ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ГОСТ Р 56243— 2014

Внутренний водный транспорт

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДОВ

Требования по обеспечению надежности механизмов

Издание официальное

Москва
Стандартинформ
2015

gost.e-ecolog.ru

Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Федеральным бюджетным образовательным учреждением высшего профессионального образования «Московская государственная академия водного транспорта» (ФБОУ ВПО «МГАВТ»)

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 032 «Внутренний водный транспорт»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 19 ноября 2014 г. № 1682-ст

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

Правила применения настоящего стандарта установлены в ГОСТ Р 1.0—2012 (раздел 8). Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодном (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок — в ежемесячном информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет (gost.ru)

© Стандартинформ, 2015

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

Содержание

1 Область применения . . . 1
2 Нормативные ссылки . . . 1
3 Термины и определения . . . 1
4 Общие положения . . . 2
5 Управление технической эксплуатацией судов . . . 2
5.1 Управление технической эксплуатацией судов береговым персоналом . . . 2
5.2 Управление технической эксплуатацией судна судовым персоналом . . . 4
6 Техническое использование судна . . . 5
7 Техническое обслуживание судов . . . 7
8 Документация . . . 10
8.1 Требования к документации . . . 10
8.2 Состав документов . . . 11
9 Основные процедуры технического обеспечения . . . 12
9.1 Процедура «Контроль технического состояния судов» . . . 12
9.2 Процедура «Техническое обслуживание судов» . . . 12
9.3 Процедура «Докование судов» . . . 14
9.4 Процедура «Ремонт судов» . . . 15
9.5 Процедура «Материально-техническое снабжение судов» . . . 16
Библиография . . . 17

Введение

Настоящий стандарт разработан на основании положений статьи 34.1 Кодекса внутреннего водного транспорта [1], введенной в действие с 1 января 2013 г. и предусматривающей установление обязанности владельцев судов, подлежащих государственной регистрации, за исключением маломерных судов, прогулочных судов и спортивных парусных судов, обеспечить в рамках системы управления безопасностью судов мер по обеспечению надежности механизмов, устройств, оборудования судов, в том числе регулярные проверки механизмов, устройств, оборудования, которые не используются постоянно, в том числе с учетом требований раздела III Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта [2], утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. № 623.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Внутренний водный транспорт

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ СУДОВ

Требования по обеспечению надежности механизмов

Inland water transport. Safety management system for ships. Requirements for mechanisms safety ensuring

Дата введения — 2015—09—01

1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает требования к проведению судовладельцем (далее — Компания) мероприятий по обеспечению надежности механизмов, устройств, оборудования судов (удовлетворяющих ГОСТ Р 55631 и ГОСТ Р 55633), в том числе регулярные проверки механизмов, устройств, оборудования, которые не используются постоянно.

Настоящий стандарт распространяется на работников Компании, включая членов экипажей судов, находящихся в эксплуатации, в навигационном ремонте или на отстое с экипажем на борту, т. е. с момента подписания акта о приемке судна в эксплуатацию до момента подписания акта о приемке судна на отстой или ремонт с ответственным хранением.

2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ Р 55506 Транспорт водный внутренний. Термины и определения

ГОСТ Р 55631 Внутренний водный транспорт. Суда. Общие требования безопасности

ГОСТ Р 55633 Внутренний водный транспорт. Суда. Требования безопасности по типам судов и условиям эксплуатации

ГОСТ Р 56023 Внутренний водный транспорт. Система управления безопасностью судов. Общие требования

Примечание — При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого стандарта с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если ссылочный стандарт отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку.

3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены термины по ГОСТ Р 55506, а также следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **техническая эксплуатация судна:** Комплекс организационных, технических мер, выполняемых работниками Компании, включая членов экипажей судов, для поддержания судов в исправном состоянии в течение всего эксплуатационного срока.

Издание официальное

3.2 **техническое управление судна:** Формирование и осуществление Компанией политики технической эксплуатации судов, предусматривающей организацию технической эксплуатации судов на разных уровнях управления, регулирование взаимодействия между звеньями системы технической эксплуатации и обеспечение на этой основе безопасной технической эксплуатации судов и технической безопасности труда судового персонала, защиту от всех выявленных рисков и постоянную техническую готовность судов к действиям в аварийных ситуациях.

3.3 **техническое использование судна:** Эксплуатация судна, судовых технических средств, систем и устройств в соответствии с их технико-эксплуатационными характеристиками, выполняемыми судовым экипажем.

3.4 **техническое обслуживание судна:** Комплекс работ и мероприятий, выполняемых экипажем или работниками береговых организаций в целях поддержания судна в исправном техническом состоянии.

3.5 **вахтенный журнал:** Книга, в которую вахтенный начальник самоходного судна в хронологическом порядке записывает: состояние принятой вахты, происшествия во время вахты, глубины наиболее затруднительных перекатов, изменения знаков обстановки, состояние погоды.

4 Общие положения

4.1 В целях поддержания судов в исправном состоянии в течение всего эксплуатационного срока и обеспечения надежности работы их механизмов, устройств, оборудования Компания в соответствии с ГОСТ Р 56023 должна разработать систему технической эксплуатации, обеспечивающую:

- конструктивно-техническую и технологическую годность судов к плаванию;
- техническую подготовленность судов к возможным аварийным ситуациям, действенной борьбе за живучесть и оказанию помощи судам и людям, терпящим бедствие;
- такое техническое состояние судовых технических средств, которое обеспечивает энергетическую и экологическую эффективность судна на уровне значений, указанных в [2].

4.2 Система технической эксплуатации должна разрабатываться с учетом требований [2] в отношении судов и содержать порядок осуществления технического управления, технического использования и технического обслуживания судна.

4.3 Порядок технической эксплуатации должен устанавливаться положениями, излагаемыми в Техническом руководстве и Основном руководстве по эксплуатации судов.

5 Управление технической эксплуатацией судов

5.1 Управление технической эксплуатацией судов береговым персоналом

5.1.1 Управление технической эксплуатацией судов должно осуществляться Компанией исходя из следующих задач:

а) формирование и осуществление технической политики Компании, обеспечивающей безопасную и экономичную эксплуатацию судов;

б) обеспечение наличия и соблюдения в Компании нормативно-правовых документов и стандартов (правил и норм) по конструктивно-технической и экологической безопасности судов;

в) решение технических вопросов, связанных с выполнением требований системы управления безопасностью;

г) контроль за состоянием судов в целях обеспечения их постоянной технической готовности к плаванию, в том числе:

- создание условий для безопасной технической эксплуатации судов и технической безопасности труда судового персонала,
- обеспечение технической готовности судов и береговых подразделений компании к работе в системе радиосвязи в соответствии с стандартами (правилами и нормами),
- поддержание постоянной технической готовности судов к действиям в аварийных ситуациях;

д) внедрение оптимальных форм технической службы на судах компании, прогрессивных методов эксплуатации судовых технических средств; организация технической службы и машинной вахты на судах;

е) наличие на судах и соблюдение судовыми экипажами нормативно-инструктивных документов (правил, норм, инструкций) по технической эксплуатации судов, обучению и тренировкам судовых экипажей;

ж) организация надзора за судами, своевременное продление и подтверждение действительности судовых документов, удостоверяющих годность судов к плаванию;

и) планирование и подготовка ремонта и докования судов;

к) планирование и организация материально-технического снабжения судов (запасными частями, оборудованием, расходными материалами, специнструментом и т. д.);

л) организация снабжения судов топливом и маслом (бункеровка);

м) организация системы докладов, отчетов и донесений о деятельности технической службы и состоянии судовых технических средств, обоснования представляемых запросов на материально-техническое снабжение;

н) ведение массива информации о судах Компании, относящейся к сфере технического управления, в том числе:

- о судовых документах,
- техническом обслуживании, ремонтах и докованиях,
- не устраненных повреждениях,
- контрольных проверках,
- поставках сменно-запасных частей, оборудования и материалов,
- контрактах и соглашениях,
- текущих расходах и контролю бюджета,
- видах страхования и претензиях со всей сопутствующей документацией.

5.1.2 Эффективность принятой системы технической эксплуатации должна обеспечиваться путем:

- представления судовым персоналом регулярной информации о техническом состоянии судов, выявленных отказах основных судовых конструкций и технических средств, причин, вызвавших эти отказы (если они известны), и предпринятых действиях по их устранению и предотвращению;
- проведения контрольных и инспекционных проверок технического состояния судов механиком-наставником и инспекторскими комиссиями компании;
- регистрации в судовых документах выходов из строя основных судовых конструкций и технических средств и предпринятых действиях по их устранению и предотвращению.

5.1.3 Техническое управление должно осуществляться Компанией с учетом:

а) основных направлений развития судоходства и судостроения, транспортной технологичности, технической оснащенности и энергообеспечения судов;

б) классификационных стандартов (правил и норм) по конструктивно-технической и экологической безопасности судов;

в) правил и организации классификационного надзора за безопасностью судов и предотвращением загрязнения;

г) действующих механизмов технического сервиса в судоходстве;

д) сферы деятельности Компании, условий и особенностей эксплуатации, технико-эксплуатационных характеристик и состояния судов и судовых технических средств, квалификации, компетентности и профессиональной подготовленности командного состава судовой технической службы.

5.1.4 Для обеспечения управления технической эксплуатацией судов Компанией должны осуществляться:

а) идентификация судовых конструкций и технических средств, внезапный выход из строя которых создает опасные ситуации, и разработка действий по повышению их эксплуатационной надежности;

б) планирование и проведение контрольных проверок судов и оказание судовому персоналу всех видов поддержки в обеспечении технического обслуживания;

в) постоянный контроль технического состояния судов, судовых конструкций и технических средств в эксплуатации судовыми экипажами, их соответствия национальным и классификационным стандартам (правилам и нормам) безопасности, наличия судовых документов, удостоверяющих годность судна к плаванию и сроков действительности этих документов;

г) планирование технического обслуживания и освидетельствований судов, их ремонта и докования, контроля качества этих работ на основе гармонизации стандартов технического обслуживания судов, судовых конструкций и технических средств (устройств, систем, установок и механизмов) с классификационными освидетельствованиями;

д) планирование материально-технического снабжения судов, организация поставки всех видов снабжения, контроль качества поставляемых видов снабжения.

5.1.5 Идентификация судовых конструкций и технических средств должна осуществляться Компанией на основе:

- собственного опыта Компании по эксплуатации судов;

- практики эксплуатации однотипных судов (с поправками на особенности и условия использования).

5.1.6 К критериям определения судовых конструкций и технических средств, внезапный выход из строя которых порождает опасные ситуации, относят потерю судном: хода, управляемости, маневренности, живучести и жизнеобеспечения.

5.1.7 К основным судовым конструкциям и техническим средствам, внезапный выход из строя которых создает опасные ситуации, должны быть, как минимум, отнесены:

- стальные конструкции судового корпуса и надстроек (прежде всего, водонепроницаемые двери, горловины, аппарели и т. д.);
- судовое оборудование, обеспечивающее безопасность, борьбу с пожаром и предотвращение загрязнения окружающей среды;
- судовая пропульсивная установка и вспомогательное оборудование;
- судовая электростанция и электрооборудование;
- судовое навигационное оборудование;
- судовое рулевое устройство;
- судовое якорное устройство;
- судовое швартовное устройство;
- судовые балластные, льяльные насосы и сепарационные устройства;
- судовые системы пожаро-, дымо- и теплового обнаружения;
- судовые средства связи.

5.1.8 Компанией должен быть установлен порядок проведения плановых контрольных проверок судов в целях:

- определения технического состояния судов;
- обеспечения соблюдения регламента технического обслуживания судов, предусмотренного системой управления безопасностью;
- технического и технологического обеспечения безопасной эксплуатации судов, в том числе: планомерность проведения испытаний, техническое состояние и готовность к действию резервных, аварийных и спасательных устройств, оборудования, технических систем и средств измерений и т. д.

5.1.9 Планирование проверок должно проводиться с расчетом, чтобы каждое судно проверялось не менее чем два раза в год. В процессе проверок контролируются и определяются техническое состояние судна, планомерность проведения испытаний, техническое состояние и готовность к действию резервных, аварийных и спасательных устройств, оборудования, технических систем и средств измерений, в том числе:

- пожароопасности (обнаружения пожара);
- взрывоопасной концентрации воспламеняющихся газов или паров;
- состава газа (газовый анализ).

5.1.10 Результаты проверки, содержащие отчет о техническом состоянии каждого судна Компании, выявленных несоответствиях в регламенте технического обслуживания, должны быть использованы Компанией для выработки корректирующих действий в системе управления безопасностью.

5.1.11 Компания должна установить порядок материально-технического снабжения судов и обеспечить его выполнение путем:

- эффективного использования материально-технического снабжение судов, необходимого для обеспечения безопасной и надежной работы судовых технических средств;
- оперативного направления заявок на материально-техническое снабжение судов, связанных с обеспечением безопасной эксплуатации судовых технических средств и устранением выявленных несоответствий;
- контроля своевременности и качества материально-технического снабжения судов.

Порядок материально-технического снабжения должен быть определен процедурами, изложенными в техническом и других руководствах документов системы управления безопасностью Компании.

5.2 Управление технической эксплуатацией судна судовым персоналом

5.2.1 Общее руководство технической эксплуатацией судна должно осуществляться капитаном, который должен обеспечивать:

а) содержание судна в исправном техническом состоянии, проведение технического обслуживания в соответствии с системой, установленной Компанией и инструкцией по эксплуатации технических средств;

б) безаварийное и эффективное использование всех механизмов и устройств по назначению с установленными техническими показателями;

в) выполнение требований нормативных документов, технической и конструкторско-технологической документации;

г) соблюдение режима работы судна, установленных норм расходования топлива, смазочных материалов, воды, а также их сортности и качества;

д) наличие необходимых предметов снабжения судна;

е) разработку и утверждение планов и порядка технической учебы для членов экипажа судна.

5.2.2 В целях повышения ответственности каждого члена судового экипажа за техническое состояние, содержание и своевременное обслуживание судовых технических средств, а также за точное выполнение пунктов общего по судну плана организационно-технических мероприятий на судне должно быть обеспечено:

а) составление расписания вахт с распределением членов экипажа судна по вахтам и указанием времени смены;

б) составление расписаний, в которых за экипажем закрепляются механизмы, системы, устройства, оборудование;

в) проведение технической учебы;

г) выполнение графиков технических осмотров, ухода и контроля.

5.2.3 Для обеспечения контроля состояния, планирования и регулирования проверок, испытаний и технического обслуживания судовых технических средств на судне должен быть введен план-график, в котором необходимо отразить:

а) планирование режимов (сроков, содержания и объемов) проверок, испытаний и технического обслуживания судовых конструкций и технических средств в соответствии с инструкциями завода-изготовителя;

б) регулирование (непрерывную корректировку и изменение) этих режимов на основе последовательно осуществляемого контроля состояния судовыми штатными контрольно-измерительными приборами, встроенными средствами диагностирования и универсальными переносными средствами диагностирования и неразрушающего (без разборного) контроля.

5.2.4 Разработка плана-графика должна осуществляться на основе построечной технической документации, инструкций предприятий — изготовителей судовых технических средств, правил их технической эксплуатации, требований организаций по классификации и освидетельствованию судов, опыта судовых экипажей, проработок научно-исследовательских организаций, нормативных и инструктивных материалов Компании.

В план-график включаются судовые конструкции и технические средства, техническое обслуживание которых технологически и безопасно выполнимо в эксплуатации. В план-график не включаются технологические операции по уходу за судовыми конструкциями и техническими средствами, входящие в обязанности судовой вахтенной службы.

5.2.5 План-график технического обслуживания должен разрабатываться раздельно по заведованиям для членов экипажа и содержать в составе в качестве самостоятельных планы-графики проверок и испытаний:

- судовых технических средств, внезапный выход из строя которых порождает опасные ситуации;
- судовых технических средств, не используемых непрерывно (на постоянной основе);
- судовых средств измерений, важных для оценки безопасности судового персонала, и судовых технических средств.

6 Техническое использование судна

6.1 Техническое использование судна должно осуществляться экипажем и включать в себя комплекс мероприятий и работ, обеспечивающих работу судна и судовых технических средств по назначению, с технико-эксплуатационными показателями, предусмотренными проектом и нормативными документами.

6.2 Техническое использование судовых технических средств должно осуществляться по прямому назначению в соответствии с заводскими инструкциями, положениями ГОСТ Р 55506, и заключаться:

- в проверке их готовности к действию, вводу и выводу из действия;
- в обеспечении измерений и поддержании режимов работы судовых технических средств;
- в сопоставлении заданных и фактических характеристик, оценке и регистрации отклонений, их контроле, учете;
- в поддержании надлежащего технического состояния.

6.3 Техническое использование судна должно осуществляться с вахтенных и дежурных постов управления, установленных исходя из класса автоматизации судна. Рядом с ними должны быть вывеше-

ны краткие инструкции по их подготовке к действию, пуску, контролю за режимом работы, остановке и выводу их из действия.

6.4 Контроль за состоянием и режимом работы механизмов, устройств и оборудования судна необходимо проводить по показаниям штатных контрольно-измерительных приборов и средств аварийно-предупредительной сигнализации, а также визуальным наблюдением за их общим состоянием.

6.5 Все средства аварийно-предупредительной сигнализации и аварийной защиты должны постоянно находиться в действии и периодически проверяться в соответствии с инструкциями заводов-изготовителей.

6.6 Резервные судовые технические средства следует использовать поочередно таким образом, чтобы они работали в течение года примерно одинаковое время.

6.7 Члены экипажа судна, связанные с технической эксплуатацией, обязаны:

а) перед началом использования судна:

- провести подготовку судовых технических средств к эксплуатации, включая тщательный осмотр и проверку их состояния и, если требуется, их регулировку, в том числе элементов распределения, пусковых и реверсивных устройств, средств управления, контроля, сигнализации и защиты,

- при необходимости провести пробные пуски и проворачивание механизмов,

- проверить укомплектование судна материально-техническим снабжением (сменно-запасными частями, оборудованием, материалами, инструментом и инвентарем),

- проверить комплектность и сроки действия судовых документов;

б) в процессе эксплуатации систематически обеспечивать надежную работу и эффективное использование судовой техники за счет выбора оптимальных режимов их работы;

в) вести журнал учета состояния и выходов из строя основных судовых технических средств, внезапный выход из строя которых создает опасные ситуации, и обеспечивать надежность этих судовых технических средств путем:

- контроля их состояния без вывода из действия с применением стационарных и портативных средств диагностики,

- проверки их состояния перед выходом судов в рейс,

- попеременно-равномерного включения и поддержания, при необходимости, в состоянии горячего резерва технических средств, обладающих структурной избыточностью,

- периодических проверок в действии резервных (в том числе аварийных) технических средств, используемых на непостоянной основе;

г) своевременно выполнять ремонтные работы, технический уход и другие профилактические мероприятия;

д) непрерывно повышать теоретические и практические знания;

е) предъявлять судно и его основные элементы к освидетельствованию уполномоченной организации по классификации и освидетельствованию судов и другим контролирующим организациям в установленные сроки;

ж) при приеме на судно предметов снабжения, оборудования, сменно-запасных частей, механизмов и материалов проверять наличие необходимых сертификатов.

6.8 Для обеспечения в процессе эксплуатации судна надежной работы судовых технических средств экипажем должна быть организована система проверки их работоспособности с отражением результатов в вахтенном журнале.

В первую очередь проверяют:

а) все элементы дистанционного управления, в том числе приборы дистанционного контроля работы энергетической установки, установленные на командных постах судна, — систематически, не реже одного раза в неделю;

б) средства измерений, не отнесенные к разряду индикаторов — в сроки, определенные руководствами (инструкциями) по их эксплуатации;

в) детали двигателей и других судовых технических средств, неудовлетворительное техническое состояние которых приводит к выходу из строя технического средства в целом, — в сроки, установленные руководствами (инструкциями) по их эксплуатации;

г) аварийно-предупредительная сигнализация главных и вспомогательных двигателей — при каждом приеме вахты;

д) воздушные компрессоры — ежедневно;

е) устройства движительно-рулевого комплекса, якорные устройства, швартовные механизмы — систематически, не реже одного раза в неделю;

ж) судовые котлы и их узлы — периодически в соответствии с руководствами (инструкциями) по их эксплуатации с занесением результатов осмотров, освидетельствований и испытаний в формуляры котлов;

и) движители и их узлы — при постановке судна в док или на слип на соответствие их размеров и формы паспортным данным;

к) аварийные источники электроэнергии и электроприводы — перед выходом в рейс.

6.9 Выявленные неисправности, угрожающие безопасности судна и обслуживающего персонала, должны быть незамедлительно устранены.

6.10 Неисправности судовых технических средств, выявленные в процессе эксплуатации, устранение которых требует вывода неисправных объектов из эксплуатации, должны устраняться экипажем при первой возможности. Если судоходная обстановка не допускает вывода неисправных объектов из эксплуатации, неисправности должны устраняться с учетом всех мер для обеспечения безопасности людей и предупреждения возможных повреждений судна и его механизмов.

6.11 Для обеспечения надежной и эффективной работы судовых технических средств (дизелей, котлоагрегатов и механизмов) с оптимальными показателями при различных условиях внешней среды, установленными техническими условиями, Компания должна разработать и внедрить процедуру бункеровочных операций и технологическую карту приема топлива и масла, используемых в судовых энергетических установках.

6.12 Прием топлива и масла на судно должен проводиться при наличии паспорта или сертификата и в соответствии с внедренной Компанией процедурой, в которой указывается их марка и основные физико-химические характеристики.

6.13 Применяемое в судовых энергетических установках топливо должно проходить подготовку в целях удаления воды и механических примесей, способных нарушить нормальную работу установок. Топливо, имеющее повышенную вязкость, должно быть подогрето до температуры, при которой обеспечивается необходимая вязкость перед его подачей к форсункам в соответствии с требованиями инструкций. При эксплуатации системы топливоподготовки должен осуществляться контроль ее работы путем определения вязкости и содержания воды в топливе. Контроль за изменением физико-химических показателей хранящихся и используемых на судне топлив должен осуществляться с помощью судовой лаборатории.

6.14 Экипажем судна должна быть организована периодическая проверка качества смазочного масла с фиксированием результатов анализа в судовых документах. Должен периодически проводиться отбор проб смазочных масел для контроля качества. При наличии признаков, вызывающих сомнение в качестве топлива или масла, отобранная проба должна быть направлена для контрольного анализа в специализированной лаборатории, по результатам которого принимается решение о возможности их дальнейшего их использования.

6.15 Для своевременной замены смазочных материалов в работающих механизмах и системах должен быть обеспечен контроль за состоянием масел, смазок и специальных жидкостей, применяемых на судне.

7 Техническое обслуживание судов

7.1 Техническое обслуживание судна включает в себя комплекс работ, направленных на поддержание судна в исправном техническом состоянии, контроль его технического состояния, выявление и устранение неисправностей, замену изношенных или вышедших из строя деталей и узлов.

7.2 Техническое обслуживание должно осуществляться членами экипажа судна в соответствии с утвержденной Компанией системой технической эксплуатации судов, инструкциями предприятий — изготовителей судовых технических средств и судовыми планами-графиками технического обслуживания, в которых должны быть предусмотрены объемы и сроки осмотров и ухода. Техническое обслуживание по возможности должно совмещаться с освидетельствованиями.

7.3 Система технического обслуживания должна строиться на превентивной (планово-предупредительной) основе. Все выполняемые работы должны:

- проводиться дифференцировано — по состоянию и план-графику (со строго установленной периодичностью) с учетом особенностей судовых конструкций и технических средств, их надежности, условий использования и требований органов надзора;
- осуществляться в процессе эксплуатации судна в максимально возможном объеме;
- предупреждать появление интенсивных износов и проводиться до выхода из строя судовых конструкций и технических средств.

7.4 Техническое обслуживание по состоянию допускается применять для судовых конструкций и технических средств, состояние которых можно определить без разборки освоенными методами и средствами диагностирования и неразрушающего (без разборного) контроля. Для судовых конструкций и технических средств, состояние которых невозможно определить без разборки или разборка которых обязательна при освидетельствовании организации по классификации и освидетельствованию судов, применяется техническое обслуживание по графику. Соотношение применяемых на судне видов технического обслуживания (по состоянию и графику) зависит от наличия средств диагностирования и неразрушающего (без разборного) контроля и опыта обслуживающего персонала по их использованию.

7.5 В качестве основы технического обслуживания судов по состоянию следует применять следующую контрольно-измерительную базу:

а) судовые штатные контрольно-измерительные приборы (включая средства сигнализации и защиты);

б) встроенные средства диагностирования (при наличии);

в) универсальные переносные средства диагностирования и неразрушающего (без разборного) контроля (судовые табельные и береговые, применяемые специальными выездными группами уполномоченных на то организаций при стоянках судов в портах или рейсах).

7.6 Без разборный контроль может осуществляться периодически или непрерывно. По его результатам назначается время очередного контроля или технического обслуживания. Применение неразрушающего (без разборного) контроля не должно считаться достаточным для обеспечения исправности и надежности судовых технических средств.

7.7 Вид, объем, состав и периодичность технического обслуживания должны определяться в зависимости от состояния каждого судна, судовых конструкций и технических средств, их соответствия стандартам (правилам и нормам) и определяться в процессе дефектации.

7.8 По выявленным в системе технического использования судов несоответствиям судовой экипаж готовит руководству Компании донесения (доклады) с указанием причин их возникновения, если они известны, а также о предпринятых мерах по их устранению и предупреждению (предотвращению). По результатам рассмотрения несоответствий Компанией принимается решение о корректировке действий по системе технического обслуживания и осуществляется контроль их исполнения.

7.9 На основе судового плана-графика капитан представляет Компании заявку на техническое обслуживание судна на ближайший определяемый условиями эксплуатации период. Заявка должна содержать объем и укрупненный состав работ по техническому обслуживанию, необходимые средства и материально-техническое обеспечение, в том числе запасные части, специнструмент и приспособления, необходимые для разборки и сборки основных технических средств. Запасные части, специнструмент и приспособления должны содержаться в исправном состоянии, надежно крепиться в специально отведенных для них легкодоступных, удобных для осмотра местах, обеспечивающих качественное их хранение.

7.10 При выполнении работ по техническому обслуживанию должно быть обеспечено:

- принятие мер по обеспечению безопасных условий труда;
- участие ответственных за заведования лиц судового командного состава при вскрытии технических средств;
- выполнение осмотра и дефектации всех деталей и узлов технических средств;
- выполнение требуемых контрольных замеров и занесение их результатов в технический формуляр;
- контроль объема и качества выполненных работ;
- проверка технических средств, а также средств управления, контроля, аварийно-предупредительной сигнализации и защиты технических средств в работе по прямому назначению.

7.11 Компания должна применять различающиеся назначением и условиями проведения следующие виды технического обслуживания судов:

- техническое обслуживание в эксплуатации (эксплуатационное техническое обслуживание), которое совмещается с проверками и испытаниями;
- техническое обслуживание при постановке на отстой;
- докование;
- ремонт.

7.12 Эксплуатационное техническое обслуживание судна может проводиться судовым экипажем или береговыми подразделениями при нахождении в рейсе, при стоянке, при проведении грузовых операций в портах в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта.

7.13 Все судовые технические средства в процессе эксплуатации должны поддерживаться в исправном состоянии и быть отрегулированы таким образом, чтобы было обеспечено соответствие их

параметров паспортным данным, была исключена возможность их перегрузки и обеспечен минимальный удельный расход топлива и смазки на любых режимах. На судне должна быть запрещена эксплуатация судовых технических средств, если их неудовлетворительное техническое состояние может привести к несчастным случаям или аварии судна (в результате потери хода или управляемости).

7.14 При выводе судна на отстой в навигационный период судовые технические средства допускается содержать в холодном (нерабочем) состоянии или с поддержанием их в рабочем состоянии.

При выводе судна на зимний отстой должна осуществляться консервация отдельных судовых технических средств, которую следует проводить в соответствии с руководствами (инструкциями) по технической эксплуатации соответствующих механизмов.

Компания должна установить перечень судовых технических средств, подлежащих консервации, состав работ по их приведению в зимовочное состояние и сроки их выполнения.

При выводе судна из эксплуатации на срок более межнавигационного периода для обеспечения сохранности судовых технических средств судна должна предусматриваться специальная консервация в соответствии с руководствами (инструкциями) по эксплуатации.

7.15 Ремонт судна должен обеспечить восстановление до необходимого уровня частично или полностью утраченных в процессе длительного пользования его технико-эксплуатационных характеристик. В зависимости от объема и состава выполняемых работ применяют доковый и заводской (очередной) ремонты.

Доковый ремонт должен осуществляться в судоподъемном сооружении, если требуется восстановление до исправного состояния подводной части корпусов судов, донно-бортовой арматуры и движительно-рулевого комплекса.

Заводской ремонт должен осуществляться, когда требуется восстановление технико-эксплуатационных характеристик судна, утраченных в процессе длительной эксплуатации.

Ремонт и докование следует проводить с выводом судна из эксплуатации на судоремонтных предприятиях. При необходимости аварийный ремонт по устранению эксплуатационных повреждений допускается выполнять без вывода судна из эксплуатации.

7.16 Ремонт судов следует проводить:

- по планово-предупредительной системе ремонта, которая представляет собой совокупность плановых ремонтов, выполняемых с установленной периодичностью;
- по техническому состоянию — системе допустимых норм износов основных элементов судна, определяемых действующими методами дефектации и расчетными методами.

7.17 Независимо от принятой системы ремонта (планово-предупредительной или по состоянию) ремонт судна проводится:

- на борту судна;
- в организации, осуществляющей ремонт судов.

7.18 В зависимости от технического состояния и срока службы судна в системе планово-предупредительных ремонтов следует предусматривать следующие виды ремонта:

- текущий;
- средний;
- капитально-восстановительный.

7.19 В период между указанными ремонтами должно проводиться техническое обслуживание судовых технических средств в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и руководствами (инструкциями) по их эксплуатации, а также, при необходимости, выполняться гарантийные и аварийные ремонты.

7.20 Текущий ремонт судна следует выполнять тогда, когда требуется поддержание технико-эксплуатационных характеристик в заданных пределах с восстановлением быстро изнашиваемых элементов. Конкретные сроки и периодичность проведения текущего ремонта, а также его объем определяет Компания с учетом фактического состояния судна.

7.21 Средний ремонт судна следует выполнять при необходимости восстановления его технико-эксплуатационных характеристик до заданных значений с заменой или восстановлением элементов определенной номенклатуры и обеспечения работоспособного состояния судна до следующего среднего (капитального) ремонта при условии выполнения в промежуточные сроки текущего ремонта.

При среднем ремонте должна проводиться дефектация всех судовых технических средств судна, по результатам которой должна определяться необходимость и проводиться замена или восстановление их узлов.

7.22 Капитально-восстановительный ремонт судна следует выполнять при необходимости восстановления его технико-эксплуатационных характеристик до значений, близких к построечным, с заменой или восстановлением любых элементов, включая базовые, а также целесообразных

модернизационных работ. Капитальному ремонту подлежат отдельные элементы (узлы) судна, судовые двигатели (как главные, так и вспомогательные), вспомогательные механизмы и судовые устройства после выработки ресурса независимо от срока наступления капитального ремонта или в случаях, когда их техническое состояние требует проведения капитального ремонта.

7.23 Слипование (докование) судна необходимо осуществлять в доке или на слипе (или при обнажении подводной части корпуса судна другим способом) при проведении среднего или капитально-восстановительного ремонтов.

7.24 Устранение повреждений, полученных судном при авариях или иных транспортных происшествиях, с восстановлением его технико-эксплуатационных характеристик должно осуществляться путем аварийного ремонта.

7.25 При ремонте судна по техническому состоянию (системе допустимых норм износов) Компания должна обеспечить постоянный контроль за техническим состоянием всех технических средств. Компания должна организовать ремонт в необходимых объемах или замену новыми технических средств судна, по которым превышены допустимые нормы износов.

7.26 Для обеспечения эффективности работ по ремонту судна Компания должна заблаговременно определить регламент их проведения, в котором в том числе следует отразить:

- сроки начала и окончания;
- объем выполняемых работ;
- порядок подготовки и приемки судна в ремонт, а также из ремонта;
- объемы и условия выполнения работ силами экипажа и другими организациями, привлекаемыми Компанией.

7.27 Исходными материалами для определения объема намечаемых ремонтных работ по техническим средствам судна являются:

- нормы допустимых износов;
- результаты предремонтной дефектации, наблюдений и осмотров в процессе эксплуатации.

7.28 До постановки судна на ремонт Компания должна:

- подготовить и согласовать в установленном порядке ремонтную документацию, отражающую объем, характер и особенности планируемых ремонтных работ;
- подготовить конструкторскую и техническую документацию по судну, необходимую для выполнения планируемых ремонтных работ;
- обеспечить наличие материалов и запасных частей (имеющих соответствующие сертификаты), необходимых для ремонта или замены подлежащих ремонту технических средств;
- организовать, при необходимости, присутствие экипажа на судне на период ремонта.

7.29 После постановки судна в ремонт, его осмотра или деффектации Компания должна уточнить объемы ремонтных работ и сроки ремонта. Если для уточнения характера ремонта механизмов, узлов и агрегатов требуются предремонтные испытания, Компания должна обеспечить их проведение.

8 Документация

8.1 Требования к документации

8.1.1 В составе упорядоченного комплекса документов по системе управления безопасностью Компания должна предусмотреть документы, регламентирующие деятельность берегового и судового персонала в отношении обеспечения надежности судовых технических средств, в составе, гарантирующем, что:

- действующая документация является полной, охватывает все сферы деятельности компании и судов, имеется в наличии и находится на рабочих местах, где она должна использоваться;
- изменения, вносимые в документацию, предварительно рассматриваются и обсуждаются квалифицированным, компетентным и профессионально подготовленным персоналом и после принятия решений распределяются и рассылаются в установленном порядке;
- устаревшая и отмененная документация ликвидируется и незамедлительно изымается из обращения.

8.1.2 Состав и объем документации, касающейся обеспечения надежности судовых технических средств, должен быть по возможности минимальным (не в ущерб безопасности без излишней избыточности), удобным и понятным для пользователей. На каждом судне должен находиться полный комплект документации, к нему относящийся.

8.1.3 По назначению документация подразделяется на следующие виды:

- построечная;

- нормативно-правовая;
- регистрационная;
- инструктивно-информационная.

8.1.4 Минимальный состав построечной документации, поставляемой судостроительными предприятиями вместе с судном, постоянно используемой береговым и судовым персоналом в целях обеспечения надежности судовых технических средств в нормальных и экстремальных условиях, должен включать в себя:

- технический паспорт или формуляр судна, содержащий его основные технико-эксплуатационные характеристики;
- чертежи судовых конструкций, схемы судовых систем и схемы размещения судовых технических средств, жизненно важных для обеспечения безопасной эксплуатации судна.

8.1.5 При формировании Компанией комплекса документов по системе управления безопасностью в него должна включаться нормативно-правовая документация, содержащая свод обязательных стандартов (правил и норм), соблюдение которых позволяет обеспечивать надежность судовых технических средств. По порядку разработки и введения нормативно-правовая документация подразделяется:

- на внутреннюю, которая разрабатывается Компанией, оформляется и вводится в действие в виде документированных процедур и инструкций (руководств, наставлений, положений, правил и т. д.). В соответствии с этой документацией Компания должна осуществлять контроль за соблюдением береговым и судовым персоналом процедур и инструкций, если требуется, проводить их корректировки, отменять устаревшие, разрабатывать и вводить в действие новые процедуры и инструкции;
- на внешнюю (кодексы, положения, правила, наставления, рекомендации), которая разрабатывается и вводится в действие полномочными на то организациями, контролирующими и регламентирующими безопасность и предотвращение загрязнения. Компания должна установить порядок обеспечения береговых подразделений и судов внешней документацией и отслеживать проводимые в ней изменения.

8.1.6 Для обеспечения обратной связи берегового и судового персоналов Компания должна ввести комплект регистрационной (учетно-отчетной) документации, которая предназначена для отражения соблюдение береговым и судовым персоналом стандартов (правил и норм) по обеспечению надежности судовых технических средств, действенность этих стандартов (правил и норм) и меру безопасной эксплуатации судов. В качестве преимущественной формы регистрационной (учетно-отчетной) документации следует использовать журналы, ведение которых предписано [2], перечень и форму которых устанавливает Компания.

8.1.7 Отчетная документация должна представляться на базе учетной в форме докладов, рапортов, отчетов, донесений, копий регистрационной (учетно-отчетной) документации и выдержек из нее.

8.1.8 В целях содействия береговому и судовому персоналу в выработке и принятии правильных решений по обеспечению надежности судовых технических средств Компанией должна быть разработана инструктивно-информационная документация, которая может являться исполнительно-справочной и содержать инструктивные и информационные материалы, прямо или косвенно связанные с эксплуатацией судовых технических средств, используемые персоналом в своей деятельности, определяющие его должностные обязанности и действия в нормальных и экстремальных условиях.

8.2 Состав документов

8.2.1 К основным внутренним документам Компании в отношении обеспечения надежности судовых технических средств должны относиться:

а) Основное руководство по эксплуатации судов, содержащее судовые операции по безопасности и предотвращению загрязнения, правила и инструкции их выполнения, в том числе по обеспечению надежности судовых технических средств;

б) Техническое руководство, определяющее назначение береговых подразделений, их задачи, структуру, должностные положения, включающие в себя функциональные требования, квалификацию, обязанности, полномочия и деловые качества, а также выполняемые подразделениями процедуры по обеспечению надежности судовых технических средств.

8.2.2 Вся информация, касающаяся технической эксплуатации судовых технических средств, должна регистрироваться в следующих журналах:

а) судовой журнал — должен находиться на ходовом мостике (в штурманской рубке) и вестись как на стоянке, так и на ходу судна;

б) машинный журнал — должен находиться в машинном отделении (в центральном посту управления) и вестись как на стоянке, так и на ходу судна.

8.2.3 Перечень судовых журналов определяется Компанией и может содержать в части обеспечения надежности судовых технических средств кроме указанных и другие журналы, например:

а) журналы обязательных периодических проверок противопожарных, аварийных и спасательных средств, имущества и снабжения; в этих журналах содержится перечень предписанных процедур, периодичность их выполнения с указанием фактической даты;

б) журналы учета расхода и наличия сменно-запасных частей, наличия и дат корректировки навигационных карт и пособий, учета выполнения работ по техническому обслуживанию и т. д.

8.2.4 В составе судовой регистрационной (учетно-отчетной) документации в отношении обеспечения надежности судовых технических средств необходимо предусмотреть, как минимум:

а) формуляры основных механизмов;

б) журнал распоряжений старшего механика;

в) планы-графики технического обслуживания судовых механизмов и систем по заведованиям;

г) журналы учета технического состояния механизмов и систем по заведованиям;

д) журнал инструктажа по технике безопасности;

е) журнал учета технической учебы машинной команды;

ж) подшивка судовых отчетов по механической части.

8.2.5 В составе судовой регистрационной (учетно-отчетной) документации в отношении обеспечения надежности судовых технических средств необходимо предусмотреть акты об испытаниях судовых технических средств.

8.2.6 В составе судовой инструктивно-информационной документации в отношении обеспечения надежности судовых технических средств необходимо предусмотреть:

а) инструкцию по ведению плана-графика технического обслуживания судовых механизмов и систем;

б) инструкцию по несению ходовой машинной вахты (хранится в центральном посту управления машинным отделением);

в) заводскую (построечную) документацию по механической части, включая описания, схемы, чертежи и инструкции по эксплуатации.

8.2.7 Состав внешних нормативно-правовых документов в отношении обеспечения надежности судовых технических средств должен определяться обязательными и применимыми стандартами (правилами и нормами), кодексами, руководствами (наставлениями) и установленными Компанией нормативными положениями по системе управления безопасностью, в том числе Основным руководством по эксплуатации судов.

8.2.8 В целях формализации и представления в виде последовательно выполняемых операций по обеспечению надежности судовых технических средств Техническое руководство должно содержать следующие основные процедуры по техническому обеспечению:

а) процедура «Контроль технического состояния судов»;

б) процедура «Техническое обслуживание судов»;

в) процедура «Докование судов»;

г) процедура «Ремонт судов»;

д) процедура «Материально-техническое снабжение судов».

9 Основные процедуры технического обеспечения

9.1 Процедура «Контроль технического состояния судов»

9.1.1 Процедура «Контроль технического состояния судов» должна определять формы и порядок контроля технического состояния судна, осуществляемого береговым и судовым персоналом Компании.

9.1.2 Эксплуатация судов должна осуществляться под постоянным контролем Компании, которая выполняет обеспечение и поддержание на должном уровне технического состояния судов.

9.1.3 Контроль Компанией должен осуществляться на основе судовой и контрольно-периодической информации.

9.1.4 Судовая информация должна представляться экипажами судов в виде:

а) судовых суточных докладов по установленному компанией регламенту — один раз в сутки в нормальных эксплуатационных условиях.

При нахождении в рейсе судовые суточные доклады, среди прочего, должны содержать:

- местонахождение (позицию) судна и гидрометеорологическую обстановку,
- режимы плавания и скорость хода судна,

- данные об остановках судна, вызванных неисправностями главного двигателя или иного судового оборудования,

- наличие на борту судна топлива, масла, материально-технического снабжения, их расходы и запросы (заявки) на пополнение с учетом предстоящего рейса.

При нахождении судна в порту судовые суточные доклады, среди прочего должны содержать:

- состояние с неотложным техническим обслуживанием, повлиявшим на плановый выход судна в рейс,

- состояние с выполнением запросов (заявок) по бункеровке, материально-техническому и продовольственному снабжению,

- претензии и замечания надзорных органов по состоянию безопасности и эксплуатации судна;

б) судовых рейсовых или месячных отчетов.

Судовые рейсовые или месячные отчеты должны представляться по разделам деятельности: общая, эксплуатационно-коммерческая, навигационная (судоходства), техническая и кадровая. Состав и содержание отчетов и их формы устанавливаются Компанией. В них среди прочего приводятся:

- состояние и безопасность судна и оборудования,

- сроки действительности судовых документов,

- часы наработки главных и вспомогательных двигателей,

- расходы топлива и масла.

в) судовых экстренных донесений об опасных и аварийных ситуациях с обязательным поддержанием постоянной связи с Компанией;

г) судовых заявок на пополнение судовых запасов топлива, масла, материально-технического и продовольственного снабжения.

9.1.5 На основании контрольно-периодической информации, представляемой экипажами судов, береговым персоналом Компании должны осуществляться следующие виды контрольных проверок судов:

а) контрольно-эпизодические (внеплановые) проверки, которые проводятся на разовой основе при стоянке судов в портах для проверки их общего состояния и безопасности;

б) контрольно-периодические (плановые) проверки, которые проводятся на плановой основе в рейсах и портах в соответствии с планом-графиком — для каждого судна не менее двух раз дважды в год.

9.1.6 В результате проверки, среди прочего, должно быть установлено:

а) состояние судна и его основного оборудования, прежде всего, оказывающего влияние на безопасность и предотвращение загрязнения;

б) соблюдение положений общесудовой и вахтенной службы;

в) наличие на судне и соблюдение судовым персоналом правил, норм и инструкций, регламентирующих безопасную эксплуатацию;

г) правильность и полноту регистраций в судовой документации;

д) понимание политики безопасности и выполнения положений системы управления безопасностью.

9.1.7 По результатам проверок в форме, установленной Компанией, должен быть составлен отчет, в котором должны содержаться информация обо всех выявленных недостатках и предложения по их устранению.

9.1.8 В Компании должны формироваться и вестись массивы (файлы) технического состояния судов на основе информации, содержащейся в отчетах судовых экипажей, актов и отчетов по контролю за техническим состоянием судов.

9.2 Процедура «Техническое обслуживание судов»

9.2.1 Процедурой должен определяться порядок выполнения технического обслуживания судов судовым и береговым персоналом.

9.2.2 Береговым персоналом организуется и обеспечивается планомерное техническое обслуживание судов. Техническое обслуживание выполняется судовыми экипажами и, если это необходимо, направляемыми на суда ремонтными бригадами.

9.2.3 Техническое обслуживание, обеспечивающее поддержание исправного технического состояния судов в эксплуатации, проводится по судовому сводному плану-графику проверок и технического обслуживания.

9.2.4 Судовой сводный план-график ведется по заведованиям и составляется на основе инструкций предприятий-изготовителей, сроков действительности судовых документов и периодически прово-

димых проверок состояния судовых технических средств, в том числе с применением средств неразрушающего (без разборного) контроля и диагностики.

9.2.5 Судовой сводный план-график должен отражать:

а) виды, наименование и коды основных судовых конструкций и оборудования;

б) дату последней и последующей (плановой) проверки состояния или технического обслуживания основных судовых конструкций и оборудования.

9.2.6 В составе судового сводного плана-графика выделяются в качестве самостоятельных разделов планы-графики (руководства) проверок и технического обслуживания:

а) судовых спасательных средств;

б) судовых противопожарных систем;

в) судового аварийного оборудования.

9.2.7 На основе сводного судового плана-графика проверок и технического обслуживания составляется запрос на техническое обслуживание судна на предстоящий плановый период.

В запросе приводятся:

а) потребность в плановом техническом обслуживании судна с укрупненным распределением по основным разделам — корпусному, механическому, электротехническому, радио- и электрорадионавигационному;

б) объемы технического обслуживания, выполняемые судовым персоналом и подлежащие выполнению береговой ремонтной бригадой (включая диагностическую группу, если она требуется), состав, квалификация и время нахождения на судне ремонтной бригады;

в) потребности в сменно-запасных частях, оборудовании, материалах и специнструменте, необходимых для выполнения технического обслуживания.

9.2.8 Техническое обслуживание может выполняться при краткосрочных выводах судна из эксплуатации, если это эксплуатационно и технологически необходимо. О непредвиденных отказах (выходах из строя) экипаж незамедлительно информирует береговой персонал.

9.2.9 Проведение технического обслуживания регистрируется (учитывается) в специальных судовых журналах. Судовые отчеты по техническому обслуживанию представляются в Компанию в установленные сроки.

9.3 Процедура «Докование судов»

9.3.1 Процедурой (положением) о доковании должен устанавливаться порядок подготовки судов к доковому ремонту, докового ремонта судов, проводимого с периодичностью и в объеме, требуемыми для сохранения действительности судовых документов, приемки выполненных на судах доковых работ.

9.3.2 Планирование, подготовку и организацию проведения докований судов осуществляет Компания путем обеспечения:

а) согласования и утверждения ведомостей доковых работ;

б) ведения технических, организационных согласований с судоремонтным предприятием;

в) готовности судов к доковании и их доставку на судоремонтные предприятия;

г) организации проведения доковых работ и приемки судов после докования.

9.3.3 Судовой персонал обеспечивает:

а) составление ведомостей на доковые работы;

б) подготовку судна к доковании;

в) приведение судна в состояние, обеспечивающее возможность его постановки в док;

г) контроль объема и качества исполняемых работ;

д) приемку доковых работ, подготовку и передачу Компании информации о ходе докования и возникающих трудностях.

9.3.4 Подготовка судна к доковании включает в себя:

а) разработку ведомостей доковых работ;

б) выбор судоремонтного предприятия;

в) заключение договора на доковый ремонт.

9.3.5 Разработка ведомостей доковых работ проводится судовым персоналом на основе:

а) судового формуляра;

б) журнала учета технического состояния корпуса;

в) актов, предписаний и требований органов надзора;

г) перечня не устраненных повреждений.

9.3.6 Приведение судна в состояние, обеспечивающее его своевременную постановку в док предусматривает:

а) устранение крена;

б) запрессовку или осушение всех танков (устранение свободных поверхностей жидкостей);

в) крепление всех свободнолежащих грузов;

г) мойку, дегазацию и зачистку топливных танков и масляных цистерн в районе производства ремонтных работ и смежных с ними.

9.3.7 Докование судна включает в себя ввод судна в док и его обеспечение всеми необходимыми ресурсами (электроэнергия, вода, пар и т. п.) и услугами, а также его вывод из дока.

9.3.8 Экипаж судна осуществляет наблюдение за ходом проведения доковых работ, участвует в приемках выполненных работ и испытаниях судовых конструкций и оборудования.

9.3.9 По окончании доковых работ и испытаний, предусмотренных программой, судно принимается судовым экипажем.

9.3.10 Техническая документация по докованию (спецификация выполненных работ, акты и т. д.) передается и хранится на судне (оригиналы) и в Компании (копии).

9.3.11 Все работы по докованию регистрируются в судовой документации в форме Акта докового осмотра судна.

9.4 Процедура «Ремонт судов»

9.4.1 Процедура (положение) «Ремонт судов» должна определять порядок ремонтов судна, проводимых с периодичностью и в объемах, требуемых для сохранения действительности судовых документов.

9.4.2 Организацию и обеспечение ремонтов осуществляет береговой персонал при участии судового экипажа.

9.4.3 Процедурой устанавливается следующий порядок осуществления ремонта судна:

а) подготовка судов к ремонту;

б) ведение наблюдения за ремонтом судов;

в) приемка судов из ремонта.

9.4.4 Береговой персонал Компании обеспечивает планирование, подготовку и проведение ремонта судна путем:

а) согласования и утверждения ремонтных ведомостей;

б) ведения согласований с судоремонтным предприятием;

в) обеспечения готовности судна к ремонту и его доставки на судоремонтное предприятие;

г) организации проведения ремонтных работ и приемки судна из ремонта.

9.4.5 Экипаж судна обеспечивает:

а) составление ремонтных ведомостей и передачу их в Компанию на согласование и утверждение;

б) подготовку судна к ремонту;

в) контроль объема и качества исполняемых работ;

г) приемку работ, подготовку и передачу Компании информации о ходе ремонта и возникающих трудностях.

9.4.6 Подготовка судна к ремонту включает в себя:

а) разработку ремонтных ведомостей;

б) выбор судоремонтного предприятия;

в) заключение договора на ремонт.

9.4.7 Разработка ремонтных ведомостей проводится судовым экипажем на основе:

а) судового формуляра;

б) журнала учета технического состояния судовых конструкций и оборудования;

в) актов, предписаний и требований организации по классификации и освидетельствованию судов и органов надзора;

г) перечня не устраненных повреждений;

д) норм допускаемых износов.

9.4.8 Приведение судна в состояние, обеспечивающее своевременное начало ремонтных работ, предусматривает:

а) мойку, дегазацию и зачистку топливных танков и масляных цистерн в районе производства ремонтных работ и смежных с ними;

б) снятие с судна излишних грузов, легко- воспламеняющихся материалов, другого имущества и снабжения, препятствующих проведению ремонтных работ;

в) спуск воздуха под давлением, слив воды, топлива и масла из всех технических средств и систем, подлежащих ремонту;

г) проверку готовности судна к ремонту.

9.4.9 Обязанностью судового экипажа является:

а) осуществление наблюдения за ходом ремонта, включающего в себя контроль качества, соблюдение сроков исполнения работ, соответствие работ ремонтным ведомостям, а также участие во всех видах испытаний;

б) приемка судна из ремонта по окончании ремонтных работ, испытаний, предусмотренных программой, и устранения дефектов, выявленных при испытаниях.

9.4.10 Все работы по ремонту регистрируются в судовой технической документации по ремонту (спецификация выполненных работ, акты и т. д.), которая хранится на судне (оригиналы) и в Компании (копии).

9.5 Процедура «Материально-техническое снабжение судов»

9.5.1 Процедура «Материально-техническое снабжение судов» должна устанавливать порядок материально-технического снабжения судов, необходимого для обеспечения надежной и безопасной эксплуатации. Выполнение процедуры организует и обеспечивает береговой персонал Компании совместно с экипажами судов, которые организуют и обеспечивают регистрацию (учет), хранение и использование предметов материально-технического снабжения на судах.

9.5.2 Надежная и безопасная эксплуатация судов и судовых технических средств требует их своевременного материально-технического снабжения. Береговой персонал Компании осуществляет организацию и обеспечение заказа и поставки на судно предметов материально-технического снабжения. Судовой экипаж организует и обеспечивает регистрацию (учет), хранение и использование предметов материально-технического снабжения и поддержание их постоянного запаса на судне по нормам.

9.5.3 Материально-техническое снабжение судов предусматривает:

а) составление и представление судном запросов (заказов) на предметы материально-технического снабжения по стандартной форме, выпускаемой Компанией;

б) регистрацию и прохождение запросов (заказов) в Компании.

Поступивший на реализацию запрос до принятия каких-либо действий регистрируется в «Книге заказов». В ней отражается полная информация по запросу, в том числе марки и количество заказываемых сменно-запасных частей и оборудования;

в) поставки на суда предметов материально-технического снабжения и проверку их качества. Проверку соответствия поставки требованиям заказа осуществляет судовой персонал и о результатах информирует Компанию.

9.5.4 В Компании формируются и ведутся по каждому судну массивы (судовые запросы на предметы материально-технического снабжения), содержащие полную информацию по движению предметов материально-технического снабжения.

Библиография

[1] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ (в ред. от 28 июля 2012 г.)

[2] Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 2010 г. N 623

УДК 656.62:629.122:006.354 ОКС 03.220.40

Ключевые слова: внутренний водный транспорт, система управления безопасностью, процедура, безопасность, береговой персонал, судовой экипаж, судовые технические средства

Редактор *М.Н. Штык*
Технический редактор *В.Н. Прусакова*
Корректор *М.С. Кабашова*
Компьютерная верстка *А.Н. Золотаревой*

Сдано в набор 16.03.2015. Подписано в печать 25.03.2015. Формат 60 × 84 1/8. Гарнитура Ариал.
Усл. печ. л. 2,79. Уч.-изд. л. 2,00. Тираж 31 экз. Зак. 1418.

Издано и отпечатано во ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ», 123995 Москва, Гранатный пер., 4.
gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru