, рассматривает материалы и обстоятельства АП, проверяет документы, выданные РС.

В компетенцию инспектора не входит выявление обстоятельств, связанных с установлением лиц, виновных в АП. Однако при установлении технических причин и обстоятельств они должны учитываться (см. 7.5.8).

Анализируя АП на борту судна, инспектор должен при необходимости изучить судовые / машинные журналы, документы по техническому обслуживанию судовых технических средств, судовые инструкции, рапорты экипажа касательно АП, результаты анализов (масла, топлива, воды и т.д.), данные по условиям эксплуатации судна, информацию регистратора данных рейса судна и т. д.

7.5.8 Заключительный этап анализа АП проводится в ГУР по результатам освидетельствования с целью повышения надежности объектов технического наблюдения путем совершенствования методов наблюдения, расширения его объема, внесения, при необходимости соответствующих изменений или дополнений в нормативные документы РС. В случае, когда по результатам анализа причин АП требуется совершенствование технического наблюдения РС в промышленности, судостроении или при проектировании, а также изменение нормативных документов РС (правил РС, руководств РС, Процедур и др.) разработка мероприятий производится соответствующим подразделением ГУР, в чьей компетенции находится вопрос. При необходимости, по решению ГУР к анализу АП может быть привлечено любое подразделение РС.

7.5.9 АП, связанные с человеческим фактором (нарушение Правил судовождения, МППСС, правил технической эксплуатации, уставов службы на судах, загрязнение окружающей среды, оставление судна экипажем и т.п.) Регистром также учитываются. Если при рассмотрении АП будет установлена связь с отступлением от правил РС или с недостаточностью их требований, а также если они носят массовый характер, то Регистр принимает меры по их предупреждению.

7.5.10 Если для установления причин отказа технических средств, повлекших АС, необходимы специальные исследования, подразделение РС, проводящее освидетельствование, должно потребовать от судовладельца исследований, проверок, испытаний или специальных технических расчетов, проводимых компетентными организациями.

7.6 ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДНА И ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТОЯНИЯ КЛАССА СУДНА ПОСЛЕ АВАРИЙНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

7.6.1 Судовладелец должен незамедлительно информировать РС о каждом АП, произошедшим с судном.

7.6.2 Класс судна автоматически приостанавливается с момента возникновения АС вне зависимости от наличия в РС информации об АС.

7.6.3 Судно после каждого АП должно быть предъявлено судовладельцем к внеочередному освидетельствованию. Освидетельствование судна должно быть проведено в порту, в котором произошло АП, или в первом согласованном порту захода. Если АП произошло в море, в этом случае результаты неотложного аварийного ремонта или удаление намотки на винт, позволяющие восстановить мореходные качества судна, должны документироваться для предоставления РС при освидетельствовании судна.

7.6.4 Освидетельствование судна в связи с АП имеет целью окончательно установить, является ли аварийное происшествие аварийным случаем или инцидентом, определить характер, объём повреждений и возможную причину возникновения АП, согласовать дату выполнения требований РС

по устранению последствий АП (в случае сохранения класса) и/или условий дальнейшей эксплуатации, определить возможность и условия сохранения класса судна.

7.6.5 Если по результатам внеочередного освидетельствования установлено, что аварийное происшествие относится к инциденту (т.е. произошел отказ или повреждение объектов технического наблюдения, которые напрямую не влияют на условия сохранения класса), то класс судна должен быть восстановлен с момента такого АП.

7.6.6 При очень серьезной аварии класс судна и действие Классификационного свидетельства приостанавливаются автоматически с момента АС.

7.6.7 При серьезной аварии класс судна может не приостанавливаться / быть сохранен, если судно находится в порту и до выхода в рейс выполняется под техническим наблюдением Регистра срочный и полный ремонт повреждений, полученных объектов технического наблюдения.

7.6.8 При серьезной аварии и отсутствии в порту условий для проведения полного ремонта по устранению последствий АС, класс судна может быть сохранен, если проведен временный ремонт (заделки, подкрепления и пр.) под техническим наблюдением РС и наложены, при необходимости, дополнительные эксплуатационные ограничения для обеспечения безопасного перехода до согласованного с ГУР порта, где будет произведен полный ремонт.

7.6.9 Если при АП в силу «форс-мажорных» обстоятельств, не зависящих от судовладельца или Регистра, судно не находится в порту (находится в море) или находится в порту, где возникла непредвиденная невозможность посещения судна инспектором Регистра для проведения освидетельствования, то в таком случае, при наличии обращения судовладельца, РС может предоставить возможность судну проследовать с действующим классом непосредственно в ближайший согласованный порт захода, в котором судно будет предъявлено к освидетельствованию в связи с АП (см. 4.2.7.2). Решение ГУР о предоставлении такой возможности может быть принято на основании анализа полученной документированной информации, которая может включать в себя (но может не ограничиваться этим) - разрешение МА государства флага на продолжения рейса, расчет остойчивости в поврежденном состоянии, расчет остаточной конструктивной прочности, подтверждающий безопасную эксплуатацию судна, выполненная судовладельцем или представителем судовладельца, или Компанией, ответственной за управление безопасностью, оценка рисков предстоящего рейса в соответствии с установленными процедурами по управлению безопасностью (методики идентификации риска и анализа последствий в соответствии с ИСО 31010 или национальными стандартами, Рекомендацией МАКО №127, смотря, что применимо), подтверждение выполнения выставленных требований портовых властей, акт водолазного осмотра, декларация капитана о возможности безопасной эксплуатации судна до согласованного порта и т.д., который позволит не приостанавливать или восстановить после автоматической приостановки (см. 4.1.3.4) класс судна. При этом могут быть наложены эксплуатационные ограничения.

7.7 ОФОРМЛЕНИЕ ДОКУМЕНТОВ В СВЯЗИ С АВАРИЙНЫМ ПРОИСШЕСТВИЕМ

7.7.1 Подразделение РС, проводящее освидетельствование судна в связи с АП, должно выставить требования, выполнение которых обеспечит соответствие объектов технического наблюдения судна применимым требованиям правил РС.

7.7.2 Результаты освидетельствования в связи с АП оформляются:

.1 в случае, если освидетельствованием установлено, что АП является аварийным случаем, то результаты освидетельствования оформляются Актом внеочередного освидетельствования судна в связи с аварийным случаем (форма 6.3.32), который составляется во всех АС, независимо от характеристики АС, включая взрывы и пожары. Если на момент внеочередного освидетельствования ремонтные работы не начаты или не завершены, копия оформленного аварийного акта (п.7 аварийного акта остается незаполненным см. 7.7.5) незамедлительно направляется в подразделение РС по наблюдению в эксплуатации и в ГУР. Требования акта выставляются с указанием срока / даты выполнения. Аварийный акт должен сопровождаться фотографиями и документами (схемами, копиями страниц судового и машинного журналов, судовыми техническими актами, результатами анализа масла, сертификатами объектов технического наблюдения, актами дефектации, лабораторными заключениями о прочностных характеристиках материалов и/или причинах разрушений и т. п.), позволяющих провести анализ АС. Если при оформлении Акта использовалась информация, которую инспектор получил от администрации судна, ссылка на источник обязательна.

.2 В случае, если освидетельствованием установлено, что АП является инцидентом, результаты освидетельствования оформляются актом (форма 6.3.10), в котором необходимо указать возможную причину инцидента, объем ремонта, а также срок выполнения требования(й). Класс судна не приостанавливается (или восстанавливается после автоматической приостановки, см. 4.1.3.4).

.3 Взрывы локального характера, такие как взрывы в топках котлов, картерах двигателей, танках (если они не повлекли за собой пожара), рассматриваются как АС с котлами, главными/вспомогательными механизмами, с корпусом и судовыми конструкциями и т.п.

7.7.3 Все материалы по АП обрабатываются как материалы первоочередной важности и срочности.

7.7.4 При вовлечении в АП нескольких судов (навал, столкновение и т. п.) Акты оформляются на каждое судно.

7.7.5 Выполнение (частичное или полное) требований Аварийного акта оформляется Актом освидетельствования судна (форма 6.3.10), при этом в судовом экземпляре Аварийного акта (форма 6.3.32) делается отметка со ссылкой на акт (форма 6.3.10). Акты освидетельствований судна с информацией о выполнении выставленных требований Аварийного акта должны оперативно направляться в ГУР.

7.8 УЧАСТИЕ РС В КОМИССИЯХ ПО РАССЛЕДОВАНИЮ АС

7.8.1 Представители РС могут привлекаться к участию в комиссиях по расследованию АС с судами, проводимых органом МА государства флага и/или национальной Администрацией, в территориальных или внутренних водах которой произошел АС. Общий порядок расследования и классификации АС определяется нормативными документами МА государства флага и судовладельца. Решение об участии специалистов РС в комиссиях принимается ГУР.

7.8.2 При запросе МА государства флага, проводящей расследование аварийного случая, документы РС предоставляются ГУР.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№** 340-22-950(3) от 01.11.2016

Касательно:

изменений в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации с Приложениями, 2017, НД № 2-030101-009, в связи с новой ревизией ПТ МАКО N28 (Rev.1 June 2016)

Объект наблюдения:

суда и морские сооружения в постройке и эксплуатации

Ввод в действие	с 01.01.2017
Срок действия: до	-
Срок действия продлен до	-

~~Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №~~ ~~Место для ввода текста.~~ ~~от Место для ввода даты.~~

Количество страниц:	3
Приложения:	2

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации с Приложениями, 2017, НД № 2-030101-009

Настоящим сообщаем, что в связи с внедрением новой ревизии ПТ МАКО N28 (Rev.1 June 2016) в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД № 2-030101-009, вносятся изменения, приведенные в приложении к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1) Ознакомить инспекторский состав, заинтересованные организации в регионе деятельности подразделений с требованиями настоящего циркулярного письма.
2) Применять положения настоящего циркулярного письма при освидетельствованиях судов и морских сооружений с 01.01.2017.

Исполнитель: Воробьев С.А. 341 +7(812)6050559

Система «ТЕЗИС»: 16-264401

Приложение к Циркулярному письму
№340-22-950ц
от 01.11.2016.

Изменения, вносимые в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации

Часть III Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами и резолюциями

1. **Аннотация** дополняется текстом следующего содержания:
«Глава 4.2: дополнена новыми пунктами 4.2.2.1.6, 4.2.2.1.7 и 4.2.2.4.2.6; в пункт 4.2.2.1.3, новый пункт 4.2.2.4.2.10 и пункт 4.2.2.4.2 внесены изменения; пункты 4.2.2.4.2.10 и 4.2.2.4.2.1 исключены.».

2. **Глава 4.2** «Указания по оформлению документов от имени и по поручению морской администрации государства (МА)»:

пункт 4.2.2.1.3 заменяется следующим текстом:

«**4.2.2.1.3** Настоящие требования не затрагивают процедуры освидетельствований и/или выдачи свидетельств в соответствии с Кодексами МКУБ, ОСПС или КТМС. Соответствующие процедуры по МКУБ подробно изложены в 14.4 Кодекса МКУБ и ПТ МАКО N9, в отношении ОСПС — в разделе А. 19.4.2 Кодекса ОСПС и ПТ МАКО N24, в отношении КТМС — в стандарте А5.1.3.7 КТМС и ПТ МАКО N36.»;

в пункте 4.2.2.1.4 ссылка на резолюцию ИМО А.1053(27) заменяется ссылкой на резолюцию ИМО А.1104(29);

дополняется новыми пунктами 4.2.2.1.6 и 4.2.2.1.7 следующего содержания:

«**4.2.2.1.6** Если судно строилось изначально без информации о его будущем флаге, РС должен убедиться в том, что судно соответствует национальным требованиям того флага, который будет у судна, до выдачи соответствующих документов.

4.2.2.1.7 РС обязан направлять информацию, касающуюся смены флага, в МА государства принимающего флага в объеме, указанном в соответствующем поручении. В случае альтернативного проектирования и мер или наличия изъятий/освобождений, информация или документация об одобрении альтернативного проектирования и мер или наличии изъятий/освобождений,

относящихся к объектам конвенционного наблюдения, должны направляться в МА государства принимающего флага для получения дальнейших инструкций.».

3. **пункт 4.2.2.4.2** дополняется пунктом «4.2.2.4.2.6» следующего содержания:

«**.6** для Международного свидетельства о предотвращения загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом — ежегодное освидетельствование;».

4. Нумерация существующих пунктов **4.2.2.4.2.6 — 4.2.2.4.2.9** меняется на **4.2.2.4.2.7 — 4.2.2.4.2.10**, соответственно.
5. В новом пункте **4.2.2.4.2.10** фраза «/вредных веществ наливом» исключается.
6. Существующие пункты **4.2.2.4.2.10** и **4.2.2.4.2.11** исключаются.

7. Пункт **4.2.2.4.2**.

В последнем абзаце после фразы «Международного свидетельства о предотвращении загрязнения нефтью» вносится фраза «Международного свидетельства о предотвращения загрязнения при перевозке вредных жидких веществ наливом,...», далее по тексту;

фраза «/вредных веществ наливом» исключается.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО **№** 340-22-953ц от 14.11.2016

Касательно: изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД № 2-030101-009

Объект наблюдения:

Суда в эксплуатации

Ввод в действие	с момента подписания
Срок действия: до	01.01.2018
Срок действия продлен до	-
Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо № -	от-

Количество страниц:	1+4
Приложения:	текст изменений к пункту 4.2.4 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД № 2-030101-009

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Пункт 4.2.4 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД № 2-030101-009.

Настоящим сообщаем, что в связи с выходом новой редакции процедурного требования МАКО № 17 в пункт 4.2.4 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД № 2-030101-009 вносятся изменения, приведенные в приложении к настоящему циркулярному письму.

Данные изменения будут внесены в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД 2-030101-009, при его переиздании.

Необходимо выполнить следующее:

1) Ознакомить персонал подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности подразделений РС с содержанием настоящего циркулярного письма.
2) Принять к исполнению.

Исполнитель: Швачкин В.В. 341 +7 812 605 05 59

Система «Тезис»: 16-260769

Приложение к Циркулярному письму
№340-22-953ц
от 14.11.2016

Изменения к процедуре составления и обработки сообщений инспекторов о недостатках, связанных с потенциальными несоответствиями системы управления безопасностью в пункте 4.2.4 части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД № 2-030101-009

1. **Пункт 4.2.4**. Название пункта 4.2.4 заменяется следующим текстом:

«4.2.4 Процедура составления и обработки сообщений инспекторов о недостатках, которые могут повлиять на должное внедрение системы управления безопасностью на судне.»;

2. В **пункте 4.2.4.1** текст:

«...организации, ответственной за выдачу Свидетельства об управлении безопасностью (СвуБ), в случае обнаружения недостатков, связанных с потенциальными несоответствиями системы управления безопасностью (СУБ), а также...» заменяется следующим текстом «...организации, ответственной за проведение аудита системы управления безопасностью (СУБ) судна, в случае обнаружения недостатков, которые могут повлиять на эффективность внедрения СУБ, а также...», далее по тексту;

3. В **пункте 4.2.4.2.1** текст:

«...о недостатках, связанных с потенциальными несоответствиями системы управления безопасностью...» заменяется следующим текстом: «...о недостатках, которые могут повлиять на эффективность внедрения СУБ...», далее по тексту;

4. **Пункт 4.2.4.2.3** заменяется следующим текстом:

«**4.2.4.2.3** Настоящая процедура должна исполнятся при всех случаях участия РС в классификационной деятельности на судах и/или в случаях, когда РС является ответственной организацией за проведение аудита СУБ судна.»;

5. В **пункте 4.2.4.3** определение термина «Недостаток» заменяется следующим текстом:

«Недостаток – дефект или отказ при эксплуатации судна, части конструкции судна, его механизмов, оборудования, систем или недостаток в технической документации, который может возникнуть в результате недостаточного внедрения СУБ на борту судна.»;

6. В **пункте 4.2.4.4.1** текст:

«...был выявлен недостаток, связанный с потенциальным несоответствием СУБ.» заменяется следующим текстом: «...был выявлен недостаток, который может повлиять на эффективность внедрения СУБ.», далее по тексту;

7. В **пункте 4.2.4.4.2** текст:

«...не обнаружил недостатков, связанный с потенциальным несоответствием СУБ, он должен...» заменяется следующим текстом: «...не обнаружил недостатков, которые могут повлиять на эффективность внедрения СУБ, он должен...», далее по тексту;

8. **Пункт 4.2.4.4.4.2** заменяется следующим текстом:

«**.2** недостатках, связанных с отклонениями от требований документации и требованиям по отчетам;»;

9. **Пункт 4.2.4.4.4.3** заменяется следующим текстом:

«**.3** недостатках, возникших в следствии нарушения требований по эксплуатации;»;

10. В **пункте 4.2.4.4.5** текст:

«...в организацию, ответственную за выдачу СвУБ. С...» заменяется следующим текстом: «...в организацию, ответственную за проведение аудита СУБ судна, как это определено в журнале непрерывной регистрации. С...», далее по тексту;

11. В **пункте 4.2.4.5.1** текст:

«...судна, в Управление морских систем менеджмента ГУР через СЭД «ТЕЗИС» в срок, не превышающий 10 рабочих дней...» заменяется следующим текстом: «...судна, в Управление систем менеджмента (МСМ) ГУР через Систему «Тезис» в срок, не превышающий 3 рабочих дней...», далее по тексту;

12. **Пункт 4.2.4.5.2** заменяется следующим текстом:

«**4.2.4.5.2** В случае когда ответственный отдел ГУР принимает решение, что недостатки могут повлиять на эффективность внедрение СУБ на борту судна, информация об этом должна быть направлена:

в классификационное общество, выступающее в качестве признанной организации, которая ответственна за проведение аудита СУБ судна, как это определено в журнале непрерывной регистрации истории судна.

Адреса и контактная информация размещена на веб-сайте МАКО: gost.e-ecolog.ru

в МА государства флага, если аудит СУБ судна выполняет МА государства флага или другое классификационное общество иное чем указано выше.», далее по тексту;

13. **Таблица 4.2.4.7.1** заменяется следующей таблицей 4.2.4.7.1:

Таблица 4.2.4.7.1

Категория	Параметры недостатков
Технические недостатки	Комбинация недостатков, которые в совокупности указывают, что система обслуживания внедрена неэффективно. Неудовлетворительное состояние корпуса, главной палубы, закрывающих устройств, лееров, трапов. Неисправные/отсутствующие средства пожаротушения и спасательные средства, оборудование по предотвращению загрязнения. Протечки и нефтепродукты в помещениях машинного отделения (МО), насосных отделениях и т.д. Недостатки, относящиеся к техническому состоянию судна, которые могут повлечь за собой ограничения, приостановки, снятия класса судна или конвенционных свидетельств.
Эксплуатационные недостатки	Компания не была уведомлена об аварийных происшествиях и опасных ситуациях.

	Команда не способна удовлетворительно провести практическую демонстрацию судовых операций, таких как пуск пожарного насоса, аварийного генератора, двигателя спасательной шлюпки и т.д. Команда не способна эффективно взаимодействовать при выполнении своих обязанностей. Неспособность команды удовлетворительно выполнить обязательные учения, такие как учения по борьбе с пожаром, учения по применению спасательных средств, учения по предотвращению загрязнения и т. д.
Недостатки в документации	Истекшие по сроку действия классификационное или конвенционные свидетельства, не подтвержденные должным образом. Просроченные освидетельствования, просроченные проверки или просроченные условия класса. Судовая копия ДСК недействительна или не соответствует типу судна. В оригинале СвУБ имеются неверные данные или отсутствуют подтверждения. Отсутствуют планы аварийных мероприятий и соответствующий судовой план чрезвычайных мер по борьбе с загрязнением нефтью (SOPEP) (контактные лица на берегу должны быть указаны на данный момент и должны соответствовать названию компании/адресу, указанным в ДСК и СвУБ). Записи в судовом журнале о соответствующих учениях и т.д. не соответствуют обязательным требованиям. Неверные записи или их отсутствие в журнале нефтяных операций. Не актуализирован план противопожарной защиты.
Прочие недостатки	Личный состав судна не соответствует Свидетельству о минимальном составе экипажа судна. Капитан, командный состав и младший командный состав не имеют сертификации в соответствии с требованиями Конвенции ПДНВ. Серьезные несоответствия в отношении административно-хозяйственной работы и содержания камбуза, жилых и провизионных помещений. В случае задержания судна портовыми властями или властями государства флага и отсутствуют подтверждения того, что организация ответственная за аудит СУБ судна, которая определена в журнале непрерывной регистрации, не была проинформирована.

Примечания:

1. Недостатки не должны включаться в Сообщение, если:

они рассматриваются как обычные для судна данного типа и возраста;

недостатки, которые были ранее выявлены компанией или экипажем судна, заинтересованные стороны проинформированы соответствующим образом, компания и персонал, работающий на борту судна принимает адекватные меры по этим недостаткам.

2. Сообщение не должно быть оформлено, если:

имеется подтверждение того, что организация ответственная за аудит СУБ была проинформирована о задержании портовыми властями или властями государства флага судна и необходимо проведение дополнительного аудита СУБ судна;

на борту судна присутствует аудитор организации, ответственной за проведение аудита СУБ судна с целью проведения аудита, и инспектор проинформировал его о наличии недостатков. Данный факт должен быть задокументирован в разделе «дополнительная информация инспектору и судовладельцу» конвенционной части Статуса освидетельствований судна.

14. В **пункте 4.2.4.8** текст:

«...об этом Управление морских систем менеджмента ГУР (Управление МСМ ГУР). Копия статуса освидетельствований судна, оформленная по результатам освидетельствования и содержащую информацию о прекращении действия конвенционных свидетельств, направляется в Управление МСМ ГУР в...» заменяется следующим текстом: «...об этом Управление систем менеджмента ГУР. Копия Статуса освидетельствований судна, оформленная по результатам освидетельствования и содержащую информацию о прекращении действия конвенционных свидетельств, направляется в Управление систем менеджмента ГУР в...», далее по тексту.

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО № 340-22-9564 от 17.11.2016

Касательно:

внесения изменений в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД № 2-030101-009, в отношении процедуры конвенционных освидетельствований при смене класса без смены флага

Объект наблюдения:

суда и морские сооружения в постройке, в эксплуатации

Ввод в действие	с 01.01.2017
Срок действия: до	-
Срок действия продлен до	-

~~Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №~~ ~~Место для ввода текста.~~ ~~от Место для ввода даты.~~

Количество страниц:	5
Приложения:	текст изменений к части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД № 2-030101-009

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2017, НД № 2-030101-009

Настоящим сообщаем, что в связи с принятием новой ревизии Процедурного требования МАКО № 12 (Rev.2 June 2016) в часть III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016, НД № 2-030101-009, вносятся изменения, приведенные в приложении к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1) Ознакомить инспекторский состав подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности подразделений с содержанием настоящего циркулярного письма;
2) Применять положения настоящего циркулярного письма при освидетельствованиях судов и морских сооружений с 01.01.2017.

Исполнитель: Воробьев С.А. 341 +7(812)6050559

Система «Тезис»: 16-268277

Приложение к Циркулярному письму
№340-22- 9564
от 17.11. **.2016.**

Изменения, вносимые в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации

Часть III. Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов.

Существующие пункты 4.2.1.2 - 4.2.1.5 заменяются следующим текстом:

«**4.2.1.2** Обязательства и отчетность.

4.2.1.2.1 В дополнение к изложенному в 5.2 и 5.3 части II «Проведение классификационных освидетельствований» в отношении конвенционных освидетельствований следует учитывать следующее:
Если ИКО, в классе которого находилось судно (в дальнейшем – «теряющее общество»), не имеет Сертификата соответствия системы менеджмента качества требованиям ПССК МАКО (QSCS Certificate) и не выполняет своих обязательств или не обеспечивает должного взаимодействия, которое требуется в соответствии с Кодексом о признанных организациях (Кодекс ПО) (см. резолюцию ИМО MSC.349(92)), Регистр должен, насколько это возможно, выполнить свои обязательства, а также соответствующие требования Кодекса ПО и специальные инструкции, запрошенные у МА государства флага.

4.2.1.2.2 В отношении свидетельств, выдаваемых по поручению МА государства флага, следует руководствоваться следующим:

.1 для судов, имеющих класс ИКО - члена МАКО, подразделения РС не должны выдавать новые свидетельства или иные документы, позволяющие судну эксплуатироваться, до тех пор, пока не будет выполнена проверка выполнения всех просроченных требований и/или условий сохранения класса, ранее выставленных теряющим обществом, причем эта проверка должна осуществляться следующим образом:

Регистром - для судов возрастом не старше 15 лет (исчисляется с даты поставки судна до даты заявки на смену класса);

теряющим обществом - для судов возрастом 15 лет и более;

.2 Для судов, не имеющих класса ИКО- члена МАКО, указанные в 4.2.1.2.2.1 принципы также применимы, однако, если по каким-либо причинам их применение оказывается невозможным, Регистр должен взять на себя обязательства по их выполнению или запросить соответствующие инструкции у МА государства флага.

4.2.1.3 Чертежи и информация

4.2.1.3.1 По собственной инициативе или в соответствии со специальными требованиями или инструкциями МА государства флага РС должен запросить у судовладельца результаты экспертизы или предоставление чертежей или альтернативной технической информации для оформления конвенционных свидетельств или других документов. В случае отсутствия возможности получения необходимых документов эквивалентная или альтернативная техническая информация должна быть предоставлена судовладельцем до выдачи любых свидетельств.

4.2.1.3.2 Если судно ранее имело класс РС или ИКО, соответствующего требованиям ПССК МАКО, необходимость предоставления чертежей может быть пересмотрена ГУР при условии подтверждения отсутствия изменений/переоборудования судна.

4.2.1.3.3 В дополнение к изложенному в 4.2.1.3.2 ГУР должен запросить у теряющего общества перечисленную в Рекомендации МАКО № 117 документацию, относящуюся к «конвенционной» части, с учетом возможных ограничений, налагаемых МА государства флага и национальным законодательством. В случае наличия информации об альтернативном проектировании и альтернативных мерах, документация по их одобрению в отношении конвенционных вопросов запрашивается у судовладельца или у теряющего общества. Решение о передаче по запросу РС дополнительной информации, относящейся к «конвенционной» части, принимает теряющее общество.

4.2.1.4 Объем освидетельствований

4.2.1.4.1 Для судов, на которые распространяются положения 5.3 части II «Проведение классификационных освидетельствований судов», независимо от типа конвенционного свидетельства и его срока действия, подразделение РС должно выполнить возобновляющее освидетельствование в полном объеме до выдачи любого свидетельства, заменяющего аналогичное, выданного теряющим обществом.

4.2.1.4.2 Для судов, имеющих класс ИКО - члена МАКО, подразделение РС должно учитывать тип ранее выданных свидетельств и срок их действия для определения объема предстоящих освидетельствований следующим образом:

.1 если срок действия имеющихся свидетельств истек или продлен, подразделение РС должно провести освидетельствование в полном объеме для возобновления свидетельства;

.2 если судно имеет постоянные или временные свидетельства, применяются следующие процедуры:

до выдачи Свидетельства о безопасности пассажирского судна Регистр должен произвести в полном объеме освидетельствование для возобновления свидетельства;

до выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию Регистр должен выполнить в полном объеме возобновляющее освидетельствование для судов, не подпадающих под требование Конвенции СОЛАС-74, измененной Протоколами 1978 и 1988 гг. с поправками (негармонизированная система освидетельствований), или в полном объеме периодическое освидетельствование для судов, подпадающих под требование Конвенции СОЛАС-74, измененной Протоколами 1978 и 1988 гг. (гармонизированная система освидетельствований). В случае, когда освидетельствование для выдачи Свидетельства о безопасности грузового судна по радиооборудованию (форма 2.1.12) не засчитывается как периодическое или возобновляющее, и признанный теряющим обществом поставщик услуг признается Регистром, освидетельствование может быть ограничено общим осмотром инспектором РС с учетом результатов последнего Отчета о проверке судового радиооборудования ГМССБ, выполненного признанным предприятием (форма 6.3.22.2);

в отношении остальных конвенционных свидетельств подразделение РС должно в обязательном порядке выполнить ежегодное освидетельствование.

.3 если судно имеет Свидетельство с условием или постоянное свидетельство, срок действия которого ограничен назначенными теряющим обществом датами освидетельствования, в дополнение к изложенному выше в 4.2.1.4.2.2 объему освидетельствования следует повторно проверить относящиеся к свидетельству или к его дополнению несоответствия/дефекты/неисправности и соответствующие требования с условиями.

.4 если при проведении упомянутых выше ежегодных освидетельствований и/или периодических освидетельствований радиооборудования, инспектор обнаруживает какие-либо значительные несоответствия/дефекты/неисправности или большое число незначительных несоответствий/дефектов/неисправностей, которые указывают, что состояние судна в значительной степени не соответствует свидетельству, выданному ИКО, в классе которого находилось судно, до выдачи любого свидетельства должно быть проведено освидетельствование в полном объеме для возобновления свидетельства (см. 4.2.3).

4.2.1.4.3 В случае смены класса в результате отмены или прекращения действия поручения теряющему обществу от МА государства флага, ГУР запрашивает специальные инструкции МА государства флага в отношении объема предстоящих освидетельствований, который должен быть не менее указанного выше в 4.2.1.4.1 и 4.2.1.4.2.

4.2.1.5 Тип и срок действия свидетельств

4.2.1.5.1 В отношении определения типов и сроков действия свидетельств, выдаваемых Регистром, следует учитывать положения 4.2.3, сроки действия имеющихся свидетельств, а также существующие и вновь обнаруженные

несоответствия/дефекты/неисправности (при их наличии). Если постоянное свидетельство выдается РС по результатам освидетельствования, не являющегося первоначальным, срок действия свидетельства не может превышать срок действия свидетельства, выданного теряющим обществом.

4.2.1.5.2 Если на момент смены класса существуют невыполненные конвенционные требования, выставленные теряющим обществом, подразделение РС может выдать новое свидетельство с условием выполнения требований в сроки, установленные теряющим обществом. Новое свидетельство выдается со сроком действия, указанным в соответствующем свидетельстве теряющего общества.

4.2.1.6 Положения 4.2.1 не распространяются на процедуры смены классификационного общества, выполняющего освидетельствования по МКУБ, ОСПС и КТМС.»

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА

ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

ЦИРКУЛЯРНОЕ ПИСЬМО № 340-22-9584 от 21.11.2016

Касательно:

внесения изменений к Руководству по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016 и 2017, НД № 2-030101-009, касательно применения Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (в дальнейшем, - Полярного Кодекса)

Объект наблюдения:

суда в постройке и эксплуатации

Ввод в действие	с момента получения
Срок действия: до	01.01.2018
Срок действия продлен до	----------
~~Отменяет / изменяет / дополняет циркулярное письмо №~~	Место для ввода текста ~~от~~
Количество страниц:	1+3
Приложения:	текст изменений к части III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016 и 2017, НД № 2-030101-009

Заместитель генерального директора - директор морского департамента В.А. Баранов

Вносит изменения в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016 и 2017, НД № 2-030101-009

Настоящим информируем, что в соответствии с поправками к Конвенциям СОЛАС-74 и МАРПОЛ 73/78, внесенными резолюциями ИМО MSC.386(94) и MEPC.265(68), соответственно, 01.01.2017 вступает в силу Полярный кодекс.

На основании вышеизложенного в часть III «Освидетельствование судов в соответствии с международными конвенциями, кодексами, резолюциями и правилами по оборудованию морских судов» Руководства по техническому наблюдению за судами в эксплуатации, 2016 и 2017, НД № 2-030101-009, вносятся изменения, приведенные в Приложении к настоящему циркулярному письму.

Необходимо выполнить следующее:

1. Ознакомить инспекторский состав подразделений РС и заинтересованные организации в регионе деятельности подразделений с содержанием настоящего циркулярного письма.
2. Применять положения настоящего циркулярного письма при освидетельствовании судов в эксплуатации и морских сооружений с 01.01.2017, а также ранее этой даты при наличии заявок на освидетельствование судна в соответствии с Полярным кодексом.

Исполнитель: Баскакова Е.В. 341 +7(812) 6050559

Система «Тезис»: 16-214317

Приложение к циркулярному письму

№340-22-958ц

от 21.11.2016.

Изменения, вносимые в Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации 2016 и 2017 гг., НД №2-030101-009

Часть III. ОСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИЕ СУДОВ В СООТВЕТСТВИИ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ КОНВЕНЦИЯМИ, КОДЕКСАМИ И РЕЗОЛЮЦИЯМИ

1. Пункт 1.1 дополняется абзацем следующего содержания:

«Международный кодекс для судов, эксплуатирующихся в полярных водах (в дальнейшем – Полярный кодекс), принятый резолюциями ИМО MSC.385(94), MEPC.264(68) с поправками.»

2. Вносятся новые пункты 1.7.10 и 1.7.11 следующего содержания:

«**1.7.10** Судно, к которому применяется требования положений главы XIV Конвенции СОЛАС-74, должно отвечать требованиям «Введения», части I-А «Меры Безопасности» Полярного кодекса, и должно быть освидетельствовано в дополнение к требованиям правил I/7, I/8, I/9 и I/10 Конвенции СОЛАС-74, смотря, что применимо. По завершению освидетельствования на соответствие «Введению» и части I-А «Меры Безопасности» Полярного кодекса на судно выдается/подтверждается/возобновляется Свидетельство судна полярного плавания (форма 2.1.29). Свидетельство должно быть дополнено Перечнем оборудования и снабжения (форма 2.1.30), требуемым в пункте 1.3 части I-А «Меры Безопасности» Полярного Кодекса. Дополнительные указания по оформлению документов по части I-А «Меры безопасности» Полярного кодекса приведены в 1.2 части I «Общие положения» Руководства по применению положений Международного кодекса для судов, эксплуатирующихся в Полярных водах (Полярного кодекса) (в дальнейшем – Руководство по применению Полярного кодекса).

1.7.11 Подтверждением выполнения требований «Введения» и главы 1 части II-А «Меры по предотвращению загрязнения» Полярного Кодекса является отметка о соответствии применимым требованиям Полярного кодекса в Дополнении к свидетельству IOPP согласно Дополнению II «Форма Свидетельства IOPP и Дополнений» к Приложению I Конвенции МАРПОЛ 73/78;

одобренные вновь (смотря, что применимо):

План чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения нефтью;

План чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения моря;

План чрезвычайных мер по предотвращению загрязнения вредными жидкими веществами;

Руководство по методам и устройствам Приложения II к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

Дополнительные указания по оформлению документов в соответствии с Приложениями I, II, IV и V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 приведены в разделе 11 части II «Технические требования» Руководства по применению Полярного кодекса.

Применительно к Приложениям I, II и V к Конвенции МАРПОЛ 73/78 следует также руководствоваться положениями циркуляра ИМО MEPC.1/Circ.856, если на то имеются специальные указания МА государства флага.».

3. Вносится новый пункт 1.8.19 следующего содержания:

«**1.8.19** Освидетельствования с целью выдачи, подтверждения и возобновления свидетельств судна полярного плавания.

.1 объекты освидетельствования[1] по Полярному кодексу подлежат освидетельствованиям, предусмотренным с целью выдачи/подтверждения/возобновления свидетельств в соответствии с Конвенциями СОЛАС-74 и МАРПОЛ 73/78 (что применимо, при наличии поручения МА государства флага);
.2 требования по освидетельствованию приведены в Руководстве по применению Полярного кодекса.

[1] Полярный Кодекс состоит из 2 частей. Часть I-А «Меры безопасности» содержит требования к обеспечению безопасности мореплавания. Часть II-А «Меры по предотвращению загрязнения» Полярного Кодекса содержит требования по предотвращению загрязнения окружающей среды в полярных водах и представлена в поправках к Приложениям I, II, IV и V к Конвенции МАРПОЛ 73/78. Требования частей I-А «Меры безопасности» и II-А «Меры по предотвращению загрязнения» являются обязательными, в соответствии с главой XIV Конвенции СОЛАС-74 и поправками к Приложениям I, II, IV и V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, соответственно. Также в Кодексе имеются части I-В «Дополнительные руководящие указания, касающиеся положений Введения и части I-А» и II-В «Дополнительные руководящие указания, касающиеся положений Введения и части II-А», которые носят рекомендательный характер.

Требования «Введения», относящиеся к безопасности, и части I-А «Меры безопасности» Полярного кодекса применяются ко всем судам, на которые выданы свидетельства в соответствии с главой I Конвенции СОЛАС-74 с поправками, и предназначенным для эксплуатации в полярных водах, следующим образом:

к новым судам с датой закладки киля 01.01.2017 и после этой даты. Такие суда должны соответствовать требованиям Полярного Кодекса к моменту поставки;

к существующим судам в эксплуатации с датой закладки киля до 1 января 2017 года. Такие суда должны соответствовать применимым требованиям Полярного Кодекса при первом промежуточном или возобновляющем освидетельствовании, в зависимости от того, что наступит раньше, после 1 января 2018 года.

Требования «Введения», относящиеся к защите окружающей среды, и части II-А «Меры по предотвращению загрязнения» Полярного Кодекса применяется к судам[1)], эксплуатирующимся в полярных водах, как определено, соответственно, в правиле 47 Приложения I, правиле 22 Приложения II, правиле 18 Приложения IV, правиле 14 Приложения V к Конвенции МАРПОЛ 73/78, с 01.01.2017, а именно:

по Приложению I – ко всем судам, эксплуатирующимся в полярных водах;

по Приложению II - ко всем судам, эксплуатирующимся в полярных водах, на которые выдано свидетельство в соответствии с Приложением II к Конвенции МАРПОЛ 73/78;

по Приложению IV - ко всем судам, эксплуатирующимся в полярных водах, на которые выдано свидетельство в соответствии с Приложением IV МАРПОЛ 73/78;

По Приложению V - ко всем судам, эксплуатирующимся в полярных водах, к которым применяется Приложение V Конвенции МАРПОЛ 73/78.

При условии согласия МА государства флага, суда категории А с датой закладки киля до 01.01.2017, которые не могут соответствовать пункту 1.1.1 части II-А «Меры по предотвращению загрязнения» Полярного Кодекса в отношении сброса нефти и нефтесодержащих вод и которые непрерывно эксплуатируются в арктических водах более 30

дней, должны соответствовать положениям пункта 1.1.1 части II-A «Меры по предотвращению загрязнения» Полярного Кодекса при первом промежуточном или возобновляющем освидетельствовании, в зависимости от того, что наступит раньше, после 1 января 2018 года. До этой даты такие суда должны соответствовать требованиям 15.3 Приложения I к Конвенции МАРПОЛ 73/78.

[1] *Согласно Статье 2 Конвенции МАРПОЛ 73/78 «Судно» означает эксплуатируемое в морской среде судно любого типа и включает суда на подводных крыльях, подводные суда, плавучие средства, а также стационарные или плавучие платформы.*

Российский морской регистр судоходства

Редакционная коллегия
Российского морского регистра судоходства

Руководство по техническому наблюдению за судами в эксплуатации

Ответственный за выпуск *А.В. Зухарь*
Главный редактор *М.Р. Маркушина*
Редактор *С.А. Кротт*
Компьютерная верстка *С.С. Лазарева*

Подписано в печать 30.12.15. Формат 60 × 84/8. Гарнитура Тайме.
Усл.-печ.л.: 29,3. Уч.-изд.л.: 28,7. Тираж 140 экз. Заказ № 2015-12

ФАУ «Российский морской регистр судоходства»
191186, Санкт-Петербург, Дворцовая наб., 8
gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru