ПОСТАНОВЛЕНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

4476 Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта

В соответствии с Федеральным законом «О техническом регулировании» Правительство Российской Федерации п о с т а н о в л я е т:

1. Утвердить прилагаемый технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта (далее — технический регламент).

2. Министерству транспорта Российской Федерации по согласованию с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти представить в 6-месячный срок в установленном порядке в Правительство Российской Федерации проект перечня национальных стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения технического регламента, а также осуществления оценки соответствия продукции требованиям технического регламента.

3. Установить, что требования технического регламента, отличающиеся от требований, регламентируемых нормативными документами, действующими на территории Российской Федерации до его вступления в силу, распространяются на суда, проекты которых согласованы и контракты на строительство которых заключены после вступления в силу технического регламента.

4. Установить, что срок реализации требований о включении в состав средств навигационного оборудования самоходных судов аппаратуры спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS в отношении судов, эксплуатация которых началась до вступления в силу технического регламента, определяется Министерством транспорта Российской Федерации.

5. Технический регламент вступает в силу по истечении 18 месяцев со дня официального опубликования настоящего постановления.

Председатель Правительства Российской Федерации В. ПУТИН

Москва
12 августа 2010 г. № 623

gost.e-ecolog.ru

УТВЕРЖДЕН
постановлением Правительства
Российской Федерации
от 12 августа 2010 г. № 623

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ
о безопасности объектов внутреннего водного транспорта

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Настоящий технический регламент устанавливает обязательные для применения и исполнения минимально необходимые требования к безопасности объектов технического регулирования (далее — объекты регулирования), направленные на достижение предусмотренных настоящим техническим регламентом целей, требования к маркировке и правила ее нанесения, а также правила идентификации объектов регулирования.

2. Действие настоящего технического регламента распространяется на объекты регулирования и связанные с требованиями к безопасности объектов регулирования процессы проектирования (включая изыскания), производства, строительства, эксплуатации, хранения, перевозки и утилизации.

3. В соответствии с Федеральным законом «О техническом регулировании» настоящий технический регламент применяется в целях защиты жизни и здоровья граждан, имущества физических и юридических лиц, государственного или муниципального имущества от опасности, источником которой может стать деятельность внутреннего водного транспорта и связанная с ним инфраструктура, охраны окружающей среды, жизни и здоровья животных и растений, предупреждения действий, вводящих в заблуждение приобретателей объектов регулирования, а также обеспечения энергетической эффективности.

4. Выполнение требований настоящего технического регламента должно обеспечить:

а) биологическую безопасность объектов регулирования;

б) взрывобезопасность объектов регулирования;

в) гидрометеорологическую безопасность объектов регулирования;

г) единство измерений;

д) механическую безопасность объектов регулирования;

е) пожарную безопасность объектов регулирования;

ж) термическую безопасность объектов регулирования;

з) химическую безопасность объектов регулирования;

и) электрическую безопасность объектов регулирования;

к) электромагнитную совместимость в части обеспечения работы приборов и оборудования, относящихся к объектам регулирования;

л) экологическую безопасность объектов регулирования;

м) энергетическую и экологическую эффективность объектов регулирования;

н) другие виды безопасности объектов регулирования в целях, указанных в пункте 3 настоящего технического регламента.

5. К объектам регулирования относятся:

а) объекты внутреннего водного транспорта, включающие:

используемые для целей судоходства самоходные суда с главными двигателями мощностью 55 киловатт и более, несамоходные суда валовой вместимостью 80 регистровых тонн и более, все пассажирские и наливные суда, а также все суда, предназначенные для перевозки опасных грузов;

паромные переправы и наплавные мосты на внутренних водных путях;

материалы и изделия для судов;

б) процессы проектирования, производства, строительства, монтажа, эксплуатации и утилизации, связанные с объектами внутреннего водного транспорта;

в) объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта, включающие:

судовые ходы, обозначенные навигационными знаками судоходной обстановки или иным способом;

средства навигационного оборудования;

перегрузочные комплексы, пассажирские терминалы, оградительные, берегоукрепительные гидротехнические сооружения портов;

причалы и портовые причальные сооружения;

г) процессы проектирования (включая изыскания), строительства, эксплуатации, вывода из эксплуатации и ликвидации, связанные с объектами инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

6. Требования настоящего технического регламента обязательны для их выполнения физическими и юридическими лицами, осуществляющими проектирование (включая изыскания), строительство, эксплуатацию (включая вывод из эксплуатации и ремонт), ликвидацию и утилизацию объектов регулирования, и федеральными органами исполнительной власти, осуществляющими государственный контроль (надзор) за соблюдением требований настоящего технического регламента.

7. К объектам регулирования в отношении оценки соответствия не применяются требования других технических регламентов, в сфере применения которых находятся аналогичные объекты, если настоящим техническим регламентом не предусмотрено иное.

8. Перечень объектов регулирования, указанных в подпунктах «а» и «в» пункта 5 настоящего технического регламента, приведен в приложении № 1.

9. Понятия, используемые в настоящем техническом регламенте, означают следующее:

«внесудовые водоохранные средства» — следующие береговые или плавучие пункты приема загрязнений, образующихся на судах в процессе эксплуатации:

суда-сборщики загрязнений;

специализированные причалы для приема сточных вод и мусора;

специализированные очистные суда для приема и обработки части или всех загрязнений, скапливающихся на судах;

«допустимый риск» — установленные проектантом значения рисков для указанных в подпунктах «а» и «в» пункта 5 настоящего регламента объектов регулирования, отвечающие фактически достигаемому уровню, который должен быть обеспечен при проектировании, изготовлении, эксплуатации и утилизации с учетом технических и экономических возможностей проектанта, изготовителя и эксплуатанта;

«живучесть судна (судового технического средства)» — способность судна (судового технического средства) противостоять аварийным повреждениям, сохраняя в возможной степени свою плавучесть, эксплуатационные и мореходные качества (эксплуатационные свойства) в ситуациях, угрожающих безопасности судна, и обеспечивать безопасность находящихся на борту людей и сохранность груза;

«жизненный цикл судна (судового технического средства)» — совокупность взаимосвязанных процессов последовательного изменения состояния судна (судового технического средства) от формирования исходных требований к нему до окончания его эксплуатации или применения;

«изготовитель» — юридическое или физическое лицо, которое строит объекты регулирования, изготавливает и распространяет изделия для них или передает право распространения другому юридическому или физическому лицу, модернизирует объекты регулирования, официально наносит на объекты регулирования и изделия для них товарный знак или другое отличительное обозначение, тем самым принимая на себя обязательства изготовителя, или в качестве другого распространителя оказывает влияние на безопасность объектов регулирования или изделий для них;

«изделия для судов» — изделия, которыми укомплектовывается судно и без которых судно не может выполнять предназначенные ему функции: дельные вещи, мебель, судовые технические средства, оборудование для обеспечения требуемых условий обитания персонала и пассажиров, охраны жизни и здоровья людей на борту судна, материалы для ремонта судна и судовых технических средств;

«классификация» — форма осуществляемой органом классификации судов оценки соответствия объектов внутреннего водного транспорта требованиям настоящего технического регламента;

«машинные помещения» — помещения и ведущие в них шахты, в которых расположены мастерские или размещены технические средства судовой энергетической установки, оборудование;

«машинные помещения категории «А» — машинные помещения, в которых расположены:

двигатели внутреннего сгорания, используемые в качестве главных двигателей;

двигатели внутреннего сгорания, используемые для вспомогательных нужд, если их суммарная мощность составляет не менее 375 кВт;

любой котел, работающий на жидком топливе, или установка подготовки жидкого топлива, или оборудование, работающее на жидком топливе (генераторы инертных газов, инсинераторы и другие агрегаты);

«навалочный груз» — кусковый, зернистый, порошкообразный или пылевидный груз, транспортируемый без упаковки;

«наплавной мост» — мост на плавучих опорах;

«неразрушающий контроль» — контроль, при котором определяются характеристики материалов без разрушения изделий или изъятия образцов;

«орган классификации судов» — орган технического надзора и классификации судов в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

«отстой судна» — период, когда судно временно выведено из эксплуатации, в том числе по причине закрытия навигации по погодным условиям;

«паромная переправа» — участок водного пути с причальными сооружениями и курсирующими на нем специализированными судами-паромами;

«пассажирский терминал» — совокупность объектов инфраструктуры речного порта, предназначенная для обслуживания пассажиров и включающая в себя необходимые для этого вокзал, причалы, устройства и приспособления для посадки, высадки пассажиров и их пребывания в ожидании судна, служебно-вспомогательные здания и сооружения, портовые перегрузочные машины и оборудование для погрузки, выгрузки багажа, постельного белья, продовольственных и других грузов, подъездные пути смежных видов транспорта;

«пассажирское судно» — судно, предназначенное для перевозки пассажиров;

«перегрузочные работы» — комплекс работ, связанных с перемещением грузов из одного транспортного средства в другое непосредственно или через склад, внутрискладское перемещение грузов;

«перегрузочный комплекс» — совокупность объектов инфраструктуры речного порта, предназначенная для обслуживания судов и производства перегрузочных работ и включающая в себя необходимые для этого причалы, склады, служебно-вспомогательные здания и сооружения, портовые перегрузочные машины и оборудование;

«персонал эксплуатанта» — экипаж судна или иной персонал, обеспечивающий эксплуатацию объектов регулирования;

«портовые перегрузочные машины и оборудование» — машины всех типов, используемые для загрузки, разгрузки судов и (или) средств сухопутного транспорта, перемещения грузов в границах территории порта, выполнения складских работ, пакетирования грузов, загрузки и разгрузки контейнеров, съемные грузозахватные приспособления, тара, вспомогательные устройства и приспособления;

«причальное сооружение» — гидротехническое сооружение, имеющее устройства для безопасного подхода судов и предназначенное для безопасной стоянки судов;

«проектант» — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, разрабатывающие проектно-конструкторскую документацию на объект регулирования;

«разряд водного бассейна» — категория водных бассейнов в зависимости от их ветроволновых характеристик;

«расписания по тревогам» — основные составляемые эксплуатантом рабочие судовые документы по организации и ведению борьбы за живучесть судна, описывающие конкретные обязанности по тревогам для каждого члена судового экипажа при экипажном методе работы или каждого члена бригады, одновременно находящихся на судне, при бригадном методе работы, каждого лица, не входящего

в штат, но постоянно работающего на судне, каждого практиканта и руководителя практики;

«специализированное очистное судно» — самоходное или несамоходное судно, предназначенное для приема всех или части загрязнений, скапливающихся на судах, и последующей их обработки;

«средства навигационного оборудования» — специальные сооружения, конструкции или устройства, предназначенные для ограждения судовых ходов (навигационных опасностей) и ориентирования судоводителей;

«строитель судна» — юридическое лицо, располагающее специальным строительно-монтажным оборудованием, оснасткой и специально подготовленным персоналом, которое строит, модернизирует, обновляет или ремонтирует суда, официально признает себя ответственным за безопасность построенного, модернизированного, обновленного или отремонтированного судна, если при эксплуатации не были нарушены ограничения, наложенные разработанным проектом либо иными документами, регламентирующими безопасную эксплуатацию судна;

«судовые технические средства» — двигатели, генераторы, насосы, компрессоры, котлы, теплообменные аппараты, сосуды под давлением, фильтры, арматура систем, палубные механизмы, электрическое оборудование, радиоэлектронные средства связи и навигации, бытовые установки сжиженного газа, оборудование экологической безопасности и другие изделия судового машиностроения, электротехнической и радиоэлектронной промышленности, предназначенные для выполнения определенных функций, связанных с обеспечением возможности эксплуатации судна, управления судном и его оборудованием;

«техническая эксплуатация судов» — комплекс организационных и технических мер, выполняемых для поддержания судов в исправном состоянии в течение всего срока их эксплуатации;

«техническое использование судов» — комплекс работ, выполняемых судовыми экипажами в период несения вахтенной службы и обеспечивающих работу судна по назначению с заявленными технико-эксплуатационными показателями;

«техническое обслуживание судов» — комплекс операций или операция по поддержанию работоспособности или исправности судна, судового технического средства, иного технического объекта при использовании по назначению, ожидании, хранении и транспортировании;

«технологическая линия» — совокупность взаимодействующих в определенной последовательности перегрузочных машин, технологической оснастки и персонала эксплуатанта, осуществляющих перемещение груза по той или иной технологической схеме в один поток;

«технологическая схема» — технологическое решение варианта перегрузки груза одной технологической линией, определяющее состав и последовательность операций этой технологической линии, а также типы перегрузочных машин, технологической оснастки и средств укрупнения грузовых мест, используемых при выполнении каждой из технологических операций;

«эксплуатант» — юридическое или физическое лицо, осуществляющее эксплуатацию объектов регулирования и несущее ответственность за выполнение обязанностей, возлагаемых на него в соответствии с настоящим техническим регламентом;

«эксплуатационная документация» — совокупность документов, разработанных проектантом, изготовителем или эксплуатантом объектов регулирования в целях обеспечения их безопасного применения по назначению и их безопасной утилизации;

«эксплуатация» — стадия жизненного цикла материального объекта регулирования, включающая в себя приемку в эксплуатацию, использование его по назначению, определенному изготовителем (проектантом), техническое обслуживание и ремонт объекта регулирования без вывода из эксплуатации и вывод его из эксплуатации;

«элементы судна» — такие структурные части судна, как корпус, надстройки, судовая энергетическая установка, судовые устройства, предметы снабжения, средства противопожарной защиты, электрическое оборудование, радиоэлектронные средства, навигационное оборудование, средства автоматизации, оборудование по предотвращению загрязнения.

10. Информация о технических характеристиках, параметрах и (или) свойствах объектов регулирования, указанных в подпункте «а» и абзацах третьем — пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, должна быть однозначно понимаемой и достоверной. Такая информация приводится:

а) на маркировке объекта регулирования, изделия и его основных сборочных (структурных) единиц, выполненной изготовителем (кроме объектов регулирования, указанных в подпункте «а» пункта 5 настоящего технического регламента);

б) в сопроводительной технической документации изготовителя.

11. Технические характеристики объектов регулирования, указанных в пункте 10 настоящего технического регламента и выпущенных в обращение на территории Российской Федерации, должны соответствовать заявленным техническим характеристикам и показателям, приведенным в сопроводительной технической документации изготовителя.

12. Объекты регулирования, указанные в пункте 10 настоящего технического регламента, должны соответствовать требованиям безопасности в течение всего периода эксплуатации при условии выполнения требований, установленных в сопроводительной технической документации изготовителя.

13. На каждом объекте регулирования, указанном в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, строителем судна должна быть установлена и прочно закреплена маркировочная табличка, которая должна содержать следующую информацию:

а) наименование, местоположение и фирменный знак организации — строителя судна;

б) серийный (строительный) номер;

в) год постройки судна;

г) тип судна и его главные параметры;

д) номер (обозначение) проекта;

е) максимальная грузоподъемность или пассажировместимость;

ж) максимальная мощность главных двигателей (для самоходных судов);

з) максимальная скорость движения (для самоходных судов).

14. На объекты регулирования, указанные в абзацах третьем и четвертом подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, на доступные для обозрения места должна быть нанесена необходимая маркировка, включая знаки (пиктограммы) и предупреждающие надписи, содержащая применимые для маркируемого объекта регулирования следующие данные:

а) наименование объекта регулирования, изделия;

б) наименование и адрес изготовителя;

в) обозначение серии или типа;

г) серийный номер;

д) дата изготовления;

е) номинальная потребляемая или полезная мощность или номинальный ток;

ж) частота и направление вращения вала;

з) максимальная скорость движения;

и) максимальная грузоподъемность, подача, напор или другие основные режимные параметры;

к) номинальное напряжение питания или диапазон напряжений;

л) условное обозначение рода тока, если не указана номинальная частота;

м) степень защиты от попадания твердых частиц и влаги, обеспечиваемая защитной оболочкой;

н) масса изделия, съемного оборудования, узла или детали;

о) необходимость использования средств индивидуальной защиты;

п) данные, относящиеся к регулировке рабочих органов и устройств защиты;

р) способ утилизации;

с) места строповки;

т) информация об оценке соответствия;

у) периодичность проверки и (или) испытаний;

ф) иные данные, которые могут характеризовать маркируемый объект регулирования.

15. Информация, нанесенная непосредственно на объекты регулирования, указанные в пункте 10 настоящего технического регламента, должна быть читаемой в течение установленного срока их службы.

16. Маркировка, знаки (пиктограммы) и предупреждающие надписи должны пониматься однозначно. Знаки (пиктограммы) предпочтительны по сравнению с предупреждающими надписями.

17. Предупреждающие надписи должны быть нанесены на русском языке.

18. Маркировка объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, не требуется.

II. ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

19. Требования к безопасности объектов регулирования, указанных в абзацах втором и третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, устанавливаются в зависимости от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация объектов регулирования. Перечни водных бассейнов в зависимости от их разряда устанавливаются Министерством транспорта Российской Федерации. Настоящим техническим регламентом предусмотрены такие разряды водных бассейнов, как «Л», «Р», «О», «М», «О-ПР», «М-ПР» и «М-СП». Соответствующие этим разрядам предельно допускаемые для плавания высоты волн, их повторяемость (обеспеченность) и скорость ветра приведены в приложении № 2.

Проектанты и строители объектов регулирования должны учитывать также гидрометеорологические условия, которые могут иметь место в районах предполагаемой эксплуатации объектов регулирования.

20. Объекты регулирования, указанные в пункте 19 настоящего технического регламента, подлежащие разовому переходу (перегону) через водные бассейны, существенно отличающиеся от районов плавания, для эксплуатации в которых они предназначены, должны пройти внеочередное освидетельствование и получить свидетельство на разовый переход (перегон).

21. Средства измерений, испытаний и контроля, используемые в целях обеспечения безопасности объектов внутреннего водного транспорта, должны быть утвержденных типов, пройти поверку, а методики измерений должны быть аттестованы в соответствии с Федеральным законом «Об обеспечении единства измерений».

22. На каждом судне должна находиться аптечка с лекарственными средствами и легко доступными для понимания инструкциями.

Состав такой аптечки устанавливается в порядке, определенном Министерством здравоохранения и социального развития Российской Федерации, с учетом числа находящихся на судне лиц, а также характера и продолжительности выполняемых рейсов.

23. Биологическая безопасность объектов регулирования, указанных в подпункте «а» пункта 5 настоящего технического регламента, должна обеспечиваться проектантом, строителем судна и изготовителями материалов и изделий для судов путем выполнения применимых требований законодательства Российской Федерации в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения и охраны окружающей среды.

24. При проектировании и изготовлении судовых систем вентиляции должны быть предусмотрены меры по предотвращению поступления воздуха из санитарно-бытовых, машинных помещений, помещений медицинского назначения в жилые и служебные помещения, а также из одной каюты в другую.

25. При проектировании и изготовлении систем водоснабжения, отопления и вентиляции проектантом и строителем судна должна быть разработана система мер, обеспечивающих безопасность экипажей судов и пассажиров в случае возникновения неблагоприятных аварийных ситуаций (пожар, взрыв, утечка токсических соединений, поступление в окружающую среду опасных и вредных факторов биологической, химической или физической природы).

26. При проектировании и изготовлении судовых систем водоснабжения проектантом и строителем судна должна быть разработана система мер, предусматривающих возможность обработки питьевой воды с целью обеспечения ее безопасности в соответствии с требованиями Федерального закона «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения».

27. При проектировании и изготовлении судовых систем должна быть разработана система мер, предусматривающих защиту от поступления в окружающую среду в процессе эксплуатации судов организмов, несвойственных естественным экологическим системам.

28. В целях обеспечения взрывобезопасности изготовитель судовых технических средств и (или) строитель судна должны исключить прорыв отработанных газов, искр и пламени, контакт горячих частей с горючими и взрывоопасными веществами, которые могут явиться причиной взрыва.

29. К установке в судовые помещения, в которых могут образовываться взрывоопасные смеси паров, газов и пыли с воздухом, должно предназначаться взрывозащищенное электрическое оборудование, степень защиты которого устанавливается согласно приложению № 3.

30. Газовыпускные трубопроводы двигателей внутреннего сгорания и котлов должны быть оборудованы искрогасителями.

31. На судах, предназначенных для перевозки взрывоопасных грузов, проектант должен предусмотреть применение во взрывоопасных помещениях и пространствах электрического оборудования взрывозащищенного исполнения, предназначенного для работы во взрывоопасных смесях соответствующих категорий и групп. Выключатели освещения и штепсельные розетки не должны устанавливаться в этих помещениях. Конструкция и материал деталей палубных механизмов, устанавливаемых во взрывоопасных помещениях и пространствах, должны исключать искрообразование.

32. Вентиляция трюмов сухогрузных судов, предназначенных для перевозки взрывоопасных грузов, должна быть сконструирована таким образом, чтобы исключалась возможность проникновения опасных газов в соседние помещения, в которых живут или работают люди (жилые помещения, рулевая рубка, машинные помещения). Устройство систем вентиляции судов, совершающих международные рейсы, должно отвечать требованиям международных договоров Российской Федерации.

33. Все металлические тросы, проходящие на судах над трюмами или танками (грузовыми баками), в которых перевозятся взрывоопасные вещества, должны быть заземлены на корпус.

34. На судах, перевозящих взрывоопасные грузы наливом, помимо требований, предусмотренных пунктами 28—30 и 32 настоящего технического регламента, проектантом и строителем судна должны быть выполнены следующие требования:

а) междубортные и междудонные пространства, расположенные в пределах грузового пространства и не предназначенные для приема водяного балласта, а также коффердамы, расположенные между машинными отделениями и насосными отделениями, должны быть снабжены системами вентиляции в соответствии с пунктами 174—178 настоящего технического регламента и международными договорами Российской Федерации;

б) насосы, компрессоры и соответствующие погрузочно-разгрузочные трубопроводы, предназначенные для работы с опасными грузами, должны находиться в пределах грузовой зоны;

в) должна быть предусмотрена возможность отключения насосов и компрессоров из грузового пространства и, кроме того, из места за пределами грузового пространства;

г) светильники, установленные в грузовой зоне, должны быть во взрывозащищенном исполнении. Переносные осветительные приборы должны быть низковольтными (с потребляемым напряжением не выше 12 вольт) и во взрывозащищенном исполнении;

д) запрещается размещать во взрывоопасных зонах и помещениях судовые устройства и их элементы, применять рабочий инструмент, приборы, аппаратуру, переносные детали и соединения трубопроводов, которые при нормальной эксплуатации могут вызвать искрообразование;

е) для швартовки судов, перевозящих взрывоопасные грузы наливом, должны быть предусмотрены переносные мягкие кранцы и канаты, исключающие искрообразование;

ж) стальные буксирные и швартовные канаты допускается использовать в местах, расположенных на расстоянии не менее 3 метров от грузовых отсеков (на баке, юте);

з) для отвода статического электричества судно должно быть оборудовано устройствами антистатического заземления;

и) должна быть предусмотрена система газовыпуска из грузовых танков.

35. Химические источники тока на судах и береговых объектах должны быть защищены от попадания воды, а места их установки должны быть обеспечены вытяжной вентиляцией.

36. В помещениях, в которых вероятно скопление взрывоопасных газов или смесей либо предназначенных для хранения легковоспламеняющихся продуктов, должно быть установлено только взрывозащищенное электрическое оборудование.

37. Бытовые установки сжиженного газа должны быть спроектированы и установлены так, чтобы исключить утечку газа и минимизировать риск взрыва. Должны быть предусмотрены мероприятия и приборы (приспособления), необходимые для выявления возможной утечки газа.

Материалы и конструкции установок должны соответствовать используемому типу газа и выдерживать перегрузки при допустимых изготовителем условиях эксплуатации.

Каждая установка должна быть снабжена рассекателем пламени для всех типов горелок.

Для каждой установки должен быть предусмотрен свой питательный трубопровод или шланг от общей распределительной системы (пункта), на котором должно быть установлено устройство для перекрытия подачи газа. Распределительный пункт должен быть установлен таким образом, чтобы в случае утечки газа из шкафа не возникало опасности проникновения этой смеси внутрь судна или соприкосновения с каким-либо источником воспламенения. Должна быть предусмотрена вентиляция с целью удаления продуктов сгорания и защиты персонала в случае утечки газа.

Все суда с постоянно установленными системами газоснабжения должны быть оборудованы укрытием (помещением) для хранения газовых баллонов, отделенным от жилых помещений. Это укрытие (помещение) должно быть доступно только снаружи и должно иметь вытяжную вентиляцию.

38. При строительстве, ремонте, модернизации, переоборудовании судов, изготовлении судовых технических средств проектантами, строителями и изготовителями должна быть сведена к минимуму опасность, исходящая от элементов конструкции, объектов техники, инструмента и приспособлений.

39. Корпуса судов и их конструктивные элементы должны обладать прочностью и устойчивостью, позволяющими выдерживать нагрузки, которым перечисленные материальные объекты регулирования подвергаются в спецификационных (предусмотренных при проектировании) условиях эксплуатации.

40. Расчетные нагрузки на корпуса судов и их конструктивные элементы в зависимости от условий эксплуатации и назначения судна должны учитывать динамическое и статическое воздействие ветра, взволнованной водной поверхности, давление и инерционные нагрузки от груза и предусмотренных для установки технических объектов, ледовые нагрузки и влияние вибрации и тряски.

41. Прочность и устойчивость корпусов и их конструктивных элементов должны подтверждаться расчетами, основанными на применении общепризнанных методов для комбинаций нагрузок, вызывающих наиболее напряженное состояние элементов конструкции. В расчетах должны быть учтены:

а) конструктивные особенности объекта регулирования;

б) характер нагрузки;

в) износ конструктивных элементов и их остаточные деформации;

г) свойства материалов, примененных при строительстве объекта регулирования;

д) условия эксплуатации объекта регулирования.

42. В целях обеспечения вибрационной прочности корпусов судов должна быть подтверждена малая вероятность резонанса корпуса и его элементов при их вибрации путем сравнения их частот свободных колебаний с частотами действия возмущающих сил.

43. В целях предотвращения разрушения корпусных конструкций вследствие концентрации напряжений при проектировании и строительстве (изготовлении) должно быть предусмотрено:

а) надлежащее распределение нагрузки на элементы конструкции;

б) отсутствие конструктивных концентраторов напряжения (установка книц, скругление углов и кромок деталей, зачистка сварных швов, закрепление концов балок или плавное их окончание);

в) рациональное расположение и подкрепление вырезов в конструкциях, скругление углов вырезов.

44. Конструкция судовых технических средств должна исключать на всех предусмотренных режимах работы нагрузки на детали и сборочные единицы, способные вызвать разрушения.

45. Если возможно возникновение нагрузок, приводящих к опасным разрушениям, то судовые технические средства должны быть оснащены предохранительными устройствами, предотвращающими возникновение разрушающих нагрузок. Детали и сборочные единицы должны быть ограждены или расположены так, чтобы их потенциально опасные части не создавали травмоопасных ситуаций.

46. Отдельные детали или сборочные единицы, вращающиеся с высокой скоростью, должны быть статически и динамически отбалансированы изготовителем для минимизации усилий, которые возникают в них при вращении и могут привести к разрушению конструкции.

47. Трубопроводы и арматура систем должны быть прочно закреплены и иметь возможность теплового расширения (удлинения) без нарушения плотности соединений. Трубопроводы систем должны выдерживать заранее предусмотренное превышение рабочего давления. Все краны, клапаны и клинкеты судовых технических средств, судовых систем и систем энергетической установки должны иметь надписи об их назначении.

48. Долговечность материалов, применяемых для изготовления корпусов судов, деталей и узлов судовых технических средств, должна соответствовать условиям предусматриваемого применения. Для повышения достоверности оценки долговечности технических объектов их проектантом должны быть учтены риски, связанные с явлениями усталости, старения, коррозии и износа.

49. Меры по обеспечению стабильности положения массы судового технического средства (предотвращение падения, опрокидывания и смещения) должны быть изложены в руководстве (инструкции) по эксплуатации.

50. Предметы снабжения, инструмент, приспособления для технического обслуживания и ремонта судовых технических средств должны быть расположены и закреплены таким образом, чтобы их падение не могло принести вред персоналу эксплуатанта и другим оказавшимся в непосредственной близости к объекту регулирования людям.

51. Должна быть устранена опасность для экипажа судна, связанная с изменением режима работы судна, судовых технических средств. Режимы работы, на которых риск саморазрушения двигателей и других судовых технических средств превышает допустимый, должны быть исключены посредством наличия и функционирования защитных, предохранительных и блокирующих устройств, устраняющих возможность травмирования персонала эксплуатанта и возникновения инцидентов, аварий и иных негативных последствий.

52. В целях предотвращения скольжения членов экипажа судна при обслуживании судовых технических средств конструкция судовых технических средств должна исключать каплепадение топлива, смазывающих, охлаждающих и других рабочих жидкостей, а поверхность настила (палубы) должна иметь покрытие, предотвращающее скольжение.

53. Для предотвращения опасности защемления частей тел персонала эксплуатанта при выполнении рабочих операций, затягивания людей под трос, наматывающийся на барабан лебедок, брашпилей и шпилей, указанные объекты должны быть оборудованы средствами реверсирования, аварийного отключения и сигнализации. Их конструкция должна исключать возможность их самопроизвольного включения и выключения.

54. Опасность придавливания людей должна быть исключена оборудованием грузоподъемных приспособлений механическими фиксаторами, удерживающими рабочие органы в том положении, в которое они приведены при подъеме деталей и узлов в процессе обслуживания или ремонта.

55. Для предотвращения опасности, связанной с разрывом швартовных и буксирных канатов в процессе выполнения судовых операций, должны быть выполнены требования охраны труда палубной команды на судах.

56. Для исключения опасности разрезания и разрыва элементы конструкции судовых технических средств не должны иметь режущих плоскостей, поверхностей с повышенной шероховатостью, острых углов, кромок, заусенцев, представляющих опасность травмирования персонала эксплуатанта, если их наличие не определяется функциональным назначением этих элементов. В последнем случае должны быть предусмотрены меры защиты, позволяющие предотвратить контакт персонала эксплуатанта и других лиц с травмоопасными кромками и поверхностями конструкций технических объектов.

57. Для защиты персонала эксплуатанта и других лиц от опасности быть уколотыми и (или) проткнутыми при случайном контакте с доступными подвижными элементами судовых технических средств, имеющими форму острых зубьев, пальцев, иглы, штанги и острых наконечников, должны быть установлены ограждения или барьеры, которые могут являться частями объекта. В других случаях опасные элементы должны быть встроены в конструкцию судового технического средства.

58. Конструкция элементов и ограждений гидравлических систем должна защищать персонал эксплуатанта и других лиц от травм при выбросе жидкости под высоким давлением.

59. Судовые технические средства, использующие энергию пара, сжатого воздуха, жидкости под высоким давлением или работающие под вакуумом, должны быть сконструированы и изготовлены так, чтобы опасность, вызываемая выбросом рабочих тел, была сведена к минимуму, а именно:

а) не превышалось максимально допустимое давление (вакуум) в системе с помощью ограничителей давления (вакуума);

б) не возникало опасности при сбросе давления, падении давления (вакуума) или потере герметичности;

в) все элементы систем, особенно жесткие и гибкие трубопроводы, предназначенные для подачи жидкостей и газов, находящихся под высоким давлением, должны выдерживать предусмотренные проектантом внешние и внутренние воздействия, возможные в эксплуатации, должны быть прочно закреплены и защищены от всех видов внешних воздействий, ударов и напряжений или расположены так, чтобы предотвратить их случайное повреждение;

г) все элементы, которые остаются под давлением после отключения судового технического средства от источника энергии, должны быть снабжены четко идентифицированными устройствами сброса давления с предупреждающей надписью о необходимости сброса давления (вакуума) до наладки или проведения обслуживания указанного средства.

60. Воздухохранители (баллоны сжатого воздуха), являющиеся объектами повышенной опасности, должны иметь безопасную конструкцию и удовлетворять требованиям прочности стальных сосудов, работающих под давлением.

61. Гидравлический привод судовых технических средств должен фиксировать и удерживать указанные средства или их рабочие органы в предписанном управлением положении.

62. Судовые технические средства, в которых используется потенциальная энергия упругих элементов (пружин, рессор и других деталей подобного типа), должны иметь устройства разгрузки упругих элементов или устройства, блокирующие освобождение энергии при обращении с ними или приводящие данные элементы в безопасное для обслуживающего персонала состояние.

63. Устройство закрытий помещений внутри корпуса или надстройки судна должно исключать опасность для людей оказаться внутри замкнутого объема без возможности самостоятельного выхода. Если это невозможно, то такие помещения должны быть оснащены средствами, необходимыми для вызова помощи. Требование не распространяется на помещения, которые при нормальных условиях эксплуатации закрыты и их посещение персоналом эксплуатанта не предусматривается (коффердамы, сухие отсеки и другие редко посещаемые помещения).

64. Двери надстроек и рубок, ведущие на открытую палубу, должны открываться наружу.

65. Двери судовых помещений общего пользования (салонов, кают-компаний и иных помещений аналогичного назначения) должны открываться наружу или в обе стороны. Двери кают должны открываться внутрь помещения, а в их нижней части должны быть выбивные филенки размерами $0,4 \times 0,5$ метра. На дверях пассажирских кают с внутренней стороны этих филенок должны быть надписи «Аварийный выход — выбить в аварийном случае».

При наличии в каютах спасательных лазов-иллюминаторов или открывающихся окон с размерами в свету не менее 400 миллиметров устройство выбивных филенок не требуется.

66. Каждое судно должно иметь систему обеспечения пожарной безопасности, отвечающую требованиям настоящего технического регламента и требованиям законодательства Российской Федерации в области пожарной безопасности.

67. В целях профилактики возникновения пожароопасных ситуаций и ликвидации их последствий проектант и строитель судна в рамках системы обеспечения пожарной безопасности должны предусматривать:

а) конструктивную противопожарную защиту;

б) устройство и расположение пожароопасных объектов и путей для эвакуации людей, сводящие к минимуму риск пожара;

в) противопожарные системы, соответствующие классам пожара по виду горючего материала, и системы сигнализации о пожаре;

г) комплектность и готовность к действию противопожарных средств.

68. Конструктивная противопожарная защита судов должна:

а) предотвращать опасность возникновения пожара;

б) ограничивать распространение огня и дыма по судну;

в) отдалять потерю прочности конструкций при воздействии огня и высоких температур;

г) создавать условия для быстрой и безопасной эвакуации из помещений и с судна людей и имущества, а также для тушения пожара.

69. Для достижения целей, указанных в пункте 67 настоящего технического регламента, проектант и строитель судна должны предусматривать следующее:

а) изоляция судовых помещений, за исключением грузовых помещений, почтовых и багажных отделений, холодильных кладовых, должна быть выполнена из негорючих материалов. В обоснованных случаях это могут быть горючие материалы, медленно распространяющие пламя;

б) дерево, применяемое для судовых конструкций, должно быть обработано огнезащитным составом первой группы огнезащитной эффективности, в соответ-

ствии с которой уменьшение массы деревянной конструкции, обработанной огнезащитным составом, в результате воздействия огня составляет не более 9 процентов;

в) все внутренние и внешние трапы должны быть изготовлены из негорючих материалов;

г) пассажирские суда длиной 65 метров и более должны быть разделены на главные вертикальные противопожарные зоны поперечными огнестойкими и огнезадерживающими переборками, расстояние между которыми должно быть не более 45 метров;

д) на вновь строящихся судах, предназначенных для перевозки нефтепродуктов и других легковоспламеняющихся жидкостей, в грузовых наливных цистернах (танках), коффердамах и насосных отделениях применение дерева и других горючих материалов не допускается;

е) на самоходных, а также на несамоходных судах с постоянной командой, перевозящих легковоспламеняющиеся грузы, в надстройке должно быть предусмотрено помещение для курения, в котором оборудование, изоляция и зашивка должны быть выполнены из негорючих материалов. Выход из курительного помещения должен быть в коридор, иллюминаторы этого помещения должны быть глухого типа (не открывающиеся);

ж) на судах, перевозящих нефтепродукты и легковоспламеняющиеся жидкости с температурой вспышки паров ниже 60 градусов Цельсия:

машинные помещения должны быть отделены от грузовых танков и сливных цистерн коффердамами, или насосными помещениями, или балластными танками;

должны быть предусмотрены конструктивные мероприятия, исключающие искрообразование во взрывоопасных пространствах и попадание утечек и паров легковоспламеняющихся жидкостей в помещения, для них не предназначенные.

70. В машинных помещениях, за исключением случаев, указанных в пунктах 71—73 настоящего технического регламента, туннелях валопроводов и в каждом помещении, в котором установлены главные распределительные щиты, должны быть предусмотрены 2 выхода, один из которых может быть запасным.

71. На судах, перевозящих нефтепродукты и другие легковоспламеняющиеся жидкости, машинные помещения должны располагаться в кормовой части судна вне района грузовых танков и сливных цистерн, а надстройка, в которой расположены жилые помещения, должна иметь 2 выхода на открытую палубу, устроенные по одному с каждого борта. В случае если это невозможно, допускается устраивать один из выходов на кормовую или носовую часть палубы надстройки. Второй выход не требуется из:

а) машинных помещений, площадь которых не превышает 25 квадратных метров, если имеющийся выход ведет не в смежное машинное или жилое помещение;

б) помещения инсинераторов;

в) вспомогательных помещений, не представляющих пожарной опасности и выгороженных внутри машинного помещения, имеющего 2 выходных пути;

г) закрытых центральных постов управления, в которых не расположены главные распределительные щиты;

д) помещений, в которых нет двигателей, работающих на жидком топливе.

72. Если 2 смежных машинных помещения сообщаются при помощи дверей и каждое из этих помещений имеет только по одному выходу на открытую палубу, то эти выходы должны быть расположены по противоположным бортам.

73. Грузовые насосные помещения на нефтеналивных судах должны иметь не менее одного выхода, ведущего непосредственно на открытую палубу. Выходы в другие машинные помещения не допускаются.

74. Каждый пассажирский салон судов на подводных крыльях и воздушной подушке, рассчитанный на 20 человек и более, должен быть оборудован не менее чем 2 выходами, расположенными в противоположных концах салона. Один из выходов может быть аварийным.

75. Ширина проходов должна быть не менее:

а) в магистральных коридорах общих пассажирских помещений, в коридорах пассажирских жилых и общественных помещений, а также палубных проходах

пассажирских судов, ведущих к местам посадки в спасательные шлюпки и плоты, — 0,8 метра;

б) на палубах между фальшбортом и рубкой для судов с главными двигателями мощностью менее 590 киловатт, или длиной менее 25 метров, или грузоподъемностью менее 300 тонн — 0,6 метра, а для судов с большими значениями мощности, длины или грузоподъемности — 0,7 метра;

в) в коридорах помещений экипажа — 0,7 метра;

г) в коридорах помещений судов длиной менее 25 метров — 0,6 метра;

д) в коридорах помещений судов с динамическими принципами поддержания длиной менее 25 метров — 0,5 метра;

е) на палубах в местах установки кнехтов, стензельных стоек, сходных люков и других судовых конструкций — 0,5 метра.

76. Пассажирские помещения, расположенные в надстройках второго и третьего ярусов, должны быть оборудованы не менее чем 2 трапами, размещенными в противоположных концах надстроек.

В пассажирских помещениях, размещенных в трюмах, с числом пассажиров менее 20 человек может быть установлено по одному трапу из каждого помещения.

При числе пассажиров в трюмном помещении 20 и более человек должно быть 2 трапа, расположенные в противоположных концах помещения, причем один из них должен по возможности выходить на открытую палубу вне палубных надстроек.

При числе пассажиров в трюмном помещении от 20 до 50 человек включительно один из 2 трапов, указанных в абзаце третьем настоящего пункта, разрешается заменять вертикальным скоб-трапом.

Кроме указанных выходов из трюмных помещений в каждом помещении должны быть устроены спасательные иллюминаторы, по одному с каждого борта.

77. Трюмные жилые помещения для 20 и более человек экипажа должны быть обеспечены не менее чем 2 трапами, расположенными в противоположных концах помещения и ведущими на главную палубу. Один из трапов (запасной) должен быть выведен на открытую палубу вне палубных надстроек или в изолированную защитную стальную перегородку в надстройке, обеспечивающую при пожаре безопасный выход на открытую часть главной палубы или бортового обноса. Запасной трап разрешается заменять вертикальным скоб-трапом.

78. При размещении в трюмном помещении от 10 до 20 человек экипажа и при наличии выхода на открытую палубу дополнительный трап можно не устанавливать, если со стороны, противоположной главному выходу, предусмотрены спасательные иллюминаторы, по одному с каждого борта.

79. При размещении в трюмном помещении до 10 человек экипажа и при наличии выхода на открытую палубу дополнительный трап или спасательные иллюминаторы можно не предусматривать.

80. При числе пассажиров 50 и менее человек ширина трапов в данном помещении должна быть не менее 0,8 метра. На каждые 10 пассажиров сверх 50 ширина трапов должна быть увеличена на 5 сантиметров. Ширина трапов в помещениях для экипажа должна быть не менее 0,8 метра, а на судах длиной до 25 метров — не менее 0,65 метра.

На судах длиной менее 25 метров допускается уменьшение ширины трапов до 0,5 метра.

81. На каждом самоходном судне, предназначенном для эксплуатации в водных бассейнах разрядов «О-ПР», «М-ПР» или «М-СП», у каждого места посадки в коллективные спасательные средства, спускаемые вдоль борта судна, должен быть предусмотрен посадочный штормтрап.

Такое требование не распространяется на грузовые и пассажирские суда валовой вместимостью менее 500 регистровых тонн, на которых посадка в спасательные плоты производится с палубы, расположенной на высоте менее 2 метров (менее 1,5 метра на пассажирских судах) над ватерлинией судна при наименьшей эксплуатационной осадке.

82. Эвакуация пассажиров и экипажа с горящего судна может быть осуществлена через спасательные иллюминаторы, к которым предъявляются следующие требования:

а) на пассажирских судах в трюмных помещениях для пассажиров и экипажа, а также в машинно-котельных помещениях должны быть установлены спасательные иллюминаторы размером в свету 400 миллиметров, если высота надводного борта позволяет их разместить;

б) в трюмных помещениях для пассажиров и экипажа спасательные иллюминаторы должны быть расположены в общих каютах или в коридорах, по одному с каждого борта;

в) в машинных помещениях спасательные иллюминаторы должны быть расположены по одному с каждого борта. Если в переборке, разделяющей машинное и котельное помещения, имеется дверь, в каждом машинном помещении должно быть установлено не менее чем по одному иллюминатору, которые должны быть расположены в противоположных концах помещения;

г) при наличии в трюмном помещении для пассажиров или команды, а также в машинном помещении запасного выхода, ведущего непосредственно на открытую главную палубу, спасательные иллюминаторы допускается не устанавливать;

д) нижняя кромка спасательных иллюминаторов должна быть расположена не ниже нижней кромки обычных иллюминаторов, установленных в бортах судна;

е) проход к спасательным иллюминаторам должен быть свободным. Для облегчения доступа к лазам по борту должны быть поставлены скобы;

ж) рамки спасательных иллюминаторов должны быть окрашены в красный цвет и иметь соответствующие надписи. Указатели местонахождения спасательных иллюминаторов должны быть размещены на видных местах;

з) в помещениях, предназначенных для перевозки грузов, устройство иллюминаторов не допускается.

83. Цистерны жидкого топлива, топливные трубопроводы и путевая арматура должны быть так расположены и обустроены, чтобы ни топливо, ни его пары не могли попасть в судовые помещения.

84. Цистерны основного запаса топлива должны составлять часть корпусной конструкции судна и располагаться за пределами машинных помещений категории «А». Если эти цистерны, за исключением цистерн двойного дна, в силу необходимости размещены рядом или внутри машинных помещений категории «А», по меньшей мере одна из их вертикальных стенок должна примыкать к переборке машинного помещения и предпочтительно иметь общую границу с цистернами двойного дна, а площадь поверхности стенки цистерны, общая с машинным помещением, должна быть как можно меньше. Если эти цистерны расположены внутри машинных помещений категории «А», в них не должно содержаться топливо с температурой вспышки паров ниже 60 градусов Цельсия.

85. Топливные цистерны не должны иметь общих переборок с резервуарами для питьевой воды и располагаться перед форпиковой переборкой.

86. Необходимо избегать применения вкладных топливных цистерн основного запаса топлива. В случае обоснованного применения таких цистерн запрещается их размещение в машинных помещениях категории «А» пассажирских судов. Если допускается применение вкладных расходных и других топливных цистерн, они должны устанавливаться на непроницаемом для топлива поддоне достаточного размера, имеющем надлежащую сточную трубу, выведенную в сточную цистерну требуемых размеров.

87. Топливные цистерны, расположенные на открытых палубах и надстройках, а также в других местах, подверженных влиянию атмосферы, должны быть защищены от воздействия солнечных лучей.

88. Расходные топливные цистерны, предназначенные для непосредственного питания главных двигателей в машинных помещениях без постоянной вахты, должны иметь устройство, подающее оптический и звуковой сигналы в рулевую рубку по нижнему уровню топлива в цистернах, или автоматическое наполнение расходной топливной цистерны.

89. Топливные трубопроводы должны быть отделены от трубопроводов других систем. Они не должны подвергаться воздействию интенсивных тепловых потоков и должны быть доступными для контроля по всей их протяженности.

90. Запрещается прокладывать топливные трубопроводы над двигателями внутреннего сгорания, турбинами, котлами и их дымоходами, главными и аварийными распределительными щитами, пультами управления двигателей, компрессоров, насосов, вблизи горячих частей и воздуховсасывающих устройств двигателей, компрессоров и электрооборудования, над газовыпускными трубопроводами и паропроводами (за исключением паропроводов для подогрева топлива).

91. На расходных и отстойных топливных цистернах должны устанавливаться переливные трубы, выведенные в цистерны основного запаса топлива. Площадь поперечного сечения переливной трубы должна быть не менее площади поперечного сечения наливной трубы цистерны при заполнении ее с помощью ручного насоса.

При заполнении цистерны с помощью насоса с приводом от источника энергии площадь поперечного сечения переливной трубы должна быть не менее 1,25 площади поперечного сечения наполнительного трубопровода цистерны.

92. Если топливные цистерны соединены между собой, то площадь поперечного сечения соединительных трубопроводов (перепускных клинкетов) должна быть как минимум в 1,25 раза больше площади поперечного сечения наполнительных трубопроводов для приема топлива.

93. В целях предотвращения возгорания жидких и твердых отходов очистки или другой обработки топлива на судне и разлива топлива, например, при взятии проб топлива или при спуске шлама, на судне должно быть предусмотрено оборудование, предназначенное для сбора, хранения, очистки и утилизации жидких и твердых отходов, а также для локализации и ликвидации разлива топлива и других нефтепродуктов.

94. Выпускные газы должны полностью выводиться за пределы судна, как правило, на открытые палубы. Запрещается вывод выпускных газов через бортовую обшивку судна выше грузовой ватерлинии, за исключением судов длиной менее 25 метров и судов в эксплуатации, спроектированных и построенных до вступления в силу настоящего технического регламента. Если выпускные газы выводятся через бортовую обшивку вблизи от грузовой ватерлинии или ниже ее, должны предусматриваться устройства, предотвращающие возможность попадания забортной воды в двигатель.

95. Проектант и строитель судна должны принять все возможные меры по уплотнению газовыпускных трубопроводов, чтобы избежать проникновения выпускных газов в те или иные отсеки.

96. Газовыпускные трубы должны быть расположены и ограждены таким образом, чтобы исключалась возможность возгорания. В пределах машинных помещений газовыпускные трубы должны быть изолированы. За пределами машинных помещений достаточно предусмотреть обшивку, не позволяющую персоналу эксплуатанта или другим лицам контактировать непосредственно с газовыпускными трубами.

97. Газовыпускные трубы, проходящие через жилые помещения или рулевую рубку, должны иметь внутри этих помещений газонепроницаемый защитный кожух. Пространство между газовыпускной трубой и защитным кожухом должно сообщаться с воздушной атмосферой.

98. Нагревающиеся выше 220 градусов Цельсия поверхности судовых технических средств и трубопроводов должны иметь изоляцию, выполненную из негорючих материалов. Если изоляция является нефтепоглощающей, то в машинных помещениях, в которых хранится или используется топливо или масло, изоляция должна быть обшита металлическими листами или другим эквивалентным нефтенепроницаемым материалом. Проектантом и строителем судна должны быть приняты меры по укрытию изоляции защитными покрытиями или конструкциями для предотвращения ее разрушения от вибрации и механических повреждений.

99. В целях обеспечения термической безопасности должны быть предусмотрены средства защиты персонала и судового оборудования от воздействия такого излучения, источником которого являются нагретые поверхности судовых технических средств.

100. Строителем судна, изготовителем судовых технических средств и эксплуатантом должны быть предусмотрены следующие меры по уменьшению риска нарушения общего и локального теплообмена человека:

а) все узлы и детали судовых технических средств и трубопроводы, подвергающиеся нагреву до температуры выше 60 градусов Цельсия и представляющие опасность для обслуживающего персонала, должны быть оборудованы устройствами, предотвращающими или ограничивающими тепловое излучение (теплоизоляция, экранирование, иные устройства). На фланцевых соединениях трубопроводов, по которым транспортируются нагретые жидкости и газы, следует предусматривать съемную теплоизоляцию;

б) температура на поверхности изоляции, применяемой для изоляции наружных поверхностей котлов, вспомогательного котельного оборудования, теплообменников, газоотводных и иных трубопроводов, на рабочих местах не должна превышать 45 градусов Цельсия;

в) расстояние от наружной поверхности объектов, указанных в пункте 97 настоящего технического регламента, до стенок цистерн жидкого топлива должно составлять не менее 600 миллиметров. На судах длиной менее 25 метров это расстояние допускается уменьшить до 400 миллиметров при условии, что температура наружной поверхности изоляции не превышает 60 градусов Цельсия.

101. В целях обеспечения химической безопасности сухогрузных судов, перевозящих химически опасные грузы навалом или в упаковке, проектантом и строителем судна должны быть выполнены применимые требования международных договоров Российской Федерации, а также не противоречащие этим договорам следующие требования:

а) корпус судна должен быть изготовлен из стали или другого металла при условии, что этот металл эквивалентен стали в отношении воздействия на него химических веществ и сопротивления воздействию температуры и огня;

б) судно должно иметь двойные дно и борта в пределах грузовых помещений;

в) грузовые помещения не должны иметь общих переборок с топливными цистернами;

г) крышки грузовых люков должны быть непроницаемы для водяных брызг и атмосферных осадков или должны быть покрыты водонепроницаемым брезентом. Брезент должен быть трудновоспламеняемым. Конструкция закрытия грузовых люков должна обеспечивать безударное движение люковых крышек, исключающее искрообразование;

д) грузовые помещения не должны быть смежными с жилыми и служебными помещениями и располагаться над или под жилыми помещениями или рулевой рубкой;

е) отверстия в жилых помещениях и рулевой рубке, расположенные напротив грузовых помещений, должны быть оборудованы устройствами, предотвращающими проникновение через них опасных паров и газов;

ж) должно быть предусмотрено определение температуры груза и воздуха, влажности и состава воздуха;

з) в дополнение к штатному снабжению судно должно быть укомплектовано:

переносными огнетушителями общей вместимостью не менее 12 килограммов сухого порошка или другого равноценного средства;

двумя автономными дыхательными аппаратами, работающими на сжатом воздухе, и компрессором для их зарядки или запасными баллонами с дыхательной смесью;

четырьмя комплектами защитного снаряжения (фартук, перчатки, обувь, комбинезоны, очки или маски), стойкого к химическому воздействию перевозимого груза.

Сухогрузные суда, перевозящие опасные химические грузы навалом или в упаковке, не удовлетворяющие требованиям, предусмотренным подпунктом «б» на-

стоящего пункта, не могут эксплуатироваться после вступления в силу настоящего технического регламента.

102. В целях обеспечения химической безопасности судов, перевозящих опасные жидкие грузы наливом, проектантом и строителем судна должны быть выполнены следующие требования:

а) требования, предусмотренные пунктом 100 настоящего технического регламента;

б) определение вместимости грузового танка в зависимости от произведения V наибольшей длины корпуса судна на его наибольшую ширину и на минимальное вертикальное расстояние между вершиной киля и самой нижней точкой палубы у борта судна (расчетная высота борта) в пределах грузового пространства. Если V менее 600 кубических метров, максимальная допустимая вместимость грузового танка должна быть не более 0,3 V, если $V = 600 \div 3750$ кубических метров, максимальная допустимая вместимость грузового танка должна быть не более суммы $141{,}9 + 0{,}0635$ V, если V более 3750 кубических метров, максимальная допустимая вместимость грузового танка должна быть не более 380 кубических метров;

в) необходимость расчета грузовых танков высокого давления на температуру груза, равную 40 градусам Цельсия.

103. В целях обеспечения химической безопасности судов, предназначенных только для перевозки химически опасных грузов наливом, проектантом или строителем такого судна должны быть выполнены требования международных договоров Российской Федерации, а также не противоречащие этим договорам следующие требования:

а) грузовая зона должна оканчиваться коффердамами. В качестве коффердамов могут быть также насосные отделения, балластные отсеки, трюмные помещения, охватывающие вкладные грузовые емкости, цистерны судового топлива;

б) если вместо юта устроена рубка, то ее носовая переборка должна быть продолжена от борта до борта в виде комингса высотой не менее 600 миллиметров над горизонтальной частью палубы;

в) расположение и устройство грузовых емкостей и других помещений в грузовой зоне должны обеспечивать свободный доступ для полного их осмотра персоналом в защитной одежде, использующим индивидуальные приборы для дыхания, а также обеспечивать возможность беспрепятственной эвакуации на носилках или в люльках пострадавших в бессознательном состоянии;

г) доступ в коффердамы, балластные танки, грузовые емкости и другие помещения в грузовой зоне должен быть предусмотрен непосредственно с открытых частей палубы. Доступ в пространства двойного дна допускается устраивать через другие помещения;

д) из помещений в грузовой зоне должно быть предусмотрено 2 независимых выхода, которые должны быть максимально удалены друг от друга. Грузовые емкости должны быть оборудованы одним выходом. Размеры выходов в свету должны быть не менее следующих:

600×600 миллиметров — для выходов через горизонтальные отверстия, лазы, люки;

600×800 миллиметров — для выходов через вертикальные отверстия и лазы. При этом нижняя кромка отверстия должна располагаться не выше 600 миллиметров от настила, если не предусмотрены ступеньки;

е) расположение грузовых емкостей должно обеспечивать расстояние от них до любой точки по периметру борта и днища не менее 760 миллиметров;

ж) закрытия люков и горловин грузовых емкостей должны быть герметичными.

104. В целях обеспечения электрической безопасности судов проектант должен спроектировать электрическую установку так, чтобы свести к минимуму риск пожара, поражения электрическим током и других несчастных случаев, связанных с применением электричества, а изготовитель должен точно выдержать требования проектной документации и подтвердить заданные проектом параметры электрической установки испытаниями.

105. Основными требованиями, которые должны быть выполнены проектантами судов и судового электрического оборудования, являются следующие:

а) электрическое оборудование должно обеспечивать необходимую стабильность всех свойств и характеристик, определяющих его безопасность, в течение всего срока службы при условии выполнения всех требований эксплуатации на это оборудование;

б) конструкция электрического оборудования должна исключать возможность прямого контакта с опасными токоведущими частями этого оборудования. Токоведущие части должны размещаться внутри кожухов, оболочек, имеющих степень защиты от прямого контакта не менее IP20, предусматривающей исключение возможности прямого контакта пальцев с токоведущими частями, защиту оборудования от попадания в него частиц диаметром больше 12,5 миллиметра при отсутствии защиты от попадания воды;

в) все электрические аппараты должны быть изготовлены и установлены таким образом, чтобы при их нормальном обслуживании или прикосновении к ним они не вызывали травм. Краски, лаки, эмали и другие подобные продукты, используемые по отдельности, не могут рассматриваться в качестве покрытий, способных обеспечить защиту от ударов электрическим током в условиях нормальной эксплуатации;

г) электрическое оборудование, охлаждаемое воздухом, должно располагаться таким образом, чтобы охлаждающий воздух не подавался из льял или других мест, в которых воздух может быть загрязнен веществами, обладающими разрушительным действием по отношению к изоляции;

д) в электрических цепях должна быть предусмотрена защита от перегрузок и коротких замыканий. В электрических цепях, предназначенных для пуска двигателей внутреннего сгорания от аккумуляторных батарей, в цепях которых установлены разъединители, защита от токов короткого замыкания не требуется;

е) открытые металлические части электрического оборудования, которые не должны быть под напряжением, но могут оказаться под напряжением вследствие их неисправности, должны заземляться. Заземление необходимо выполнять с применением наружных проводов, жилы заземления в кабеле или с использованием непосредственного электрического контакта между корпусом электрического оборудования и металлическим корпусом судна. Защитные заземления не требуются для:

электрического оборудования, имеющего двойную или усиленную изоляцию;

электрического оборудования, питаемого током малого напряжения;

металлических частей электрического оборудования, закрепленных в изоляционном материале или проходящих через него и изолированных от заземленных и находящихся под напряжением частей таким образом, что в нормальных рабочих условиях они не могут оказаться под напряжением или соприкасаться с заземленными частями;

корпусов специально изолированных подшипников;

цоколей патронов и крепежных элементов люминесцентных ламп, абажуров и отражателей, кожухов, прикрепленных к патронам или светильникам, изготовленных из изоляционного материала или ввинченных в изоляционный материал;

крепежных элементов кабелей;

мелких отдельных потребителей, питаемых от разделительных трансформаторов;

ж) заземление передвижного или переносного электрического оборудования должно выполняться с помощью специальной жилы в гибком питающем кабеле посредством контактного соединения в штепсельном устройстве;

з) для танкеров, газовозов и химовозов должны быть предусмотрены меры для снятия статического электричества;

и) наружные металлические оболочки (оплетки) кабелей, применяемые для защиты от механических повреждений, металлические оболочки (оплетки) кабелей и экраны жил, применяемые для экранирования, должны быть заземлены;

к) электрическое оборудование при нормальных условиях эксплуатации не должно нагреваться выше уровня, указанного в руководстве (инструкции) по эксплуатации, и становиться опасным для пользователя. Неметаллические материалы, применяемые в электрическом оборудовании, должны быть теплостойкими и огне-

стойкими в той мере, которая необходима для обеспечения работоспособности, термической и пожарной безопасности конструкции;

л) конструкция кабельных изделий и применяемые конструкционные материалы должны обеспечивать однородность и стабильность параметров электрического тока по всей эксплуатационной длине кабеля в течение установленного срока службы. Кабели должны быть с медными многопроволочными жилами, их изоляция и (или) оболочка должны быть водо- и маслостойкими и нераспространяющими горение;

м) в многожильном кабеле не допускается применение одновременно малого напряжения и рабочих напряжений, превышающих малое;

н) если кабели проходят через переборки или палубы, снижение механической прочности, герметичности и огнестойкости переборок и палуб в результате использования уплотнительных кабельных выводов не допускается;

о) системы управления техническими средствами, работа которых при определенных обстоятельствах может угрожать безопасности людей, должны снабжаться отключающими устройствами безопасности, обеспечивающими надежное отключение питания электрического привода;

п) цепи питания электрических двигателей рулевого устройства на судах, а также их цепи управления должны быть защищены только от коротких замыканий;

р) степень защиты судового электрического оборудования в зависимости от места установки должна быть не ниже степени защиты, указанной в приложении № 3.

106. В целях обеспечения электромагнитной совместимости электрического оборудования, устанавливаемого на судне, оно должно быть проверено на электромагнитную совместимость и размещено на судне таким образом, чтобы не создавать помех средствам связи, навигации и другому оборудованию, используемому по прямому предназначению для обеспечения безопасности судоходства, людей и имущества. Если электрическое оборудование должно быть установлено особым образом по отношению к другому оборудованию с целью исключения взаимного влияния, то информация об этом должна содержаться в эксплуатационной документации на оборудование.

107. Электрическое и электронное оборудование, устанавливаемое на судне, должно соответствовать техническому регламенту, устанавливающему требования к электромагнитной совместимости.

108. В целях обеспечения экологической безопасности судов проектантом и строителем судна должны быть выполнены требования международных договоров Российской Федерации и законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, использования и охраны водных объектов, промышленной безопасности, а также не противоречащие этим договорам и законодательству следующие требования:

а) в целях предотвращения загрязнения водной среды нефтесодержащими водами проектант и строитель судна должны предусмотреть возможность сбора и хранения на борту судов нефтесодержащих вод, образующихся в результате эксплуатации судовых технических средств и систем. Накопленные под настилом (в льялах) машинного отделения нефтесодержащие воды должны перекачиваться в сборную цистерну, храниться в ней и периодически сдаваться на внесудовые водоохранные средства, находящиеся в районе эксплуатации судна. Для судов с динамическим принципом поддержания и скоростных водоизмещающих судов, а также судов длиной по конструктивной ватерлинии менее 25 метров и суммарной мощностью всех двигателей менее 220 киловатт допускается накопление нефтесодержащих вод непосредственно под настилом машинных помещений с последующей сдачей на внесудовые водоохранные средства.

В районах, в которых при эксплуатации судна сдача нефтесодержащих вод на специальные суда или береговые приемные пункты затруднена, необходимо использовать суда с оборудованием для очистки нефтесодержащих вод, утилизации нефтяных остатков и контроля содержания нефти в сбросе, нормативы которого для

внутренних водных путей устанавливаются санитарными правилами. Сдача нефтесодержащих вод должна быть возможной с любого борта судна;

б) нефтепродукты, образующиеся в процессе очистки нефтесодержащих вод, вместе с отходами от сепарации топлива и масла должны собираться в специальной цистерне для последующего сжигания непосредственно на судне (в судовом котле, печи-инсинераторе) или передачи на внесудовые водоохранные средства;

в) на нефтеналивных судах (кроме стоечных судов) должны быть предусмотрены двойное дно и двойные борта, простирающиеся по всей длине и высоте грузовых танков, или грузовые танки должны быть вкладными.

Необходимая мореходность таких судов в балластных рейсах должна быть обеспечена без принятия балласта в грузовые танки.

Нефтеналивные суда, предназначенные для эксплуатации в водных бассейнах разрядов «О-ПР», «М-ПР» и «М-СП», должны быть оборудованы отстойными танками достаточной емкости для хранения промывочной воды после мойки грузовых танков, если эта операция требуется по условиям перевозки;

г) на судах, предназначенных для выполнения технологических операций с нефтью и нефтепродуктами (самоходные и несамоходные бункеровщики, перекачивающие нефтестанции, станции зачистки трюмов и цистерн после нефтепродуктов, суда для сбора, хранения, обезвреживания и утилизации нефтесодержащих вод и нефтеостатков), на палубах в зонах грузовых операций проектант и строитель судна должны предусмотреть конструктивные и технологические меры, обеспечивающие ограничение массы и последствий разлива нефти и нефтепродуктов;

д) суда, указанные в подпункте «г» настоящего пункта, должны быть оснащены в соответствии с требованиями к судовому комплекту по борьбе с разливами нефти согласно приложению № 4;

е) для сбора отработанного масла в машинных отделениях судов проектант и строитель судна должны предусмотреть один или несколько специальных резервуаров (цистерн), емкость которых не менее чем в полтора раза должна превышать количество отработанного масла, поступающего из картеров всех двигателей внутреннего сгорания и всех установленных механизмов, и масла систем гидравлического привода, содержащегося в баках этих систем;

ж) в целях предотвращения загрязнения водной среды вредными веществами проектант и строитель судна должны предусмотреть такое устройство судов для перевозки вредных веществ наливом, чтобы в процессе их эксплуатации исключался сброс в водную среду вредных веществ и их растворов с концентрацией, превышающей нормативы, установленные санитарными правилами.

Проектант и строитель судна должны предусмотреть такое устройство судов для перевозки вредных веществ в упаковке, в грузовых контейнерах, съемных танках, автомобильных и железнодорожных цистернах, чтобы в процессе их эксплуатации исключался всякий сброс (попадание) за борт как самих вредных веществ, так и тары, в которой эти вредные вещества перевозятся;

з) в целях предотвращения загрязнения водной среды неочищенными сточными водами на любом судне, имеющем на борту людей, проектантом и строителем судна должна предусматриваться сточно-фановая система, по трубопроводам которой вода после использования в туалетах, санитарно-техническом оборудовании медицинских помещений, а также камбузах, умывальниках, душах, прачечных сливается в общую цистерну сточных вод. Эти воды должны сдаваться на внесудовые водоохранные средства, береговые очистные сооружения или обрабатываться непосредственно на борту судна с помощью автономных станций очистки и обеззараживания сточных вод. Станции очистки и обеззараживания сточных вод, устанавливаемые на транспортных и специализированных очистных судах, должны обеспечивать значения показателей очистки и обеззараживания, установленные санитарными правилами. В случае невозможности обеспечения указанных показателей с помощью станции очистки и обеззараживания сточных вод эти воды должны сдаваться для очистки на внесудовые водоохранные средства или береговые очистные сооружения. Сдача сточных вод должна быть возможной с любого борта судна;

и) для сбора шлама, образующегося в процессе очистки сточных вод на судне, проектант и строитель судна должны предусмотреть специальную цистерну, объем

которой должен обеспечить накопление шлама в течение 5—15 суток при расчетном количестве его 0,8—1 процент от объема переработанных сточных вод;

к) на любом судне, имеющем на борту людей, с целью предупреждения загрязнения водного бассейна мусором и отходами проектантом и строителем судна должны предусматриваться специальные емкости (контейнеры) для раздельного сбора и хранения сухого бытового мусора и твердых пищевых отходов. Емкости, предусмотренные для этих целей, должны быть устойчивыми к коррозии, иметь герметичные закрытия и быть удобными для транспортировки, выгрузки и дезинфекции. На них должны быть нанесены надписи, указывающие на тип их содержимого. Объем емкостей для сбора сухого бытового мусора и твердых пищевых отходов должен рассчитываться с учетом норм их накопления, устанавливаемых санитарными правилами;

л) проектант и изготовитель двигателей должны принять меры для того, чтобы выбросы вредных (загрязняющих) веществ в атмосферный воздух и дымность выпускных газов главных и вспомогательных двигателей судов не превышали нормативов, установленных нормативными документами и (или) международными договорами Российской Федерации;

м) конструкция газоотводных труб нефтеналивных судов, спроектированных и построенных после вступления в силу настоящего технического регламента, должна предотвращать риск загрязнения атмосферы при грузовых операциях путем оснащения этих труб устройством для соединения с береговым трубопроводом отвода паров нефти из грузовых танков в специальные береговые емкости;

н) проектант судна, предназначенного для работы с нефтью и нефтепродуктами, в том числе для сбора, хранения и ликвидации нефти и нефтепродуктов, должен обеспечить возможность размещения на судне необходимого количества сертифицированного экологически безопасного сорбента, а эксплуатант судна должен обеспечить его наличие на борту в процессе эксплуатации судна;

о) в целях предупреждения загрязнения водной среды при эксплуатации судна проектант судна должен предусмотреть возможность размещения на судне необходимого количества химических реактивов, запасных частей и расходных материалов, в том числе необходимых для работы установок (станций) по очистке и обеззараживанию сточных вод;

п) для внесудовых водоохранных средств, в том числе специализированных очистных судов и станций очистки и обеззараживания сточных вод, проектант средства должен разработать нормативы допустимых сбросов веществ и микроорганизмов в водные объекты в соответствии с законодательством Российской Федерации в области охраны окружающей среды, а также в области использования и охраны водных объектов.

Транспортные нефтеналивные суда, не удовлетворяющие требованиям подпункта «в» настоящего пункта, не могут эксплуатироваться после 31 декабря 2014 г.

109. Каждое самоходное или несамоходное судно, имеющее на борту экипаж или специальный персонал, должно быть оснащено такими средствами связи, которые способны обеспечить прием и передачу сообщений о бедствии, срочности и безопасности, а также радиообмен по согласованию взаимодействия при маневрировании судов и предоставления информации для функционирования системы управления движением судов.

110. Судовое навигационное оборудование и навигационное снабжение должны непрерывно обеспечивать судоводителя достоверной информацией, позволяющей безопасно управлять движением судна в установленных районах и условиях эксплуатации.

111. В состав средств навигационного оборудования самоходных судов должна входить аппаратура спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS.

112. Средства связи и навигации, установленные на судне, должны быть размещены таким образом, чтоб к ним был обеспечен свободный доступ для эксплуатации и обслуживания, а их применение не создавало помех управлению судном и не представляло опасности для людей.

На судне, управляемом одним человеком, устройства, приборы и органы управления средствами связи и навигации должны быть установлены таким обра-

зом, чтобы управлять ими и считывать необходимую информацию можно было не отвлекаясь от управления судном.

113. Средства связи, не предназначенные для приема и передачи информации, относящейся к безопасности судовождения, жизни и здоровья людей, окружающей среды и имущества, должны быть размещены таким образом, чтобы их работа не создавала помех основному оборудованию, предназначенному для управления судном, препятствий и затруднений при управлении судном, а также не представляла опасности для людей.

114. На судах должны быть предусмотрены коллективные (открытые, частично и полностью закрытые, свободнопадающие спасательные шлюпки, надувные и жесткие спасательные плоты, дежурные шлюпки) и индивидуальные спасательные средства (спасательные круги, жилеты, гидротермокостюмы и защитные костюмы) в соответствии с нормами, установленными органом классификации в зависимости от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация судна, типа и размеров судна.

Исправность спасательных средств, выдаваемых на суда, должна быть проверена подразделением технического контроля организации-изготовителя или организации, производившей капитальный или восстановительный ремонт спасательных средств, а сами спасательные средства должны быть снабжены свидетельством об испытаниях. На каждом спасательном средстве должен быть штамп подразделения технического контроля указанной организации.

115. На судах, снабженных коллективными спасательными средствами, должны быть предусмотрены устройства для спуска на воду этих средств и безопасной посадки в них людей.

116. Необходимость укомплектования судна аварийным снабжением в целях обеспечения его живучести должна определяться органом классификации судов в зависимости от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация судна, типа и размеров судна.

117. В целях обеспечения безопасности судоходства суда должны быть укомплектованы навигационным оборудованием и снабжением в зависимости от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация судна, типа и размеров судна.

118. Судовые конструкции и судовые технические средства должны быть сконструированы и изготовлены таким образом, чтобы ненадлежащее их использование было невозможно, если оно повлечет за собой возникновение риска причинения вреда. В случае если выполнение этого требования влечет за собой конструктивные или экономические трудности, в руководстве (инструкции) по эксплуатации должно быть оговорено, каким образом такие судовые конструкции и судовые технические средства следует использовать.

119. В случае если в отношении определенных элементов конструкции корпуса, судовых технических средств, их частей в настоящем техническом регламенте не установлены требования, степень их безопасности считается удовлетворительной, если они были спроектированы, изготовлены и установлены в соответствии со сводами правил или национальными стандартами в соответствующей сфере деятельности.

120. Должно быть предусмотрено освещение судовых помещений и пространств в соответствии с нормами, установленными санитарными правилами.

121. Должно быть предусмотрено оборудование судов молниезащитными устройствами, предназначенными для защиты от взрывов и пожаров, а также для защиты оборудования, систем, грузов и людей, размещенных на открытых пространствах палуб или внутри помещений, от прямых ударов молнии и вторичных воздействий грозовых разрядов.

122. Конструкция судовых технических средств должна обеспечивать безопасное для персонала эксплуатанта проведение наладки и технического обслуживания в режиме, предусмотренном эксплуатационной документацией. Устройство судовых технических средств должно обеспечивать защиту персонала от воздействия вредных производственных факторов (ионизирующего и неионизирующего излучений,

шума, вибрации, пыли, токсичных жидкостей, газов), уровни которых превышают нормативы, установленные санитарными правилами.

123. Судовые технические средства должны быть снабжены изготовителем специальным оборудованием, инструментом и приспособлениями, необходимыми для их безопасного использования и обслуживания. Комплектующие изделия, предметы снабжения, запасные части должны иметь такую упаковку, которая обеспечивает их безопасную транспортировку и хранение без повреждения.

124. Судовые системы вентиляции, водоснабжения, отопления, освещения необходимо проектировать и устанавливать таким образом, чтобы при их эксплуатации были соблюдены требования законодательства Российской Федерации к условиям труда экипажей судов, а также к условиям пребывания пассажиров.

125. Проектант должен подготовить, а строитель судна снабдить каждое судно эксплуатационной документацией, в состав которой помимо чертежей (общего расположения, расположения конструкций, конструктивных и других необходимых в эксплуатации чертежей), схем (противопожарных и других систем, изоляции, покрытия, расположения, снабжения, спасательных средств, электрических, соединений радиоэлектронных средств, навигационного оборудования, автоматизации, сигнализации и аварийной защиты и иных схем) и руководств (инструкций) по эксплуатации судовых технических средств должны входить информация о посадке и остойчивости судна, включая аварийные с затоплением отсеков, инструкции по загрузке-разгрузке судна различными грузами, другие документы по непотопляемости и остойчивости, формуляр маневренных характеристик, схема и инструкция по борьбе за живучесть, а также план противопожарной защиты.

126. Конструкция корпуса судна, размеры и взаимное расположение его элементов должны обеспечивать:

а) прочность и водонепроницаемость;

б) допускаемые методическими указаниями параметры вибрации;

в) остойчивость судна;

г) приемлемую по условиям непотопляемости посадку при затоплении отдельных отсеков;

д) надежность, удобство и безопасность технической эксплуатации корпусных конструкций;

е) расположение и установку судовых технических средств, обеспечивающие их безопасную эксплуатацию и обслуживание;

ж) предотвращение загрязнения окружающей среды при эксплуатации и минимизацию загрязнения окружающей среды при авариях.

127. Все суда должны быть спроектированы так, чтобы минимизировать риск затопления.

Надводный борт, седловатость, бак, ют, фальшборт, расположение отверстий, устройство и прочность их закрытий должны исключать попадание забортной воды внутрь корпуса.

128. В целях обеспечения водонепроницаемости проектант должен предусмотреть:

а) оборудование трюмов и машинных помещений приемниками трубопроводов системы осушения, средствами автоматической сигнализации о наличии воды и средствами, препятствующими проникновению воды в непроницаемый корпус;

б) защиту вентиляционных отверстий от попадания в них забортной воды и осадков;

в) систему удаления воды за борт.

На каждом непрерывном участке фальшборта должны быть предусмотрены вырезы для стока воды общей площадью не менее 10 процентов площади непрерывной части фальшборта.

Отверстия для приема и откачки воды за борт, расположенные в наружной обшивке корпуса ниже грузовой ватерлинии при максимальной грузоподъемности, должны быть оборудованы легко доступными запорными средствами. Эти средства, а также ведущие к ним трубопроводы должны быть изготовлены таким образом, чтобы исключить любое непреднамеренное попадание воды в корпус судна.

Отверстия в корпусе, палубе и надстройке в их закрытом положении должны обеспечивать водонепроницаемость корпуса.

Крышки на кингстонных и ледовых ящиках должны быть водонепроницаемыми.

Иллюминаторы, двери и крышки люков должны выдерживать давление забортной воды. Иллюминаторы и крышки люков должны выдерживать местную нагрузку от перемещения людей по палубе.

129. Судно должно быть остойчивым во всех случаях нагрузки, соответствующих спецификационным условиям его эксплуатации, предусмотренных проектом.

Остойчивость судов и наплавных мостов должна быть проверена и подтверждена расчетом.

130. Должны быть выполнены требования к непотопляемости судов при затоплении форпика, ахтерпика и других отсеков в зависимости от типа судна, его назначения и условий эксплуатации.

Должны быть предусмотрены форпиковая и ахтерпиковая, а также другие прочные непроницаемые поперечные переборки, идущие от днища до палубы надводного борта. Исключение могут составлять суда длиной до 10 метров, на которых устройство переборки между ахтерпиком и машинным отделением невозможно. Количество и расположение поперечных переборок зависят от типа, назначения судна и условий его эксплуатации или обосновывается расчетами непотопляемости.

Ни одно жилое помещение или оборудование, необходимое для обеспечения безопасности судна или его эксплуатации, за исключением цепных ящиков якорного устройства и носового подруливающего устройства, не должно находиться в пространстве под палубой надводного борта перед плоскостью форпиковой переборки.

Жилые помещения должны быть отделены от машинных помещений газонепроницаемыми переборками, а от трюмов — водо- и газонепроницаемыми переборками. К жилым помещениям должен быть обеспечен прямой доступ с палубы. Машинные помещения должны быть отделены от грузовых помещений непроницаемыми переборками.

131. Каждому судну проектантом должна быть назначена наименьшая высота надводного борта, удовлетворяющая требованиям прочности, остойчивости и непотопляемости судна, которая фиксируется строителем путем нанесения на каждом борту судна несмываемых отметок палубной линии и знака грузовой марки.

132. Маневренность самоходного водоизмещающего судна должна соответствовать следующим показателям:

а) при повороте судна на тихой воде отношение диаметра установившейся циркуляции к длине судна должно быть не более 2;

б) при ходе судна на тихой воде при нулевом угле перекладки руля диаметр установившейся циркуляции должен составлять не менее 10 длин судна или судно должно продолжать движение прямым курсом при нулевом угле перекладки руля;

в) судно должно выводиться из установившейся циркуляции, совершаемой при угле перекладки руля 20 градусов, после остановки главных двигателей действием главных средств управления без использования подруливающего устройства;

г) движение судна заданным прямым курсом с номинальной частотой вращения движителей должно быть возможно при скорости ветра, составляющей:

в водных бассейнах с высотой волны однопроцентной обеспеченности 2 метра и высотой волны трехпроцентной обеспеченности 3 метра и более — не менее 19 метров в секунду;

в водных бассейнах с высотой волны однопроцентной обеспеченности до 1,2 метра — не менее 14 метров в секунду;

д) путь экстренного торможения S_{AT} (метров) должен быть не более определенного по формуле:

$$S_{AT} = 30{,}7\sqrt[3]{V} + 1{,}28L,$$

где:

V — водоизмещение судна (кубических метров);

L — длина судна (метров).

133. Для оперативного принятия судоводителями мер по предупреждению аварийных ситуаций, связанных с маневренностью, в рулевой рубке на видном месте должна быть вывешена таблица маневренности, содержащая показатели маневренности, указанные в пункте 132 настоящего технического регламента.

134. Самоходные суда должны быть оборудованы рулевым устройством, обеспечивающим маневренность, удовлетворяющую требованиям пункта 132 настоящего технического регламента. Несамоходные суда, предназначенные для буксировки на канате, вместо рулевого устройства в отдельных случаях могут быть оборудованы неподвижными стабилизаторами. На стоечных и несамоходных судах, предназначенных для вождения методом толкания, стабилизаторы допускается не устанавливать.

Конструкция рулевого устройства с приводом от источника энергии должна исключать возможность самопроизвольной перекладки руля.

Рулевое устройство в целом должно быть спроектировано таким образом, чтобы его исправность обеспечивалась при статических дифференте 5 градусов и крене 15 градусов, а также при температуре окружающей среды от минус 20 градусов Цельсия до плюс 40 градусов Цельсия.

Составные элементы рулевого устройства должны иметь такую конструкцию и прочность, чтобы они без риска причинения вреда выдерживали нагрузки, которые могут возникнуть в спецификационных условиях эксплуатации. Внешнее воздействие на руль не должно создавать препятствий для функционирования рулевой машины и ее привода.

135. Рулевое устройство судна должно иметь 2 привода: основной и запасной. В случае повреждения или неисправности основного привода должен вводиться в действие запасной рулевой привод.

Запасной привод не требуется на судах с несколькими рулями или насадками, приводимыми в действие раздельно управляемыми машинами.

Основной и запасной рулевые приводы должны быть устроены так, чтобы повреждение одного из них не выводило из строя другой. Допускается при этом иметь общие детали передачи момента на баллер (румпель, сектор, цилиндровый блок). Если запасной привод не вводится в действие автоматически, то должна обеспечиваться возможность немедленного и простого включения его рулевым при помощи одной операции.

Как основной, так и запасной рулевые приводы могут быть ручными или приводиться в действие от источников энергии.

Если оба привода рулевого устройства приводятся в действие от источников энергии, должно быть предусмотрено их питание от 2 независимых друг от друга источников энергии.

136. Рулевые машины должны быть защищены от перегрузки приспособлением, ограничивающим значение крутящего момента, передаваемого приводом.

137. В случае если приводы рулевого устройства являются электрическими, к цепи питания приводов рулевых устройств не должно подключаться никакое другое из используемых на судне технических средств.

138. Должна исключаться возможность обратного движения штурвала ручного привода вследствие гидравлического воздействия воды на перо руля (рулевой орган).

139. Положение руля должно быть четко обозначено на посту управления судном в рулевой рубке. Если индикатор положения руля является электрическим, то он должен иметь отдельную цепь питания.

140. Рулевая рубка должна быть оборудована таким образом, чтобы судоводитель мог непрерывно и без излишних движений выполнять свои функции.

С рулевого поста должен обеспечиваться беспрепятственный обзор во всех направлениях.

Зона отсутствия видимости для судоводителя перед судном в порожнем состоянии с половиной судовых запасов на борту, но не в балласте и без учета оптических средств, позволяющих уменьшить зону отсутствия видимости, не должна превышать 250 метров.

Поле зрения с обычного рабочего места судоводителя должно представлять собой дугу в направлении горизонта, определяемую углом по меньшей мере 240 градусов. Из этого угла по меньшей мере 140 градусов должно приходиться на половину круга перед судном.

В направлении обычной оси зрения судоводителя (по диаметральной плоскости) не должно находиться никаких стоек, мачт или надстроек.

Если в направлении кормы судна не обеспечивается в достаточной степени беспрепятственный обзор, то для улучшения обзора допускается установка зеркал, видеоустановок и других вспомогательных оптических средств.

Должен быть обеспечен беспрепятственный обзор из окон рулевой рубки в любое время суток при помощи осветительных средств (прожекторов).

Степень прозрачности стекол, используемых в рулевых рубках, должна составлять не менее 75 процентов.

141. Технические средства, необходимые для управления судном, должны легко приводиться в рабочее положение из рулевой рубки. Показания контрольных приборов на пультах управления рулевой рубки должны легко считываться. Должна обеспечиваться возможность плавного регулирования освещения этих приборов до полного выключения. Источники освещения не должны вызывать ослепления и не должны ухудшать видимость показаний контрольных приборов.

Должна быть предусмотрена система проверки работы контрольных ламп.

Должна обеспечиваться возможность четкого определения, находится ли то или иное судовое техническое средство в рабочем состоянии. Если его рабочее состояние указывается световым сигналом, то цвет сигнала должен быть зеленым.

Нарушения работы и неисправности объектов, требующих наблюдения, должны указываться красными световыми сигналами.

Одновременно с включением красных световых сигналов должно звучать звуковое предупреждение. Звуковые предупреждения могут состоять из одного общего сигнала. Уровень звукового давления такого сигнала должен превышать максимальный уровень звукового давления окружающего шума, который на уровне головы судоводителя, находящегося на рулевом посту, должен быть не более 70 децибел, не менее чем на 3 децибела.

Должна быть предусмотрена возможность отключения звукового предупреждения после принятия сигнала о нарушении работы или о неисправности. Это отключение не должно препятствовать включению предупреждающего сигнала при других неисправностях. Вместе с тем красные световые сигналы должны отключаться только после устранения неисправности.

Контрольные приборы и устройства наблюдения должны автоматически подключаться к другому источнику энергии, если их собственный источник выходит из строя.

142. Должна быть предусмотрена возможность управления главными двигателями, рулем, в обоснованных случаях — якорным устройством, другими судовыми устройствами (средствами), а также возможность контроля их работы из рулевой рубки.

Управление каждым главным двигателем должно обеспечиваться одним рычагом, перемещающимся по окружности дуги в вертикальной плоскости параллельно продольной оси судна. После перемещения этого рычага по направлению к носу судно должно двигаться вперед, а после его перемещения к корме должен включаться задний ход. Пуск и реверсирование двигателя осуществляются, когда этот рычаг находится в нейтральном положении. Нейтральное положение фиксируется отчетливо слышным щелчком. Амплитуда перемещения рычага из нейтрального положения в положение «полный вперед» или из нейтрального положения в положение «полный назад» не должна превышать 90 градусов.

В рулевых рубках должно быть предусмотрено указание направления упора движителей и значения частоты вращения гребного винта или главных двигателей.

143. По периметру открытых палуб, мостиков и надстроек, вокруг открытых площадок и рабочих мест, расположенных на высоте более 0,5 метра, у проемов и вырезов в палубах, бортах, переборках, фальшборте и других местах должны предусматриваться стационарные или подвижные ограждения, исключающие воз-

можность падения с высоты или травмирования людей в процессе эксплуатации судна.

144. Стационарные ограждения (комингсы, фальшборт, перила, леерное ограждение) с учетом типа, назначения судна и условий его эксплуатации должны минимизировать риск падения человека за борт, в шахту машинного помещения, в проем или отверстие в палубе, с башни плавучего дока, с крыльев мостика, с площадки для обслуживания технических средств, с других рабочих мест, а в случае падения человека за борт — упростить процесс его поднятия из воды.

Для защиты пассажиров и экипажа от опасности падения за борт на судах предусматриваются помимо стационарных ограждений поручни, переходные мостики и сходные трапы.

Вырезы в фальшборте для выходов, сходные люки, другие проемы и отверстия в палубах, переборках и бортах должны иметь подвижное или съемное ограждение.

145. Ограждения должны выдерживать нагрузки, возникающие при их эксплуатации. Устройства для соединения и крепления ограждений должны быть изготовлены таким образом, чтобы они не ослаблялись от вибрации. Для предупреждения потери крепежных деталей (болтов, гаек и штырей) должны быть приняты конструктивные меры.

146. Прочный фальшборт или леерное ограждение должны быть установлены на всех открытых палубах корпуса, надстроек и рубок. На самоходных судах длиной до 10 метров допускается установка поручня по периметру надстройки или рубки.

Высота фальшборта или леерного ограждения по периметру палуб и мостиков, а также вокруг открытых площадок, расположенных на высоте более 0,5 метра, должна быть не менее 1100 миллиметров. На верхних тентах, на которые доступ пассажирам запрещен, леерное ограждение допускается не устанавливать.

У судов длиной менее 20 метров допускается меньшая высота фальшборта или леерного ограждения (но не менее 900 миллиметров), если органу классификации судов будут представлены соответствующие обоснования обеспечения достаточной защиты экипажа и пассажиров.

На пассажирских судах ограждение палуб, на которые имеют доступ пассажиры, должно быть выполнено в виде глухого фальшборта или леерного ограждения с защитными сетками.

По верху фальшборта должен быть предусмотрен планширь.

147. Расстояние между леерными стойками не должно превышать 3 шпаций.

Нижний леер должен быть установлен не выше 230 миллиметров от палубы. Расстояние между другими леерами не должно превышать 380 миллиметров. Леерное ограждение палуб, на которые имеют доступ пассажиры, должно иметь защитные сетки. Сторона ячейки сетки должна быть не более 100 миллиметров.

На несамоходных судах всех классов в районе надстройки и рубки должно быть установлено леерное ограждение.

На несамоходных судах, эксплуатируемых с командами или без команд в водных бассейнах разрядов «О», «Р» и «Л», леерное ограждение в районе грузового трюма и грузового бункера допускается заменять шкафутным брусом и поручнем по комингсу грузового люка или стенке грузового бункера.

Верхняя кромка шкафутного бруса должна возвышаться над палубой судна не менее чем на 100 миллиметров. Шкафутный брус не должен препятствовать стоку воды с палубы.

В местах, в которых фальшборт и леерное ограждение прерываются (район палубных механизмов, пролеты для трапов и др.), должны быть предусмотрены съемные цепные леера.

148. В районах установки кнехтов и киповых планок леерное ограждение или фальшборт не должны иметь частей, требующих изменения их положения при работе со швартовами.

149. Зазоры (разрывы) между леерными ограждениями, а также между ограждениями и другими конструкциями судна не должны превышать 150 миллиметров.

150. В местах подачи сходен должны предусматриваться дверцы или съемные, телескопические, откидные и тому подобные виды ограждений.

Съемные ограждения должны иметь специальные карабины, конструкция которых обеспечивает быстроту установки и легкость снятия ограждений и исключает самопроизвольное расцепление под действием веса падающего на ограждения человека.

Конструкция съемных жестких или гибких леерных ограждений должна обеспечивать их быстросъемность. В случае применения гибких леерных ограждений (цепных, тросовых) должна обеспечиваться возможность подтягивания лееров.

151. В местах прохода людей допускается применять только цепные ограждения. Длина такого ограждения (расстояние между стойками) не должна превышать один метр. Максимальная величина провисания цепного леера не должна превышать 40 миллиметров.

152. Трапы должны иметь ограждения и поручни высотой не менее высоты, установленной пунктом 146 настоящего технического регламента.

При наличии прохода по обносу палубы на наружных стенках надстроек должны быть установлены прочные поручни.

Толкачи и толкаемые суда должны иметь съемные или переносные сходни и трапы, обеспечивающие безопасный переход команды с одного судна на другое.

На нефтеналивных судах, предназначенных для эксплуатации в водных бассейнах разрядов «М» и «О», между раздельно расположенными жилыми и служебными помещениями должны быть предусмотрены приподнятые над палубой переходные мостики. На переходных мостиках должны быть поручни.

На нефтеналивных судах, предназначенных для эксплуатации в водных бассейнах разрядов «О-ПР», «М-ПР» и «М-СП», для безопасного перемещения экипажа над грузовой зоной в любых условиях эксплуатации должен быть предусмотрен переходный мостик прочной конструкции шириной не менее одного метра, расположенный вблизи от диаметральной плоскости и оборудованный ограждающими леерами высотой не менее 1,1 метра на стойках с интервалами не более чем 3 шпации, а также имеющий боковые входы с палубы с интервалами не более чем 40 метров.

Если протяженность открытой палубы в районе грузовой зоны превышает 70 метров, по всей длине мостика должны быть предусмотрены укрытия удобной конструкции с интервалами не более чем 45 метров. Каждое такое укрытие должно вмещать по меньшей мере одного человека и защищать его от воздействия непогоды.

153. На плавучих кранах должны быть предусмотрены устройства, управляемые из кабины крановщика, для:

а) разворота грузозахватного приспособления;

б) устранения раскачивания груза;

в) укладки стрелы в рабочее положение и ее подъема;

г) управления швартовными лебедками и якорными (закольными) устройствами.

154. Для укладки стрелы в походное положение в плавучих кранах с шарнирно-сочлененной стрелой должны предусматриваться устройства для натяжения и удержания оттяжек.

155. Для фиксации поворотной платформы при укладке стрелы плавучего крана в походное положение должно быть предусмотрено стопорное устройство, сблокированное с приводом механизма поворота.

156. Механизм изменения вылета с гидравлическим приводом должен иметь стопорное устройство, позволяющее закреплять систему уравновешивания на минимальном вылете и в походном положении стрелы плавучего крана, которое должно быть оборудовано конечным выключателем, отключающим механизм изменения вылета при стопорении.

157. Исполнение устройств для укладки стрелы в походное положение и стопорения элементов плавучего крана должно обеспечивать безопасность и удобство их обслуживания, а также доступ к ним.

158. На плавучих дизель-электрических кранах выхлопную трубу дизеля следует располагать так, чтобы выхлопные газы не попадали в кабину крановщика, в служебные и жилые помещения при открытых иллюминаторах.

159. Плавучие краны должны иметь радиоэлектронные средства связи с берегом.

160. На палубе понтона плавучего крана должны оборудоваться штатные площадки для размещения не менее 2 грейферов и зачистной машины. Настил площадок должен выполняться из материалов, смягчающих удары оборудования при посадке.

161. Машинные помещения оборудуются таким образом, чтобы обеспечивалось надежное и безопасное дистанционное управление находящимися в них объектами энергетической установки, их ремонт и техническое обслуживание.

162. Цистерны с жидким топливом или смазочным маслом и жилые помещения не должны иметь общих перегородок, которые при нормальной эксплуатации находились бы под статическим давлением жидкости.

163. Переборки, подволоки и двери машинных помещений и цистерны должны быть изготовлены из стали или эквивалентного стали огнестойкого материала.

164. Должна быть предусмотрена возможность эффективной вентиляции машинных помещений, в которые может проникнуть горючий или токсичный газ.

165. Наклонные и вертикальные трапы, ведущие к машинным, котельным отделениям, и цистерны должны изготавливаться из стали либо другого огнестойкого материала, имеющего механическую прочность, эквивалентную прочности стали, и должны быть надежно закреплены.

166. Судовые технические средства разрабатываются, изготавливаются и устанавливаются на судне в соответствии с требованиями настоящего технического регламента и техническими условиями организации-изготовителя.

167. Судовые технические средства должны быть установлены с соблюдением требований к монтажу, приведенных в руководствах (инструкциях) по эксплуатации этих средств, и прочно закреплены на фундаментах, оснащены исправными предохранительными клапанами, средствами измерений, а также приспособлениями для механизации тяжелых операций по их обслуживанию в судовых условиях.

Допускается устанавливать лишь те двигатели внутреннего сгорания, которые функционируют на жидком топливе, имеющем температуру вспышки в закрытом тигле не ниже 60 градусов Цельсия. Для аварийных дизель-генераторов может использоваться топливо с температурой вспышки в закрытом тигле не менее 43 градусов Цельсия.

168. Средства измерений параметров двигателей, котлов и других технических средств, представляющих собой объекты повышенной опасности, должны быть установлены в машинном или котельном помещениях и рулевой рубке либо в центральном посту управления так, чтобы было удобно считывать их показания.

169. Реверсивные двигатели, предназначенные для использования в качестве главных в установках с прямой передачей на винт, при работе на задний ход должны развивать не менее 85 процентов номинальной мощности переднего хода.

Должна быть обеспечена возможность безопасного проворачивания коленчатых валов главных двигателей.

170. Если судно оснащено только одним судовым двигателем, должна быть исключена возможность автоматической остановки этого двигателя, за исключением случая остановки в связи с превышением номинальной скорости.

171. Роторы турбонагнетателей должны быть спроектированы так, чтобы при частоте вращения, равной 1,2 расчетной, эквивалентные напряжения в любом сечении были не более 0,95 предела текучести материала детали.

172. Запас сжатого воздуха для пуска главных двигателей и действия системы управления должен храниться не менее чем в 2 обособленных воздухохранителях или в 2 обособленных группах воздухохранителей, при этом в каждом из этих 2 воздухохранителей или в каждой группе воздухохранителей должен храниться запас пускового воздуха в количестве не менее половины требуемого ниже.

Запас сжатого воздуха во всех воздухохранителях, предназначенный для пуска и реверсирования главных двигателей, должен обеспечивать не менее 12 пусков

попеременно на передний и задний ход главного двигателя, подготовленного к действию.

Общий запас сжатого воздуха для пуска главных нереверсивных двигателей, а также главных дизель-генераторов должен быть достаточным для выполнения не менее 6 пусков наибольшего по мощности из установленных двигателей, подготовленного к действию, а при наличии более 2 двигателей — не менее 4 пусков каждого двигателя, подготовленного к действию.

Для пуска вспомогательных двигателей на судне должно быть предусмотрено не менее одного воздухохранителя вместимостью, достаточной для выполнения 6 пусков каждого вспомогательного двигателя, подготовленного к действию, а при наличии более 2 вспомогательных двигателей — не менее 4 пусков каждого двигателя, подготовленного к действию.

При установке одного такого воздухохранителя должна предусматриваться возможность пуска вспомогательных двигателей от одного воздухохранителя или от одной группы воздухохранителей главных двигателей, а также от баллонов сжатого воздуха для хозяйственных нужд.

173. Строитель судна должен предусмотреть оборудование валопровода устройством, исключающим возможность самопроизвольного проворачивания гребных винтов при выполнении работ, связанных с ремонтом главных двигателей и движителей.

174. Должна быть предусмотрена искусственная вентиляция жилых, служебных, санитарно-гигиенических, машинных, аккумуляторных, грузовых помещений, помещений грузовых насосов, коффердамов, камбузов и помещений пищеблоков, отделений холодильных машин, туннелей валопроводов, отвечающая требованиям настоящего технического регламента и международных договоров Российской Федерации.

Вентиляция машинных помещений должна обеспечивать приток воздуха, необходимого для обслуживания и работы объектов энергетической установки при предусмотренных проектом характеристиках воздухопотребления объектов энергетической установки и условиях эксплуатации судна.

Должно обеспечиваться удаление воздуха из нижних зон помещений, а также из мест под настилом, где возможно скопление газов тяжелее воздуха.

175. Помещение аварийного дизель-генератора должно быть оборудовано устройством, обеспечивающим достаточный приток воздуха для работы дизель-генератора с полной нагрузкой во всех условиях эксплуатации при закрытых дверях и люках.

176. Закрытые помещения и грузовые трюмы, предназначенные для перевозки автотранспорта и другой подвижной техники с топливом в баках, должны оборудоваться независимой искусственной вытяжной вентиляцией, обеспечивающей не менее:

а) 10-кратного обмена воздуха в час на паромах и пассажирских судах, перевозящих более 36 пассажиров;

б) 6-кратного обмена воздуха на иных судах.

177. Междубортовые и междудонные пространства и коффердамы, расположенные в пределах грузового пространства танкеров и судов, перевозящих опасные грузы наливом, должны оборудоваться воздушными трубами и системой вентиляции.

Выходные концы воздушных труб должны оборудоваться постоянно прикрепленными автоматически действующими закрытиями, обеспечивающими свободный проход воздуха и предотвращающими проникновение воздуха в пространства и коффердамы.

Выходные концы воздушных труб могут оборудоваться одобренными закрытиями поплавкового типа, обеспечивающими работу при любых встречающихся в эксплуатации крене и дифференте. Закрытия и их крепление должны быть совместимы со средами в пространствах и устойчивы к воздействию забортной воды.

Подача воздуха на вентиляцию пространств и коффердамов должна осуществляться по воздуховоду в нижнюю часть помещения с отстоянием от настила

(днища), равным 400 миллиметрам. Выход воздуха должен осуществляться через воздушные трубы.

Приемные отверстия системы вентиляции должны располагаться на высоте не менее 2,4 метра над уровнем палубы и на расстоянии не менее 5 метров от отверстий танков и 10 метров от отверстий предохранительных клапанов.

178. Конструкция вентиляторов в максимальной степени должна исключать возможность искрообразования.

179. Суда должны быть оборудованы рулевым, якорным, швартовным устройствами и в зависимости от типа, назначения и условий эксплуатации шлюпочным, буксирным, сцепным и грузоподъемным устройствами, устройством для подъема рулевой рубки, мачт, отвечающими требованиям настоящего технического регламента в отношении всех видов безопасности, которые применимы к тому или иному из перечисленных устройств. При эксплуатации таких устройств должна быть обеспечена безопасность членов экипажа судна, пассажиров и других лиц, находящихся на судне или причальных сооружениях.

По согласованию с органом классификации судов несамоходные суда допускается не оборудовать якорным устройством.

180. Прочность буксирного троса и сцепных устройств толкаемых составов должна соответствовать максимальным усилиям, развиваемым судном при буксировке или толкании составов, и обеспечивать безопасность плавания в штормовых условиях района плавания, соответствующего конструкции судна и выданным разрешительным документам, а размеры тросов должны быть достаточными для буксировки или толкания.

181. Высота незаваливающихся мачт должна соответствовать путевым высотным габаритам мостов, воздушных переходов линий электропередачи и связи.

182. Судовое электрическое оборудование, кроме электрического оборудования судов, предназначенных для эксплуатации в бассейнах разрядов «Л» и «Р», должно безотказно работать при воздействии и после воздействия бортовой качки до 22,5 градуса с периодом качки 7—9 секунд и килевой качки до 10 градусов от вертикали, длительном крене судна до 15 градусов и дифференте до 5 градусов, при вибрациях с частотой 5—30 герц, с амплитудой 1 миллиметр для частоты 5—8 герц и ускорением 0,5 g для частоты 8—30 герц, при ударах с ускорением, равным 3 ускорениям свободного падения при частоте от 40 до 80 ударов в минуту.

В качестве номинальных рабочих температур окружающего воздуха для электрического оборудования должны приниматься значения, указанные в приложении № 5.

Комплектующие изделия, материалы и вещества, используемые в электрическом оборудовании в процессе изготовления и эксплуатации, не должны снижать заданный в настоящем техническом регламенте уровень безопасности.

183. Должны быть предусмотрены основные источники электрической энергии, имеющие мощность, достаточную для питания всех устройств и систем судна. На каждом самоходном судне должно быть предусмотрено не менее 2 основных источников электрической энергии. Если этими источниками являются генераторы, то хотя бы один из них должен иметь собственный независимый привод.

184. Мощность генераторных агрегатов должна быть такой, чтобы при остановке одного из них было обеспечено питание устройств и систем, необходимых для обеспечения нормальных (неаварийных) эксплуатационных условий движения и безопасности судна. Должен быть обеспечен также минимум комфортабельных условий обитаемости, создаваемых работой бытовых холодильников, искусственной вентиляции, системы кондиционирования воздуха, устройств и систем для приготовления пищи и отопления, а также для снабжения судна водой для санитарных нужд и пресной водой.

185. Должен быть предусмотрен автономный аварийный источник электрической энергии, мощность которого должна быть достаточной для питания всех аварийных потребителей электрической энергии. В качестве автономного аварийного источника электрической энергии может быть использован дизель-генератор или аккумуляторная батарея. Аварийный источник, устанавливаемый выше палубы

переборок, и аварийный распределительный щит (пульт) должны быть размещены за пределами машинного отделения и помещения, в котором находится главный распределительный щит, и отделяться от этих помещений с помощью огнестойких и водонепроницаемых переборок.

186. Питание электропривода рулевого устройства, указателя положения руля, технических средств, необходимых для обеспечения движения судна, систем судовождения и систем безопасности, а также технических средств, представляющих собой объекты повышенной опасности, должно производиться с помощью отдельных цепей.

187. Номинальные напряжения на выводах источников электрической энергии, предназначенных для питания судовой сети, не должны превышать следующих значений:

при переменном трехфазном токе частотой 50 герц — 400 вольт, частотой 60 герц — 460 вольт;

при переменном однофазном токе частотой 50 герц — 230 вольт, частотой 60 герц — 240 вольт;

при постоянном токе — 230 вольт.

Допускается обоснованное применение других напряжений на выводах источников электрической энергии.

Номинальное значение частоты переменного тока следует принимать равным 50 герцам, допускается обоснованное применение других частот. Номинальные напряжения на выводах потребителей не должны превышать значений, указанных в приложении № 6. Допускается обоснованное применение других напряжений на выводах потребителей. Значения внутрисистемных напряжений не регламентируются.

188. Электрическое оборудование не должно являться источником вредных излучений и выделений токсичных веществ.

В электрическом оборудовании, содержащем изоляцию, обеспечивающую защиту от поражения электрическим током, значения электрической прочности, сопротивления изоляции и (или) тока утечки должны оставаться в пределах, указанных в руководстве (инструкции) по эксплуатации оборудования.

Изоляционные материалы, применяемые для электрического оборудования, должны обеспечивать во время эксплуатации судна сопротивление изоляции в соответствии с методическими указаниями. На главном и аварийном распределительных щитах для каждой сети изолированных систем должно устанавливаться отдельное устройство для измерения сопротивления изоляции или одно устройство с переключателем.

Электрическое оборудование должно иметь износостойкость и коррозионную стойкость, соответствующую предусмотренным условиям эксплуатации, которые указаны в технической документации на такое оборудование и обеспечивают его безопасное использование в соответствии с назначением.

189. Конструктивное исполнение питающей системы распределения электрической энергии должно быть таким, чтобы в случае короткого замыкания в электрической сети исключалось возникновение опасного напряжения.

190. Функционированию электрического оборудования не должен препятствовать электромагнитный фон. Меры по снижению действия электромагнитного фона должны быть направлены на:

а) перекрытие каналов связи между источником помех и эксплуатируемыми приборами;

б) воздействие на источник помех для их ограничения;

в) снижение чувствительности эксплуатируемых приборов.

191. Назначение применяемых на судне горюче-смазочных материалов должно определяться проектантом судна и судовых технических средств.

192. Предназначенные к применению на судах горюче-смазочные материалы должны сопровождаться следующими документами:

а) декларация о соответствии или сертификат соответствия (или их заверенная копия);

б) документ, подтверждающий безопасность применения (для смазочных материалов);

в) документ, подтверждающий качество горюче-смазочного материала.

193. Прием жидкого топлива на судно должен производиться через специально предназначенную для этого систему, обеспечивающую закрытую подачу топлива во все цистерны основного запаса с помощью наполнительных трубопроводов этих цистерн. Наполнительные трубопроводы должны быть выведены на палубу и снабжены запорной арматурой, управляемой с палубы.

194. На пассажирских судах для приема жидкого топлива должны предусматриваться специальные приемные станции, отделенные от других помещений и оборудованные дренажными трубами, идущими в сборные топливные цистерны.

195. Наполнительные топливные трубопроводы должны доводиться до днища цистерны с минимальным зазором.

196. Судовые системы топливоподготовки должны соответствовать видам топлива, на которых допускается работа главных и вспомогательных двигателей.

197. Процессы подготовки топлива для сжигания в главных и вспомогательных двигателях и очистки масла должны отвечать требованиям пожарной и экологической безопасности.

198. На борту судна не допускается перекачка по одному и тому же трубопроводу и хранение в танке несовместимых топлива и масла.

199. Технологические операции по перемещению топлива и масла на борту судна должны отвечать требованиям обеспечения остойчивости и непотопляемости судна.

200. Снабжение судна маслом и другими горюче-смазочными материалами должно осуществляться в таре с применением средств подвоза и грузоподъемных механизмов, приспособленных для работы с горючими жидкостями в указанной таре.

201. При утилизации отходов, образовавшихся в результате использования топлива и масла на борту судна, должны выполняться следующие требования:

а) судовой инсинератор должен обеспечивать эффективное сжигание жидких и густых отходов, образующихся в процессе обработки топлива и очистки масла, с соблюдением допустимых норм выбросов вредных веществ в атмосферу;

б) отсутствие на судне инсинератора должно компенсироваться наличием надежной системы сбора и хранения отходов для последующей сдачи на внесудовые водоохранные средства.

202. Проектант и изготовитель технологического оборудования должны обеспечить выполнение следующих требований к технологическому оборудованию дноуглубительных судов:

а) материалы, покрытия, долговечность подвижных соединений должны отвечать условиям работы в абразивной среде;

б) акустические и вибрационные характеристики рабочих устройств должны соответствовать нормам, установленным санитарными правилами;

в) все технологическое оборудование должно оснащаться приспособлениями, обеспечивающими его безопасный монтаж на судне;

г) каждая единица технологического оборудования должна быть снабжена эксплуатационной документацией.

203. Проектант, строитель судна и изготовитель элементов черпакового устройства должны обеспечить выполнение следующих требований к грунтозаборному (черпаковому) устройству многочерпакового земснаряда:

а) конструкция черпаков должна предотвращать попадание смазки в воду;

б) конструкция черпаковой рамы должна обеспечить:

крепление и возможность ее вращения вокруг точки крепления вплоть до выхода рамы из воды и ее стопорения;

заданную глубину или заданные пределы глубин черпания;

в) привод вращения верхнего барабана должен обеспечить безопасное движение и управление движением черпаковой цепи, включая ее проворачивание при осмотре и ремонте;

г) рамоподъемное устройство, предназначенное для обслуживания черпаковой рамы, должно обеспечить безопасное контролируемое плавное перемещение черпаковой рамы в заданных пределах и ее стопорение вплоть до крепления «по походному»;

д) должны быть предусмотрены конструктивные мероприятия, исключающие возможность попадания части грунта в воду при перемещении грунта;

е) должны быть предусмотрены и установлены необходимые предупреждающие надписи или знаки о видах опасности и условиях безопасной эксплуатации.

204. Проектант и строитель судна должны предусмотреть, чтобы соединение грунтозаборного устройства с насосом было гибким, не допускающим изломов.

205. Живучесть судна должна обеспечиваться:

а) проектным запасом плавучести и остойчивости при повреждении корпуса;

б) надлежащими свойствами системы осушения;

в) соблюдением требований пожарной безопасности, установленных настоящим техническим регламентом;

г) надежностью судовых технических средств.

206. Проектант обеспечивает живучесть судна на основании расчетов посадки и остойчивости поврежденного судна, при этом размеры и форму повреждения следует принимать:

а) для бортовой части корпуса:

длина повреждения — 4 процента от длины судна L;

глубина повреждения, измеренная от внутренней поверхности наружной обшивки под прямым углом к диаметральной плоскости, — 0,075 ширины судна B или 0,9 метра в зависимости от того, что меньше;

размер повреждения по вертикали — от основной плоскости неограниченно вверх;

повреждение по форме — прямоугольный параллелепипед;

б) для днища:

длина повреждения — 4 процента от длины судна L;

ширина повреждения — 0,1 B;

размер повреждения по вертикали — 0,05 B или 0,8 метра в зависимости от того, что меньше.

Если любое повреждение судна с размерами, которые меньше, чем указано в настоящем пункте, может привести к более тяжелым последствиям в отношении аварийной посадки и (или) аварийной остойчивости, то такой вариант повреждения должен быть рассмотрен при выполнении проверочных расчетов непотопляемости.

Расположение повреждения корпуса в расчетах должно быть согласовано с рассматриваемыми при проектировании случаями затопления судна (затопление одного отсека, затопления 2 отсеков, другие случаи затопления).

207. На каждом самоходном судне с главными двигателями общей мощностью 220 киловатт и более проектант должен предусмотреть не менее 2 осушительных насосов, из которых один с приводом от источника энергии должен быть стационарным и включенным в осушительную систему. В качестве осушительных насосов могут применяться балластные и санитарные насосы или насосы общесудового назначения с приводом от источника энергии и подачей, близкой к подаче, установленной настоящим техническим регламентом для осушительного насоса, приведенной в абзаце втором настоящего пункта. В качестве одного из осушительных насосов может быть использован насос, приводимый в действие главным двигателем, водоструйный или пароструйный эжектор (если паровой котел находится постоянно в действии).

На самоходных судах с главными двигателями общей мощностью менее 220 киловатт должно быть не менее 2 осушительных средств, одним из которых может быть стационарный насос с приводом от источника энергии или эжектор, а другим — ручной осушительный насос с подачей согласно приложению № 7.

Пассажирские суда и суда специального назначения, имеющие на борту более 50 человек специального персонала, должны иметь не менее 3 насосов с приводом от источников энергии, присоединенных к осушительной магистрали. При этом один из этих насосов может приводиться в действие от главного двигателя.

Несамоходные суда, оборудованные источниками энергии или получающие энергию с берега, оснащаются средствами осушения так же, как самоходные суда с главными двигателями мощностью менее 220 киловатт.

Указанные несамоходные суда, не имеющие паровых котлов, работающих на жидком топливе, за исключением нефтеналивных барж, могут иметь в качестве средств осушения переносные насосы.

На несамоходных судах с экипажем, не имеющих собственного источника энергии и не получающих энергию с берега, применение осушительного насоса с приводом от источника энергии необязательно, при этом ручной насос должен быть переносным поршневого типа с подачей не менее подачи, указанной в абзаце втором настоящего пункта, в зависимости от размеров судна.

На несамоходных судах, эксплуатируемых без экипажа, осушение производится средствами буксира-толкача или рейдового судна.

Каждый осушительный насос, за исключением насосов, предназначенных для осушения льял, и ручных насосов несамоходных судов, должен иметь подачу, определяемую из условия, чтобы расчетная скорость воды в приемной осушительной магистрали, диаметр d (метров) которой вычислен по формуле $d = 1{,}5\sqrt{L\,(B + H)} + 25$, в нормальных эксплуатационных условиях была не менее 2 метров в секунду.

Длина L, ширина B, высота H борта судна при расчете диаметра d должны быть выражены в метрах.

208. Каждой палубе, переборке, шпангоуту, отсеку, каждому водогазонепроницаемому и противопожарному закрытию, запорному устройству судовой вентиляции, трубопроводу, электрощиту и другим конструктивным элементам, имеющим отношение к обеспечению живучести судна, проектант присваивает номера или наименования в соответствии с построечной спецификацией, и на них строитель судна или эксплуатант должен нанести все необходимые виды маркировки, надписей и указателей для четкого обеспечения всех действий по борьбе за живучесть судна.

209. Проезжая часть речной части наплавного моста должна быть ограждена колесоотбоями высотой не менее 0,75 метра для автомобильных дорог I и II категорий и не менее 0,35 метра для остальных дорог.

Проезжая часть береговой части моста (аппарели, пандусы) должна быть ограждена барьерным ограждением высотой не менее 0,6 метра.

Пешеходные тротуары наплавных мостов должны быть огорожены с внешней стороны леерным ограждением высотой не менее 1100 миллиметров и отгорожены от проезжей части колесоотбойным брусом, наращенным леером до высоты 900 миллиметров.

Расстояние между леерными стойками наплавных мостов не должно превышать 1500 миллиметров. Нижний леер должен быть установлен не выше 230 миллиметров от настила пешеходной дорожки, расстояние между другими леерами не должно превышать 380 миллиметров.

210. Каждый наплавной мост должен быть оборудован якорным устройством, обеспечивающим его раскрепление на месте эксплуатации.

211. В целях обеспечения безопасного движения транспортных средств непосредственно по металлической палубе наплавного моста обязательным является устройство искусственной шероховатости путем приварки к палубе прутков арматуры диаметром 5—6 миллиметров на горизонтальных участках и диаметром 8—10 миллиметров на наклонных участках проезжей части моста с шагом 150—200 миллиметров. Полоса шириной не менее 200 миллиметров от колесоотбоя должна быть освобождена от рифления для обеспечения стока воды.

Стыки между различными частями наплавного моста (береговыми, разводными) шириной 50 миллиметров и более должны быть перекрыты переходными щитами.

212. Проверка остойчивости наплавного моста должна быть выполнена для наплавного моста при полной загрузке и для плавучей сборной единицы наплавного моста.

213. Для каждого наплавного моста проектантом должно быть разработано руководство (инструкция) по эксплуатации, обоснованное соответствующими расчетами прочности, остойчивости и надводного борта, учитывающими наиболее неблагоприятные случаи нагрузки в процессе эксплуатации. Руководство (инструкция) должно содержать следующие данные:

а) варианты схем движения транспортных средств по наплавному мосту, при которых может быть разрешена его эксплуатация;

б) скорость движения транспортных средств по наплавному мосту;

в) допустимые нагрузки от движущихся по наплавному мосту транспортных средств;

г) рекомендации по разводке моста для прохождения судов;

д) условия установки и разборки наплавного моста;

е) возможность эксплуатации моста при осушенных понтонах;

ж) рекомендации для эксплуатационной команды в аварийных случаях (затопление отдельных отсеков понтона плавучей опоры или всего понтона, обрыв закрепления моста), информацию о конструктивных мероприятиях, принятых в проекте, для возможности эксплуатации моста в аварийных случаях.

214. Суда паромных переправ должны удовлетворять требованиям, предусмотренным пунктами 19, 23—152, 161—201 и 205—208 настоящего технического регламента.

215. Проектанты самоходных судов, судов паромных переправ и судовых технических средств должны предусмотреть меры по обеспечению энергетической эффективности судов, в том числе путем повышения эффективного коэффициента полезного действия судовых технических средств и применения оборудования утилизации вторичной теплоты, не ниже 42 процентов и экологической эффективности, в том числе путем установки на суда и судовые технические средства оборудования и средств экологической безопасности, не ниже 50 процентов.

III. ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ПРОЦЕССОВ ЭКСПЛУАТАЦИИ И УТИЛИЗАЦИИ, СВЯЗАННЫХ С ТРЕБОВАНИЯМИ К БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

216. К эксплуатации допускаются суда, имеющие судовые документы в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации, свидетельство о классификации, выданное органом классификации судов, удостоверяющее соответствие судов требованиям настоящего технического регламента, и акт о готовности судна к эксплуатации, выданный комиссией судовладельца по результатам ежегодной проверки судна в соответствии с пунктом 217 настоящего технического регламента.

217. Перед вводом в эксплуатацию судна, указанного в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, после зимнего или другого длительного отстоя комиссией судовладельца (эксплуатанта) производится проверка готовности судна к эксплуатации. При положительных результатах проверки и после получения судового санитарного свидетельства комиссия эксплуатанта составляет акт о готовности судна к эксплуатации.

218. Ответственность за соблюдение пожарной безопасности и взрывобезопасности возлагается на:

а) эксплуатанта, если судно находится в эксплуатации или в ремонте при наличии на борту судового экипажа;

б) судоремонтную организацию, если судно находится в ремонте при отсутствии на борту судового экипажа;

в) организацию, производящую доковые работы (независимо от наличия экипажа на судне), если судно находится в доке.

219. При эксплуатации судов эксплуатантом должен быть организован контроль выполнения следующих требований:

а) на судне должен соблюдаться установленный противопожарный режим;

б) запрещается использовать в пределах грузового пространства судов, перевозящих нефтеналивные и другие воспламеняющиеся грузы, инструмент и выполнять работы, которые могут стать причиной искрообразования;

в) на судах с металлической палубой перекатывание бочек с нефтепродуктами с температурой вспышки паров 60 градусов Цельсия и менее должно производиться по деревянному настилу. Запрещается перегрузка указанных нефтепродуктов через другие суда;

г) буксиры (толкачи) должны быть снабжены средствами пожаротушения, обеспечивающими возможность ликвидации пожара на буксируемых (толкаемых) нефтеналивных баржах, и оборудованы системой пенотушения с необходимым запасом пенообразователя.

220. В целях обеспечения пожарной безопасности судов эксплуатантом должны быть выполнены следующие требования:

а) суда должны быть укомплектованы противопожарным снабжением в зависимости от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация судна, типа и размеров судна. На несамоходных судах, эксплуатирующихся без команд, противопожарное снабжение не требуется;

б) конструктивное исполнение противопожарного снабжения должно быть таким, чтобы во всех случаях эксплуатации была обеспечена его надежность и готовность к немедленному использованию;

в) все предметы противопожарного снабжения должны поддерживаться в состоянии постоянной готовности к действию и быть размещены в легкодоступных местах;

г) комплекты снаряжения для пожарных должны храниться готовыми к применению в легкодоступных местах, наиболее удаленных одно от другого;

д) судовые помещения в зависимости от их назначения должны быть снабжены переносными огнетушителями;

е) металлические ящики с песком необходимо устанавливать в котельных отделениях, в помещениях, в которых расположены котлы-инсинераторы (со стороны фронта топок), в районе малярной, а также у мест приема и раздачи топлива. В машинных и насосных помещениях установка ящиков с песком не допускается. В этих помещениях должны быть установлены ящики с пропитанными насыщенным раствором соды древесными опилками. Вместо одного ящика с песком или опилками может быть допущена установка одного переносного пенного или порошкового огнетушителя;

ж) на судне должно быть разработано и постоянно корректироваться в соответствии с изменениями в составе экипажа расписание по пожарной тревоге;

з) на судне должны быть разработаны и доведены до сведения членов экипажа оперативные планы борьбы с пожарами для всех грузовых помещений, отсеков машинного отделения, кладовых горючих и легковоспламеняющихся жидкостей, блоков жилых и служебных помещений, лабораторий, зрительных залов, постов управления и других помещений, подробный перечень которых определяет эксплуатант;

и) на пассажирском судне должны быть разработаны схемы путей эвакуации с указанием всех возможных путей эвакуации пассажиров и экипажа из различных помещений и отсеков, включая использование иллюминаторов и производство вырезов в конструкциях судна. Указанные схемы должны располагаться на видных и хорошо освещенных местах. Полный комплект схем путей эвакуации должен быть оформлен в виде стенда, расположенного в вестибюле судна, с указанием значения сигналов тревог, изложением инструкции по использованию индивидуальных спасательных средств и рисунками по тексту изложения. Организация эвакуации людей при пожаре определяется отдельной инструкцией и учитывается судовым расписанием по тревогам;

к) для размещения и хранения противопожарного снабжения на судне должны быть оборудованы специальные кладовые и пожарные посты.

221. Для поддержания конструктивных элементов судовой противопожарной защиты, систем пожаротушения, пожарной сигнализации, противопожарного обо-

рудования и снабжения в постоянной готовности эксплуатантом (экипажем судна) должны быть выполнены следующие требования:

а) на каждой противопожарной двери в районе ручного привода должна быть помещена надпись, поясняющая порядок закрытия и открытия двери;

б) на судне должны быть руководства (инструкции) по эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту всех систем пожаротушения и пожарной сигнализации.

222. Для поддержания на судне противопожарного режима персоналом эксплуатанта должны быть выполнены следующие требования:

а) все отсеки и помещения судна должны использоваться по своему назначению в соответствии с проектной документацией. Переоборудование судовых помещений, установка дополнительных временных или постоянных конструкций, полок и стеллажей для складирования и хранения изделий и материалов допускаются только по согласованию с органом классификации судов;

б) на судне не допускается:

загромождать коридоры, внутренние и наружные трапы;

сушить и хранить на отопительных приборах или вблизи них одежду, горючие предметы и материалы;

устраивать под внутренними трапами места для хранения горючих материалов;

производить самостоятельные изменения в электроснабжении судовых помещений, устанавливать дополнительные штепсельные розетки, разветвители, устанавливать удлинители и нештатные предохранители;

использовать нештатные электронагревательные приборы;

оставлять без наблюдения включенные в сеть электронагревательные приборы, теле- и радиоприемники, магнитофоны, электроосвещение и другие токоприемники, если это не установлено или допускается инструкциями по эксплуатации указанных объектов;

накрывать тканью, бумагой или другими сгораемыми материалами электролампы;

использовать емкости из горючих материалов для сбора бытового и производственного мусора;

хранить горюче-смазочные материалы в открытой таре, самовозгорающиеся материалы навалом, легковоспламеняющиеся жидкости и горючие материалы в местах, не предназначенных для этих целей;

в) на судне в любое время суток должен быть обеспечен доступ во все запираемые помещения. К каждому замку должно быть в наличии не менее 2 ключей. Закрывание на замки дверей, находящихся на путях эвакуации не допускается. Хранение ключей осуществляется в соответствии с принятым на судне порядком;

г) места для курения на судне устанавливаются приказом капитана судна;

д) на судне не допускается использование открытого огня (за исключением производства огневых работ согласно полученному разрешению капитана):

в трюмах, бункерах, других помещениях при перевозке опасных грузов, в хранилищах всех видов жидкостей (грузов), пары (пыль) которых в смеси с воздухом образуют горючие взрывоопасные смеси;

вблизи вскрываемых танков и в местах разборки трубопроводов грузовых, масляных и топливных систем;

в аккумуляторных помещениях;

в фонарных, малярных кладовых, плотницких мастерских и кладовых грузовых шлангов;

в шкиперских кладовых и кладовых ветоши и пакли;

в кладовых муки и сухой провизии;

вблизи шахт и головок вентиляции;

вблизи легковоспламеняющихся материалов, баллонов с горючими и взрывоопасными газами;

для целей освещения во всех помещениях судна;

вблизи мест вскрытия котлов и обеспечивающих их работу технических средств, систем и арматуры, демонтированных деталей двигателей внутреннего сгорания;

при промывке деталей судовых технических средств легковоспламеняющимися жидкостями;

е) техническое состояние электрооборудования, кабельных трасс и их эксплуатация должны соответствовать требованиям руководств (инструкций) по эксплуатации и пунктов 364—373 настоящего технического регламента;

ж) на двери аккумуляторного помещения должен быть нанесен знак «Осторожно! Опасность взрыва";

з) на ящике хранения пиротехнических средств, встроенном в рулевую рубку или расположенном на крыльях ходового мостика, должен быть нанесен знак «Пиротехнические средства. Запрещается пользоваться открытым огнем";

и) на судне должна быть инструкция по проведению бункеровочных операций, разработанная старшим механиком и утвержденная капитаном судна. Бункеровка должна осуществляться закрытым способом;

к) поставка на судно легковоспламеняющихся жидкостей должна осуществляться в металлических герметически закрывающихся емкостях вместимостью не более 20 литров. Емкости не должны иметь повреждений, следов подтекания и загрязнений. Поставленные на судно емкости должны быть немедленно разнесены и установлены в местах их постоянного хранения;

л) в ходу огневые работы разрешается выполнять только в специально оборудованных помещениях. Аварийные огневые работы в судовых помещениях могут выполняться только в случаях крайней необходимости при условии получения специального разрешения капитана судна и после соответствующей подготовки места их производства. К производству огневых работ допускаются лица, имеющие квалификационное удостоверение на право их выполнения. Запрещается применять открытый огонь в помещениях холодильных установок;

м) окрасочные работы на судне производятся только с разрешения капитана судна. При подготовке к окрасочным работам необходимо проверить вентиляцию помещения, обеспечить место работ временным пожарным постом и средствами пожаротушения.

223. При подготовке судна к ремонту, докованию и отстою экипажем судна должны быть выполнены следующие требования:

а) при подготовке к заводскому ремонту:

трюмы, палубы, льяла должны быть очищены от остатков пожароопасного груза, мусора, нефтесодержащих вод;

должно быть сдано топливо (кроме запаса топлива, необходимого для обеспечения живучести судна и нужд судна, а также по согласованию с судоремонтной организацией — топлива, в районе размещения которого не планируется проведение огневых работ). Места расположения неосвобожденных и недегазированных топливных и масляных цистерн по палубе, по наружному борту (а после подъема судна — также по днищу) должны быть обозначены белой краской и надписями «Топливо!», «Не применять огонь!»;

должны быть зачищены и дегазированы грузовые танки, грузовые и зачистные трубопроводы, коффердамы, насосные и другие помещения, связанные с обращением груза;

должны быть зачищены и дегазированы топливные, топливно-балластные и масляные цистерны, внутри которых планируется проведение ремонтных работ, другие топливные и масляные цистерны с их трубопроводами должны быть заполнены инертным газом или водой;

грузовые танки, трубопроводы к ним и другие помещения грузовой зоны нефтеналивных судов, а также емкости из-под нефтепродуктов с температурой вспышки 60 градусов Цельсия и менее (независимо от места проведения и характера огневых работ), другие цистерны, внутри которых будут проводиться огневые работы, должны быть зачищены с удалением твердых остатков и дегазированы. Смежные цистерны и цистерны, на которых огневые работы будут проводиться только на наружных поверхностях, могут быть зачищены и дегазированы, либо заполнены инертными газами до снижения концентрации кислорода в объеме ниже 8 процентов при инертизации двуокисью углерода и до 6,5 процента — при инертизации азотом и дымовыми газами, либо заполнены водой при условии, что

ее уровень в цистерне будет выше места проведения огневых работ на 0,8 метра. Все прочие (неремонтируемые) топливные и масляные цистерны должны быть закрыты таким образом, чтобы не допустить их случайного открывания или задействования. Трубопроводы, связанные с топливными и масляными цистернами, должны быть изолированы закрытыми клапанами и заглушками;

подготовка топливной арматуры и трубопроводов, топливных цистерн должна быть осуществлена путем их зачистки и дегазации при открытых клапанах и заглушках или путем заполнения инертным газом до установленных норм или водой. Участки топливных и масляных трубопроводов, на которых планируется проведение огневых работ, должны быть отсоединены от остальных частей трубопровода, демонтированы и по всей длине полностью очищены от остатков горючих жидкостей и нефтепродуктов;

если характер повреждения корпуса не требует зачистки остатков нефтепродуктов, подготовка огневых работ на наружной стороне корпуса нефтяного танкера при постановке в док или в других случаях производится с заполнением инертными газами:

на судах с остатками нефтепродуктов с температурой вспышки до 60 градусов Цельсия — всех грузовых, балластных и сухих отсеков и систем трубопроводов;

на судах с остатками нефтепродуктов с температурой вспышки выше 60 градусов Цельсия — грузовых отсеков и смежных с ними, в районе которых намечено проведение огневых работ;

запрещается при инертизации судна с остатками нефтепродуктов с температурой вспышки до 60 градусов Цельсия при заполнении его отсеков инертными газами до требуемой нормы принимать на него детали и материалы, а также переносить трубопроводы, шланги и инструмент, при ударах которых о конструкции судна может произойти искрообразование;

должны быть освобождены от взрывоопасных холодильных агентов трубопроводы и системы холодильных установок, резервуары, если в местах их размещения планируется проведение огневых работ;

должны быть удалены с судна пиротехнические средства;

должна быть проверена готовность систем и средств обнаружения, локализации и тушения пожара;

должны быть переданы администрации судоремонтной организации план пожаротушения, план расположения судовых помещений и выходов из них с указанием мест аварийных вырезов и откорректированных путей эвакуации, карта размещения оставшихся на судне в соответствии с положениями, указанными в абзацах втором, восьмом — десятом настоящего подпункта, горюче-смазочных материалов;

должен быть подготовлен приказ по судну о мерах по обеспечению пожарной безопасности, стояночное расписание по борьбе с пожаром;

места аварийных вырезов должны быть отмечены отличительной краской с надписью «Аварийный вырез»;

б) до постановки судна в док (судоподъемное сооружение):

экипаж судна должен быть ознакомлен с требованиями пожарной безопасности при стоянке судов в доке (судоподъемном сооружении);

совместно с администрацией дока (судоподъемного сооружения) должно быть откорректировано судовое расписание по пожарной тревоге с учетом использования противопожарных сил и средств судоподъемного сооружения;

должны быть выполнены требования, приведенные в абзацах третьем — пятом и пятнадцатом подпункта «а» настоящего пункта;

должны быть удалены с судна все взрывоопасные и легковоспламеняющиеся грузы, предметы и вещества, за исключением тех, которые размещены в помещениях, удаленных от мест предполагаемого ремонта, с усиленным режимом противопожарной охраны, а также запаса топлива, указанного в абзаце третьем подпункта «а» настоящего пункта;

в) при подготовке судна к зимнему или длительному навигационному (холодному) отстою:

должны быть выполнены требования, приведенные в абзацах втором — четвертом, четырнадцатом — шестнадцатом подпункта «а» настоящего пункта;

должно быть произведено контрольное измерение сопротивления изоляции судовой электрической сети;

должны быть приняты к руководству требования противопожарного режима, установленные администрацией пункта отстоя.

224. Эксплуатант судна, перевозящего взрывоопасные грузы наливом, должен произвести антистатическую обработку канатов из синтетических материалов во избежание искрения вследствие накопления статического электричества в двухпроцентном солевом растворе в течение одних суток. Для восстановления антистатических свойств каната необходимо не реже одного раза в 2 месяца окатывать его солевым раствором.

225. При формировании и эксплуатации барже-буксирных составов с нефтепродуктами должны быть выполнены следующие требования:

а) буксировка и толкание барж с нефтепродуктами с температурой вспышки паров 60 градусов Цельсия и менее допускаются не более 2 одновременно. Буксировка и толкание таких барж совместно с сухогрузными баржами в одном счале не допускаются;

б) при транспортировке 2 нефтеналивных судов в одном счале между привальными брусьями этих судов необходимо устанавливать мягкие или деревянные кранцы;

в) персонал эксплуатанта буксира (толкача) должен обеспечить действие искрогасителей в течение всего периода нахождения буксира (толкача) в опасной зоне буксируемого нефтеналивного судна (в пределах 50 метров);

г) при транспортировке нефтеналивных барж, перевозящих нефтепродукты с температурой вспышки паров 60 градусов Цельсия и менее, методом толкания, если не согласовано иное, экипаж толкача должен:

в груженых баржах при высоте налива груза на 3/4 высоты борта и более заполнять кормовые сухие отсеки и коффердамы инертными газами или вентилировать воздухом. При вентилировании сухого кормового отсека воздухом кормовые коффердамы должны быть заполнены водой под крышку горловины или инертным газом;

в порожних или груженых баржах при высоте налива груза менее 3/4 высоты борта заполнять все подпалубное пространство грузовых (в случае перевозки темных нефтепродуктов) и сухих отсеков, а также коффердамы инертными газами;

после учаливания толкача с баржей производить заполнение кормового сухого отсека баржи инертными газами или вентилирование воздухом, а коффердамы — заполнять водой или инертным газом. Иллюминаторы на лобовой переборке надстройки толкача должны быть закрыты. Запрещается применять на толкаче открытый огонь и курить в носовой части судна;

после отправления в рейс при заполнении объемов судна инертными газами доводить концентрацию углекислого газа в отсеках до 10 процентов. Контроль его содержания в каждом из заполненных отсеков следует осуществлять не менее 2 раз в сутки с записью в судовом журнале. При снижении концентрации углекислого газа до 7,5 процента необходимо производить подкачку инертных газов;

при вентилировании отсеков воздухом осуществлять контроль концентрации паров нефтепродуктов не менее 4 раз в сутки;

при обнаружении опасной концентрации паров нефтепродуктов в кормовых сухих отсеках производить их вентилирование до тех пор, пока не будет достигнута безопасная концентрация этих паров.

226. Запрещается на нефтеналивном судне с грузом нефтепродуктов, а также на порожнем недегазированном нефтеналивном судне:

а) пользоваться открытым огнем;

б) оставлять инструмент на площадках, у приемных клинкетов, на переходном мостике, а также на решетках и трапах насосного отделения и танков;

в) пользоваться инструментом и приспособлениями, изготовленными из алюминиево-магниевых сплавов и других искрообразующих материалов;

г) использовать обувь, имеющую стальные подковки и гвозди, всеми членами экипажа судов, перевозящих нефтепродукты с температурой вспышки паров 60 градусов Цельсия и менее, и лицами, посещающими эти суда.

227. Эксплуатантом должен быть организован ежедневный контроль судовых помещений с целью выявления недопустимой концентрации паров нефтепродуктов в них. Измерение концентрации паров нефтепродуктов следует производить специально предназначенными для этих целей приборами.

В случае если уровень концентрации паров нефтепродуктов в помещении превышает 300 миллиграммов в кубическом метре, необходимо усилить вентиляцию помещения и принять меры к устранению причины газообразования.

228. Запрещается посещение недегазированных помещений. Спуск персонала эксплуатанта в такие помещения может быть допущен только в аварийных ситуациях с разрешения капитана судна и при использовании изолирующих дыхательных аппаратов, спецодежды и безопасных в пожарном отношении инструментов с обязательной подстраховкой работающих людей специально назначенным лицом из персонала эксплуатанта.

229. В процессе санитарной обработки танков (цистерн) или в случаях восстановления в них защитного покрытия должны соблюдаться следующие требования:

а) в танках, в которых будут производиться работы по нанесению защитных покрытий, должна быть обеспечена непрерывная работа вытяжной вентиляции для удаления паров растворителя, спирта и других веществ, входящих в состав покрытий. После выполнения этих работ вентиляция помещений должна обеспечиваться в течение не менее 2 часов;

б) запрещается в местах производства работ по нанесению покрытий, а также в помещениях, в которых хранятся лаки, краски, эмали и растворители, выполнять работы, связанные с открытым огнем или искрообразованием, а также пользоваться искрообразующими инструментами.

230. Помещения для вентиляционного оборудования должны запираться на замок, а на их дверях должны вывешиваться таблички с надписями, запрещающие вход посторонним лицам. Запрещается хранение в этих помещениях материалов, инструментов и других посторонних предметов. Ремонт и чистка вентиляционных систем должны проводиться в сроки, установленные судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, с применением светильников взрывобезопасного исполнения и искробезопасного инструмента или другими способами, исключающими возможность взрыва и пожара.

231. При возгорании электрооборудования и электрических кабелей, находящихся под напряжением, электрооборудование должно быть обесточено. Для тушения пожара в этом случае следует применять углекислотные системы пожаротушения, углекислотные и порошковые огнетушители, сухой песок, негорючие коврики (покрывала). Запрещается тушить загоревшееся электрооборудование, находящееся под напряжением, водой и с помощью жидкостных систем пожаротушения и огнетушителей.

232. На судне, перевозящем колесную технику, ежевахтенно должна контролироваться концентрация паров топлива во время грузовых работ и в рейсе, для чего судно должно быть снабжено газоанализатором стационарного или переносного исполнения. При перевозке самоходной колесной техники в трюмных помещениях должно обеспечиваться их периодическое проветривание.

В случае если концентрация паров бензина достигла 1,5 грамма в кубическом метре или концентрация паров дизельного топлива — 7,3 грамма в кубическом метре, любые работы в судовых помещениях прекращаются и помещения вентилируются.

233. Для предотвращения разлива в судне, перевозящем колесную технику, и сбора топлива, масла, антифриза и электролита, которые могут вытекать из систем колесной техники при ее неисправности или аварии, следует использовать специальные емкости, поддоны.

234. При обнаружении в грузовом помещении судна вытекшего топлива, масла, антифриза и электролита должны быть приняты меры по ограничению площади распространения разлива, вытекшее вещество должно быть собрано в тару, а место разлива — подвергнуто тщательной механической зачистке с применением специ-

альных диспергентов и последующим обезвреживанием отходов. После этого грузовое помещение должно быть проветрено или при необходимости дегазировано.

235. Запрещается на всем пути следования судна с самоходной колесной техникой:

а) запускать двигатели автомобилей;

б) включать наружные осветительные приборы автомобилей;

в) производить ремонт, мойку автомобилей;

г) заправлять автомобили топливом или маслом;

д) переливать топливо или масло из одной емкости в другую;

е) курить в не отведенных для этих целей местах;

ж) пользоваться открытым огнем или нагревательными приборами, не предусмотренными оснащением судна.

236. Эксплуатант обеспечивает живучесть судна в процессе его эксплуатации, предусматривая и обеспечивая:

а) постоянное поддержание судна, его устройств, технических средств, снабжения и спасательных средств в состоянии, обеспечивающем безопасность судна, его управляемость и маневренность;

б) исправность и постоянную готовность к действию средств борьбы за живучесть судна;

в) круглосуточное наблюдение за внутренней обстановкой на судне и состоянием окружающей среды;

г) организацию борьбы за живучесть судна в аварийных ситуациях, принятие мер по обеспечению хода и управляемости аварийного судна.

237. Система водяного пожаротушения по общесудовой тревоге должна находиться под рабочим давлением, резервные пожарные насосы должны быть готовы к незамедлительному пуску. Ко всем пожарным кранам должна подаваться вода.

238. Аварийное, противопожарное снабжение и спасательные средства должны размещаться на штатных местах, аварийных и пожарных постах.

Места расположения и хранения аварийных, противопожарных и спасательных средств должны быть легкодоступны, подходы к ним, трапы, места сборов и участки воды в районах спуска спасательных средств должны освещаться судовыми средствами, специально предназначенными для этих целей.

239. Спасательные шлюпки должны иметь постоянно размещенный на них запас топлива и необходимое снабжение.

На спасательных шлюпках и плотах, на пультах управления их спуском должны быть инструкции и обозначения, поясняющие назначение органов управления, порядок пользования ими и необходимые предупреждения.

Спасательные круги должны быть размещены в легкодоступных местах равномерно по обоим бортам судна.

240. На случай экстренной необходимости на судне должен быть универсальный ключ для всех помещений.

241. Требования обеспечения механической и электрической безопасности в процессе технической эксплуатации судов и судовых технических средств установлены пунктами 242—256, 292—376 настоящего технического регламента.

242. Работа двигателей внутреннего сгорания с перегрузкой не более 10 процентов номинальной мощности допускается в течение не более одного часа.

243. Все краны, клапаны и клинкеты технических средств и систем (паровой, водяной, топливной, масляной и других) должны иметь надписи об их назначении.

244. Швартовные, буксирные и грузовые канаты не должны иметь колышек. Все соединения канатов должны быть тщательно выполненными и защищены бензелями. Ходовой конец швартовов должен иметь огон и находиться наверху бухты, а концы швартовов должны быть защищены бензелями.

245. Запрещается производить работы на судне, сопровождающиеся ударами по сосудам, трубопроводам и арматуре систем сжатого воздуха высокого давления, открывать вентили и клапаны, закрывать их ломиками, трубами, надетыми на конец ключа, а также вскрывать баллоны и производить разборку сосудов, трубопроводов

и арматуры без предварительного снятия давления до атмосферного и отключения от действующих систем.

246. Внутренний осмотр генератора допускается производить только при остановленном первичном двигателе.

247. Запрещается крепить кабели, проверять состояние наконечников и оклетневки под напряжением, производить обтирку торцевых частей и корпусов подшипников электрических машин, находящихся в действии.

248. После окончания швартовных и других палубных работ на пассажирских судах работники должны снять напряжение с линий питания электропривода палубных механизмов (за исключением лебедок спасательных шлюпок).

249. При эксплуатации кабельных трасс необходимо следить за состоянием крепления кабелей и своевременно устранять замеченные неисправности крепления.

Должно регулярно проверяться техническое состояние заземления металлических оболочек кабелей или труб, в которых они проложены.

При перемещении переносного кабеля последний предварительно должен быть обесточен.

250. Измерение сопротивления изоляции электрооборудования и кабелей переносным прибором должно производиться при снятом напряжении.

251. Запрещается снимать предохранительные колпаки со светильников для увеличения освещенности помещений и палуб, ввертывать в светильник электрические лампы с большей, чем предусмотрено инструкцией по эксплуатации светильников, мощностью и напаянными цоколями, заменять лампы, светильники и их арматуру, не сняв напряжение.

252. Запрещается использовать на судах переносные электрические отопительные приборы. Пользоваться электрическими утюгами можно только в специально отведенном месте, обозначенном соответствующими надписями.

Осмотр и ремонт нагревательных и отопительных приборов разрешается проводить только при снятом напряжении.

253. При обслуживании электрооборудования необходимо следить за исправностью заземления корпусов электрического оборудования и металлических оболочек кабелей.

254. С целью предупреждения возможного поражения людей на борту судна молнией необходимо следить за исправностью молниеотводных устройств, в частности сварных швов, соединяющих отдельные части этих устройств, гибкой токопроводящей перемычки у заваливающихся мачт, заземления объектов на открытых палубах.

255. В качестве переносных светильников должны быть использованы светильники напряжением не выше 12 вольт переменного и 24 вольт постоянного тока. Переносные светильники должны быть водонепроницаемыми, со стеклянными колпаками и защитными сетками, снабжены крючками для подвешивания. Кабели переносных светильников должны иметь резиновую оболочку и быть изготовлены как одно целое с вилками, исключающими возможность их включения в розетки, присоединенные к сети другого напряжения.

Запрещается прокладывать кабель переносного электросветильника по проходам и защемлять дверями, использовать неисправные светильники.

Переносные светильники должны проверяться не реже одного раза в месяц на отсутствие замыкания на корпус, исправность изоляции и оболочки кабелей.

Для переносного освещения взрывоопасных помещений следует применять только взрывозащищенные аккумуляторные фонари, тип которых должен соответствовать категории и группе взрывоопасной смеси.

256. Все помещения, в которых установлено электрическое оборудование напряжением свыше 1000 вольт, должны закрываться на замок, на дверях этих помещений должны быть сделаны надписи об опасности высокого напряжения. Все электрооборудование, находящееся под напряжением свыше 1000 вольт, при обслуживании должно быть недоступно для прикосновения к нему лицами из экипажа судна. Двери, ведущие за распределительный щит напряжением свыше 1000 вольт,

должны иметь электроблокировку, позволяющую открывать их только при снятом напряжении. Вблизи от щитов, на которых установлено рассматриваемое электрическое оборудование, должны быть размещены четко выполненные принципиальные электрические схемы.

257. В целях обеспечения экологической и химической безопасности судов, эксплуатантом судна должны быть выполнены требования международных договоров Российской Федерации и законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, использования и охраны водных объектов, промышленной безопасности, а также не противоречащие этим договорам и законодательству следующие требования:

а) нефтепродукты, выделенные при очистке нефтесодержащих вод на судне, должны сжигаться непосредственно на судне (в судовых котлах, печах-инсинераторах) или передаваться для утилизации или последующего полезного использования на внесудовые водоохранные средства;

б) должна быть предотвращена возможность сброса за борт остатков груза, нефтепродуктов, моющих и отработанных растворов в ходе зачистных работ;

в) все обтирочные материалы, использованные при зачистке танков и отсеков нефтеналивных судов, а также емкостей для нефтетоплива и смазки, должны быть вынесены на берег и уничтожены способом, не оказывающим вредного воздействия на человека и окружающую среду, в местах, отведенных для этой цели администрацией порта;

г) шлам, образовавшийся в процессе очистки сточных вод на судне, должен сжигаться в судовых печах-инсинераторах или передаваться для утилизации на внесудовые водоохранные средства;

д) запрещается сброс в водные объекты неочищенных и необеззараженных сточных вод с судов. С целью предупреждения несанкционированного сброса за борт неочищенных сточных и нефтесодержащих вод запорная аппаратура на выпускных трубах, ведущих за борт, должна быть опломбирована.

Сброс в водные объекты очищенных и обеззараженных с помощью автономных станций очистки и обеззараживания сточных вод в случае, когда их сдача на внесудовые водоохранные средства невозможна, допускается при условии соблюдения требований законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, использования и охраны водных объектов, а также соответствия показателей очистки и обеззараживания сточных вод нормативам, установленным санитарными правилами, только за пределами зон, округов санитарной охраны источников питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения, первой и второй зон округов санитарной (горно-санитарной) охраны лечебно-оздоровительных местностей и курортов, рыбоохранных зон, рыбохозяйственных заповедных зон и вне черты населенных пунктов;

е) сухой бытовой мусор и твердые пищевые отходы должны передаваться для уничтожения на внесудовые водоохранные средства — специализированные очистные суда или береговые приемные пункты либо уничтожаться непосредственно на судах способом, не оказывающим вредного воздействия на человека и окружающую среду;

ж) должны быть приняты меры, предусмотренные технической документацией изготовителя, для того чтобы выбросы загрязняющих веществ в атмосферу и дымность выпускных газов эксплуатирующихся главных и вспомогательных двигателей судов не превышали предельно допустимых значений, установленных методическими указаниями;

з) промывные воды, использованные при проведении зачистных работ на танкерах-химовозах, должны сдаваться на береговые сооружения;

и) экологическая безопасность судов во время отстоя на срок более межнавигационного периода помимо консервации должна обеспечиваться созданием следующих условий для поддержания их на плаву:

удаление воды из танков, отсеков, водяных цистерн и отстойников;

зачистка и пропарка всех топливных и масляных цистерн судов всех типов и грузовых танков наливных судов;

удаление воды из полостей охлаждения двигателей, компрессоров и всей системы охлаждения;

удаление жидкости и очистка сточно-фановой системы и системы сбора подсланевых вод;

к) в целях обеспечения безопасности операций, потенциально опасных с точки зрения загрязнения водной среды (погрузка-выгрузка нефтепродуктов, бункеровка судов топливом и маслом, перекачка подсланевых нефтесодержащих и сточных вод), эксплуатант нефтебазы, бункеровочных станций и внесудовых водоохранных средств должен уделять повышенное внимание состоянию шлангов и производить их осмотр перед каждой операцией;

л) эксплуатант внесудовых водоохранных средств, в том числе специализированных очистных судов и станций очистки и обеззараживания сточных вод, должен контролировать соблюдение нормативов допустимых сбросов веществ и микроорганизмов в водные объекты, установленных в соответствии с подпунктом «п» пункта 108 настоящего технического регламента. В случае невозможности соблюдения указанных нормативов сточные воды должны сдаваться для очистки на береговые очистные сооружения;

м) в целях предупреждения загрязнения водной среды при эксплуатации судна эксплуатант судна должен обеспечить наличие на борту судна в рейсе достаточного количества химических реактивов, запасных частей и расходных материалов, в том числе необходимых для работы установок (станций) по очистке и обеззараживанию сточных вод.

258. При эксплуатации судов эксплуатантом должны быть выполнены требования, установленные законодательством Российской Федерации в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения.

259. Техническая эксплуатация (техническое использование, техническое обслуживание, ремонт, управление технической эксплуатацией) судов и судовых технических средств, осуществляемая экипажами судов, производится в соответствии с руководствами (инструкциями) по эксплуатации организаций-изготовителей и требованиями, устанавливаемыми пунктами 260—376 настоящего технического регламента.

260. Выявленные в рейсе неисправности судовых технических средств, устранение которых требует вывода неисправных объектов из действия, должны устраняться эксплуатантом при первой возможности. Если судоходная обстановка не допускает вывода неисправных объектов из действия, должны быть приняты все меры для обеспечения безопасности людей и предупреждения возможных повреждений судна и судовых технических средств.

261. Техническое обслуживание элементов конструкции корпуса должно включать в себя профилактические мероприятия, связанные с обеспечением прочности, коррозионной стойкости и водонепроницаемости, систематический контроль технического состояния элементов конструкции корпуса и незамедлительное устранение выявленных неисправностей.

262. В процессе эксплуатации должен быть организован систематический контроль технического состояния корпуса. Если в результате износа при эксплуатации судна остаточные толщины основных групп связей корпуса, обшивки, а также параметры местных остаточных деформаций корпуса, являющиеся следствием эксплуатационных ситуаций, достигли значений, при которых прочность корпуса считается неудовлетворительной, корпус должен подвергаться ремонту. Ремонт может не выполняться, если расчетом будет доказано, что корпус с учетом износа связей и при наличии дефектов в результате повреждений удовлетворяет установленным организацией-проектантом или органом классификации судов критериям прочности.

263. При контроле технического состояния корпусов судов особое внимание должно быть обращено на обеспечение водонепроницаемости.

При обнаружении пропусков воды в подводной части корпуса как временная мера могут быть допущены цементные заделки (не более 3 в одном отсеке и не более 6 по всему корпусу), устранение которых может быть отсрочено до ближайшего

слипования. О наличии дефектов в корпусе должна быть сделана отметка в вахтенном журнале.

264. Лакокрасочное покрытие корпуса должно восстанавливаться по мере потери его защитных свойств.

265. Запрещается эксплуатировать судно, если прочность корпуса и устойчивость его связей не обеспечивается в связи с износом, повреждениями и дефектами.

266. В случае отказа органа классификации судов в выдаче свидетельства о классификации, предусмотренного пунктом 216 настоящего технического регламента, или в случае приостановления его действия эксплуатация судна запрещается.

267. Для предохранения корпусов судов от коррозионного разрушения необходимо:

а) своевременно удалять воду, а также загрязнения из междудонных и межбортовых пространств, под двигателями, котлами, компрессорами, насосами, у приемных сеток судовых систем и в других труднодоступных местах;

б) устранять имеющимися на судне средствами обнаруженные при осмотре отдельные дефекты защитных покрытий (отслаивание, растрескивание, шелушение и появление ржавчины);

в) не реже одного раза в 2 часа вентилировать помещения с повышенной влажностью воздуха (санблоки, душевые и прачечные) и труднодоступные места, в которых возможно скопление воды (в результате отпотевания, протечек или мытья помещения);

г) надежно соединять корпус с береговым заземляющим устройством в период отстоя судна в порту или в судоремонтной организации.

268. При перевозке агрессивных грузов (соли, колчедана, комковой серы, химических удобрений и др.) необходимо строго соблюдать порядок профилактического обслуживания судов, установленный инструкциями эксплуатанта по уходу за судами с металлическими корпусами, перевозящими такие грузы.

269. Для дефектации подводной части корпуса, обеспечения нормальной эксплуатации и предохранения корпуса от прогрессирующего износа суда должны подвергаться плановому слипованию с выполнением профилактических работ и ремонта подводной части в сроки, установленные в соответствии с разработанной эксплуатантом (судовладельцем) периодичностью технического обслуживания судов.

По согласованию с органом классификации судов допускается подводная дефектация корпусов судов.

270. Работы по загрузке и разгрузке судов должны производиться методами, обеспечивающими сохранность корпусов.

271. Запрещается:

а) ставить суда к причалам для загрузки или разгрузки при недостаточном запасе воды под днищем (с учетом безопасной стоянки судна в груженом состоянии);

б) загружать суда до осадки, которая больше, чем указано грузовыми марками (или шкалами осадок), нанесенными на борта судна;

в) принимать груз и пассажиров на судно в количествах, превышающих установленную проектом судна норму;

г) производить загрузку или разгрузку особо тяжелых, не предусмотренных при проектировании судна по расчетным нагрузкам, и громоздких грузов без выполнения предварительных расчетов, согласования их результатов с проектантом судна и принятия необходимых мер для защиты людей от угрозы несчастных случаев;

д) ставить под загрузку сухогрузные суда с незачищенными трюмами (за исключением судов, перевозящих однородные грузы);

е) производить загрузку зерновых грузов, цемента и других впитывающих воду грузов без проверки водонепроницаемости корпуса, люковых закрытий, работы осушительной и балластной систем грузовых трюмов;

ж) выход в рейс судов с незачищенными трюмами после перевозки соли, колчедана, комковой серы, ядохимикатов, удобрений и других агрессивных грузов;

з) производить любые ремонтные работы с применением открытого огня в отсеках-танках, цистернах нефтеналивных судов, топливно-масляных цистернах

других судов до их зачистки и дегазации. Допускается проведение огневых и огнеопасных работ в указанных танках, цистернах без зачистки их от остатков нефтепродуктов в случае подачи в танки, цистерны инертных газов как средства противопожарной защиты, а в зимних условиях — с остатками нефтепродуктов с температурой вспышки паров в закрытом тигле выше 28 градусов Цельсия при соблюдении всех требований пожарной безопасности в отношении выполнения ремонтных работ с применением открытого огня на нефтеналивных судах и требований в отношении безопасного освещения места работ, устанавливаемых настоящим техническим регламентом.

272. Объем технического обслуживания объектов энергетической установки в процессе эксплуатации зависит от их технического состояния и осуществляется в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, составленного эксплуатантом с учетом требований руководства (инструкции) по эксплуатации и настоящего технического регламента. Энергетическая установка судна, включающая главные и вспомогательные двигатели, котлы, технические средства вспомогательного назначения, системы и оборудование, валопровод и движители, должна обеспечивать непрерывную, надежную и безопасную работу судна при всех возможных условиях эксплуатации, при длительных (статических) крене до 15 градусов и дифференте до 5 градусов (без учета дифферента, предусмотренного проектом судна).

273. На командном посту управления судном должны быть исправны и готовы к действию все средства и приборы управления главными и вспомогательными двигателями, включая средства и приборы дистанционного автоматизированного управления, а также средства и приборы контроля, сигнализации и связи с местными постами управления отдельными двигателями и другими судовыми техническими средствами. Проверка работоспособности всех элементов дистанционного управления должна выполняться систематически, не реже одного раза в неделю.

Результаты проверки исправности дистанционного или дистанционного автоматизированного управления должны быть отражены в вахтенном журнале.

274. Схемы трубопроводов систем, обеспечивающих живучесть судна, должны быть вывешены в районе машинного отделения.

На схемах системы осушения, трубопроводов сточных и подсланевых вод должны быть указаны места пломбировки вентилей и клинкетов, открытие которых может привести к загрязнению окружающей среды.

275. Средства измерений, не отнесенные к разряду индикаторов, в процессе эксплуатации должны подвергаться поверке или калибровке измерительной лабораторией, аккредитованной в установленном порядке, в сроки, определенные руководством (инструкцией) по эксплуатации.

Исправность индикаторов должна периодически проверяться эксплуатантом.

276. Предохранительные клапаны на котлах и баллонах сжатого воздуха (воздухохранителях) должны быть отрегулированы на давление срабатывания, установленное руководством (инструкцией) по эксплуатации котлов и баллонов сжатого воздуха, а также опломбированы.

277. Запрещается эксплуатация котла или воздухохранителя при неисправности предохранительных клапанов, манометров и отсутствии пломбы (штампа) измерительной лаборатории, производившей поверку, на манометре, а также при нарушении срока его проверки.

278. Запрещается:

а) выполнять любые ремонтные работы применительно к котлам, паропроводам и баллонам сжатого воздуха, находящимся под давлением и не отключенным от действующих систем;

б) вносить какие-либо изменения в установку и регулировку средств измерений и предохранительных клапанов котлов, паропроводов и баллонов сжатого воздуха, а также открывать опломбированные вентили без разрешения органов, их опломбировавших, за исключением аварийных случаев, угрожающих безопасности судна (о времени и причине, вызвавшей необходимость снятия пломбы, должна быть сделана запись в вахтенном журнале).

279. Должны производиться измерения размеров и анализироваться износы деталей 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 эксплуатации, а их результаты должны заноситься в судовые и отчетные документы. Отказы судовых технических средств должны регистрироваться в вахтенном журнале.

280. Достоверность показаний установленных на командных постах судна приборов дистанционного контроля работы энергетической установки должна систематически, не реже одного раза в неделю, проверяться путем сверки их показаний с показаниями приборов местного контроля, также должна проверяться настройка датчиков аварийно-предупредительной сигнализации и защиты.

281. Аварийно-предупредительная сигнализация главных и вспомогательных двигателей должна проверяться на исправность и правильность функционирования в сроки, установленные судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента. Результаты осмотра, исправность и правильность функционирования аварийно-предупредительной сигнализации должны быть отражены в вахтенном журнале.

282. Должны систематически производиться осмотры объектов энергетической установки в сроки, установленные судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента. Выявленные неисправности, угрожающие безопасности судна и обслуживающего персонала, должны быть немедленно устранены.

283. Если выявленная при техническом обслуживании неисправность двигателя, котла, компрессора, других технических средств, систем и оборудования представляет опасность для обслуживающего персонала или судна, должны быть приняты необходимые меры к предотвращению опасности.

284. Запрещается эксплуатация неисправных объектов энергетической установки. Перечень конкретных неисправностей, при которых запрещается эксплуатация объектов энергетической установки, приводится в руководствах (инструкциях) по эксплуатации.

285. Эксплуатантом должна быть организована периодическая проверка качества смазочного масла с фиксированием результатов анализа в судовых документах. Должен периодически производиться отбор проб смазочных масел для контроля качества в специализированной лаборатории. При значениях показателей качества масла, не соответствующих установленным нормам, оно должно быть заменено.

286. Техническое обслуживание двигателей внутреннего сгорания (далее — двигатели) в процессе их эксплуатации осуществляется в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента.

Главные и вспомогательные двигатели, удовлетворяющие требованиям настоящего технического регламента и соответствующие техническим условиям, разработанным организацией-изготовителем, при эксплуатации должны поддерживаться в исправном состоянии и должны быть отрегулированы таким образом, чтобы обеспечивалось соответствие их параметров паспортным данным, была исключена возможность перегрузки двигателей и обеспечен минимальный удельный расход топлива и смазки на любых режимах, определяемых полем допускаемых нагрузок, заключенным между ограничительной и винтовой для данной загрузки судна характеристиками, в диапазоне от минимально устойчивой под нагрузкой до номинальной частоты вращения (при работе по винтовой характеристике) или диапазоном допускаемых нагрузок при эксплуатационной частоте вращения (при работе по нагрузочной характеристике).

287. Запрещается эксплуатация главных и вспомогательных двигателей, если их неудовлетворительное техническое состояние может привести к несчастным случаям, разрушению двигателя или аварии судна (в результате потери хода или управляемости), то есть когда:

а) рабочие параметры двигателей выходят за предельные значения, установленные руководствами (инструкциями) по эксплуатации;

б) имеются трещины и свищи в цилиндровых втулках и крышках, в деталях движения, нагнетательных трубопроводах форсунок, масляных трубопроводах, деталях пускового устройства и устройства распределения воздуха;

в) зазоры и износы в цилиндро-поршневой группе и других деталях превышают предельные нормы, установленные руководствами (инструкциями) по эксплуатации;

г) неисправны системы (топливная, смазывания, пускового воздуха) или технические средства вспомогательного назначения и оборудование, обслуживающие двигатели (насосы, охладители, подогреватели, воздушные компрессоры);

д) неисправно пусковое, реверсивное или валоповоротное устройство;

е) неисправны регуляторы;

ж) нарушена регулировка двигателя, о чем свидетельствуют ненормальные стуки, колебания частоты вращения и повышенная дымность выпускных газов;

з) подплавлены и выкрошены подшипники скольжения или на них имеются трещины, образующие на поверхности антифрикционного сплава замкнутый контур, или происходит нагрев подшипников выше пределов, допускаемых руководством (инструкцией) по эксплуатации;

и) имеет место попадание воды из полостей охлаждения в полости цилиндров или в картер;

к) уплотнения крышек цилиндров (головок блоков) и (или) клапаны газораспределения пропускают газы;

л) неисправны предохранительные клапаны, а также дистанционный привод запорного клапана для прекращения подачи топлива;

м) вибрация вызывает повреждения фундаментов, элементов корпуса и соединений трубопроводов;

н) неисправен турбонагнетатель наддувочного воздуха, а организацией-изготовителем не предусмотрена работа двигателя с застопоренным ротором турбонагнетателя;

о) перегреваются или шумят зубчатые передачи, а при снижении мощности и частоты вращения эти явления не устраняются;

п) неисправны или своевременно не подверглись поверке средства измерений в соответствии с пунктом 275 настоящего технического регламента;

р) ослаблена посадка на валу гребного винта, имеются поломки или деформации лопастей гребного винта;

с) неисправны устройства аварийной остановки двигателей, средства сигнализации и автоматизации, установленные на местных постах управления;

т) шатунные болты имеют дефекты (недопустимое удлинение, деформации и повреждения, избыточную наработку), не допускаемые организацией-изготовителем;

у) амортизаторы имеют значительные деформацию или повреждения.

288. Работа главных и вспомогательных двигателей судов разрешается только на тех сортах и марках топлива и смазочных материалов, которые предусмотрены руководством (инструкцией) по эксплуатации.

289. Эксплуатантом судна должна быть разработана процедура проведения бункеровочных операций и технологическая карта приема топлива.

290. Эксплуатантом должен быть организован контроль качества работающих масел и периодический контроль топлива на бункеровочных станциях. В число контролируемых параметров топлива в обязательном порядке должны быть включены содержание воды в топливе, температура вспышки в закрытом тигле, содержание механических примесей.

291. Перед подходом судна к гидротехническим сооружениям, причалам, затруднительным участкам пути, а также во время приемки и сдачи вахт должен быть осуществлен контроль правильности функционирования дистанционного управления главными двигателями, включая проверку работы на задний ход (перед маневрированием), а также должно быть проверено давление сжатого воздуха в пусковых и тифонных баллонах.

Результаты проверок с указанием давления воздуха в баллонах должны быть отражены в вахтенном журнале.

292. Воздухохранители должны подвергаться освидетельствованию и испытанию в сроки, установленные судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента.

293. Запрещается эксплуатация воздухохранителей при трещинах и деформациях в корпусе воздухохранителя, неплотности корпуса, неплотности посадочных мест запорных и пусковых клапанов, вследствие чего давление в воздухохранителях снижается более чем на 10 процентов в сутки, при неисправности предохранительных клапанов и манометров, а также при отсутствии в воздухохранителе трубки для продувания конденсированных паров воды и масляных паров.

После каждой подкачки воздуха (а при автоматизированной подкачке — каждую вахту) воздухохранители следует продувать.

294. Техническое обслуживание воздушных компрессоров осуществляется в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента, при этом должен быть организован ежедневный контроль технического состояния воздушных компрессоров. Запрещается эксплуатация воздушных компрессоров при следующих дефектах:

а) деформации и трещины в деталях компрессора, неудовлетворительное техническое состояние которых приводит к выходу из строя компрессора в целом;

б) неплотность воздушных трубопроводов;

в) повреждения систем смазывания и охлаждения;

г) неисправность двигателей, приводящих в действие навешанные на них вспомогательные компрессоры (если такие неисправности могут нарушить работу компрессоров и режим подачи воздуха);

д) неотрегулированные и неправильно функционирующие предохранительные клапаны;

е) ненормальные шумы и стук при работе компрессора.

295. В целях обеспечения безопасности судовождения техническое состояние рулевого устройства судна, удовлетворяющее требованиям настоящего технического регламента, должно гарантировать надежность управления судном.

296. Рулевое устройство должно систематически, не реже одного раза в неделю, осматриваться, а правильность функционирования всех его деталей и узлов — проверяться. В случае касания судном грунта или удара пером руля (насадкой) о грунт или плавающий предмет должен быть произведен внеочередной осмотр с целью выявления возможных повреждений.

При осмотрах рулевого устройства и его техническом обслуживании необходимо контролировать наличие смазки всех трущихся частей и исправность деталей крепления и соединения рулевого устройства, а у гидравлического рулевого устройства — наличие рабочей жидкости в гидравлической системе, плотность соединений и исправность уплотняющих элементов, правильность функционирования предохранительных клапанов.

Осмотр и обслуживание электрооборудования рулевого устройства должны производиться в объемах и в сроки, установленные судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента.

Результаты осмотра и проверки правильности функционирования рулевого устройства должны быть отражены в вахтенном журнале.

297. Перед каждым выходом судна в рейс и перед входом судна в канал или в шлюз рулевое устройство должно быть осмотрено и проверено в действии.

Результаты осмотра и проверки должны быть отражены в вахтенном журнале.

298. Основанием для запрещения эксплуатации судна, предусмотренного пунктом 266 настоящего технического регламента, является неисправность рулевого устройства (за исключением судов, эксплуатация которых предусмотрена без рулевого устройства), когда:

а) при работе основного привода время перекладки руля (поворотных насадок) на угол от 35 градусов одного борта до 35 градусов другого борта при максимальных

эксплуатационных осадке и скорости переднего хода судна превышает 30 секунд, а при работе запасного привода время перекладки руля (поворотных насадок) на угол от 20 градусов одного борта до 20 градусов другого борта при максимальной эксплуатационной осадке и скорости переднего хода судна, равного 60 процентам наибольшей скорости переднего хода судна, составляет 60 секунд;

б) время перехода с основного управления рулем на запасное превышает 5 секунд;

в) число разорванных проволок в штуртросе из стального каната превышает 10 процентов общего количества проволок на длине 6 диаметров или износ цепей цепного штуртроса превышает 10 процентов;

г) неисправен аксиометр или погрешность показаний его превышает:

1 градус при положении руля в диаметральной плоскости;

1,5 градуса при углах перекладки от 0 до 5 градусов;

2,5 градуса при углах перекладки свыше 5 градусов;

д) при валиковой проводке от рулевой машины к рулю слышен стук валиков о палубу, износ шестерен препятствует нормальной работе рулевого устройства;

е) слабина каната и цепи штуртроса вызывает самопроизвольное спадание каната и цепи с блоков или заклинивание штуртроса между блоками, звездочками и обоймой;

ж) не обеспечена исправность электрических рулевых устройств и электрических цепей контроля положения пера руля;

з) обнаружена утечка рабочей жидкости у гидравлических рулевых устройств;

и) не обеспечено нормальное движение любого элемента рулевого устройства;

к) не включается немедленно автоматически аварийный электрический привод при неисправности основного привода электрического рулевого устройства (при подаче электроэнергии на рулевое устройство от буферных аккумуляторных батарей);

л) при перекладке руля на предельный угол на один борт привод не отключается;

м) неисправны подруливающие устройства на судне.

299. В целях сохранности судов при их стоянке на акваториях, рейдах, незанятых участках судовых ходов и создания условий для безопасности судовождения техническое состояние якорного устройства судна должно обеспечивать при любых условиях плавания безотказные отдачу и подъем якорей и стоянку на них судна, а для буксира-толкача — всего состава.

300. Якорное устройство в период эксплуатации судна должно быть всегда готово к действию. Оно должно систематически, не реже одного раза в неделю, осматриваться, а все его детали и узлы должны проверяться в действии.

При осмотрах якорного устройства и его техническом обслуживании необходимо особенно тщательно проверять наличие смазки на трущихся частях брашпилей и шпилей, подвижных частях вертлюгов, жвака-галса, а также уровень масла в редукторах, надежность крепления якорей тормозом и стопорами, надежность соединения коренных концов якорных цепей с устройствами для их отдачи, исправность устройства для закрепления и отдачи коренного конца якорной цепи и самой якорной цепи, штыри соединительных звеньев.

Осмотр и обслуживание электрооборудования якорных устройств, брашпилей с приводом от источника энергии должны производиться в объеме и в сроки, предусмотренные судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента.

Результаты осмотра и проверки правильности функционирования якорного устройства должны быть отражены в вахтенном журнале.

301. Основанием для запрещения эксплуатации судна является несоответствие якорного снабжения проектным данным или неисправность якорного устройства, когда:

а) якорные цепи не помещаются в цепных ящиках (размеры последних не соответствуют длине укладываемой цепи), концы цепей непрочно прикреплены к набору корпуса с помощью жвака-галса;

б) уменьшение диаметра цепей вследствие их износа у судов, эксплуатирующихся в водных бассейнах разряда «Л», «Р», «О» и «М», превышает 20 процентов, а у судов, предназначенных для эксплуатации в водных бассейнах разряда «О-ПР», «М-ПР» или «М-СП», — 10 процентов;

в) обнаружены звенья с выпавшими контрфорсами (распорками);

г) звенья, скобы и стопоры цепей, тормозы брашпиля, шпиля имеют трещины или повреждения;

д) якорная цепь проскакивает в звездочке брашпиля, шпиля или в щеколде стопора;

е) неисправны стопоры цепей, тормозное устройство брашпиля и шпиля, а также узлы дистанционной отдачи якоря;

ж) при отсутствии дистанционной отдачи якорной цепи не обеспечена возможность отдачи жвака-галса усилиями одного человека;

з) износ клюзов и стопоров препятствует нормальной работе устройства;

и) на якорные цепи нет паспорта, выданного организацией — изготовителем цепей, или якорные цепи не подвергались испытанию разрывной нагрузкой, на растяжение и ударный изгиб в организации — изготовителе цепей или в испытательной лаборатории, аккредитованной в порядке, установленном Правительством Российской Федерации, и не имеют соответствующего свидетельства об испытаниях.

302. В целях предотвращения возможности повреждения судов на стоянке у пирсов, причалов и других судов и создания условий для безопасности маневров других судов швартовные механизмы (швартовные лебедки, шпили и брашпили) и оборудование (кнехты, утки, роульсы, клюзы и киповые планки) должны обеспечивать удержание судна при его стоянке у пирсов, причалов и других судов. Техническое обслуживание швартовных устройств осуществляется в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента.

303. Швартовные кнехты, киповые планки, утки, роульсы, клюзы и их крепление к корпусу судна должны быть исправными. Износ этих деталей, при котором образуются острые кромки, приводящие к изгибам, заломам или разрывам швартовных тросов, не допускается. Все стальные тросы и трущиеся части швартовных устройств должны быть своевременно смазаны канатной мазью, солидолом, техническим вазелином или другой равноценной смазкой, особенно на время длительного бездействия.

304. Для швартовных стальных тросов число разорванных проволок не должно превышать 20 процентов общего количества проволок на длине 6 диаметров.

305. При эксплуатации канатов из синтетических и растительных волокнистых материалов должны быть соблюдены следующие требования:

а) поверхности барабанов швартовных механизмов, шкивов, кнехтов и роульсов не должны иметь выбоин, заусенцев и ржавчины;

б) диаметр каната из синтетических материалов должен быть не менее чем в 6 раз меньше диаметра барабана, на который выбирается этот канат, не менее чем в 6—8 раз меньше диаметра шкива и на 25 процентов меньше размера шкива по ширине;

в) в качестве стопора необходимо использовать только канат из растительных материалов;

г) на кнехты должно накладываться не менее 8 шлагов, причем верхние шлаги должны быть закреплены схватками каната из растительных материалов;

д) канаты из синтетических материалов допускается использовать и хранить при температуре от минус 20 до плюс 40 градусов Цельсия;

е) во избежание искрения вследствие накопления статического электричества канаты из синтетических материалов должны периодически обрабатываться в соответствии с требованиями, предусмотренными пунктом 224 настоящего технического регламента.

306. Канаты из синтетических и растительных материалов подлежат осмотру и выбраковке должностным лицом из числа членов экипажа судна один раз в

3 месяца, а для судов, швартующихся ежедневно, — ежемесячно. Запрещается использование канатов из синтетических материалов, если:

а) обнаружены признаки истирания с разрывом волокон (разрезы, смещение прядей и другие явные дефекты);

б) при рабочих нагрузках канат удлиняется более чем на 25 процентов и после снятия нагрузки не восстанавливает свою первоначальную длину;

в) канат до его использования на судах, перевозящих огнеопасные грузы, не подвергся предварительной антистатической обработке.

307. Запрещается использование швартовных кнехтов в качестве буксирных, если их прочность и способ крепления к корпусу не отвечают требованиям к буксирным кнехтам.

308. Установленные на судах устройства грузоподъемностью 1000 килограммов и более и все пассажирские грузоподъемные устройства должны удовлетворять требованиям настоящего технического регламента и подвергаться периодическому техническому освидетельствованию.

309. Техническое освидетельствование всех грузоподъемных устройств, включая устройства, не указанные в пункте 308 настоящего технического регламента, должно производиться эксплуатантом ежегодно перед сдачей судна в эксплуатацию. При техническом освидетельствовании грузоподъемное устройство должно подвергаться:

а) осмотру;

б) статическому испытанию;

в) динамическому испытанию;

г) проверке в действии (все механизмы и электрооборудование, приборы безопасности, тормоза, аппараты управления, а также средства освещения и сигнализации).

310. При осмотре грузоподъемных устройств должно быть проверено техническое состояние:

а) металлоконструкций с целью выявления трещин, деформаций, утончения стенок вследствие коррозии, ослабления соединений;

б) крюка и деталей его подвески с целью выявления износа и наличия трещин;

в) канатов и деталей их крепления;

г) блоков, осей и деталей их крепления;

д) съемных грузозахватных приспособлений, а также тары для транспортировки грузов.

311. Результаты технического освидетельствования и проверки грузоподъемного устройства в действии оформляются актом. Грузоподъемность и срок следующего испытания должны быть указаны на грузоподъемном устройстве.

312. Перед каждой погрузочно-разгрузочной операцией грузоподъемное устройство на транспортном судне должно быть осмотрено и проверено в действии штурманом или другим лицом, ответственным за грузовые операции на данном судне (на несамоходном судне — шкипером).

Результаты проверки должны быть отражены в вахтенном журнале.

313. Запрещается эксплуатация грузоподъемного устройства, если его техническое состояние не удовлетворяет требованиям настоящего технического регламента или истек срок проведения технического освидетельствования. Запрет также должен быть наложен на эксплуатацию грузоподъемных устройств, если техническое состояние их не гарантирует безопасности обслуживающего персонала и может быть причиной аварий, то есть если обнаружены:

а) изгиб или скручивание грузовых стрел;

б) деформация и трещины в металлоконструкциях, неудовлетворительное техническое состояние которых приводит к выходу из строя грузоподъемного устройства в целом;

в) неисправность тормозных устройств механизмов подъема груза и стрелы, поворота и передвижения крана;

г) износ тормозных прокладок, при котором заклепки, крепящие прокладки, выходят на поверхность трения;

д) неисправность или отсутствие приборов и устройств безопасности, включая конечные выключатели, предусмотренные проектом грузоподъемного устройства;

е) отсутствие или неисправность блокировочных устройств;

ж) отсутствие или неисправность ограждения движущихся частей механизмов и голых токоведущих частей электрооборудования;

з) отсутствие надежных стопорных устройств, осей, болтовых, штифтовых и других соединений;

и) предельный износ деталей грузоподъемного устройства;

к) трещины, изломы, деформация в гайках, скобах, вертлюгах, шкивах и осях блоков, храповых колесах, собачках и других частях грузоподъемных устройств, неудовлетворительное техническое состояние которых приводит к выходу из строя грузоподъемного устройства в целом;

л) обрыв одной пряди каната или обрыв 10 процентов проволок на длине, равной 8 диаметрам каната;

м) некомплектность балласта или противовеса;

н) неисправность звуковой и световой сигнализации.

314. В целях обеспечения сохранности буксируемых и толкаемых судов, буксиров и толкачей, а также создания условий для безопасности судоходства устанавливаются следующие требования к техническому состоянию буксирных и сцепных устройств:

а) на судах, оборудованных для буксировки:

износ или коррозия проволок буксирного троса не должны превышать 10 процентов первоначального диаметра проволок, а число разорванных проволок — 10 процентов общего количества проволок на длине 6 диаметров (это требование распространяется и на тросы, входящие в комплект сцепных устройств);

буксирные арки должны быть надежно закреплены и не должны иметь заусенцев, острых кромок, износа или выступающих частей, препятствующих плавному скольжению буксирных тросов;

буксирный гак и буксирные скобы не должны иметь трещин, а также любых повреждений, которые могут вызвать самопроизвольную отдачу буксира с гака;

ограничители буксирного троса должны быть исправными и исключать возможность отклонения троса сверх предельного допустимого (из условий безопасности и остойчивости);

устройства для быстрой отдачи буксирного троса должны находиться в полной исправности и действовать безотказно;

буксирная лебедка должна иметь надежно действующее дистанционное управление из рулевой рубки;

б) на судах, на которых буксирные гаки имеют устройство для дистанционной отдачи буксирного троса из рулевой рубки, необходимо проверять его в действии перед каждым выходом в рейс для буксировки на тросе, что должно быть отмечено в вахтенном журнале;

в) на судах, оборудованных для толкания:

должно поддерживаться исправное техническое состояние носовых упоров на баржах и толкачах, натяжных устройств, откидных гаков для крепления вожжевых тросов на толкачах, расчаливающих устройств, автосцепных устройств и другого оборудования для обеспечения надежного и быстрого счаливания толкаемых составов;

не допускается счаливание толкача с баржей, а также барж друг с другом, если они оборудованы сцепными устройствами различного типа;

для сообщения толкача с толкаемым составом, а также между баржами необходимо применять прочные и безопасные переходы.

315. При буксировке судов, перевозящих нефтепродукты с температурой вспышки паров в закрытом тигле 28 градусов Цельсия и ниже, необходимо применять буксирные канаты (тросы), отвечающие требованиям пунктов 224 и 33 настоящего технического регламента.

316. При использовании автосцепов с амортизаторами при повороте состава отклонение его от первоначальной осевой линии (в сторону, обратную повороту) не должно превышать норм, установленных проектантом для такой конструкции автосцепа.

Расцепку необходимо производить только после остановки состава и постановки барж на якорь или к причалу.

Запрещается выполнение каких-либо ремонтных работ в отношении замков и корпусных конструкций для всех видов автосцепов во время движения состава.

Запрещается эксплуатация автосцепов, если износ их элементов превышает нормы, установленные руководством (инструкцией) по эксплуатации автосцепа.

После каждого рейса должен быть произведен тщательный осмотр замка для выявления трещин в литых и сварных деталях, ослабления гаек и болтов, состояния деталей контроля крепления и корпусных конструкций (упоров, панелей, фундаментов и сцепного рельса). Особое внимание следует уделять состоянию сварных швов в соединении фундамента замка со сцепными рельсами.

317. Техническое обслуживание лебедок, используемых в автосцепах, должно производиться в соответствии с руководством (инструкцией) по эксплуатации.

318. Для каждого сцепного устройства эксплуатантом должны быть установлены:

а) допустимые углы крена и дифферента толкача относительно толкаемой баржи (или сцепляемых барж относительно друг друга);

б) наибольшее возвышение сцепной балки баржи над уровнем воды, при котором осуществляется сцепка толкача с баржей;

в) наибольшая разность осадок сцепляемых барж (или полусекций) — отдельно для тихой воды и для движения при волнении.

319. Перед выходом судна в рейс буксирное и сцепное устройства должны быть проверены в действии, результаты проверки должны быть зафиксированы в вахтенном журнале.

Запрещается производить буксировку или толкание состава при неисправных буксирных или сцепных устройствах или неисправном автосцепе.

320. Техническое обслуживание судовых мачт должно включать в себя периодическую смазку подвижных частей, проверку:

а) исправности действующих механизмов и приспособлений для подъема и заваливания самих мачт, подъема, несения и спуска сигналов, антенны;

б) правильности функционирования конечных выключателей исполнительных механизмов;

в) прочности крепления мачт к корпусу или к надстройкам судна;

г) исправности молниеотвода;

д) устранения выявленных неисправностей.

321. Техническое обслуживание средств сигнализации и связи выполняется с целью поддержания их в исправном техническом состоянии и готовности к действию. На всех судах средства дневной и ночной сигнализации (гудки, сирены, фонари, отмашки, колокола и мегафоны) должны удовлетворять требованиям настоящего технического регламента и обеспечивать хорошо видимый и слышимый обмен сигналами с идущими и стоящими судами и берегом при любой погоде.

322. Запрещается использование зрительных и звуковых сигналов и средств судовой связи не по их прямому назначению.

Перед началом каждой вахты и перед выходом судна в рейс проверяется исправность и готовность к немедленному действию всех средств внешней и внутренней связи и сигнализации.

Недостаточное количество или неисправное состояние средств судовой связи и сигнальных средств является основанием для запрещения эксплуатации судна.

323. Судовые дельные вещи (леера, поручни, ограждения, иллюминаторы, трапы, решетки и люковые закрытия) на всех судах должны соответствовать проекту судна и содержаться в исправном состоянии. Слань и плиты настилов должны быть установлены на свои места и закреплены, а вырезы в них — закрыты.

В местах, в которых временно были сняты леера, поручни, трапы, решетки, настилы, горловины, люки, персонал эксплуатанта должен обеспечить соблюдение всех требований техники безопасности (должен быть огражден проход, вывешены предупредительные надписи, а в темное время суток — предусмотрено освещение). Запрещается устанавливать незакрепленные ограждения. По окончании работ вре-

менно снятые поручни, трапы, решетки, настилы, крышки горловин и люков следует незамедлительно установить на свои места и закрепить.

324. Неисправность ограждений, иллюминаторов, люковых закрытий, а также недостаточное снабжение судна дельными вещами, предусмотренными проектом судна, является основанием для запрещения эксплуатации судна.

325. Техническое состояние спасательных средств должно удовлетворять требованиям документации изготовителя (технических условий, паспортов, формуляров и руководств (инструкций) по эксплуатации), а их исправность должна проверяться не реже одного раза в месяц, а также перед вводом судна в эксплуатацию, при учебных водяных тревогах, тревоге «Человек за бортом». О времени и результатах проверки должна быть сделана запись в вахтенном журнале. В результате проведения проверок и устранения выявленных неисправностей должны быть подтверждены записью в судовой журнал:

а) исправность шлюпочных лебедок, наличие смазки на их трущихся частях и требуемого уровня масла в редукторах, определяемого с помощью тарированного изготовителем указателя уровня, исправность тормозных устройств;

б) правильность функционирования спускового устройства для шлюпок и спасательных плотов и возможность их спуска за время не более 5 минут;

в) наличие в шлюпках и на плотах необходимого такелажа и инвентаря, отсутствие водотечности у шлюпок и водонепроницаемость воздушных ящиков;

г) наличие спасательных (рабочих) жилетов для выполнения забортных работ, а также предохранительных поясов при работе на высоте в соответствии с нормативами, установленными эксплуатантом.

326. Необходимо еженедельно производить контрольное проворачивание шлюпочной лебедки без спуска шлюпки, если это позволяет конструкция.

При выходе в рейс шлюпки должны быть надежно закреплены на кильблоках.

327. Запрещается эксплуатация судна при некомплектности и неисправности спасательных средств.

328. Техническая эксплуатация противопожарного оборудования и снабжения, стационарных систем пожаротушения, первичных огнегасительных средств пожаротушения, пожарной сигнализации, а также средств пассивной конструктивной противопожарной защиты и активных средств борьбы с возникшим пожаром должна соответствовать положениям инструкций, разработанных эксплуатантом и изготовителем.

329. Должно быть организовано хранение первичных огнегасительных средств пожаротушения, пожарного инвентаря и передвижных приборов пожаротушения в определенных легкодоступных местах и контролироваться содержание их в полном порядке и постоянной готовности к немедленному действию.

Запрещается использовать противопожарное оборудование, стационарные системы и передвижные приборы пожаротушения, первичные огнегасительные средства пожаротушения и пожарный инвентарь не по прямому назначению.

330. Допускается использовать судовую систему водотушения для подачи воды при мытье палубы и якорных устройств с применением рукавов хозяйственного (не пожарного) назначения.

331. При перевозке нефтепродуктов и других легковоспламеняющихся и опасных грузов противопожарная защита судна должна удовлетворять требованиям, установленным законодательством Российской Федерации в области пожарной безопасности и международными договорами Российской Федерации, а также иными нормативными актами.

332. Отсутствие средств противопожарной защиты или их неисправность является основанием для запрещения органом классификации судов эксплуатации судна.

333. Должны быть организованы хранение аварийного снабжения и инвентаря на аварийных постах, контроль постоянной готовности имущества к немедленному использованию и допустимых сроков его хранения.

Обо всех случаях использования средств аварийного снабжения должна быть сделана отметка в вахтенном журнале и приняты меры для немедленного пополнения запаса аварийного инвентаря.

334. Все суда должны быть обеспечены комплектом инструмента и приспособлений, необходимых для технического обслуживания судовых конструкций, судовых технических средств и мелкого навигационного ремонта, в соответствии с технической документацией на постройку судна.

Должны контролироваться исправность инструмента и его соответствие характеру выполняемых работ. Запрещается использование неисправного инструмента или инструмента, не приспособленного для выполнения такой работы.

335. Верстаки, тиски, наковальни, контрольные плиты и другие устройства должны быть прочно закреплены.

336. Применяемый на судах абразивный инструмент должен удовлетворять требованиям соответствующих технических регламентов.

При заточке режущего инструмента станки с абразивными точильными кругами должны иметь автоматическое устройство, блокирующее защитный экран с выключателем подачи напряжения на электропривод станка.

Абразивный инструмент, а также открытые вращающиеся детали должны иметь ограждения (кожухи).

337. Для определения технического состояния судовые котлы должны подвергаться периодическому наружному осмотру, внутреннему освидетельствованию и гидравлическому испытанию в соответствии с руководствами (инструкциями) по эксплуатации котлов.

Результаты осмотров, освидетельствований и испытаний должны быть занесены в формуляр котла.

338. Техническое обслуживание судовых котлов, их систем автоматики и аварийно-предупредительной сигнализации осуществляется в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента.

339. Включение и выключение форсунок должны производиться в соответствии с правилами техники безопасности, приведенными в документации изготовителя (технических условиях, паспортах, формулярах и руководствах по эксплуатации).

340. При сжигании обводненного мазута в топке котла должны соблюдаться требования разработанной эксплуатантом инструкции по обеспечению непрерывного перемешивания водотопливной смеси в расходной цистерне.

В случае утилизации на судах загрязненной нефтепродуктами подсланевых вод (или сточных вод после специальной обработки) путем добавления их к сжигаемому мазуту конечная обводненность топлива, подаваемого в топку котла, не должна превышать 25—30 процентов, а при наличии специальных установок подготовки водотопливной эмульсии — 45 процентов.

341. Вода для питания судовых огнетрубных и водотрубных котлов должна соответствовать требованиям технического регламента по безопасности оборудования, работающего под избыточным давлением свыше 0,07 мегапаскаля или при температуре нагрева свыше 115 градусов Цельсия.

342. Эксплуатант должен предусмотреть наличие на судне, оборудованном паровыми котлами, лаборатории для контроля качества питательной воды.

343. Запрещается работа парового котла без постоянной вахты в котельном отделении, если котел не оборудован средствами автоматики, неисправны системы автоматического управления или аварийно-предупредительной защиты и сигнализации.

344. Запрещается эксплуатация котлов, если:

а) водогрейные трубы имеют такой слой накипи, что контрольный шарик не проходит через всю трубу;

б) на внутренних поверхностях нагрева имеются следы масла;

в) 6 и более водогрейных труб экранных рядов заглушены и в остальных рядах заглушено более 5 процентов труб;

г) обнаружены утончение или обгорание концов простых дымогарных труб, провисание или пропаривание водогрейных труб.

345. Запрещается во время работы котла:

а) увеличивать нагрузку на предохранительный клапан с целью повышения давления пара в котле;

б) поднимать давление пара в котле выше установленного инструкцией и обозначенного на манометре красной чертой;

в) вешать на ручки кранов, клапанов, выключателей рукояток управления одежду, ветошь, инструмент или какие-либо другие предметы;

г) допускать при продувании котла падение уровня воды ниже рабочего.

346. Периодичность осмотров и испытаний паровых котлов устанавливается методическими указаниями в отношении оборудования, работающего под избыточным давлением свыше 0,07 мегапаскаля или при температуре нагрева свыше 115 градусов Цельсия.

347. Периодичность осмотров и испытаний котлов, а также требования руководства (инструкции) по эксплуатации должны быть учтены при составлении судового плана-графика технического обслуживания и ремонта, предусмотренного пунктом 272 настоящего технического регламента. Осмотры и испытания водогрейных котлов с температурой нагреваемой воды на выходе из котла 115 градусов Цельсия и ниже должны производиться в следующие сроки:

а) контрольный осмотр в действии — не реже 1 раза в год;

б) внутренний осмотр — 1 раз в 5 лет;

в) гидравлическое испытание — 1 раз в 10 лет.

348. Запрещается эксплуатация водогрейных котлов, указанных в пункте 347 настоящего технического регламента, если:

а) температура воды в котле или системе достигла 115 градусов Цельсия или повышается и продолжает расти, несмотря на все меры, принятые в соответствии с руководством (инструкцией) по эксплуатации;

б) обнаружены повреждения котла и утечка воды в местах повреждений;

в) неисправна система автоматики и защиты котла.

349. Техническое состояние судовых систем, трубопроводов и арматуры должно соответствовать требованиям, установленным документацией изготовителя, и обеспечивать надежную работу судна и объектов его энергетической установки.

350. Перед началом навигации эксплуатантом должна быть выполнена проверка:

а) соответствия технического состояния элементов осушительной системы и производительности осушительных средств требованиям документации изготовителя (технических условий, паспортов, формуляров и руководств (инструкций) по эксплуатации) и настоящего технического регламента;

б) безотказности пуска и правильности функционирования каждого агрегата;

в) незасоренности трубопроводов, наличия сеток на всех приемных патрубках и возможности полной откачки воды из обслуживаемого помещения;

г) правильности функционирования клапанов на трубопроводах в распределительных коробках;

д) правильности функционирования обратных клапанов отливных отверстий в бортах, в районе ватерлинии и ниже нее.

351. Результаты проверки, проведенной в соответствии с пунктом 350 настоящего технического регламента, должны быть отражены в акте готовности судна к навигации, составленном комиссией эксплуатанта, отдельной строкой. Должно быть обеспечено исправное техническое состояние арматуры, насосов и оборудования систем, которые (помимо выполнения своих основных функций) с целью предотвращения загрязнения водной среды предназначены для:

а) закрытого приема топлива и масла;

б) сбора и удаления с судна подсланевых вод, загрязненных нефтепродуктами (топливом и маслом), а также этих вод после обработки в автономной установке для очистки подсланевых вод в судовых условиях;

в) сбора и удаления сточно-фановых вод в случае отсутствия на судне установки автономной станции очистки и обеззараживания сточных вод.

352. Запрещается откачка за борт судна неочищенных подсланевых вод и необработанных сточно-фановых вод.

Бортовая арматура систем, при помощи которых возможна откачка за борт судна подсланевых вод, а также сточно-фановых вод без их очистки, должна быть опломбирована. Места и даты пломбирования должны быть указаны в вахтенном журнале. Принципиальная схема таких систем должна быть вывешена на видном месте.

При проведении технического обслуживания различных систем необходимо контролировать правильность функционирования редукционных клапанов этих систем, а в случае необходимости производить их ремонт, в том числе притирку уплотняющих элементов, регулировку и опломбирование.

353. Запрещается проведение осмотров топливных и масляных цистерн, коффердамов, насосных отделений и других помещений, в которых возможно скопление вредных газов и паров взрывоопасных веществ, без предварительного тщательного проветривания этих помещений и проверки на загазованность.

354. Движители (гребные винты, неподвижные и поворотные насадки, водометы), элементы подруливающих устройств, создающие упор, в процессе эксплуатации должны поддерживаться эксплуатантом в исправном состоянии.

355. Движительно-рулевой комплекс подлежит обязательной проверке и осмотру после касания судном грунта и аварии, а также в случае несоответствия комплекса паспортным характеристикам главных двигателей, выявленного при теплотехническом контроле.

356. При постановке судна в док или на слип проверяется техническое состояние движителей и соответствие их размеров и формы паспортным данным.

357. Запрещается ремонт гребных винтов с судовых шлюпок или лодок.

Проворачивание гребных винтов и пуск главного двигателя можно производить только при нахождении судна на плаву, при этом необходимо предварительно убедиться в отсутствии людей или лодок вблизи винтов.

358. При обнаружении вмятин, трещин на наружной и внутренней поверхностях направляющих насадок (неподвижных и поворотных) должны быть приняты меры по устранению указанных дефектов.

Зазор между внутренней поверхностью насадки и концом лопасти гребного винта не должен превышать предельно допустимых значений, установленных документацией изготовителя.

359. Неисправности движителей должны быть устранены до выхода судна в плавание. Следующие неисправности движителей являются основанием для запрещения эксплуатации судна:

а) ослаблено крепление ступицы винта на гребном валу;

б) повреждены лопасти винта, что вызывает вибрацию судна или перегрузку главных двигателей (снижение частоты вращения более 5 процентов номинальной);

в) кронштейны гребных винтов имеют трещины или деформированы;

г) направляющая насадка повреждена или смещена, в результате чего гребной винт задевает ее;

д) неисправны створки-жалюзи водометного движителя.

360. Судовые холодильные машины и установки рефрижераторных судов, компрессоры систем кондиционирования воздуха должны обеспечивать получение и поддержание оптимальных температур в охлаждаемых помещениях, необходимых в связи с требованиями комфорта, характером перевозимого груза и температурными условиями района плавания судна.

361. На судне, оборудованном холодильной установкой для охлаждения не менее 1000 тонн груза или воздуха систем кондиционирования пассажирских судов длиной более 100 метров, должны храниться в доступном месте резиновые перчатки, промышленные фильтрующие противогазы (для аммиачных установок) или защитные очки (для фреоновых установок) в количестве, равном числу лиц, работающих в помещении холодильной установки, но не менее 2 комплектов каждого вида защитных средств, а также запас коробок к противогазам.

362. Запрещается работа судовых холодильных машин, техническое состояние которых не удовлетворяет требованиям документации изготовителя (технических условий, паспортов, формуляров и руководств (инструкций) по эксплуатации), а также если:

а) обнаружены дефекты в деталях или неправильное функционирование компрессора;

б) неисправны средства измерений;

в) имеются повреждения в масляном, рассольном и циркуляционном насосах или вентиляторах;

г) не отрегулированы на установленное давление предохранительные клапаны компрессора;

д) нарушена герметичность сальниковых уплотнений компрессора или арматуры.

363. Запрещается применение открытого огня в помещении, в котором находятся элементы холодильной установки.

364. Техническое обслуживание судового электрооборудования должно осуществляться в соответствии с руководствами (инструкциями) по эксплуатации.

365. Электрооборудование, обеспечивающее управление судном и безопасность плавания, должно всегда находиться в состоянии готовности к действию.

Резервное и аварийное электрооборудование должно быть в состоянии готовности к немедленному вводу его в эксплуатацию. Это оборудование необходимо периодически проверять в действии.

366. При подходе судна к шлюзу должна быть проверена правильность функционирования электрооборудования, обеспечивающего управление судном и его энергетической установкой.

Результаты проверки должны быть отражены в вахтенном журнале.

367. Перед выходом в рейс эксплуатантом должна быть проверена надежность включения и стабильность работы аварийных источников электроэнергии, резервных электроприводов, рулевого электропривода, дистанционного автоматизированного управления главных двигателей, электроприводов аварийно-спасательного назначения, электроприводов якорно-швартовных устройств, пожарной, аварийной сигнализации, сигнально-отличительных фонарей, аварийного освещения, прожекторов и средств радио- и электронавигационного оборудования. Результаты проверки должны быть отражены в вахтенном журнале.

368. В электротехническом или машинном вахтенном журнале должны вестись записи об отказах и неисправностях электрооборудования и о проведенном техническом обслуживании или ремонте.

369. У главного распределительного щита судовой электростанции, аварийного распределительного щита и пульта управления электрической гребной установки должны находиться комплекты защитных средств и предохранительных приспособлений и углекислотные огнетушители. У пульта управления судов с электрической гребной установкой должна быть размещена также электрическая схема главного распределительного щита.

370. Запрещается при эксплуатации электрооборудования:

а) использовать электрооборудование в режимах, не предусмотренных проектом судна и руководствами (инструкциями) по эксплуатации;

б) останавливать без разрешения старшего по вахте генератор в случае угрозы жизни или опасности аварии без перевода нагрузки на другой генератор;

в) отключать потребителей электрической энергии без ведома старшего по вахте;

г) выполнять профилактические или ремонтные работы, требующие отключения электрического оборудования, без согласования со старшим по вахте;

д) пользоваться электрическими переносными лампами обычного типа на нефтеналивных и других судах в помещениях, в которых хранятся взрывчатые и легковоспламеняющиеся жидкости и вещества, а также при осмотре топливных бункеров и емкостей с нефтепродуктами или незачищенных емкостей с остатками

нефтепродуктов. В указанных помещениях разрешается пользоваться только переносными взрывозащищенными светильниками;

е) производить какие-либо изменения в схемах электрооборудования судов без согласования с проектантом электрооборудования или с органом классификации судов, производящим оценку соответствия судна требованиям настоящего технического регламента.

371. Запрещается работа электрического оборудования при следующих неисправностях:

а) пониженное сопротивление изоляции по сравнению с нормами;

б) искрение свыше 2 баллов на коллекторе или контактных кольцах;

в) выход из строя пускорегулирующих устройств и аппаратуры электроприводов;

г) контакт вращающихся частей электрических машин с неподвижными или биение вала, угрожающее поломкой машины;

д) появление запаха, дыма или пламени, свидетельствующих об обгорании изоляции;

е) повышение силы тока или температуры оборудования сверх допустимых значений.

372. В целях предотвращения угрозы поражения электрическим током или захвата одежды обслуживающего персонала вращающимися частями электрического оборудования запрещается работа этого оборудования без предусмотренных защитных кожухов.

373. Основанием для запрещения эксплуатации судна является неисправность:

а) основных и аварийных источников электроэнергии;

б) электрооборудования рулевого устройства, брашпиля, шпиля и других механизмов, обеспечивающих работу энергетической установки в ходу и выполнение швартовных, буксирных или спасательных операций;

в) сигнальных и отличительных фонарей, машинных телеграфов (или средств связи, их заменяющих);

г) авральной и пожарной сигнализации;

д) электрооборудования установок, обеспечивающих сохранение качества перевозимого груза.

374. Ремонт судов независимо от принятой системы ремонта (планово-предупредительной или по состоянию) производится:

а) на борту судна;

б) в организации, осуществляющей ремонт судов.

375. В период между ремонтом должно производиться техническое обслуживание судовых технических средств в соответствии с судовым планом-графиком технического обслуживания и ремонта, предусмотренным пунктом 272 настоящего технического регламента.

Если ремонт выполняется на борту судна, должны быть приняты все меры для обеспечения защиты жизни и здоровья людей, имущества от взрыва, механической, химической, термической, электрической опасности, а также для защиты окружающей среды от вредных воздействий.

376. Помимо требований, указанных в пункте 379 настоящего технического регламента, при подготовке судна к заводскому ремонту должны быть выполнены требования, предусмотренные подпунктом «а» пункта 223 настоящего технического регламента.

377. Вывод судов из эксплуатации на отстой может осуществляться как во время навигации, так и при наступлении межнавигационного периода. При этом судно может выводиться из эксплуатации с содержанием судовых технических средств в «холодном» (нерабочем) состоянии или с поддержанием их в рабочем состоянии.

378. Состав работ по приведению судов в зимовочное состояние с консервацией отдельных судовых технических средств и сроки их выполнения устанавливаются эксплуатантом.

Консервация судовых технических средств на период зимнего отстоя должна производиться в соответствии с руководствами (инструкциями) по эксплуатации.

Суда должны быть подготовлены к зимнему или холодному отстою с учетом требований, предусмотренных подпунктом «в» пункта 223 и подпунктом «и» пункта 257 настоящего технического регламента, таким образом, чтобы в процессе отстоя обеспечивались пожарная и экологическая безопасность судов.

379. При постановке судов на зимний отстой все трубопроводы забортной воды, питательной воды котлов, паровые трубопроводы, а также трубопроводы системы охлаждения, пожарной, фановой, сточной систем и откачки подсланевых вод должны быть очищены от песка, нефтепродуктов, грязи, промыты и продуты сжатым воздухом при открытых спускных кранах или пробках. Все продукты зачистки должны быть удалены на берег. Запрещается сброс их в водный объект.

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

Экологическая безопасность судов во время отстоя на длительный срок помимо консервации должна обеспечиваться созданием необходимых условий для поддержания их на плаву, установленных подпунктом «и» пункта 257 настоящего технического регламента.

После проведения указанных работ и работ по консервации судна составляется акт, и эксплуатант документально оформляет постановку судна на консервацию с указанием срока.

Для обеспечения пожарной безопасности суда на время отстоя снабжаются пожарным инвентарем, размещенным на отведенных для него местах, и указателями о порядке объявления пожарной тревоги и вызова пожарной команды.

381. В целях обеспечения безопасной утилизации судов организацией, производящей утилизацию судов, должны быть выполнены требования законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, использования и охраны водных объектов, промышленной безопасности при осуществлении указанного процесса, а также не противоречащие этому законодательству следующие требования:

а) утилизация судов (судовых технических средств) должна осуществляться в соответствии с рекомендациями строителя судов (изготовителя судовых технических средств) способом, не оказывающим негативного воздействия на окружающую среду;

б) должна быть предварительно разработана документация на утилизацию для каждого судна (судового технического средства) с указанием режимов технологических процессов, состава и последовательности операций утилизации, в том числе подготовительных операций, предусматривающих:

отключение демонтируемых или деформируемых объектов от любых источников питания;

удаление взрывоопасных, порошкообразных, химически агрессивных веществ и других веществ и микроорганизмов, оказывающих негативное воздействие на человека и окружающую среду;

удаление самопроизвольно движущихся элементов, которые могут появиться после демонтажа эксплуатантом пригодных для дальнейшего использования технических средств и оборудования;

в) режимы технологических процессов, состав и последовательность операций должны исключать недопустимый риск причинения вреда в процессе утилизации судов (судовых технических средств) как в обычных условиях, так и в аварийной ситуации, возникшей в процессе утилизации;

г) оборудование для утилизации судов (судовых технических средств) должно быть оснащено:

средствами контроля технологических процессов, оказывающих негативное воздействие на человека и окружающую среду;

средствами защиты персонала и окружающей среды;

д) средства хранения, транспортировки изделий и отходов производства в процессе утилизации судов (судовых технических средств) должны быть устроены так, чтобы исключался недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни

и здоровью граждан, имуществу физических и юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений.

382. Эксплуатант должен предусмотреть меры по поддержанию такого технического состояния судовых технических средств, оборудования утилизации вторичной теплоты, оборудования и средств экологической безопасности, которые обеспечивают энергетическую и экологическую эффективность на уровне значений, указанных в пункте 215 настоящего технического регламента.

383. Каждое судно должно соблюдать требования по обеспечению гидрометеорологической безопасности — учитывать текущую и прогностическую информацию о гидрометеорологических и ледовых условиях движения судов по внутренним водным путям, предупреждения и оповещения о неблагоприятных и опасных гидрометеорологических явлениях.

384. При движении судов внутреннего плавания по устьевым участкам рек с морским режимом судоходства и выполнении судами смешанного (река-море) плавания рейсов в морских акваториях должна учитываться фактическая и прогностическая гидрометеорологическая информация, штормовые предупреждения и оповещения, а также навигационные рекомендации по безопасному плаванию, распространяемые национальными метеорологическими службами, находящимися в наилучшем положении для обслуживания различных прибрежных зон и районов открытого моря.

IV. ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

385. Объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта должны отвечать требованиям, установленным законодательством Российской Федерации в области градостроительной деятельности, строительства зданий и сооружений, законодательством Российской Федерации в области охраны окружающей среды, промышленной безопасности, а также требованиям водного законодательства Российской Федерации и законодательства Российской Федерации в области пожарной безопасности.

386. Не допускается проектирование, строительство и ввод в эксплуатацию объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, являющихся источниками загрязнения атмосферы, на территориях с уровнем загрязнения, превышающим установленные гигиенические нормативы. Реконструкция и техническое перевооружение действующих объектов разрешается на таких территориях при обосновании снижения количества выбросов загрязняющих веществ.

387. Питьевая вода и водные объекты, используемые в целях питьевого и хозяйственно-бытового водоснабжения объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, должны быть безопасны в санитарно-эпидемиологическом отношении и не должны представлять опасность для здоровья человека.

388. Объекты инфраструктуры портов с гидротехническим основанием, на которых осуществляется перегрузка опасных грузов, в том числе нефтепродуктов, должны быть оснащены техническими средствами мониторинга и документирования швартовных и грузовых операций.

389. Каждый объект инфраструктуры внутреннего водного транспорта должен иметь систему обеспечения пожарной безопасности, отвечающую требованиям настоящего технического регламента и требованиям законодательства Российской Федерации в области пожарной безопасности.

390. Установленный эксплуатантом противопожарный режим должен соответствовать пожарной опасности объекта регулирования.

391. На стадии проектирования объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, проектантом должна быть предусмотрена возможность забора воды пожарными автомобилями из акватории или пожарных гидрантов, установленных на причале, через каждые 200—250 метров.

392. В речном порту в зависимости от рода грузов, перевозимых в судах, должны быть отдельно организованы рейды:

а) для сухогрузных судов с грузами класса 4.1 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (легковоспламеняющиеся твердые вещества) и огнеопасными грузами;

б) для нефтеналивных судов.

393. Рейды для сухогрузных судов с грузами, указанными в подпункте «а» пункта 392 настоящего технического регламента, следует размещать ниже по течению других сухогрузных рейдов, рейды для нефтеналивных судов — ниже по течению всех других рейдов.

394. Расстояние между рейдами нефтеналивных судов и другими рейдами должно быть не менее 300 метров, а между рейдами сухогрузных судов с грузами, указанными в подпункте «а» пункта 392 настоящего технического регламента, и другими рейдами (кроме рейдов для нефтеналивных судов) — не менее 150 метров.

Расстояние от рейдов до вновь строящихся нефтеналивных причалов должно быть не менее 1000 метров.

395. Перегрузочные комплексы нефтегрузов, перевозимых наливом, должны быть обособленными от других перегрузочных комплексов порта, пассажирских терминалов.

396. Палы причалов для перегрузки нефтегрузов должны быть оборудованы мягкими отбойными устройствами из резиновых или других невозгораемых и не образующих искр амортизаторов.

397. Места погрузки (выгрузки) грузов классов 1—4.3 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) (взрывчатые вещества, газы сжатые, сжиженные и растворенные под давлением, легковоспламеняющиеся жидкости, легковоспламеняющиеся твердые вещества, самовозгорающиеся вещества, вещества, выделяющие воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой) должны быть не ближе 250 метров от жилых строений, служебно-вспомогательных зданий и сооружений, а также от общих мест погрузки и хранения грузов.

398. При перегрузке взрывоопасных веществ классов 1—4.3 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) необходимо исключить все источники искрообразования.

399. Размещение грузов классов 3 и 4.1—4.3 по классификации Европейского соглашения о международной перевозке опасных грузов по внутренним водным путям (ВОПОГ) в судах, транспортных средствах и их хранение на складах должно быть осуществлено в соответствии с техническим регламентом о требованиях пожарной безопасности, документацией грузоотправителя, а также согласно требованиям технических регламентов, устанавливающих требования к безопасности отдельных видов грузов.

400. В целях предотвращения возникновения пожара в речных портах колесная техника перед погрузкой должна храниться в портах на специально оборудованных площадках. Размещение колесной техники производится по секциям, в которых она располагается продольными рядами или уступообразно. Расстояние между рядами должно составлять не менее 0,4 метра, между единицами колесной техники в ряду — не менее 0,2 метра. Между секциями должны оставляться пожарные проезды шириной не менее 6 метров и главный проезд, соединяющий пожарные проезды, — шириной не менее 8 метров.

401. Территория перегрузочных комплексов и пассажирских терминалов должна содержаться эксплуатантом в чистоте и систематически очищаться от горючих производственных и бытовых отходов. Освобождающаяся тара, упаковочный материал, металлическая стружка, промасленные обтирочные материалы и другие отходы должны удаляться в специально отведенные для этого места и своевременно утилизироваться.

402. Во взрывоопасных зонах должно устанавливаться только взрывозащищенное электрооборудование.

403. С помощью технических решений эксплуатант объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, должен обеспечить предотвращение разрушений элементов управления системами противопожарной защиты, элементов подачи огнетушащих веществ и создания водяных, паровых и газовых завес, устройств для смыва горючих жидкостей, сбора и самотушения пролитых горючих жидкостей, элементов средств связи и электропитания, средств отсечки поступления горючих жидкостей в очаг возгорания в результате первичных взрывов и под воздействием пламени.

404. Эксплуатантом объектов регулирования, указанных в пункте 406 настоящего технического регламента, должны быть созданы условия для скорейшего ввода в действие подразделений пожарной охраны путем устройства подъездных путей, создания возможности забора воды из акватории порта.

405. Проектантом и эксплуатантом объектов регулирования, указанных в пункте 403 настоящего технического регламента, должно предусматриваться:

а) оснащение оборудования на объекте регулирования быстродействующими, в том числе автоматическими, средствами отсечки поступления горючих жидкостей в аварийную зону;

б) оснащение объектов регулирования устройствами для ограничения растекания горючих жидкостей;

в) ограничение распространения пожара с помощью противопожарных разрывов и преград;

г) устройство в кабельных каналах, тоннелях, паттернах противопожарных перегородок и преград;

д) оснащение оборудования объектов регулирования огнепреградителями;

е) флегматизация горючих смесей в оборудовании объектов регулирования;

ж) размещение пожароопасного оборудования в изолированных помещениях;

з) оснащение объектов регулирования устройствами водяного смыва пролитых горючих жидкостей и окислителей;

и) применение огнезащитных красок и покрытий для повышения огнезащищенности элементов конструкций.

406. В целях обеспечения экологической и химической безопасности на стадии проектирования перегрузочных комплексов проектантом и строителем таких комплексов должны быть выполнены требования законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, использования и охраны водных объектов, промышленной безопасности в отношении безопасной перегрузки химически опасных и вредных для здоровья людей и (или) загрязняющих окружающую среду веществ, а также предусмотрены:

а) при перегрузке пылящих и вредных навалочных грузов:

применение перегрузочных машин и оборудования, а также технологий, обеспечивающих выполнение требований экологической безопасности, устанавливаемых законодательством Российской Федерации в области охраны окружающей среды;

оснащение средствами и устройствами для приема и утилизации растворов после промывки трюмов судов из-под вредных для здоровья людей и окружающей среды веществ;

планировка территории порта, исключающая попадание загрязненных поверхностных стоков в водный объект;

использование покрытий территории и ограждений штабелей открытых складов навалочных грузов, исключающих попадание вредных веществ в почву;

оснащение судов средствами, исключающими попадание в окружающую среду пылящих компонентов от вредных для здоровья людей и загрязняющих окружающую среду навалочных грузов;

б) на причалах гидромеханизированной выгрузки грузов — дренажные системы, отстойники и системы оборотного водоснабжения;

в) оснащение средств обеспечения перегрузки нефти, нефтепродуктов и химически опасных грузов, перевозимых наливом, устройствами, предотвращающими попадание нефти и химически опасных грузов в воду, комплектами по локализации

и ликвидации разливов нефти, блокирующими устройствами, автоматически прекращающими перегрузку нефтепродуктов и химически опасных грузов при разрыве соединений или в других аварийных случаях;

г) в составе оборудования для перегрузки нефтепродуктов — береговой трубопровод отвода паров нефти из грузовых танков в специальные береговые емкости, оснащенный устройством для соединения с газоотводными трубами нефтеналивных судов;

д) верхнее наземное покрытие причалов для грузовых операций с нефтью, нефтепродуктами и химически опасными грузами, обеспечивающее сток пролитых нефтепродуктов и атмосферных осадков в колодцы производственно-дождевой канализации, с последующей сдачей их на очистку или утилизацию.

407. Эксплуатант перегрузочного комплекса (портового терминала) должен обеспечить исправное состояние системы канализации и очистных сооружений, необходимых для сбора и приема производственно-дождевых стоков.

408. Эксплуатант перегрузочного комплекса (пассажирского терминала) обязан иметь оборудованные емкости для сбора и хранения утилизируемых горюче-смазочных материалов, осуществлять сбор и предварительную очистку утилизируемых горюче-смазочных материалов с последующей отправкой их на переработку или регенерацию с целью исключения попадания горюче-смазочных материалов в почву и акваторию, уменьшения опасности возникновения или недопущения аварийных ситуаций.

409. Эксплуатантом перегрузочного комплекса должна быть предусмотрена утилизация остатков горюче-смазочных материалов и нефти, образующихся в результате разлива, вследствие аварийных ситуаций, при разгрузке судов, зачистке резервуаров и емкостей, трубопроводов и другого технологического оборудования.

410. Эксплуатантом перегрузочного комплекса должна быть разработана документация по ликвидации возможных очагов поражения при аварийных ситуациях, возникающих при погрузке и выгрузке вредных для здоровья людей и окружающей среды веществ.

411. Эксплуатант объектов инфраструктуры порта должен обеспечить наличие необходимого количества технических средств и специализированных судов, предусмотренных планом предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в порту, а также планом локализации и ликвидации аварийных ситуаций.

412. Эксплуатант объектов инфраструктуры порта, оказывающего услуги по обслуживанию флота, должен иметь в наличии достаточное количество специализированных судов и (или) береговых технических средств, обеспечивающих прием с судов нефтесодержащих и сточных вод, мусора.

413. В целях охраны условий жизнедеятельности человека, среды обитания растений, животных и других организмов, окружающей среды вокруг перегрузочных комплексов и пассажирских терминалов должны быть созданы санитарно-защитные зоны в соответствии с требованиями законодательства Российской Федерации. Должно быть предусмотрено необходимое количество заграждающих устройств и сертифицированного экологически безопасного сорбента.

414. Расположение и устройство помещений закрытых складов для хранения химически опасных веществ должны обеспечивать свободный доступ для полного их осмотра персоналом в защитной одежде, использующим индивидуальные приборы для дыхания, а также обеспечивать возможность беспрепятственной эвакуации на носилках или в люльках пострадавших в бессознательном состоянии.

В этих помещениях должно быть предусмотрено определение температуры груза и воздуха, влажности и состава воздуха.

415. Закрытые склады перегрузочных комплексов должны быть спроектированы и возведены так, чтобы в процессе и при прекращении их эксплуатации не возникало недопустимой угрозы причинения вреда здоровью людей и окружающей среде в результате физических, биологических и химических воздействий.

416. Закрытые склады для хранения химически опасных веществ должны быть укомплектованы:

а) переносными огнетушителями общей вместимостью не менее 12 килограммов сухого порошка или другого равноценного средства;

б) автономными дыхательными аппаратами, работающими на сжатом воздухе, и компрессором для их зарядки или запасными баллонами с дыхательной смесью;

в) комплектами защитного снаряжения (фартук, перчатки, обувь, комбинезоны, очки или маски), стойкого к химическому воздействию складированного груза.

417. Безопасность эксплуатации объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, на внутренних водных путях Российской Федерации обеспечивается установлением гарантированных габаритов судовых ходов, обозначенных навигационными знаками судоходной обстановки или иным способом.

418. Гарантированные габариты судового хода (глубина, ширина и радиус закругления его оси) и судоходной обстановки устанавливаются Федеральным агентством морского и речного транспорта. Гарантированные габариты судового хода и выставление знаков судоходной обстановки обеспечивают организации, находящиеся в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта.

419. Возведение причалов, эксплуатация паромов, сооружение канатных паромных переправ и разводных наплавных мостов на внутренних водных путях, используемых в целях судоходства, должно быть согласовано с соответствующими бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте.

420. Проекты паромных переправ и разводных наплавных мостов на внутренних водных путях, используемых в целях судоходства, должны быть согласованы с бассейновыми органами государственного управления на внутреннем водном транспорте.

Проекты строительства и реконструкции причалов речных портов должны быть согласованы с Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

421. Навигационная обстановка внутренних водных путей должна обеспечивать безопасное и беспрепятственное плавание судов и сохранность гидротехнических сооружений.

422. Действие береговых и плавучих знаков навигационной обстановки и русловых маяков должно обеспечиваться в навигационный период.

423. Перегрузочные комплексы речных портов должны отвечать следующим требованиям:

а) причалы перегрузочных комплексов должны удовлетворять требованиям, предусмотренным пунктом 434 настоящего технического регламента;

б) закрытые склады, здания и сооружения перегрузочных комплексов должны удовлетворять требованиям законодательства Российской Федерации, устанавливающего требования к безопасности зданий и других строительных сооружений гражданского и промышленного назначения;

в) при проектировании должны быть установлены значения предельных нагрузок на основание покрытия открытых складов, полы, перекрытия и рампы закрытых складов, зданий и сооружений, в которых складируются грузы, материалы, запасные части, готовые изделия и происходит движение портовых перегрузочных машин и (или) транспорта, а также должен быть составлен перечень грузов, хранение которых допускается на складе;

г) территории открытых складов, предназначенных для хранения навалочных грузов, должны обеспечивать беспрепятственное перемещение перегрузочных машин по крановым путям, движение железнодорожных составов по портовым железнодорожным путям, на территории открытых складов должны быть предусмотрены технологические и пожарные проезды;

д) в целях обеспечения сохранности открытых складов, площадок для стоянки автотранспорта и дорог должны быть предусмотрены ливневая канализация и дренажные устройства, отвечающие требованиям соответствующих технических регламентов.

424. Конструкция, размеры и расположение средств доступа (лестниц, площадок, галерей и других средств), предназначенных для обеспечения доступа ко всем местам производства перегрузочных работ, технического обслуживания, ремонта

перегрузочных машин и оборудования, должны обеспечивать безопасность их использования.

425. Давление заборного органа или других элементов машин непрерывного транспорта, предназначенных для погрузки и выгрузки грузов из судов, на судно с учетом качки судна на волне и его перемещений при грузовой обработке должно соответствовать значениям допустимых нагрузок на суда, регламентируемым инструкциями по их загрузке и разгрузке.

426. Вентиляция складов, в которых хранятся грузы 1—4 классов, должна быть сконструирована таким образом, чтобы исключалась возможность проникновения опасных газов в соседние со складом помещения, в которых работают люди.

427. В целях охраны жизни и здоровья пассажиров и сохранности судов на стадиях проектирования и строительства пассажирских терминалов должны быть выполнены следующие требования:

а) безопасная посадка и высадка пассажиров, погрузка и выгрузка багажа должны быть возможными при любых уровнях воды — от минимального навигационного до расчетного уровня, принятого в проекте;

б) расположение швартовных устройств на каждом причале должно обеспечивать безопасную для людей и судов швартовку расчетных типов пассажирских судов при любом уровне воды;

в) размещение причалов должно позволять судоводителям выполнить маневры, необходимые для безопасного подхода и отхода пассажирских судов;

г) при расположении пассажирских терминалов на одной площадке с перегрузочными комплексами пассажирские терминалы должны быть изолированы от перегрузочных комплексов и не должны размещаться рядом с перегрузочными комплексами вредных, пылящих, наливных или других грузов, отрицательно влияющих на санитарно-гигиенический режим пассажирского терминала;

д) количество, ширина лестниц и пандусов, ведущих к причалам, должны обеспечивать безопасное движение максимально возможного количества пассажиров к причалам и обратно;

е) помещения пассажирских терминалов должны соответствовать требованиям биологической безопасности по физическим, химическим, биологическим, радиологическим и другим критериям, установленным законодательством Российской Федерации;

ж) устройство системы вентиляции пассажирского терминала должно исключать поступление воздуха из встроенно-пристроенных помещений и из одного помещения в другое.

428. Оборудование пассажирского терминала, предназначенное для продажи билетов, оказания справочно-информационных услуг, хранения ручной клади, уборочных работ, и процессы его эксплуатации должны удовлетворять требованиям законодательства Российской Федерации, устанавливающего требования к безопасности соответствующих видов оборудования.

429. На пассажирском терминале должны быть предусмотрены санитарно-бытовые помещения и помещения для оказания медицинских услуг пассажирам, оборудованные всем необходимым для оказания первой медицинской помощи.

430. С целью обеспечения безопасности акватории, территории и сооружений порта проектантом должны быть предусмотрены:

а) оградительные гидротехнические сооружения порта (насыпи, дамбы, волноломы и ледорезы), защищающие суда, плоты и причалы, незавершенные и временные сооружения порта или их части от волнения и ледохода, паводков, штормов и шквалов, волнового воздействия, навалов и ударов судов, плавучих средств и плавающих на воде предметов, а также уменьшающие заносимость акватории порта грунтом;

б) берегоукрепительные сооружения порта, обеспечивающие защиту территории порта от размыва и обрушения.

431. Указанные в пункте 430 настоящего технического регламента гидротехнические сооружения порта должны иметь паспорта (технические паспорта) сооружений, составленные проектантом или иным юридическим лицом (индивидуальным

предпринимателем), имеющим свидетельство о допуске к соответствующим проектным работам (в случае отсутствия у существующего сооружения паспорта, составленного проектантом).

432. Паспорт (технический паспорт) гидротехнического сооружения, указанного в пункте 430 настоящего технического регламента, должен содержать основные характеристики сооружения и расположенных на нем крановых путей (при их наличии), план, фасад, разрез (разрезы), данные о естественных условиях, категориях эксплуатационных нагрузок, а также пополняемую часть, в которую заносятся результаты технического контроля.

433. С целью обеспечения безопасности причалов устанавливаются следующие требования:

а) длина причалов должна позволять судоводителям выполнять маневры, необходимые для безопасного подхода и отхода судов, обеспечивать безопасность стоянки и ведения перегрузочных работ;

б) для причалов в виде бычков и пал расстояние между бычками и палами следует принимать не более 15 метров для судов длиной до 50 метров и не более 25 метров — для судов длиной свыше 50 метров;

в) тумбы и кнехты (швартовное оборудование), с помощью которых обеспечивается безопасная стоянка судов у причала, должны быть установлены на расстоянии 15—25 метров друг от друга (в зависимости от длины причаливающих судов). На набережных откосного и полуоткосного профиля тумбы устанавливают на уровне откосной части причала и на откосе;

г) причал должен быть оборудован по кордону колесоотбойным устройством;

д) через трубопроводы и другие коммуникации, выступающие над поверхностью земли, должны быть установлены переходные мостики для безопасного прохода людей.

434. В целях обеспечения безопасности при строительстве в условиях действующего порта, ремонте, реконструкции действующих гидротехнических сооружений, указанных в пункте 430 настоящего технического регламента, устанавливаются следующие требования:

а) при реконструкции или расширении действующих гидротехнических сооружений, а также при возведении и расширении гидротехнических сооружений в условиях действующего порта или в непосредственной близости от него строительные работы должны обеспечить сохранность существующих сооружений, подводных и подземных коммуникаций, находящихся в зоне строительства и не подлежащих сносу;

б) порядок производства работ на гидротехнических сооружениях должен обеспечивать безопасный и с необходимой интенсивностью пропуск судов и плавучих средств в период строительства или реконструкции порта. Судоходные участки акватории в местах производства строительно-монтажных работ должны быть оборудованы знаками навигационного ограждения.

435. Проектанты и строители (изготовители) объектов регулирования, указанных в абзацах третьем — пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, должны предусмотреть меры по обеспечению энергетической эффективности объектов регулирования, в том числе путем повышения эффективного коэффициента полезного действия используемых при строительстве (изготовлении) объектов регулирования технических средств и применения энергосберегающих технологий, не ниже 40 процентов, и экологической эффективности, в том числе путем установки на объекты регулирования оборудования и средств экологической безопасности и применения экологически безопасных технологий строительства (изготовления) объектов регулирования, — не ниже 50 процентов.

V. ТРЕБОВАНИЯ К БЕЗОПАСНОСТИ ПРОЦЕССОВ ЭКСПЛУАТАЦИИ И ЛИКВИДАЦИИ, СВЯЗАННЫХ С ТРЕБОВАНИЯМИ К ОБЪЕКТАМ ИНФРАСТУКТУРЫ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА

436. Пожарная безопасность объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, в процессе их эксплуатации должна отвечать требованиям законодательства Рос-

сийской Федерации в отношении пожарной безопасности при эксплуатации зданий, сооружений и промышленных предприятий, безопасного применения горюче-смазочных материалов.

437. Для объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, отнесенных к категории взрывопожароопасных, а также химически опасных производственных объектов, эксплуатантом должны быть разработаны планы локализации и ликвидации аварийных ситуаций.

438. В целях обеспечения экологической и химической безопасности эксплуатантом объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, при эксплуатации указанных объектов должны быть выполнены применимые требования международных договоров Российской Федерации и законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, использования и охраны водных объектов, промышленной безопасности.

439. На внутренних водных путях должно быть размещено достаточное для удовлетворения нужд судоходства количество приемных пунктов для сбора загрязнений. Эти пункты должны быть дислоцированы так, чтобы удовлетворялась потребность судов в своевременной сдаче нефтесодержащих вод, сточных вод и мусора для утилизации на береговых объектах во избежание загрязнения водной среды.

440. Определение габаритов судовых ходов производится эксплуатантом путем систематических промеров глубины, измерения ширины судовых ходов, а на перекатах — дополнительно путем промеров глубины по всему руслу с учетом прогноза деформаций русла на период судоходства. Чистота судовых ходов и камер шлюзов в донной части и в районе порога, участков в районе ворот и швартовых рымов, а также по всей полезной ширине и длине камер должна обеспечиваться эксплуатантом путем их регулярного траления. Регулярное траление должно производиться в подходных каналах судоходных шлюзов, а также на подходах к причалам.

441. На водных путях с обеими кромками судового хода, обозначенными преимущественно освещаемыми навигационными знаками, и с гарантированными глубинами 2,5 метра и более, по которым осуществляются грузоперевозки в судах грузоподъемностью 1000 тонн и более, а также движение пассажирских судов по расписанию, промеры глубины производятся на ширине судоходной полосы, равной тройной гарантированной ширине судового хода.

На водных путях с обеими кромками судового хода, обозначенными преимущественно освещаемыми навигационными знаками, с гарантированными глубинами от 1,5 до 2,5 метра, по которым осуществляются грузоперевозки в судах грузоподъемностью 600 тонн и более, а также движение пассажирских судов по расписанию, промеры глубины производятся на ширине судоходной полосы, равной двойной гарантированной ширине судового хода.

На водных путях с гарантированными глубинами от 0,7 до 1,5 метра, по которым осуществляются нерегулярные грузоперевозки и нерегулярное движение пассажирских судов, и участках водного пути с неосвещаемой обстановкой промеры глубины производятся на ширине судоходной полосы, равной полуторной гарантированной ширине судового хода.

442. Данные о границах участка водного пути, результатах промеров габаритов судового хода, выполненных тральных, дноуглубительных и дноочистительных работах, транспортных происшествиях, установленных габаритах пути, а также схема расстановки знаков судоходной обстановки доводятся до сведения судовладельцев организациями, находящимися в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта.

443. Обеспечение безопасности эксплуатации объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, должно осуществляться на основе выполнения следующих общих требований:

а) разработка и ведение паспорта (технического паспорта) объекта регулирования;

б) установление и соблюдение режима эксплуатации с учетом вероятности возникновения затрудняющих производство работ неблагоприятных и опасных гидрометеорологических явлений, изменения режима или их прекращения при получении штормового предупреждения (только для причалов и причальных сооружений);

в) ведение технического контроля за объектом регулирования;

г) своевременное проведение в необходимых объемах ремонтно-восстановительных мероприятий;

д) разработка и соблюдение эксплуатирующей организацией инструкций и других документов, обеспечивающих безопасную эксплуатацию объекта регулирования;

е) обеспечение ненарушения при эксплуатации производственных, общественных помещений, зданий, сооружений, оборудования и транспорта поточности технологических процессов, принятых архитектурно-планировочных решений в отношении помещений и зданий, а также организации воздухообмена в них.

444. Техническую эксплуатацию объекта регулирования осуществляет его арендатор. Техническую эксплуатацию объекта регулирования при отсутствии арендатора или структурных частей объекта, не закрепленных за арендатором, осуществляет организация-балансодержатель или организация, которой сооружения переданы в оперативное управление, хозяйственное ведение или на ином основании, а при отсутствии таковых — собственник объекта регулирования.

445. Техническая эксплуатация должна обеспечивать безопасные условия для плавания, швартовки, стоянки и обработки судов, безопасность, сохранность и повышение долговечности объекта регулирования при его взаимодействии с судами, при работе оборудования и транспорта, при складировании грузов и при воздействии гидрометеорологических факторов, неблагоприятных и опасных природных явлений гидрометеорологического характера.

446. Причал или причальное сооружение должны иметь паспорт (технический паспорт) сооружения. Причал или причальное сооружение могут использоваться только по назначению, указанному в паспорте (техническом паспорте) сооружения.

447. Объекты регулирования, указанные в пункте 446 настоящего технического регламента, должны эксплуатироваться при строгом соблюдении установленных для них норм эксплуатационных нагрузок, которые указываются в паспорте (техническом паспорте). Увеличение нагрузок на объект регулирования сверх установленных норм запрещается. Схемы эксплуатационных нагрузок должны быть указаны на плакате, установленном на видном месте объекта регулирования.

448. Объекты регулирования, указанные в пункте 446 настоящего технического регламента, не должны иметь износа, который бы препятствовал их безопасной эксплуатации. Смещения и деформации объектов регулирования в период их эксплуатации не должны превышать допустимых значений, устанавливаемых проектной документацией на объект регулирования. При отсутствии данных значений в указанной проектной документации значения предельных смещений и параметров деформаций устанавливаются аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией (центром) и помещаются в технический паспорт сооружения.

449. Границы каждого причала и причального сооружения должны быть обозначены. Следует сохранять и возобновлять разметку, которая используется при проведении обследования объекта регулирования аккредитованной испытательной лабораторией (центром).

450. Режим эксплуатации причала и причального сооружения должен соответствовать их назначению, проектным характеристикам и (или) фактическому техническому состоянию. При ухудшении технического состояния причала и причального сооружения (затрудняющие эксплуатацию объекта регулирования физический износ, повреждения, деформации несущих конструкций) для обеспечения безопасной эксплуатации режим эксплуатации причала и причального сооружения должен быть изменен. Изменение режима эксплуатации причала и причального сооружения осуществляет аккредитованная испытательная лаборатория (центр) после про-

ведения их обследования. Сведения об изменении режима эксплуатации объекта регулирования помещаются в технический паспорт причала и причального сооружения.

451. Для обеспечения безопасной эксплуатации объекта регулирования эксплуатирующая организация разрабатывает справочник допускаемых нагрузок. В справочнике допускаемых нагрузок для фактически перегружаемой номенклатуры грузов приводятся схемы загрузки, таблицы с высотой складирования различных грузов. В справочнике допускаемых нагрузок должна быть отражена основная номенклатура грузов. При появлении дополнительной номенклатуры грузов, до корректировки справочника допускаемых нагрузок высота складирования грузов отражается в рабочих технологических документах. Эксплуатация объекта регулирования с превышением допускаемых нагрузок запрещается.

452. Для поддержания безопасной эксплуатации причала или причального сооружения эксплуатирующая организация, организация-балансодержатель или собственник сооружения осуществляет его ремонт. Ремонтные работы должны обеспечить восстановление технических и эксплуатационных характеристик, необходимую долговечность конструкции и безопасность эксплуатации объекта регулирования.

453. Технический надзор за объектом регулирования осуществляется в течение всего периода эксплуатации сооружения в виде периодических осмотров сооружений, производимых эксплуатирующей организацией, очередных и внеочередных обследованиях причалов и причальных сооружений, производимых аккредитованной в установленном порядке испытательной лабораторией (центром).

454. Периодические технические осмотры объекта регулирования производятся с целью контроля режима эксплуатации, фиксации изменения технического состояния, как правило, по внешним признакам, выявления необходимости выполнения и объема ремонтных работ, разработки других мероприятий технической эксплуатации.

455. Очередное обследование объекта регулирования производится для выявления фактического технического состояния, выявления его дефектов, определения расчетного физического износа отдельных элементов и объекта регулирования в целом, установления режима эксплуатации и необходимости выполнения ремонтных работ. Очередное обследование производится перед составлением декларации соответствия. Результаты обследования являются доказательной базой декларации соответствия.

456. Внеочередное обследование объекта регулирования производится в тех случаях, когда он подвергся воздействиям, превышающим проектные нагрузки, при обнаружении значительных повреждений или деформаций, а также при возникновении необходимости изменения назначения или режима эксплуатации, отличного от установленного техническим паспортом сооружения.

457. В целях обеспечения безопасной швартовки судна и сохранности причала должны выполняться следующие требования:

а) швартовные и отбойные устройства причального сооружения должны находиться в исправном техническом состояния на всем протяжении причалов и соответствовать по своим характеристикам судам, швартующимся к причалам;

б) фактический запас свободной длины причала при швартовке судна должен обеспечивать безопасность судна при его подходе и швартовке к причалу;

в) швартовка судна за отбойные устройства, а также за какие-либо части сооружения, не предназначенные специально для швартовки, запрещается;

г) не допускается швартовка к причалу судна с параметрами большими, чем параметры расчетного судна, указанного в паспорте причала;

д) колесоотбойное устройство причала должно быть в исправном состоянии.

458. С целью обеспечения безопасности эксплуатации причалов и причальных сооружений устанавливаются следующие требования:

а) нагрузки от перегрузочных машин и оборудования, транспортных средств и складируемых грузов, а также зоны их действия не должны превышать значений,

установленных проектом или техническим паспортом портового гидротехнического сооружения;

б) на каждом причальном сооружении должна быть отчетливо обозначена прикордонная полоса, нагрузка на которую с разбивкой на зоны с различной допускаемой интенсивностью нагрузки ограничивается проектом или техническим паспортом сооружения;

в) если результаты наблюдений за причальным сооружением показывают, что его несущая способность снижается, необходимо принять оперативные меры по выявлению и устранению причин этого явления и усилению сооружения;

г) при несоответствии технического состояния причального сооружения крановым нагрузкам, включая незатухающие осадки основания, должны быть приняты меры по устранению этого несоответствия;

д) в каждом случае работам по восстановлению поврежденного распорного причального сооружения должен предшествовать расчет возможной степени восстановления его несущей способности, выполненный по методике, согласованной с проектантом причального сооружения или юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем), указанным в пункте 431 настоящего технического регламента;

е) режим эксплуатации распорных причальных сооружений, отремонтированных без вывода из напряженного состояния, должен устанавливаться по результатам определения степени восстановления их несущей способности;

ж) при обнаружении коррозийного износа бетонных и железобетонных конструкций причальных сооружений должны быть приняты меры к выявлению и устранению причин коррозии и при необходимости должно быть выполнено антикоррозионное покрытие бетонных поверхностей сооружения;

з) отбойные устройства причальных сооружений должны постоянно поддерживаться в надлежащем техническом состоянии при обеспечении расстояния между вновь навешиваемыми отбойными устройствами не более 4 метров;

и) дренажные устройства на причалах должны обеспечивать понижение гидростатического напора грунтовой воды на причальные сооружения до значений, предусмотренных проектом;

к) эксплуатация на причалах средств механизации и транспорта, не предусмотренных первоначальным проектом, может быть допущена только после согласования с проектантом причального сооружения или юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем), указанным в пункте 431 настоящего технического регламента;

л) запрещается производство эксплуатационных взрывов на причалах;

м) переработка на причале агрессивных грузов без специальных мер защиты набережной не допускается;

н) с целью обеспечения сохранности причальных сооружений и исключения размыва дна перед ними суда должны подходить к причалам и отходить от них с минимально возможной скоростью, которую позволяет обеспечить конструкция судна и его главных двигателей;

о) для предотвращения повреждения причальных сооружений, возникающего от ледовых нагрузок, должны быть приняты меры по уменьшению этих нагрузок до значений, безопасных для причальных сооружений.

459. Эксплуатантом должно быть обеспечено выполнение требований законодательства Российской Федерации в отношении безопасной эксплуатации зданий, строений и сооружений, а также безопасного использования прилегающих к ним территорий.

460. В процессе эксплуатации перегрузочных комплексов:

а) эксплуатантом должны быть установлены нормы эксплуатационных нагрузок на полы, перекрытия и рампы складов, зданий и сооружений, в которых складируются грузы, материалы, запасные части, готовые изделия и происходит движение портовых перегрузочных машин и (или) транспорта. Эти нормы не должны превышать значений предельных нагрузок, принятых при проектировании или определенных юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем), указанным в пункте 431 настоящего технического регламента;

б) перепланировка эксплуатантом помещений в складах, служебно-вспомогательных зданиях и сооружениях, установка или навеска на их несущих элементах добавочных устройств, установка технологического оборудования должны согласовываться с проектной организацией или юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем), указанным в пункте 431 настоящего технического регламента;

в) в складах допускается хранение только тех грузов, для которых эти склады предназначены проектом, а возможность использования складов для хранения других грузов должна согласовываться эксплуатантом склада с проектной организацией или юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем), указанным в пункте 431 настоящего технического регламента;

г) эксплуатант открытых складов, площадок для стоянки автотранспорта и дорог должен обеспечить содержание ливневой канализации и дренажа в исправном состоянии;

д) на территории открытых складов эксплуатантом склада должны быть размещены схемы действия допускаемых нагрузок на основание покрытия склада.

461. Запрещается в целях обеспечения безопасности эксплуатации перегрузочных комплексов при перегрузке колесной техники:

а) поднимать единицу колесной техники, масса которой превышает грузоподъемность перегрузочной машины;

б) приступать к перегрузочным работам при отсутствии схем застропки колесной техники;

в) поднимать неправильно застропленную единицу колесной техники;

г) перегружать колесную технику при нахождении людей в кабине или на грузовой платформе;

д) раскачивать колесную технику и захватное устройство для установки этой техники вне зоны действия перегрузочной машины.

462. В целях обеспечения безопасности перегрузочных комплексов на месте загрузки автомобилей грузоподъемным краном может находиться только одно транспортное средство, водитель которого должен располагаться в безопасной зоне. Транспортное средство, ожидающее загрузки (разгрузки), должно находиться за пределами опасной зоны работы грузоподъемного крана. Подъезжающий к месту загрузки (разгрузки) автомобиль должен пропустить груз, перемещаемый краном, если его подъездной путь пересекает зону работы крана.

463. При загрузке (разгрузке) транспортных средств у рамп, а также автомобилей-самосвалов на бункер расстояние между автомобилями по фронту работ и между автомобилем и штабелем грузов должно обеспечивать безопасность проведения работ.

464. При выгрузке сыпучих грузов из автомобилей-самосвалов, стоящих на насыпях, автомобили-самосвалы должны быть установлены на расстоянии не менее 1 метра от бровки естественного откоса.

465. В целях правильного размещения транспортных средств в местах погрузки сыпучих грузов из люков емкостей следует устанавливать указатели и наносить разграничительные полосы.

466. При постановке транспортных средств под перегрузочные работы должны быть приняты меры, предупреждающие самопроизвольное их движение.

467. При погрузке и выгрузке грузов перегрузочными машинами необходимо соблюдать следующие условия:

а) разрешается подносить груз к кузову или относить от него с боковых или заднего бортов (сторон) автомобиля;

б) направлять груз при его укладке в кузов автомобиля следует с помощью приспособлений, находясь за пределами кузова.

468. Размещать и крепить груз в кузове транспортного средства необходимо в соответствии с указаниями представителя грузополучателя и водителя транспортного средства.

469. Грузы, перевозимые на специальных транспортных средствах, должны крепиться штатными крепежными устройствами автомобиля (прицепа). Обслуживать штатные устройства транспортного средства должен его водитель.

470. Перегрузка опасных грузов должна производиться только при наличии представленного грузоотправителем паспорта безопасности, который должен содержать следующую информацию об опасных грузах:

а) идентификация и сведения о производителе или поставщике;

б) идентификация опасности (опасностей);

в) состав (информация о компонентах);

г) меры первой помощи;

д) меры и средства обеспечения пожаровзрывобезопасности;

е) меры по предотвращению и ликвидации аварийных и чрезвычайных ситуаций и их последствий;

ж) правила хранения и обращения с химической продукцией;

з) требования по охране труда и меры по обеспечению безопасности персонала;

и) физические и химические свойства;

к) стабильность и химическая активность;

л) токсичность;

м) воздействие на окружающую среду;

н) удаление (обезвреживание, утилизация и захоронение), в том числе отходов;

о) сведения о требованиях при перевозке (транспортировании);

п) ссылки на международное законодательство и законодательство Российской Федерации;

р) дополнительная информация.

471. Не допускается выполнять перегрузочные работы с опасными грузами при обнаружении несоответствия тары требованиям методических указаний, неисправности тары, а также при отсутствии маркировки и предупредительных надписей на ней.

472. У места работы должны быть в наличии указанные грузоотправителем нейтрализующие вещества, а также материалы, инвентарь и приспособления, необходимые для дезактивации, обезвреживания и захоронения опасного груза в случае повреждения тары.

473. Для перегрузки легковоспламеняющихся, огнеопасных и взрывоопасных грузов следует применять сменные грузозахватные органы, съемные грузозахватные приспособления и тару, исключающие возможность искрообразования.

474. После окончания погрузки (выгрузки) грузов, являющихся источником биологически и химически опасных и вредных производственных факторов, грузовые помещения (площадки), места проведения работ, перегрузочные машины и оборудование, транспортные средства и средства индивидуальной защиты должны быть обезврежены способами, указанными в сопровождающей груз документации.

475. Эксплуатантом пассажирского терминала должны быть разработаны схемы движения пассажиров и предусмотрены знаки, указывающие направление движения.

476. Эксплуатант пассажирского терминала должен обеспечить:

а) безопасность путей движения пассажиров;

б) раздельное ведение пассажирских и багажных операций;

в) размещение судов для посадки и высадки пассажиров непосредственно у причалов или при швартовке судов по указанию диспетчера пассажирского порта (терминала) в 2 или 3 борта (если это допускается по условиям эксплуатации причала и условиям обеспечения безопасности судоходства при подходе судов к причалам и на судовом ходу), посадку и высадку пассажиров через суда, стоящие у причала первым, вторым и следующим по счету корпусом;

г) контроль готовности судна к посадке (высадке) пассажиров;

д) безопасность посадки (высадки) пассажиров и экипажа судна.

477. Эксплуатант гидротехнических сооружений (оградительных, берегоукрепительных и причальных) должен иметь:

а) разрешительную и техническую документацию (акты ввода в эксплуатацию, паспорта сооружений, проектную и исполнительную документацию, справочник допускаемых нагрузок на причалы и перечень грузов, которые запрещается перера-

батывать и складировать на каждом из причалов, отчеты о предшествующих обследованиях сооружений);

б) квалифицированный персонал, обслуживающий гидротехнические сооружения;

в) утвержденные руководителем эксплуатанта гидротехнических сооружений документы, устанавливающие требования безопасного ведения работ;

г) план оперативных действий персонала при локализации и ликвидации опасных повреждений и аварийных ситуаций, утвержденный руководителем эксплуатанта гидротехнических сооружений.

478. Эксплуатант гидротехнических сооружений должен:

а) организовать технический контроль состояния гидротехнических сооружений после природных и техногенных воздействий;

б) выполнять мероприятия, назначенные по итогам проверок безопасности гидротехнических сооружений органами, осуществляющими функции государственного контроля (надзора).

479. Фактические режимы работы и параметры гидротехнического сооружения, влияющие на его безопасность, должны соответствовать режиму и параметрам, принятым в проектной документации сооружения (с учетом возможных изменений).

480. Оценка действительной несущей способности, обоснование назначения необходимого режима эксплуатации сооружений, установление сроков проведения и категории ремонта конструкций должны базироваться на данных осуществляемого эксплуатантом систематического наблюдения:

а) за режимом эксплуатации и внешними воздействиями на сооружения;

б) за техническим состоянием сооружений.

481. Наблюдения за режимом эксплуатации и внешними воздействиями на причальные сооружения должны включать:

а) проверку соответствия фактических нагрузок и режима работы средств портовой механизации и транспорта паспортным данным;

б) наблюдения за состоянием кранового основания, включающего подкрановые пути;

в) наблюдения за уровнем грунтовых вод и агрессивностью окружающей и водогрунтовой среды;

г) проверку наличия в прикордонной полосе блуждающих токов и токов утечки.

482. Наблюдения за техническим состоянием гидротехнических сооружений должны включать:

а) для причальных сооружений:

визуальное обследование конструкций;

промеры глубин в прикордонной полосе акваторий;

наблюдения за смещениями сооружений в плане;

наблюдения за высотными смещениями сооружений;

наблюдения за креном сооружений;

наблюдения за состоянием материалов элементов конструкций причальных сооружений;

контроль изменения плотности грунта засыпки;

контроль состояния подкрановых путей;

б) для оградительных и берегоукрепительных сооружений откосного профиля:

проверку состояния и прочности одежды гребня и откосов (в надводной и подводной зонах);

измерение действительного профиля сооружений и сопоставление его с проектным;

проверку наличия вымывания грунта из-под одежды;

промеры глубин перед подошвой откосов;

проверку состояния обратных фильтров, швов омоноличивания, одерновки и других элементов креплений откосов;

измерение плановых и высотных смещений конструкций;

в) для оградительных и берегоукрепительных сооружений вертикального профиля:

измерение плановых и высотных смещений и крена сооружений;
контроль прочности бетона;
проверку отсутствия смещений элементов из массивовой кладки;
промеры глубин перед сооружением.

483. За откосными сооружениями, откосы которых сложены глинистыми грунтами пластичной и полутвердой консистенции, необходимо вести следующие виды наблюдений:

а) измерения плановых и высотных смещений откоса (в надводной и подводной зонах) и прилегающего к бровке откоса участка территории шириной, равной 2 высотам откоса;

б) контроль образования и динамики развития трещин и заколов в грунтовом массиве.

484. Периодичность наблюдений зависит от типа конструкций, технического состояния сооружений, интенсивности и длительности их эксплуатации, гидрогеологических условий объекта, агрессивности окружающей среды по отношению к конструкционным материалам сооружений.

485. Все конечные результаты обследований, включая оценку запасов прочности, устойчивости и остаточного ресурса конструкции, должны быть внесены в пополняемую часть паспорта причала и причального сооружения.

486. В целях обеспечения безопасности эксплуатации оградительных сооружений устанавливаются следующие требования:

а) все повреждения и дефекты оградительных сооружений следует устранять немедленно по мере их обнаружения;

б) откосы оградительных сооружений должны регулярно очищаться от выброшенных на них плавающих предметов и растительности, разрушающей откосные крепления;

в) постановка судов на якорь на внутренних и внешних рейдах портов, расположенных в водохранилищах при отсутствии причальных пал, допускается на расстоянии не менее 30 метров от оградительных сооружений.

487. В целях обеспечения безопасности эксплуатации берегоукрепительных сооружений устанавливаются следующие требования:

а) для предотвращения потери устойчивости берегоукрепительных сооружений загрузка примыкающих к ним зон портовой территории не должна превышать проектную;

б) должна быть предусмотрена защита берегоукрепительных сооружений от повреждений их судами, а сооружения, не рассчитанные при проектировании на нагрузки от швартующихся судов, должны быть оснащены запрещающими подход судов аншлагами или знаками;

в) в случае увеличения скорости деформации откосного берегоукрепления в сочетании с прогрессирующим развитием трещин и заколов надлежит принять немедленные меры по усилению берегоукрепления;

г) при обнаружении активных оползневых процессов на портовых территориях, поддерживаемых берегоукреплениями, должны быть при необходимости осуществлены противооползневые мероприятия;

д) профиль берегоукрепительных сооружений должен поддерживаться в проектном положении. При появлении пустот под плитами берегоукрепления необходимо своевременно производить подсыпку щебня;

е) запрещается складирование грузов на берегоукрепительных сооружениях без согласования с проектантом или юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем), указанным в пункте 431 настоящего технического регламента;

ж) откосы берегоукрепительных сооружений, не имеющих одежды, необходимо предохранять от размыва;

з) растительность на откосах, имеющих одежду, должна уничтожаться.

488. Эксплуатантом должен быть организован технический контроль технического состояния складов, служебно-вспомогательных зданий и сооружений, включающий наблюдения и определение технического состояния.

489. Наблюдения за техническим состоянием складов, зданий и сооружений, проводимые самостоятельно эксплуатантом, должны включать:

а) наблюдения за исправностью оборудования;

б) визуальное обследование конструкций;

в) наблюдения за состоянием материалов элементов конструкций;

г) измерение осадок фундаментов.

490. Периодичность контроля, указанного в пункте 493 настоящего технического регламента, устанавливается проектантом или юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем), указанным в пункте 431 настоящего технического регламента, в зависимости от типа конструкций, технического состояния складов, зданий, сооружений, интенсивности и длительности их эксплуатации.

491. Определение технического состояния несущих конструкций должно производиться проектантом или юридическим лицом (индивидуальным предпринимателем), указанным в пункте 431 настоящего технического регламента, при необходимости, но не реже одного раза в 15 лет.

492. Технический контроль открытых складов, площадок и автомобильных дорог, производимый эксплуатантом, должен включать проверку:

а) профиля земляного полотна и уклона откосов;

б) состояния дорожной одежды и покрытия открытых грузовых складов;

в) состояния и работы дренажных устройств.

493. С целью обеспечения безопасности гидротехнические сооружения порта должны подвергаться техническому контролю, осуществляемому не реже одного раза в 5 лет.

494. Объектами технического контроля являются причальные, оградительные и берегоукрепительные сооружения, рельсовые подкрановые пути, покрытия территорий в пределах гидротехнических сооружений и дно примыкающих к сооружениям участков акваторий портов.

495. Цель технического контроля гидротехнических сооружений порта — проверка соответствия установленным техническим требованиям и (или) проектным параметрам режимов работы этого гидротехнического сооружения и элементов конструкций.

496. Обеспечение безопасности объекта регулирования, который выведен из эксплуатации или подлежит ликвидации, должно осуществляться его собственником или эксплуатирующей организацией. В этот период необходимо осуществлять постоянный контроль безопасного состояния выведенного из эксплуатации объекта регулирования.

497. При временном выводе объекта регулирования из эксплуатации должны быть предусмотрены меры, необходимые для исключения или сведения к минимуму риска его аварии. Необходимо предусмотреть и обеспечить выполнение следующих требований, обеспечивающих недопущение причинения вреда жизни и здоровью людей, окружающей среде и имуществу:

а) запрещается швартовка судов у временно выводимого из эксплуатации сооружения, выполнение на нем погрузо-разгрузочных работ, проезд автотранспорта и крановой техники, проход людей;

б) аварийный участок или сооружение в целом на полосе определенной ширины должны быть ограждены забором с вывешиванием информационных табличек;

в) должны быть организованы и обеспечены систематические инструментальные наблюдения за деформациями объекта регулирования;

г) должны быть разработаны проект реконструкции объекта регулирования, календарный график выполнения ремонтных работ, а также выполнения работ по реконструкции.

498. В случае если дальнейшее использование объекта регулирования невозможно или нецелесообразно, собственник такого объекта принимает решение о его ликвидации. Ликвидация должна осуществляться способом, не оказывающим негативного воздействия на окружающую среду, с соблюдением требований законодательства Российской Федерации в области охраны окружающей среды, использования и охраны водных объектов, промышленной безопасности.

499. При ликвидации путем использования объекта регулирования по иному назначению должно произойти качественное изменение целей и назначения объекта регулирования по сравнению с теми, которые предусмотрены при его проектировании и изготовлении.

500. При полной ликвидации объект регулирования теряет все свои свойства и признаки, определенные при проектировании как в целом, так и в отношении его составных частей.

501. При частичном уничтожении объекта регулирования должны быть выполнены демонтаж и уничтожение его основных элементов таким образом, чтобы объект регулирования утратил все свои свойства и признаки, определенные при проектировании, а сохранившаяся часть не оказывала вредного воздействия на окружающую среду.

502. Эксплуатант должен предусмотреть меры по поддержанию технического состояния используемых на объектах регулирования технических средств, оборудования и средств экологической безопасности, а также по совершенствованию энергосберегающих и экологически безопасных технологий эксплуатации объектов регулирования, которые обеспечивают их энергетическую и экологическую эффективность на уровне значений, указанных в пункте 435 настоящего технического регламента.

VI. ИДЕНТИФИКАЦИЯ ОБЪЕКТОВ ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И СВЯЗАННОЙ С НИМ ИНФРАСТРУКТУРЫ

503. Идентификация объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры проводится в целях:

а) содействия приобретателям в обоснованном выборе объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры с учетом достоверной информации о них;

б) защиты приобретателей от недобросовестного изготовителя (строителя, продавца);

в) обеспечения безопасности объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры для окружающей среды, жизни и здоровья людей, сохранности имущества;

г) установления соответствия объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры требованиям настоящего технического регламента;

д) установления соответствия объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры сведениям, декларируемым (заявляемым) изготовителем (строителем, продавцом);

504. Идентификация объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры проводится в случаях:

а) когда в информации о конкретном объекте регулирования представлено неполное его описание или необходимо подтверждение достоверности описания;

б) при проведении оценки соответствия объектов регулирования, указанных в подпункте «а» и в абзацах третьем — пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента.

505. Идентификацию объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры проводят:

а) орган классификации судов при проведении оценки соответствия объектов регулирования, указанных в подпункте «а» пункта 5 настоящего технического регламента;

б) аккредитованные в установленном порядке испытательные лаборатории (центры) при проведении обследований объектов регулирования, указанных в абзаце пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента;

в) уполномоченные на то федеральные органы исполнительной власти при осуществлении контрольно-надзорных функций в пределах их компетенции.

506. Идентификация объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры проводится с учетом признаков, приведенных в разделах II

и IV настоящего технического регламента, по объективным показателям идентификации продукции, по описаниям, представленным изготовителем (строителем, продавцом).

В качестве описания могут быть использованы нормативные акты федеральных органов исполнительной власти, национальные стандарты, стандарты организаций, сопроводительная документация, договоры поставки, контракты, спецификации, надписи маркировочных таблиц и другие документы, характеризующие идентифицируемые объекты.

507. В зависимости от задач идентификации и специфики идентифицируемых объектов регулирования используются следующие процедуры идентификации:

а) экспертиза документации;

б) испытания идентифицируемого объекта регулирования (для объектов регулирования, указанных в абзаце пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента);

в) экспертиза документации и испытания идентифицируемого объекта регулирования (для объектов регулирования, указанных в абзаце пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента).

508. При идентификации объектов внутреннего водного транспорта и связанной с ним инфраструктуры путем экспертизы документации для установления принадлежности идентифицируемого объекта к заявленному виду, конкретным типу и марке проводят изучение сопроводительных документов, паспортов сооружений и другой документации изготовителя (строителя) и их сличение с внешним видом объекта, его инфраструктурой и маркировкой, в том числе на транспортной таре. При этом реализуется следующая последовательность действий:

а) устанавливается принадлежность объектов конкретного вида к объектам регулирования настоящего технического регламента;

б) сравниваются данные указанных в регистрационных и технических документах и (или) маркировке объектов регулирования, рассматриваемых в настоящем пункте, с фактическими данными объектов регулирования конкретного вида.

Для объектов регулирования, указанных в подпункте «а» пункта 5 настоящего технического регламента, проверяются:

наименование объекта регулирования, тип, модель, модификация;

наименование изготовителя объекта регулирования или данные по его происхождению, дата изготовления;

технические условия или другой документ, по которому выпускается объект регулирования;

сведения, указанные в паспорте и (или) других сопроводительных документах.

Для объектов регулирования, указанных в абзацах третьем, четвертом и пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, проверяются:

наименование объекта регулирования, тип;

границы объекта регулирования;

наименование эксплуатанта;

вид деятельности;

список составных частей объекта регулирования с их выходными данными (наименование, тип, дата постройки, реконструкции или капитального ремонта и другие необходимые данные).

509. При недостаточности или ненадежности информации, полученной при экспертизе документации, а также при оценке соответствия идентифицируемого объекта регулирования требованиям настоящего технического регламента проводят испытания объекта (если это применимо к объекту данного вида) по показателям, установленным маркировкой объекта и сопроводительной документацией. Количество проверяемых показателей идентификации устанавливает в каждом конкретном случае орган, проводящий идентификацию, в зависимости от типа объекта.

Методики выполнения измерений, используемые при определении показателей идентификации, должны быть метрологически аттестованы и обеспечивать объективность и достоверность результатов испытаний.

510. Результаты идентификации объектов регулирования анализируют и оформляют в виде протокола идентификации, содержание которого должно включать:

а) информацию об изготовителе (строителе) идентифицируемого объекта регулирования с указанием юридического адреса и реквизитов;

б) наименование идентифицируемого объекта регулирования, отношение к классификационной группировке;

в) сведения об идентифицируемом объекте регулирования, необходимые для идентификации;

г) дату изготовления, срок службы и (или) хранения, маркировку (при наличии);

д) результаты испытаний в аккредитованной лаборатории (при наличии);

е) сведения об упаковке (при наличии);

ж) оценку маркировки с учетом принятых в Российской Федерации символов маркировки;

з) наименование нормативной или технической документации на идентифицируемый объект регулирования (при наличии) или другой документации, содержащей описание продукции (контракт на поставку, сертификат качества, документ, подтверждающий показатели безопасности объекта, спецификация), техническое описание импортной продукции или сведения о наличии аналогов отечественных документов;

и) заключение о проведении дополнительных исследований (если требуется);

к) заключение о соответствии идентифицируемого объекта регулирования заявленному наименованию и (или) декларируемым показателям.

511. Объекты регулирования, указанные в подпунктах «а» и «в» пункта 5 настоящего технического регламента, не отвечающие требованиям настоящего раздела, запрещаются к эксплуатации.

VII. ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ

512. Оценка соответствия объектов регулирования, указанных в подпунктах «а» и «б» пункта 5 настоящего технического регламента, на соответствие требованиям, установленным разделами II и III настоящего технического регламента, осуществляется в форме классификации.

513. Правила оценки соответствия в форме классификации включают в себя рассмотрение и согласование технической документации, техническое наблюдение за строительством (изготовлением), переоборудованием, модернизацией, ремонтом объектов регулирования и освидетельствование объектов регулирования в эксплуатации.

514. При рассмотрении и согласовании технической документации необходимо учитывать следующее:

а) рассмотрению и согласованию органом классификации судов подлежат техническая документация на постройку (изготовление), переоборудование, модернизацию и ремонт объектов регулирования (технические проекты, рабочая документация, технические условия, стандарты и другие нормативно-технические документы), а также компьютерные приложения (программные продукты), используемые для целей проектирования и при эксплуатации объектов регулирования, указанных в абзацах втором и третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента;

б) техническая документация разрабатывается и представляется на рассмотрение органу классификации судов до начала постройки (изготовления), переоборудования, модернизации и ремонта объекта регулирования.

Документы, представляемые органу классификации судов заявителем (иным лицом) должны содержать все необходимые данные для проверки выполнения требований настоящего технического регламента;

в) согласование технической документации и компьютерных приложений (программных продуктов), используемых для целей проектирования и при эксплуатации объектов регулирования органом классификации судов, осуществляется в форме письменного заключения;

г) срок действия согласования составляет не более 6 лет;

д) согласование аннулируется органом классификации судов:

в случае если перерыв между датами согласования документации и началом постройки (изготовления) объекта регулирования превышает 3 года, за исключением компьютерных приложений (программных продуктов);

в случае внесения изменений в требования безопасности, установленные настоящим техническим регламентом в отношении соответствующих объектов регулирования;

в случае внесения изменений заявителем (иным лицом) в согласованную ранее техническую документацию (компьютерное приложение) без согласования с органом классификации судов.

515. Техническое наблюдение включает в себя поэтапные проверки органом классификации судов выполнения требований настоящего технического регламента и технической документации, указанной в подпункте «а» пункта 514 настоящего технического регламента, в процессе постройки (изготовления), переоборудования, модернизации, ремонта объектов регулирования. При этом:

а) в случае соблюдения требований настоящего технического регламента и технической документации, указанной в подпункте «а» пункта 514 настоящего технического регламента, при постройке, переоборудовании, модернизации и ремонте объектов регулирования, указанных в абзацах втором и третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов на основании результатов поэтапных проверок, швартовных и ходовых испытаний выдает свидетельство о классификации;

б) в случае соблюдения требований настоящего технического регламента и технической документации, указанной в подпункте «а» пункта 514 настоящего технического регламента, в процессе изготовления, модернизации и ремонта объектов регулирования, указанных в абзаце четвертом подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов выдает свидетельство об одобрении типа объекта регулирования;

в) свидетельство об одобрении типа аннулируется органом классификации судов:

в случае если перерыв между датами согласования документации и началом изготовления объекта превышает 3 года;

в случае внесения изменений в требования безопасности, установленные настоящим техническим регламентом в отношении соответствующих объектов регулирования;

в случае внесения изменений заявителем (иным лицом) в согласованную ранее техническую документацию без согласования с органом классификации судов;

г) каждый из объектов регулирования, указанных в абзаце четвертом подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, может быть допущен к установке на судно только при наличии документа (акта) о соответствии технической документации, указанной в подпункте «а» пункта 514 настоящего технического регламента, и техническим показателям, приведенным в свидетельстве об одобрении типа, указанном в подпункте «б» настоящего пункта. Порядок проведения проверки и оформления акта определяется Министерством транспорта Российской Федерации.

516. Для оценки соответствия объектов регулирования, указанных в подпункте «а» пункта 5 настоящего технического регламента, на стадии эксплуатации органом классификации судов проводятся освидетельствования объектов регулирования. Освидетельствование объектов регулирования включает как минимум:

а) проверку наличия и анализ содержания согласованной органом классификации судов технической документации, заключения, указанного в подпункте «в» пункта 514 настоящего технического регламента, свидетельств об одобрении типа, указанных в подпункте «б» пункта 515 настоящего технического регламента, актов о соответствии, указанных в подпункте «г» пункта 515 настоящего технического регламента, документов о соответствии материалов и изделий, не являющихся объектами регулирования настоящего технического регламента, требованиям технических регламентов, объектами регулирования которых они являются, актов службы технического контроля строителя (изготовителя), актов судовладельца,

актов периодических освидетельствований объектов регулирования, в соответствии с подпунктом «б» настоящего пункта;

б) наружный осмотр, измерения, проверку в действии и испытания;

в) оформление и выдачу документов органа классификации судов (свидетельство о классификации — по итогам классификационного освидетельствования, акт освидетельствования — по итогам ежегодных и внеочередных освидетельствований) в порядке, определенном органом классификации судов.

517. После постройки, а также переоборудования, обновления, модернизации и ремонта объектов регулирования, указанных в абзацах втором и третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, следствием которых явилось изменение их типа и назначения, после покупки объектов регулирования, построенных иностранными строителями, производится их первоначальное освидетельствование на соответствие требованиям, установленным разделом II настоящего технического регламента.

Объем первоначального освидетельствования судов устанавливается органом классификации судов в зависимости от наличия технической документации, объема переоборудования, модернизации или ремонта, срока службы объекта регулирования, технического состояния его элементов.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента при первоначальном освидетельствовании объектов регулирования, указанных в абзацах втором и третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов выдает свидетельство о классификации, предусмотренное подпунктом «а» пункта 515 настоящего технического регламента.

В целях оценки соответствия объектов регулирования, указанных в абзацах втором и третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, находящихся в эксплуатации, требованиям, установленным разделом III настоящего технического регламента, органом классификации судов проводится классификационное освидетельствование этих объектов регулирования.

Объем классификационного освидетельствования объектов регулирования устанавливается в зависимости от объема и качества выполненных после предшествующего классификационному освидетельствования работ, технического состояния объекта регулирования, устанавливаемого на основании актов освидетельствований, проводимых органом классификации судов, сведений об обнаруженных в эксплуатации износах, повреждениях и неисправностях, произведенных ремонтах и заменах объектов регулирования, указанных в абзаце четвертом подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, материалах и изделиях, не являющихся объектами регулирования, содержащихся в судовой документации (формулярах, судовых актах и актах приемки, эскизах, чертежах, ремонтных ведомостях, вахтенных журналах), а также на основании результатов измерений параметров, актов об испытаниях элементов объекта регулирования, свидетельств об одобрении объектов регулирования, документов о соответствии материалов и заменяемых изделий, не являющихся объектами регулирования.

Судовладелец (эксплуатант) обязан предъявлять объекты регулирования к классификационному освидетельствованию органом классификации судов через 5 лет от даты проведения первоначального или последнего классификационного освидетельствования.

В период между классификационными освидетельствованиями орган классификации судов осуществляет контроль технического состояния объектов регулирования в виде ежегодных освидетельствований, результаты которых оформляются актами. В случае выявления при ежегодных освидетельствованиях несоответствия объектов регулирования требованиям настоящего технического регламента орган классификации судов приостанавливает действие свидетельства о классификации до устранения выявленного несоответствия.

В случае соблюдения требований настоящего технического регламента при классификационном освидетельствовании объектов регулирования, указанных в абзацах втором и третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, орган классификации судов выдает свидетельство о классификации сроком на 5 лет.

Орган классификации судов проводит внеочередное освидетельствование объекта регулирования в случае его повреждения или отказа, о котором судовладелец (эксплуатант) незамедлительно уведомляет орган классификации судов. Результаты внеочередного освидетельствования оформляются актом. В случае выявления при внеочередном освидетельствовании несоответствия объектов регулирования требованиям настоящего технического регламента орган классификации судов приостанавливает действие свидетельства о классификации до устранения выявленного несоответствия.

Судовладелец (эксплуатант) предъявляет объекты регулирования к освидетельствованию в сроки, указанные в документах, выдаваемых на объект регулирования органом классификации судов (свидетельстве о классификации, указанных актах освидетельствования).

При всех видах освидетельствований судовладелец (эксплуатант) сообщает органу классификации судов обо всех замеченных дефектах, случаях отказов в эксплуатации объектов регулирования в период между предыдущим и проводимым освидетельствованиями, а также об изменениях в составе оборудования и снабжения, ремонтах, проведенных в этот же период, предъявляет необходимые документы, акты предыдущих освидетельствований, техническую документацию и акты проверок и испытаний объектов регулирования, свидетельства об одобрении типа объектов регулирования, акты о соответствии, указанные в подпункте «г» пункта 515 настоящего технического регламента, документы о соответствии установленных (замененных) материалов и изделий, не являющихся объектами регулирования.

Не допускается установка на объекты регулирования, указанные в абзацах втором и третьем подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, находящиеся в эксплуатации или временно выведенные из эксплуатации, объектов регулирования, указанных в абзаце четвертом подпункта «а» пункта 5 настоящего технического регламента, не предусмотренных согласованной технической документацией на постройку (изготовление), переоборудование, модернизацию и ремонт объекта регулирования, без согласования с органом классификации судов.

518. Объекты регулирования, указанные в абзаце пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, подлежат подтверждению соответствия требованиям настоящего технического регламента в форме декларирования соответствия на основании собственных доказательств и доказательств, полученных с участием аккредитованной испытательной лаборатории (центра).

При этом заявителем является собственник или эксплуатант объекта.

Составлению декларации о соответствии указанных объектов регулирования требованиям настоящего технического регламента предшествует подготовка собственных доказательных материалов (технической документации, результатов собственных испытаний и измерений, других документов, служащих мотивированным основанием для подтверждения соответствия требованиям настоящего технического регламента) и проведение обследования объекта регулирования аккредитованной испытательной лабораторией (центром).

519. По результатам обследования аккредитованная испытательная лаборатория (центр) выдает документы, в которых указываются режимы безопасной эксплуатации и срок действия документов (период безопасной эксплуатации), определяется перечень необходимых для обеспечения безопасной эксплуатации ремонтных работ и сроки их выполнения. Указанные документы являются доказательными материалами для принятия декларации о соответствии, полученными с участием аккредитованной испытательной лаборатории (центра).

520. По результатам обследования, проведенного аккредитованной испытательной лабораторией (центром), и на основе собственных доказательств соответствия заявитель составляет декларацию о соответствии причала или причального сооружения требованиям настоящего технического регламента.

521. Оценку соответствия объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, на соответствие требованиям, установленным разделами IV и V настоящего технического регламента, на этапах утверждения проектной документации на строительство, строительства, приемки в эксплуатацию построенных объектов, вывода их из эксплуатации,

на стадии эксплуатации осуществляет в форме государственного контроля (надзора) Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.

522. Оценка соответствия объектов регулирования, указанных в абзаце третьем подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, на соответствие требованиям, установленным разделами IV и V настоящего технического регламента, на этапах утверждения проектной документации, производства, приемки в эксплуатацию установленных объектов, вывода их из эксплуатации, на стадии эксплуатации осуществляется в форме государственного контроля (надзора) Федеральной службой по надзору в сфере транспорта.

523. Формы и правила оценки соответствия объектов регулирования, указанных в абзаце четвертом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, и связанных с этими объектами регулирования процессов проектирования (включая изыскания), производства, строительства, монтажа и наладки на соответствие требованиям, установленным разделом IV настоящего технического регламента, на этапах утверждения проектной документации на строительство, строительства, приемки в эксплуатацию построенных объектов, вывода их из эксплуатации определяются Федеральным законом «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

524. Оценка соответствия объектов регулирования, указанных в абзаце четвертом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, за исключением оградительных, берегоукрепительных гидротехнических сооружений портов, на соответствие требованиям, установленным разделом V настоящего технического регламента, на стадии их обращения осуществляется в форме государственного контроля (надзора) Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору.

Оценка соответствия оградительных, берегоукрепительных гидротехнических сооружений портов на стадии их эксплуатации не осуществляется.

VIII. ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОНТРОЛЬ (НАДЗОР)

525. Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований настоящего технического регламента (разделы II—V настоящего технического регламента) в установленных сферах ведения в соответствии с законодательством Российской Федерации осуществляется:

Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий — в отношении объектов регулирования, указанных в абзацах четвертом и пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента;

Федеральной службой по надзору в сфере транспорта, ее территориальными органами, уполномоченными на проведение государственного контроля (надзора) в соответствии с законодательством Российской Федерации, — в отношении объектов регулирования, указанных в абзацах втором и третьем подпункта «а», подпункте «б», абзацах втором и третьем подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента;

Федеральной службой по надзору в сфере природопользования — в отношении объектов регулирования, указанных в абзацах втором и третьем подпункта «а», подпунктах «б» и «г», абзацах четвертом и пятом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента;

Федеральной службой по экологическому, технологическому и атомному надзору — в отношении объектов регулирования, указанных в абзаце четвертом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента;

Федеральной службой по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека — в отношении объектов регулирования, указанных в абзаце втором подпункта «а» и абзаце четвертом подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, в части выполнения требований, предусмотренных пунктами 25 и 26, подпунктом «а» пункта 108, пунктами 124 и 217, подпунктом «д» пункта 257, пунктами 420, 429 и 529 настоящего технического регламента.

526. Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований технического регламента в отношении объектов капитального строительства на внутренних водных путях на стадиях строительства, реконструкции, капитального ремонта этих объектов в соответствии с законодательством Российский Федерации о градостроительной деятельности производится исключительно в форме государственного строительного надзора.

527. Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований настоящего технического регламента осуществляется должностными лицами органов государственного контроля (надзора) в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

528. При проведении государственного контроля (надзора) в форме инструментального контроля представители органа государственного контроля (надзора):

а) осуществляют проверку работающего объекта регулирования с фиксацией показаний штатных приборов и их последующим анализом с целью определения технического состояния объекта регулирования;

б) осуществляют наблюдение за инструментальным контролем технического состояния объекта регулирования, выполняемым аккредитованной испытательной лабораторией (центром), и анализируют полученные результаты.

529. При проведении уполномоченным органом исполнительной власти государственного контроля (надзора) на судах, оборудованных станциями очистки и обеззараживания сточных вод, в порядке планового надзора должны отбираться и анализироваться в аккредитованной испытательной лаборатории (центре) пробы очищенной и обеззараженной воды со следующей периодичностью:

а) на пассажирских судах с пассажировместимостью более 250 человек — 2 пробы за навигацию (год);

б) на остальных судах — одна проба за навигацию (год).

530. Государственный контроль (надзор) за соблюдением требований настоящего технического регламента применительно к объектам регулирования, указанным в абзацах втором и третьем подпункта «в» пункта 5 настоящего технического регламента, на стадии эксплуатации осуществляется в форме обследований и проверок Федеральной службой по надзору в сфере транспорта (ее территориальными подразделениями).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

к техническому регламенту
«О безопасности объектов
внутреннего водного транспорта»

ПЕРЕЧЕНЬ

объектов технического регулирования

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
	I. Суда
74 2100 3	Суда сухогрузные самоходные речные и озерные
74 2200 7	Суда наливные самоходные речные и озерные
74 2300 0	Суда пассажирские и грузопассажирские речные и озерные
74 2310 5	Суда пассажирские водоизмещающие речные и озерные
	Суда смешанного (река-море) плавания
74 2350 3	Суда пассажирские на подводных крыльях речные
74 2370 2	Суда пассажирские на воздушной подушке речные
	Суда глиссирующие речные и озерные
	Суда-экранопланы речные и озерные
74 2380 7	Суда грузопассажирские речные
74 2400 4	Суда буксирные речные
	Суда специализированные очистные

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
74 2410 9	Буксиры речные
74 2430 8	Буксиры-толкачи речные
74 2500 8	Суда технические самоходные речные
74 2510 2	Краны плавучие речные
74 2530 1	Земснаряды речные
74 2570 5	Шаланды грунтоотвозные речные
74 2580 4	Мотозавозни речные
74 2590 9	Станции насосные и очистные, нефтемусоросборщики и др. речные
74 2600 1	Суда вспомогательные самоходные речные
74 2610 6	Паромы речные
74 2620 0	Суда водолазные речные
74 2630 5	Ледоколы речные
74 2640 1	Суда спасательные речные
74 2660 9	Суда, обслуживающие водные пути, речные
74 2680 8	Суда служебно-разъездные речные
74 2700 5	Суда сухогрузные несамоходные речные
74 2710 8	Баржи сухогрузные несамоходные речные
74 2720 4	Баржи-площадки, баржи-секции, баржи-составы несамоходные речные
74 2800 9	Суда наливные несамоходные речные
74 2900 2	Суда технические и вспомогательные несамоходные речные
74 2910 7	Краны плавучие несамоходные речные
74 2920 1	Паромы несамоходные речные
74 2930 6	Земснаряды несамоходные речные
74 2940 0	Доки плавучие речные
74 2950 5	Суда и плавсредства, обслуживающие речной флот, несамоходные
74 2960 0	Суда и плавсредства промышленно-хозяйственные несамоходные речные
74 2970 4	Дебаркадеры, брандвахты, рестораны плавучие речные
74 2980 9	Причалы плавучие, понтоны речные
74 2990 3	Суда спасательные несамоходные речные
74 3210 4	Боты рыболовные
74 3230 3	Мотоботы рыболовные
74 3500 0	Суда промысловые прибрежного плавания самоходные
74 3600 4	Суда технические и вспомогательные самоходные промысловые
	Плавучие гидроперегружатели
	Плавучие обогатительные приставки
	Мосты наплавные
80 1400 5	Водный транспорт и плавательные средства, предназначенные для аварийно-спасательных работ

II. Материалы и изделия для судов

1. Оборудование для судов и судовых помещений

64 2000 9	Дельные вещи
64 2100 2	Иллюминаторы судовые
64 2200 6	Двери судовые
64 2300 7	Крышки, люки, горловины судовые
64 2400 3	Трапы стационарные судовые
64 2600 0	Закрытия и приводы люков судовые
64 2800 8	Мелкие дельные вещи (дверцы, форточки, шторки и др.)
64 1200 3	Швартовно-буксирные, леерные и тентовые устройства
64 1810 6	Трапы и сходни забортные переносные
56 3780 6	Изделия для изоляции судовых помещений

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
	2. Системы управления и их элементы
64 8870 6	Пульты управления средствами судовождения
64 9000 8	Системы управления судами и механизмами
64 9100 1	Системы и приборы управления движением судов
64 9160 9	Аппаратура автоматического управления курсом судовая
64 9190 2	Комплектующие и запасные части систем и приборов управления движением судов
64 9340 7	Системы управления механизмами и устройствами судовые
64 9300 9	Системы и аппаратура дистанционно-автоматизированного управления вспомогательными механизмами, установками и устройствами судовые
64 9200 5	Системы и аппаратура дистанционно-автоматизированного управления главными двигателями и установками судовые
64 9230 9	Системы и аппаратура управления и защиты главных двигателей судовые
64 9280 1	Системы управления успокоителями качки
64 9290 6	Комплектующие и запасные части судовых систем и аппаратуры дистанционно-автоматизированного управления главными двигателями и установками
64 9310 3	Системы управления дизель- и турбогенераторами судовые
64 9320 8	Системы управления вспомогательными котельными установками судовые
64 9240 3	Системы и аппаратура дистанционно-автоматизированного управления и защиты главных котельных установок судовые
64 9360 6	Системы управления вентиляцией, кондиционированием, регенерацией и очисткой воздуха судовые
64 9180 8	Система управления движителями и средствами активного управления судами
64 9260 2	Системы управления электроэнергетическими установками судовые
64 9380 5	Устройства, приборы и блоки систем автоматики судовые
64 9000 8	Системы управления противопожарными дверьми
64 9390 6	Комплектующие и запасные части судовых систем и аппаратуры управления вспомогательными механизмами, установками и устройствами
64 9330 2	Автоматические устройства обслуживания электроэнергетических установок судовые
	3. Средства измерений
44 7500 9	Приборы оптические судовые и береговые
44 7550 1	Приборы навигационные судовые и береговые оптические
	Индикатор углового положения пера руля
	Индикатор усилия и направления упора гребного винта
	Индикатор частоты вращения (оборотов) гребного винта
	Индикатор шага гребного винта
	Индикатор усилия, направления упора, шага и режима работы подруливающего устройства
	Оборудование для анализа содержания кислорода и паров
	4. Устройства, палубные механизмы и их элементы
64 1160 7	Рулевые устройства судовые
	Комплектующие рулевых устройств: баллеры и рудерписы; перо руля и поворотная насадка в сборе; подшипники баллеров; детали соединений: баллеров, баллера с пером руля, с поворотной насадкой, румпеля или сектора с баллером; румпели, секторы; ограничители перекладки пера руля, поворотной насадки и их детали; детали валиковой проводки рулевых приводов; детали штуртросной проводки
64 1620 7	Средства активного управления судами

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
	Устройства подруливающие
64 1400 0	Рулевые машины судовые
64 1410 5	Рулевые машины судовые электрические
64 1420 0	Рулевые машины судовые электрогидравлические
64 1490 1	ЗИП рулевых машин судовых
64 1110 4	Якорные устройства
	Комплектующие изделия якорных устройств: якоря; цепи якорные и детали их соединения; стопоры якорные; устройство для отдачи коренного конца якорной цепи или каната; клюзы якорные палубные и бортовые
	Швартовные устройства и их комплектующие: кнехты; утки; киповые планки; роульсы; стопоры
64 1300 7	Шпили и брашпили
64 1310 1	Шпили ручные
64 1320 6	Шпили паровые
64 1330 0	Шпили электрические и электрогидравлические
64 1340 5	Брашпили ручные и паровые
64 1360 4	Брашпили электрические и электрогидравлические
64 1390 8	ЗИП шпилей и брашпилей
64 1500 4	Лебедки, краны, конвейеры судовые
64 1510 9	Лебедки и вьюшки судовые ручные
64 1520 3	Лебедки судовые паровые
64 1530 8	Лебедки и вьюшки судовые электрические и электрогидравлические
64 1120 9	Шлюпочные и спасательные устройства
	Устройства управления спуском танкерных шлюпок изнутри
64 1540 2	Лебедки траловые, шлюпочные, швартовные и др.
64 1550 7	Лебедки топенантные, буксирные, спасательные и др.
64 1130 3	Грузовые и мачтовые устройства судовые
	Комплектующие изделия судовых грузоподъемных устройств: металлоконструкции; приборы и устройства безопасности; кабины управления; ограждения; съемные детали; гаки; оборудование лифтов (шахтные двери, противовесы, буфера, устройства безопасности); механизмы судовых грузоподъемных устройств
64 1560 1	Краны, кран-балки, тельферы судовые
	Устройства для подъема рулевых рубок и их комплектующие изделия: металлоконструкции; приборы и устройства безопасности; механизмы подъема
	Устройства люковых закрытий
64 1570 6	Конвейеры (транспортеры) судовые
64 1580 0	Элеваторы и другие погрузочно-разгрузочные механизмы судовые
41 7300 6	Цепи приводные, тяговые и грузовые пластинчатые
64 1590 5	ЗИП лебедок, кранов, конвейеров судовых
64 1880 1	Судоподъемное оборудование и имущество

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
	Буксирные и сцепные устройства и их комплектующие изделия: битенги, кнехты, киповые планки, клюзы, стопоры, роульсы, утки; гаки буксирные; дуги буксирные с деталями крепления их к корпусу, арки буксирные; устройство для отдачи буксирного каната; автосцепы торцовые и бортовые; натяжные станции, канатоукорачивающие устройства, амортизаторы; поворотно-упорные устройства
	5. Снабжение
64 1780 8	Снабжение катерное и шлюпочное
64 1800 5	Судовое снабжение
64 1820 4	Шкиперское имущество
64 1830 9	Аварийно-спасательное и противопожарное имущество судовое
64 1840 3	Имущество инвентарное электромеханическое судовое
64 1850 8	Имущество инвентарное электротехническое, связи, управления и штурманское судовое
	6. Противопожарные защита, оборудование, снабжение
	Переборки и палубы противопожарные
	Двери противопожарные
	Перекрытия (противопожарные конструкции): класса «А»; класса «В»; класса «С»
	Устройства безопасности в газоотводных системах для предотвращения прохождения пламени в грузовые танки танкеров
	Двери для огнестойких перекрытий
	Пожарные заслонки
	Окна судовые
	Проходы (вырезы) в огнестойких перекрытиях класса «А»: электрических кабелей; трубопроводов; шахт; каналов и другие проходы
	Проходы (вырезы) в огнестойких перекрытиях класса «В»: электрических кабелей; трубопроводов; шахт; каналов; вентиляции; арматуры освещения и подобных устройств и другие проходы
	Проходы (вырезы) в огнестойких перекрытиях класса «С»: электрических кабелей; трубопроводов; шахт; каналов; вентиляции; арматуры освещения и подобных устройств и другие проходы
	Огнестойкие перекрытия
	Противопожарные двери
64 8860 1	Системы пожаротушения судовые
	Стационарные системы пожаротушения водой, водораспылением и водяным туманом
	Стационарные системы пожаротушения пеной
	Стационарные аэрозольные системы пожаротушения
	Системы инертных газов и их составные части
	Переносные огнетушители

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
	Переносные огнетушители для спасательных и дежурных шлюпок
	Альтернативные устройства для систем пожаротушения галоном (хладоном) в машинных помещениях и насосных отделениях — равноценные системы пожаротушения с использованием воды и их составные части
	Системы автоматического или ручного пожаротушения фритюрниц (жировых варочных агрегатов) и их составные части
	Равноценные стационарные газовые системы пожаротушения для машинных помещений и грузовых насосных отделений и их составные части
	Равноценные стационарные газовые системы пожаротушения для машинных помещений (аэрозольные системы) и их составные части
	Пенообразователи стационарных систем пожаротушения пеной высокой кратности
	Оборудование стационарных систем пожаротушения с использованием воды местного применения для машинных помещений категории «А»
	Распылители стационарных систем пожаротушения водораспылением для помещений специальной категории и помещений с горизонтальным способом погрузки и выгрузки и помещений для транспортных средств
	Непереносные и возимые огнетушители
	Стволы комбинированного типа (дающие как распыленную, так и компактную струю)
	Стационарная система сигнализации обнаружения пожара для постов управления, жилых и служебных помещений, машинных помещений и машинных помещений с периодически безвахтенным обслуживанием
	Дымовые извещатели
	Тепловые извещатели
	Световые извещатели
	Ручные извещатели
	Система подачи сигнала тревоги
	Системы пожаротушения малярных и кладовых помещений и их составные части
	Стационарные средства для пожаротушения каналов вытяжной вентиляции камбузных плит и их составные части
	Переносной пенный комплект
	Стационарная газовая система пожаротушения и ее составные части
	Стационарные системы пожаротушения пеной средней кратности на палубе (стационарные палубные системы пенотушения пеной средней кратности) для танкеров и их составные части
	Стационарные системы пожаротушения пеной на палубе (стационарные системы пожаротушения пеной низкой кратности) для танкеров и их составные части
	Пенообразователи стационарных систем пожаротушения для танкеров
	Противопожарное оборудование и снабжение
43 7100 2	Приборы и аппаратура для систем автоматического пожаротушения и пожарной сигнализации
43 7232 0	Устройства сигнально-пусковые охранно-пожарные
	7. Объекты энергетической установки
31 2010 5	Дизели и дизель-генераторы (без автотракторных)
31 2020 4	Дизели с турбонаддувом
31 2060 8	Дизели Ч8,5/11 и Ч9,5/11 судовые главные
31 2090 1	Запасные части к дизелям
31 2091 7	Регуляторы скорости для дизелей
31 2100 4	Дизели и дизель-генераторы с диаметром цилиндра до 120 мм включительно
31 2200 8	Дизели и дизель-генераторы диаметром цилиндра свыше 120 до 160 мм включительно
31 2300 1	Дизели и дизель-генераторы с диаметром цилиндра свыше 160 до 220 мм включительно
31 2400 5	Дизели и дизель-генераторы диаметром цилиндра свыше 220 до 250 мм включительно

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
31 2500 9	Дизели и дизель-генераторы диаметром цилиндра свыше 250 до 350 мм включительно
31 2600 2	Дизели и дизель-генераторы диаметром цилиндра свыше 350 мм
31 2900 3	Комплектующие изделия дизелей и дизель-генераторов
	Зубчатые передачи и муфты
	Комплектующие изделия передач, редукторов и муфт разобщительных:
	корпуса редукторов и муфт; колеса зубчатые; валы редукторов
	Механизмы вспомогательные (пусковые воздушные компрессоры, насосные агрегаты судовые, электровентиляторы судовые, сепараторы)
	Комплектующие изделия компрессоров, насосов, вентиляторов и сепараторов:
	корпуса; блоки цилиндров; крышки цилиндров; втулки цилиндровые; поршни; шатуны; штоки поршневые; рабочие колеса, крылатки; валы; коленчатые валы
64 1910 3	Гидромоторы судовые
64 1920 8	Насосные агрегаты судовые
64 1930 2	Манипуляторы судовые
64 1940 7	Золотники, клапаны судовых систем гидравлики
64 1950 1	Переключатели, дроссели судовые
64 1960 6	Пневмогидроаккумуляторы, гидромашинки, гидроцилиндры судовые
64 1970 0	Фильтры гидравлические и гидрооборудование прочее судовые
64 1990 2	ЗИП судовых систем гидравлики
64 4800 3	Электровентиляторы судовые
29 1000 1	Арматура ручная судовая
29 2000 4	Арматура дистанционно управляемая судовая
29 3000 7	Арматура автоматическая судовая
29 7000 8	Узлы судовой арматуры в сборе
29 8000 0	Детали судовой арматуры
29 9000 3	Детали судовой арматуры (2)
	Искрогасители, глушители газовыпускных систем и дымоходов
64 4600 6	Валопроводы, винты гребные регулируемого шага, крыльчатые и водометные движители
64 4700 8	Винты гребные фиксированного шага
	Комплектующие изделия валопроводов:
	валы упорные, промежуточные, гребные; облицовка и гидроизоляция гребных валов; подшипники упорные и опорные; подшипники гребных валов; муфты соединительные, в том числе дейдвудные и уплотнения дейдвудных устройств; болты соединительные валопроводов
	Штевни, кили, кронштейны гребных валов, дейдвудные и гельмпортовые трубы, насадки неповоротные, трубы и каналы водометные
64 4200 1	Котлы паровые судовые
	Котлы водогрейные судовые
	Комплектующие изделия паровых и водогрейных котлов:
	корпуса, обечайки, днища и барабаны; коллекторы и камеры; трубы жаровые; связи котельные;

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
	экономайзеры; паросборники; испарители паровых котлов; пароперегреватели
	Судовые подогреватели воды, топлива и масла
	Охладители топлива, масла и воды главных и вспомогательных двигателей
	Конденсаторы паровые
	Сосуды под давлением
	Сосуды и аппараты, работающие под давлением в системах пожаротушения
64 4300 5	Фильтры судовые
64 4400 9	Оборудование кондиционирования воздуха, сантехническое, камбузное, медицинское и др.
	Холодильные установки и их комплектующие изделия
41 4000 7	Гидроприводы и гидроавтоматика
41 5000 8	Пневмоприводы и пневмоавтоматика, смазочное оборудование и фильтрующие устройства
	Бытовые нагревательные установки
	8. Оборудование экологической безопасности
	Устройства для предотвращения загрязнения нефтью и их комплектующие изделия
	Оборудование для фильтрации нефти (сепараторы на 15 млн$^{-1}$) с содержанием нефти на выходе не более 15 частей на миллион
	Сигнализаторы на 15 млн $^{-1}$ содержания нефти
	Системы автоматического замера, регистрации и управления сбросом нефти для нефтяного танкера
	Устройства для предотвращения загрязнения сточными водами и их комплектующие изделия
	Установки для обработки сточных вод
	Устройства для предотвращения загрязнения мусором и их комплектующие изделия
	Судовые инсинераторы
	Судовой комплект по борьбе с разливами нефти
	Оборудование для снижения вредных веществ и дымности выпускных (отработавших) газов
	Регистрирующие устройства мониторинга выбросов окислов азота (NOx)
	Системы очистки выхлопных газов для уменьшения судовых выбросов окислов азота (NOx)
	9. Системы
	Системы энергетической установки, в том числе: система топливная; система масляная; система водяного охлаждения; система сжатого воздуха; система питательной воды; система газовыпускная; система паропроводов и продувания
64 1900 9	Изделия и арматура судовых систем гидравлики
29 4000 7	Устройства судовых систем и трубопроводов
	Трубопроводы и арматура, предназначенные для давления 1 МПа и более
29 5000 2	Соединения судовых систем и трубопроводов
	Системы грузовых трубопроводов химовозов: грузовые шланги, арматура, фланцевые соединения, соединения трубопроводов и соединительные детали, клапаны, сильфонные компенсаторы
	Системы грузовых трубопроводов газовозов: грузовые шланги, арматура, фланцевые соединения, соединения трубопроводов и соединительные детали, клапаны, сильфонные компенсаторы

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
	Системы общесудовые и специальные, в том числе: система осушительная; система балластная; система жидких грузов; система инертных газов; система задымления; система вентиляции взрывоопасных помещений; система газоотвода нефтеналивных судов; системы воздушных, газоотводных, переливных и измерительных трубопроводов; система вентиляции машинного отделения; система парового отопления; система гидравлических приводов судовых технических средств
	Системы газообразного топлива, используемого для хозяйственных нужд и их составные части
	10. Спасательные средства
74 4800 4	Спасательные и рабочие шлюпки, плоты, лодки, индивидуальные спасательные плавсредства
	Спасательные круги
	Огни, указывающие местонахождение спасательных средств: для коллективных спасательных средств и дежурных шлюпок; для спасательных кругов; для спасательных жилетов
	Автоматически действующие шашки для спасательных кругов
	Спасательные жилеты
	Гидрокостюмы и защитные костюмы с теплоизоляцией /без теплоизоляции
	Гидротермокостюмы и защитные костюмы, используемые без спасательного жилета
	Теплозащитные средства
	Парашютные ракеты (визуальные сигнальные средства)
	Фальшфейеры (визуальные сигнальные средства)
	Плавучие дымовые шашки (визуальные сигнальные средства)
	Линеметательные устройства
	Устройства, обеспечивающие свободное всплытие, для спасательных плотов (гидростатические разобщающие устройства)
	Спусковые устройства с лопарями и лебедкой (шлюпбалки)
	Спусковые устройства для спуска спасательных шлюпок методом свободного падения
	Спусковые устройства для спасательных плотов
	Спусковые устройства для скоростных дежурных шлюпок
	Разобщающий механизм для: спасательных и дежурных шлюпок; спасательных плотов, спускаемых с помощью лопаря или лопарей
	Разобщающая система для спасательных шлюпок, спускаемых методом свободного падения
	Световозвращающие материалы
	Радиолокационный отражатель для спасательных и дежурных шлюпок
	Двигатель для спасательных и дежурных шлюпок
	Подвесной мотор для дежурной шлюпки
	Прожекторы для использования на спасательных и дежурных шлюпках
	Устройства для передачи лоцмана
	Радиолокационный отражатель для спасательных плотов
	Материалы для гидрокостюмов
	Спусковые устройства для спуска методом свободного всплытия спасательных средств
	Посадочные штормтрапы

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
	11. Электрическое оборудование
64 6000 9	Судовое электротехническое оборудование
33 8100 4	Машины электрические крупные
	Пусковые устройства для аварийных генераторных агрегатов
34 8100 6	Аккумуляторы и аккумуляторные батареи кислотные
34 8200 0	Аккумуляторы и аккумуляторные батареи щелочные
34 8910 5	Запасные части и комплектующие изделия к источникам тока химическим
33 8110 9	Электродвигатели асинхронные
33 3610 3	Электродвигатели переменного тока асинхронные прочие брызгозащищенного исполнения
33 8120 3	Регуляторы индукционные и фазорегуляторы
33 8130 8	Электродвигатели синхронные
33 8520 8	Системы возбуждения генераторов
	Судовые генераторы
	Трансформаторы силовые и освещения, преобразователи электроэнергии
33 8160 1	Электродвигатели постоянного тока мощностью свыше 200 кВт
33 4100 3	Электродвигатели взрывобезопасные
33 8555 9	Аппаратура управления и регулирования
33 9000 3	Запасные части и принадлежности машин электрических
64 6100 3	Судовые электрораспределительные устройства
	Аппаратура защитная, регулировочная и коммутационная
64 6200 7	Судовая электросиловая аппаратура и соединительные устройства
35 2100 1	Кабели силовые на напряжение до 1 кВ с медной жилой
35 3000 0	Кабели силовые для стационарной прокладки на напряжение 1 кВ и свыше
35 6000 9	Кабели управления, контроля, сигнализации; кабели и провода термоэлектродные
35 7000 1	Кабели, провода и шнуры связи
35 5800 5	Провода и кабели нагревательные
35 8000 4	Кабели и провода монтажные, бортовые, судовые, для геофизических работ, оптические и радиочастотные волноводы
35 9000 7	Провода обмоточные, провода и кабели сверхпроводящие, арматура кабельная, провода и кабели прочие
64 6300 0	Судовое светотехническое оборудование
	Арматура установочная сетей освещения
34 6898 0	Фонари аккумуляторные
	Безопасные электрические лампы (ручные фонари)
34 6940 8	Запасные и комплектующие части к оборудованию светотехническому
64 6700 5	Судовое электронагревательное оборудование
34 6850 9	Электроприборы для отопления
64 4900 7	Внутрисудовая связь и сигнализация, электромонтажные изделия
	Машинные телеграфы
	Системы аварийно-предупредительной сигнализации и защиты
	Системы низко расположенного освещения (составляющие) (фотолюминесцентные, светящиеся, с электрическим питанием, освещением)
	12. Радиоэлектронные средства
65 7120 7	Радиостанции приемо-передающие судовые и береговые
65 7140 6	Радиостанции приемо-передающие носимые
65 7160 5	Радиоприемники связные
65 7180 4	Аппаратура приемо-передающая
65 7300 5	Аппаратура радиовещательная
65 7710 4	Антенны радиовещательные

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
68 1740 7	Средства службы единого времени судовые
68 1140 5	Аппаратура радионавигации судовая
	Приемник (радиоустановка) для ведения наблюдения за ЦИВ
	Приемник службы НАВТЕКС
	Приемник (радиоаппаратура) системы расширенного группового вызова (РГВ)
	Приемник (радиоаппаратура) КВ-буквопечатающей телеграфии для приема информации о безопасности на море (ИБМ)
	Спутниковый аварийный радиобуй — указатель местоположения
	Судовая земная станция
	ПВ и ПВ/КВ радиоустановки
	УКВ аппаратура двусторонней радиосвязи и двусторонней радиотелефонной связи
	УКВ аварийный радиобуй (УКВ АРБ)
	Резервный источник или источники энергии для питания радиоустановок
	Панели бедствия (панель подачи оповещения при бедствии и панель сигнализации о приеме оповещений при бедствии)
	Аппаратура оперативной, диспетчерской и громкоговорящей связи
	13. Навигационное оборудование
68 1140 5	Аппаратура радионавигации судовая
64 8700 0	Навигационное оборудование судов
64 8720 9	Навигационные системы судовые (гирокомпасы, лаги, автопрокладчики)
64 8730 4	Магнитные компасы и мореходные инструменты
64 8740 9	Навигационные приборы судовые
64 8790 1	Комплектующие и запасные части навигационного оборудования судов
	Устройство передачи магнитного курса
	Эхолот
	Устройства для измерения и отображения скорости и пройденного расстояния (СИСР)
	Измеритель скорости поворота
	Приемники (приемоиндикаторы) радионавигационных систем
	Приемники (приемоиндикаторы) глобальных навигационных спутниковых систем
	Системы управления курсом судна (авторулевой)
	Радиолокационный ответчик (РЛО) для поиска и спасания
	Компас для спасательных и дежурных шлюпок
	Регистраторы данных рейса
	Электронные картографические навигационно-информационные системы
	Аппаратура универсальной автоматической идентификационной системы (АИС)
	Система управления траекторией судна
	Средства автоматической радиолокационной прокладки (САРП)
	Средства автоматического сопровождения (САС)
	Средства электронной прокладки (СЭП)
	Радиолокационный отражатель
	Устройство дистанционной передачи курса
64 6300	Судовое светотехническое оборудование
	Оборудование ночного видения
	Приемная аппаратура дифференциальной подсистемы глобальной навигационной спутниковой системы (ДГНСС) DGPS / DGLONASS
	Интегрированная навигационная система (ИНС)
	Устройство повышения разрешающей способности цели РЛС
	Система приема внешних звуковых сигналов
	Устройства индикации карт для судовой РЛС

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования

III. Материалы для строительства судов и изготовления изделий для судов

Поковки и отливки:

штевней, кронштейнов гребных валов;
баллеров рулей и поворотных насадок;
румпелей, секторов, деталей пера руля и поворотных насадок;
труб дейдвудных и втулок;
якорей;
цепей якорных;
гаков буксирных;
винтов гребных;
валов коленчатых, гребных, промежуточных и упорных шатунов;
шестерен, колес и валов главных зубчатых передач;
днищ, коллекторов и связей котлов теплообменных аппаратов и сосудов под давлением

Металлы и их сплавы:

прокат листовой и профильный;
трубы для котлов, теплообменных аппаратов и судовых трубопроводов;
материалы для заклепок и заклепки;
арматурная сталь для железобетонного судостроения;
материал для цепей и деталей их соединения

Материалы неметаллические:

стеклопластики;
бетон для конструкций корпусов судов и надстроек;
ткани и слоистые текстильные материалы для спасательных средств

Материалы заполнения вырезов, неметаллические, для трубопроводов, проходящих через конструкции типа «А» или «В»

Материалы для топливных трубопроводов, их клапанов и арматуры

Материалы сварочные:

защитные газы для автоматической, полуавтоматической сварки;
грунты защитные, позволяющие выполнить сварку без их удаления

12 7200 1	Электроды металлические сварочные, кроме нержавеющих
12 7300 5	Электроды сварочные нержавеющие
12 7400 9	Проволока порошковая сварочная
17 1800 4	Флюсы

Негорючие материалы

Материалы для поверхностей и покрытия палуб с характеристиками медленного распространения пламени, краски, лаки и другие отделочные материалы

Материалы, ограничивающие распространение огня, кроме мебели, для высокоскоростных судов

IV. Объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта, их составные части и комплектующие

Судовые ходы на внутренних водных путях

64 8750 3	Средства навигационного оборудования водных путей
34 8330 7	Батареи для речных сигналов

Оградительное, берегоукрепительное гидротехническое сооружение речного порта

Пассажирский терминал речного порта

Перегрузочный комплекс речного порта

Причал пассажирский

Причал грузовой

Причальное сооружение

Вокзал речной

Порт речной механизированный

Комплекс перегрузочный портовый универсальный для переработки генеральных грузов открытого хранения

Код ОКП	Наименование объекта технического регулирования
	Комплекс перегрузочный портовый универсальный для переработки генеральных грузов крытого хранения
	Комплекс перегрузочный портовый специализированный для перевалки круглого леса
	Комплекс перегрузочный портовый специализированный для перевалки навалочных грузов
	Комплекс перегрузочный портовый специализированный для переработки генеральных скоропортящихся грузов
	Комплекс перегрузочный портовый специализированный для переработки грузов в крупнотоннажных контейнерах
	Комплекс перегрузочный портовый специализированный для приема судов-паромов
	Комплекс перегрузочный для переработки опасных грузов
	Склад речного порта

Примечания: 1. Объекты регулирования, указанные в разделах I, II и III настоящего приложения, подлежат оценке соответствия в форме классификации.

2. Формы оценки соответствия объектов регулирования, указанные в разделе IV настоящего приложения, за исключением позиций «причал пассажирский», «причал грузовой», «причальное сооружение», на этапах утверждения проектной документации на строительство, строительства, приемки в эксплуатацию построенных объектов, вывода их из эксплуатации определяются техническими регламентами, устанавливающими требования к безопасности зданий и других строительных сооружений гражданского и промышленного назначения.

3. Формы оценки соответствия объектов регулирования, указанные в разделе IV настоящего приложения, за исключением позиций «причал пассажирский», «причал грузовой», «причальное сооружение», на стадии их обращения указаны в разделе «Оценка соответствия» технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта».

4. Объекты регулирования, указанные в разделе IV и не указанные в пунктах 2 и 3 настоящих примечаний, а именно «причал пассажирский», «причал грузовой», «причальное сооружение» подлежат подтверждению соответствия требованиям технического регламента «О безопасности объектов внутреннего водного транспорта» в форме декларирования соответствия на основании собственных доказательств и доказательств, полученных с участием аккредитованной испытательной лаборатории (центра).

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2

к техническому регламенту
«О безопасности объектов
внутреннего водного транспорта»

Предельно допускаемые для плавания высоты волн, их повторяемость (обеспеченность) и скорость ветра, соответствующие разрядам водных бассейнов

Разряд бассейна	Нормативная высота волны (метров)	Повторяемость (обеспеченность) высот волн (процентов)	Скорость ветра (метра, деленного на секунду)
Л	0,6	1	17
Р	1,2	1	17
О	2	1	21
М	3	3	24
О-ПР	2	3	21
М-ПР	3	3	24
М-СП	3,5	3	24

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к техническому регламенту
«О безопасности объектов
внутреннего водного транспорта»

Степень защиты судового электрического оборудования в зависимости от места установки

Место расположения электрического оборудования		Наименование электрического оборудования					
		электрические машины, трансформаторы	распределительные устройства		оборудование связи и сигнализации, установочная аппаратура	нагревательные приборы	светильники
			щиты пускатели и другие устройства	ГРЩ, АРЩ двухстороннего обслуживания			
Сухие помещения		IP20	IP21	IP20	IP20	IP20	IP20
Рулевая рубка	общий объем	IP22	IP22	—	IP22	IP22	IP22
	около передней стенки	—	IP44	—	IP44	IP44	—
Служебные помещения, отделения холодильных машин (за исключением аммиачного оборудования), помещения аварийных генераторов, кладовые общего назначения, буфетные, провизионные помещения		IP22	IP22	IP22	IP22	IP22	IP22
Машинные и котельные помещения	выше настила	IP22	IP22	IP21	IP44	IP22	IP22
	ниже настила	IP44	—	—	IP44	IP44	IP44
	посты управления (сухие)	IP22	IP22	IP20	IP22	IP22	IP22
Румпельные отделения		IP44	IP44	—	IP44	—	IP44
Охлаждаемые помещения, камбузы, прачечные, ванны, душевые		IP44	IP44	—	IP55	IP44	IP44
Грузовые трюмы		IP55	IP55	—	IP55	IP55	IP55
Открытые палубы, не заливаемые волной		IP54	IP54	—	IP55	—	IP55
Открытые палубы, заливаемые волной		IP56	IP56	—	IP56	—	IP56
Помещения и пространства, в которых электрическое оборудование может работать под водой		IP68	—	—	IP68	—	IP68

Примечания: 1. Если электрическое оборудование само по себе не обеспечивает требуемой защиты, то эта защита должна обеспечиваться другими средствами или место установки должно обеспечивать требуемую степень защиты согласно данной таблице.

2. Для помещений и пространств со взрывоопасной пылью и подобных им помещений должно применяться электрическое оборудование со степенью защиты IP66 или соответствующее взрывозащищенное оборудование.

3. Обозначение степеней защиты приведено в технических регламентах по безопасности электрического оборудования.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к техническому регламенту
«О безопасности объектов
внутреннего водного транспорта»

Требования к судовому комплекту по борьбе с разливами нефти

1. Состав набора оборудования и материалов для локализации и сбора пролитой в воду нефти — судового комплекта по борьбе с разливами нефти должен включать:

плавающее боновое ограждение;
плавучий якорный буй;
якоря массой не менее 10 килограммов;
якорные и швартовные канаты;
сорбент;
устройства для подачи сорбента;
устройство для сбора нефти и отработанного сорбента;
емкость для хранения, сбора и транспортировки отработанного сорбента;
комплект спецодежды.

В обоснованных расчетом случаях организация — поставщик судового комплекта по борьбе с разливами нефти может изменять состав и его элементы.

2. Изделия, составляющие судовой комплект по борьбе с разливами нефти, должны удовлетворять следующим требованиям:

сохранять работоспособность в случае их хранения при температуре воздуха от минус 30 до плюс 50 градусов Цельсия;

сохранять работоспособность при температуре воды от минус 1 до плюс 30 градусов Цельсия;

быть стойкими к гниению, коррозии и выдерживать воздействие нефти, нефтепродуктов, морской воды и грибков;

не терять своих качеств при длительном воздействии солнечных лучей.

3. Отдельные изделия судового комплекта по борьбе с разливами нефти, с течением времени теряющие свои качества, должны иметь маркировку, нанесенную эксплуатантом, с указанием срока службы или даты их замены.

4. Длина бонового ограждения определяется с учетом района эксплуатации судна и технологии ликвидации разлива нефти в различных эксплуатационных ситуациях, но в любом случае должна быть не менее удвоенной ширины судна.

Боновое ограждение должно обеспечивать возможность сбрасывания с высоты не менее 5,5 метра без повреждений и сохранять постоянными осадку и надводный борт на волнении и течении.

Конструкционные материалы для изготовления боновых ограждений должны быть негорючими или горючими с медленным распространением пламени.

Конструкция бонового ограждения должна позволять устанавливать его вручную или с применением штатных судовых устройств и поднимать ограждение на борт с помощью судовых механизмов.

Водоизмещение поплавков бонового ограждения на единицу их длины должно быть достаточным для обеспечения необходимого надводного борта с учетом массы балласта и сил, возникающих при постановке ограждения на якоря.

Масса балласта на единицу длины бонового ограждения должна быть достаточной для удержания его в вертикальном положении и обеспечивать отклонения юбки бона от вертикальной оси бонового ограждения в расчетных эксплуатационных условиях на угол не более чем 15 градусов.

Боновое ограждение должно быть оснащено устройством для крепления швартовых тросов (оттяжек) к судовому швартовному устройству, якорным буям или берегу. Устройство для крепления тросов должно располагаться на уровне нижней кромки юбки, исключая повреждение полотна юбки, и в верхней части поплавка, исключая повреждение поплавка.

Количество секций бонового ограждения и конструкция узлов их соединения должны выбираться исходя из условий удобства спуска бонового ограждения на воду, подъема на борт судна и обеспечения локализации нефтяного пятна.

Элементы бонового ограждения, воспринимающие продольное растягивающее усилие, должны обладать достаточной прочностью в условиях эксплуатации. Предельное значение растягивающего усилия должно указываться в технических условиях на поставку бонового ограждения.

Боновое ограждение должно быть закреплено на судне с помощью легко отсоединяющихся креплений.

5. Для сбора нефти должен применяться сертифицированный экологически безопасный сорбент. Необходимый объем сорбента *Vc* (кубических метров) рассчитывается по формуле:

$$V_c = \frac{1500}{H_c \cdot a_c},$$

где *Hc* — нефтеемкость сорбента при температуре воды 0 градусов Цельсия, килограмм нефти на килограмм сорбента;

a_c — насыпная плотность сорбента, килограмм на кубический метр.

Водопоглощение сорбента не должно превышать 10 килограммов воды на килограмм сорбента. Гарантийный срок хранения (срок годности) сорбента должен быть не менее 1 года.

Устройства для подачи сорбента в зону разлива нефтепродуктов должны удовлетворять следующим требованиям:

подача устройств при распылении сорбента должна быть не менее 0,6 кубического метра в час;

устройства могут быть ручными, переносными с автономными источниками энергии или стационарными, приводимыми в действие от судовых источников энергии.

6. Нефтесборные устройства должны иметь производительность, соответствующую скорости течения воды в водотоке, массе разлива и конструкции бонового заграждения.

7. Комплект спецодежды должен состоять из куртки и брюк или комбинезона, специальных сапог, рукавиц, защитных герметических очков, респиратора и головного убора.

Материал и швы спецодежды должны быть непроницаемыми для воды и нефти.

Количество комплектов спецодежды должно быть не менее 4.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

к техническому регламенту
«О безопасности объектов
внутреннего водного транспорта»

Номинальные рабочие температуры окружающего воздуха для электрического оборудования

Место расположения оборудования	Температура воздуха, градус Цельсия
Машинные помещения, камбузы и электрические помещения	от плюс 40 до 0
Открытые палубы	от плюс 40 до минус 30
Другие помещения и пространства	от плюс 40 до минус 10

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к техническому регламенту
«О безопасности объектов
внутреннего водного транспорта»

Номинальные напряжения на выводах потребителей

Потребители	Напряжение (вольт)	
	постоянный ток	переменный ток
1. Электрические приводы судовых технических средств, стационарные камбузные, отопительные и нагревательные установки и цепи управления ими	220	380
2. Отопительные приборы в каютах и общественных помещениях	220	2201
3. Освещение, сигнализация и связь на всех судах, перевозящих нефтепродукты с температурой вспышки паров 60 градусов Цельсия и выше	220	220
4. Освещение, сигнализация и связь на наливных судах, перевозящих нефтепродукты с температурой вспышки паров ниже 60 градусов Цельсия и толкачах для них	1102	1272
5. Штепсельные розетки для переносных ручных ламп (за исключением грузовых люстр)	24	12
6. Штепсельные розетки в каютах и общественных помещениях для бытового электрического оборудования	220	220
7. Переносной инструмент и переносные пульты управления	24	42
8. Штепсельные розетки для питания перемещаемых силовых потребителей, закрепленных во время работы	220	380

Примечания: 1. Допускается напряжение 380 вольт при условии невозможности доступа к частям, находящимся под напряжением, без применения специального инструмента.

2. Допускается напряжение 220 вольт при условии установки устройства непрерывного автоматического контроля сопротивления изоляции электрических сетей с подачей сигнала при понижении сопротивления изоляции в рулевой рубке, машинном отделении, помещении главного распределительного щита и другом помещении, в котором несут постоянную вахту.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к техническому регламенту
«О безопасности объектов
внутреннего водного транспорта»

Подача ручного осушительного насоса на самоходных судах с главными двигателями общей мощностью менее 220 киловатт в зависимости от размеров судна

0,8 (длина судна L × ширина судна B × высота борта H) (кубического метра)	Подача насоса (кубического метра в час)
До 50 включительно	4 и более
Более 50 до 200 включительно	6 и более
Более 200	8 и более

gost.e-ecolog.ru